

## Addenda au mémoire de Jean Roberge

### à la commission du BAPE sur le projet de construction d'un tramway à Québec

---

#### Commentaires sur la notion de réseau structurant

Dans la section 1 de mon mémoire (DM51), j'ai énoncé mes attentes quant à la performance du réseau structurant de transport collectif souhaité à Québec (p. 2 du mémoire). J'avais alors omis d'aborder un aspect fondamental du concept de réseau structurant.

Pour pouvoir se qualifier de « structurant », un réseau de transport collectif se doit d'abord d'être intégrateur, c'est-à-dire d'offrir une connectivité fluide et conviviale avec les autres modes de mobilité entrant et sortant de la zone de desserte. Concrètement, cela suppose de desservir adéquatement l'aéroport international Jean-Lesage, la gare intermodale du Palais, le terminus d'autocar de Sainte-Foy ainsi que les échanges avec la rive sud passant par les ponts et par la gare fluviale de Québec.

#### Une partie de l'agglomération exclue du projet

À cause d'une mésentente inter-municipale, tout un pan de l'agglomération de Québec n'a pas été incorporé dans la zone desservie par le projet. Il s'agit de la zone urbanisée située sur la rive sud du fleuve et qui génère pourtant une quantité non négligeable d'échanges et de déplacements inter-rives.

Nonobstant le débat médiatique sur la création d'un prétendu<sup>1</sup> « 3<sup>e</sup> lien », il existe déjà – incontestablement – depuis un demi-siècle trois liens inter-rives entre Québec et Lévis :

1. Le lien le plus ancien, depuis plus de deux siècles (vers 1812), c'est le service de traversier qui relie directement le Vieux-Lévis au Vieux-Québec. Ce lien fluvial desservant automobilistes, cyclistes et piétons, est devenu au fil du temps, une icône emblématique de Québec.
2. En service depuis plus d'un siècle (1919), le pont de Québec est historiquement le second lien inter-rives entre Québec et Lévis.
3. Notre 3<sup>e</sup> lien, le plus récent, c'est le pont autoroutier Pierre-Laporte en service depuis 50 ans (1970).

Même si notre réseau de transport collectif ne dessert pas la rive sud du fleuve, il doit d'être conçu de manière à intégrer et faciliter les échanges avec cette portion de l'agglomération urbaine.

---

<sup>1</sup> Est-il possible que, collectivement, nous ne sachions plus compter jusqu'à quatre ?

## Des gares et des terminus à raccorder

En tant que capitale politique et administrative, Québec génère plusieurs déplacements interurbains de travail et d'affaire.

N'oublions pas que Québec est aussi une ville touristique et que le tourisme est un des premiers piliers de l'économie locale. La ville reçoit annuellement un nombre de touristes près de dix fois supérieur à sa population. La conception d'un réseau structurant de transport collectif se doit d'en tenir compte et de faciliter leur déplacement. Beaucoup de ces visiteurs arrivent par avion, par autocar, par train ou par bateau.

### Le cas de l'aéroport international Jean-Lesage

Personnellement, je fréquente l'aéroport de Québec depuis une quarantaine d'années. Entretemps, j'ai aussi visité plusieurs aéroports en Europe et à travers les Amériques.

Je ne qualifierais pas la desserte par transport collectif de l'aéroport de Québec de déficiente... Jusqu'à l'an dernier, elle était carrément inexistante. Pour des raisons que j'ignore, la desserte de l'aéroport est demeurée tout ce temps une chasse-gardée exclusive de l'industrie du taxi. J'ai toujours vu cette situation comme pitoyable pour une « Capitale nationale » et qui se veut aussi un haut lieu du tourisme international.

Depuis 2019, le *Réseau de Transport de la Capitale* dessert l'aérogare par le parcours 76 vers Sainte-Foy et le parcours 80 vers le centre-ville. Je ne commenterai pas le parcours vers Sainte-Foy que je n'ai pas encore utilisé. Par contre, ayant emprunté à quelques reprises le parcours 80 jusqu'à l'aéroport, je peux dire qu'il n'a pas les qualités d'une véritable desserte aéroportuaire. Il s'agit plutôt d'un parcours local de desserte de quartiers résidentiels qu'on a prolongé pour y greffer un arrêt à l'aérogare. Avec tous ses détours, il met près d'une heure pour un trajet que les taxis font en une vingtaine de minutes. Au bout du trajet, on laisse les passagers en basse-ville, encore à 1,3 km du quartier touristique et à 1,5 km de la colline parlementaire. À mon avis, la connectivité de l'aéroport reste encore à développer.

### Conclusion de l'addenda

Mon objectif ici n'est pas de proposer les solutions ni de préciser les modalités pour offrir la connectivité requise. Je laisse ce travail complexe aux planificateurs du réseau. Je veux simplement souligner que, à défaut de cette intégration, notre réseau de transport collectif demeurera déficient et inachevé. **Et sans une connectivité adéquate, le réseau ne pourra jamais se prétendre « structurant ».**

---

Québec, août 2020