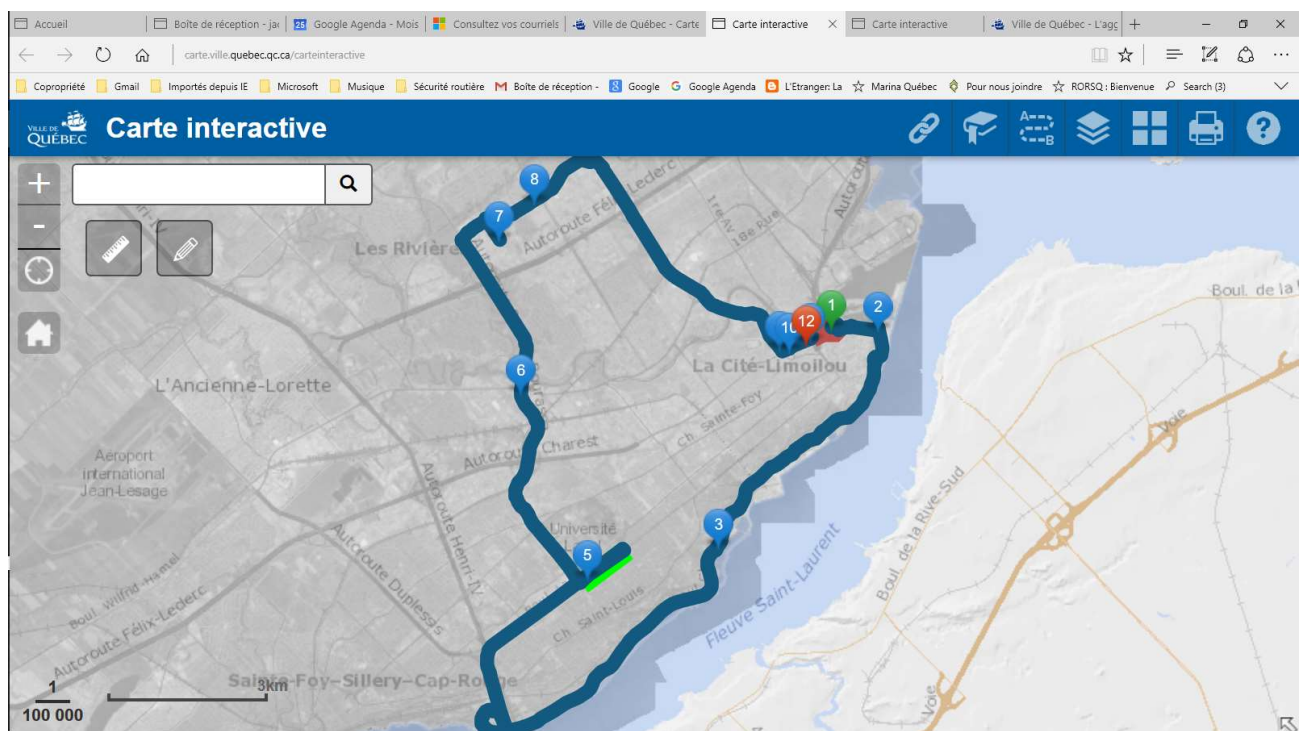


# MESURES TRANSITOIRES

## DÉCONGESTION ROUTIÈRE ET TRANSPORT URBAIN



25/04/2017

Projet

La mise en place de mesures transitoires tel que le complément et l'amélioration du réseau routier ainsi que la création d'un Métrobus CONTOURNO deviennent des projets porteurs répondant à des besoins immédiats, réalisables à moindre coûts en lien avec la mobilité des personnes et des biens tout en s'inscrivant efficacement dans le schéma d'aménagement de notre Ville qui est aussi comme préoccupation de protéger sa configuration, son environnement, sa culture et son histoire.

# Métrobus Contourno

## PROJET

### PRÉAMBULE

Le présent projet vise à trouver une solution au transport en commun et à la congestion routière dans notre ville et sur les voies rapides la traversant.

Malheureusement, pour toutes sortes de raisons, aucune des solutions proposées aux citoyens tant de notre ville que ceux de Lévis et de la Rive-Sud n'a été retenue.

Ce document se veut une réflexion sur la mise en place d'une proposition capable de répondre rapidement aux besoins des travailleurs, résidents, usagers de la route, personnes à mobilité réduite désirant se rendre dans les centres commerciaux, et toutes autres catégories de clientèle voulant utiliser le transport en commun au lieu de l'automobile.

Ce projet a l'avantage de couvrir la majorité des points d'intérêts de notre ville et de se réaliser rapidement en respectant les principes d'efficience et d'efficacité.



## PROBLÉMATIQUE

Depuis des décennies nous cherchons tous à trouver une solution au transport urbain et la congestion routière dans notre région. Bien des solutions ont été proposées aux citoyens et les dernières à date n'ont pas reçues l'approbation générale, non seulement de la Ville de Québec mais aussi de ceux et celles de la Rive-Sud de Québec.

Parmi les solutions proposées il y a eu :

1. Un tunnel entre Québec et Lévis à partir du Pont de l'Île d'Orléans ;
2. Un tunnel entre Québec et Lévis en passant en surface sur l'Île d'Orléans et sous-fluvial entre l'île et Lévis ;
3. Un train desservant la ville et ayant un lien avec la Rive-Sud ;
4. Un tunnel pour train reliant Québec à Lévis avec point de départ le Port de Québec ;
5. Un SRB devant desservir la ville de Québec et reliant la ville de Lévis en passant par le pont de Québec, avec une contrainte majeure, l'abaissement du tablier du pont `
6. Finalement, un métro reliant Lévis à l'Aéroport Jean-Lesage.

Le problème parmi les solutions déjà envisagées, se retrouve autour de la même problématique « *une réalisation à long terme* », alors que ce que nous avons besoin pour le moment c'est « *une solution à court terme ayant une durée de vie à long terme et adaptable aux besoins présents et futurs* ».

Nous constatons présentement, que le Réseau de transport de la Capitale (RTC) a fait bien des efforts avec l'implantation du Métrobus 800 et plus pour améliorer le transport des personnes dans la ville vers des centres commerciaux, d'affaires et autres, mais que tous ces efforts n'ont pas atteint les objectifs fixés en plus :

- D'augmenter les tarifs ;
- D'abolir des parcours essentiels ;
- Faute de solution appropriée, d'amener les gens à utiliser, voire se procurer une voiture.

La problématique de la congestion routière est telle, qu'elle engendre des coûts élevés pour les usagers et nos différents gouvernements, en plus d'avoir un impact direct sur la santé et la sécurité des citoyens, notamment avec le pétrole.

## SITUATION PASSÉE

### BREF HISTORIQUE

Quand j'étais adolescent et avant d'avoir une voiture vers l'âge de 21 ans, je prenais l'autobus régulièrement. Les parcours étaient adaptés aux besoins des citoyens. Tout le monde aimait prendre l'autobus et les coûts étaient plus qu'abordables, les administrateurs considéraient la capacité de payer de sa clientèle. Cela a changé avec l'augmentation des salaires et de la capacité de payer des gens durant les années 70 et 80, ceux-ci se sont achetés des voitures pour pouvoir aller plus loin. Pourquoi, parce que le centre-ville a été déplacé vers Ste-Foy. Ce fut le début de la fermeture des grands magasins comme Paquet, Polack, le Syndicat etc. La Ville a réagi en créant le MAILLE ST-ROCH, une décision prise sans vision à long terme, elle visait à tenter de garder la clientèle au centre-ville. Auparavant, la rue St-Joseph avait été transformée en rue piétonnière.

Donc, les gens allaient magasiner à Ste-Foy parce que c'était nouveau, accessible et gratuit l'accès aux grandes surfaces en plus de ne pas avoir besoin de chercher un endroit où se stationner. Et, qu'a fait la Ville pour s'adapter ? Comme je le disais, elle a créé le MAIL mais a oublié de moderniser son centre-ville, de créer des espaces de stationnements gratuits, de créer des incitatifs pour garder les gens en ville, d'améliorer son service de transport en commun et de faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite. C'est clair, les GESTIONNAIRES de l'époque du service d'autobus urbain ont dormi au gaz, ils n'ont pas su s'adapter.

En 1960, le gouvernement de Jean Lesage a pris la décision de créer LA CITÉ PARLEMENTAIRE. L'objectif du gouvernement était de construire au tour du Parlement des édifices à bureau afin de concentrer tous les fonctionnaires PRÈS DU PARLEMENT et éviter de les éparpiller un peu partout dans la ville. La politique étant ce qu'elle est, le projet ne s'est jamais entièrement réalisé. Ce fut le début de la fin, le gouvernement a expropriés des centaines de maisons à 2, 3 et 4 étages. Le quartier s'est vidé et ce qui a amené la fermeture de dizaines de commerces dont la fameuse quincaillerie SAILLANT, le plus gros à Québec à cette époque.

Construire des édifices à bureaux au tour du parlement a eu des effets négatifs non seulement sur les dizaines, voire les centaines de résidents qui ont dû quitter le quartier. Cela a eu des impacts majeurs sur la circulation routière dans ce secteur. Déjà à cette époque, il y avait de la congestion aux heures de pointe pour se rendre et/ou pour sortir de la Colline Parlementaire. Cela n'a pas changé au contraire, le problème est devenu incontrôlable.

## SITUATION PRÉSENTE

Depuis des décennies le problème de la congestion routière dans la Ville de Québec et sur les autoroutes traversant celle-ci telles que : Henri-IV, Robert Bourassa, Félix-Leclerc et Laurentienne n'a jamais cessé de s'amplifier, sans oublier les embouteillages à la tête des ponts de Québec et Pierre-Laporte tant du côté sud que du côté nord, les échangeurs et autres endroits stratégiques le long du circuit des voies rapides tel que le boulevard Hamel à la hauteur d'Henri-IV.

Nos gouvernements (principalement celui de la Ville de Québec) ont investi des sommes d'argent considérables dans les études, les voyages outre-mer, des bureaux de projets et autres moyens pour mettre en place une solution idéale et répondant aux besoins de la Capitale.

Sauf, que la population n'a jamais été consultée sur le fond et le dernier projet, le SRB parrainé par le maire de Québec est tombé à l'eau avec les dizaines de millions prévus au projet.

Qui plus est, la ville continue d'encourager le développement de gigantesques tours à condominiums dans le secteur de la tête des Ponts. Nous n'avons qu'à penser aux projets du promoteur Dallaire sur Laurier, Duplessis et sur le Rive-Sud.

Ce sont des projets qui amène un flux d'automobiles, camions et autres transports à converger vers un même endroit « **LA TÊTE DES PONTS** » et à continuer à créer des bouchons de circulation de plus en plus important. Avec une telle approche, on crée l'effet « **entonnoir** » le nombre de chemins menant à la tête des ponts sont nombreux, mais pour traverser le FLEUVE, il n'y a que deux ponts et cinq voies.

Ce n'est pas vrai qu'il n'y a pas de solutions, il y en a, il s'agit de cesser de chercher des solutions difficiles à réaliser à des coûts astronomiques et commencer à penser à maximiser ce qui est à notre disposition et que nous contrôlons (nos forces) et diminuer les irritants qui représentent une menace pour la réalisation de projets équitables (nos faiblesses).

L'élargissement du boulevard Henri IV par le ministère des Transports, un investissement de plus de 500 millions sur 5 ans ne résoudra pas la problématique de congestion à la tête des ponts, sur le boulevard Laurier et tous les autres axes routiers menant aux quartiers résidentiels à l'Ouest d'Henri IV ou ailleurs.

Finalement, on en parle pas suffisamment, il y a la problématique de la congestion routière dans le secteur de la rue Dalhousie, lien entre le centre-ville et les ponts Laporte et de Québec. Chaque printemps et automne, avec la venue des grandes marées, la rue Dalhousie est inondée rendant la circulation dans ce secteur pratiquement impossible, en plus de mettre en danger toute la question de sécurité et d'impacts sur les situations d'urgence non seulement dans le Vieux-Québec, mais aussi dans les secteurs du Cap-Blanc et du quai de l'Anse au Foulon.

## SITUATION FUTURE

Bien des solutions ont été envisagées, nous avons planché sur des solutions réalisables à court terme et ne demandant pas des investissements qui risquent d'augmenter le fardeau fiscal des citoyens de la Ville de Québec voire ceux de la Rive-sud de Québec.

## LA CONGESTION ROUTIÈRE

Quand durant les années 60, le ministère des Transports du Québec a procédé à la construction de l'autoroute Félix-Leclerc, à l'époque l'autoroute de la Capitale, il a exproprié vers l'ouest d'Henri-IV jusqu'à St-Augustin, les maisons et terrains qui lui permettrait de prolonger l'autoroute jusqu'à l'Aéroport international Jean-Lesage de Québec.

Dans le carnet du développement du réseau routier de la capitale, le gouvernement du Québec avait prévu un lien sous terre devant être le prolongement de l'autoroute Dufferin-Montmorency au boulevard Champlain, secteur Sillery. Ce lien aurait permis un accès rapide aux ponts Laporte et de Québec.

Pour décongestionner la circulation routière dans et autour de la région Métropolitaine de Québec, nous suggérons trois hypothèses : « Deux propositions centrées sur l'amélioration du réseau routier et une proposition à court terme axée sur le transport en commun par bus et une autre par train ».

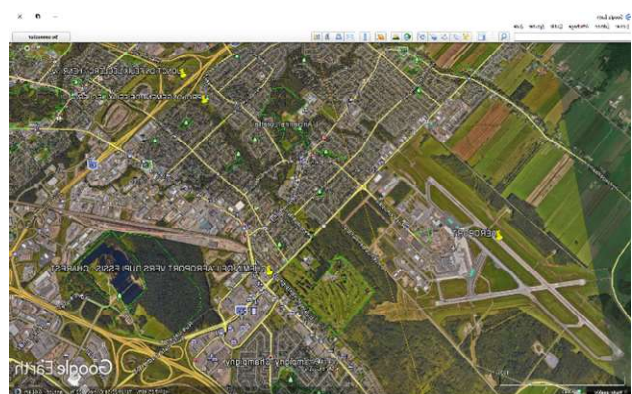
## AMÉLIORATION DU RÉSEAU ROUTIER

Une nécessité immédiate qui aura des impacts positifs sur les cinquante (50) prochaines années.

### PROPOSITION NO 1 : PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE FÉLIX-LECLERC EN DIRECTION OUEST JUSQU'AU BOULEVARD CHAREST-OUEST<sup>1</sup>

Cette proposition aurait comme principaux avantages de :

- Décongestionner en direction ouest et sud, les autoroutes Robert Bourassa et Henri-IV ;
- Décongestionner le boulevard Hamel entre Henri-IV et Duplessis ;
- Permettre un accès rapide et efficace à l'aéroport de Québec (dans une ville comme Belo Horizonte, Minas Gérais, Brésil, l'aéroport international est desservi par une autoroute qui relie le centre-ville à



<sup>1</sup> Nous recommandons que ce segment de Félix Leclerc soit construit en BOULEVARD URBAIN avec pistes cyclables.

l'aéroport), en passant, dans cette ville de plus de 5 millions d'habitants, on ne compte pas beaucoup d'autoroute comme c'est le cas ici et on y connaît très peu de problèmes de congestion routière ;

- Permettre aux automobilistes et camionneurs qui veulent se rendre à Montréal et/ou en revenir, d'éviter les embouteillages sur Hamel et Henri-IV, et ce dans les deux directions en accédant rapidement au boulevard Charest-Ouest ;
- Se servir de l'autoroute Duplessis comme corridor alternatif ;
- Diminuer d'une manière significative la congestion routière.

### CONDITIONS

Pour que cette proposition se réalise avec succès, il y a certaines conditions, notamment :

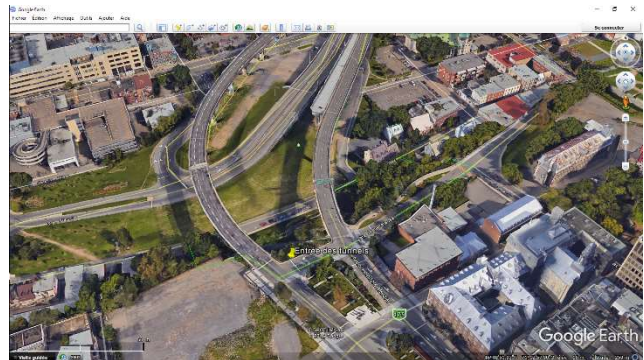
- Considérer que l'élargissement du boulevard Henri IV se réalisera au profit d'une voie réservée au transport en commun, les taxis et les véhicules servant au transport collectif ;
- Créer des incitatifs pour que les utilisateurs (camionneurs et voyageurs) de l'autoroute 20 utilisent l'autoroute 40 pour se rendre à Montréal.

### COMMENTAIRES :

Ce sont des projets réalistes et réalisables à court et moyen terme. N'oublions pas que les plans et devis de ces projets sont déjà sur les tables à dessin, il ne faut que les mettre à jour et une bonne volonté politique d'aller de l'avant.

## PROPOSITION NO 2 : CRÉATION D'UN LIEN ROUTIER **SOUS TERRE** ENTRE LE CENTRE-VILLE ET LE BOULEVARD CHAMPLAIN

Comme l'avait prévu au début des années soixante, le gouvernement du Québec, au lieu d'être le prolongement de l'autoroute Dufferin-Montmorency, le lien au tunnel dont les travaux avaient débuté fin de 1960, l'accès au tunnel qui se prolongerait jusque sur le boulevard Champlain secteur Sillery, se ferait à partir du boulevard Charest-Est, en dessous des bretelles actuelles et conduisant à la Colline parlementaire.



Les principaux avantages de cette proposition sont :

- Qu'elle peut se réaliser à court terme, les terrains sur Charest-Ouest sont disponibles et les travaux du tunnel ont déjà été amorcés ;
- Que le gouvernement fédéral met à la disposition des villes de l'argent pour les infrastructures ;
- Que le gouvernement fédéral prône l'utilisation du transport en commun et les idées innovantes ;
- Que ce lien **servira comme route de contournement** du Vieux-Québec et de route alternative dans les situations d'urgence ;
- Qu'elle décongestionne la rue Dalhousie et sortira du Vieux-Québec le transport lourd et de transit, lequel devra obligatoirement prendre le tunnel ;
- Qu'elle diminuera le temps d'intervention des **services d'urgence, principalement dans les situations d'incendies et d'accidents majeurs** ;
- Qu'elle décongestionnera le centre-ville des camions lourds et transportant des matières dangereuses sur les rues Dalhousie, St-André, St-Paul et Charest.
- Finalement, que tous les travailleurs du centre-ville désirant se rendre dans les secteurs de Ste-Foy et de la Rive-Sud pourront emprunter une autre artère que le boulevard Charest.

### CONDITIONS

- Obtenir la volonté politique et citoyenne de réaliser ce projet ;
- Obtenir l'aval et le financement des gouvernements municipal, provincial et fédéral.

## LE TRANSPORT URBAIN

En plus du réaménagement du réseau routier, d'autres solutions doivent être amenées sur la table si l'on veut que le transport en commun dans la grande région de Québec devienne un incontournable et fasse partie de ce projet de « mobilité durable ».

Deux hypothèses se présentent à nous :

- **Hypothèse I** – La création d'un service de transport par autobus contournant les principaux points stratégiques commerciaux de la Capitale un Métrobus Contourno ;
- **Hypothèse II** – La mise en service d'un train desservant la Rive-Sud et la Rive-Nord et étant connecté avec le service Métrobus Contourno.

### HYPOTHÈSE I : MÉTROBUS CONTOURNO – UNE SOLUTION

Cette solution est un complément aux solutions « *de la congestion routière* » en ce sens qu'elle permet de maximiser le déplacement des véhicules routiers sur le réseau de la Capitale en le décongestionnant, tant à l'intérieur de la ville que sur les autoroutes, tout en maximisant l'usage du transport en commun et diminuant les impacts négatifs du transport urbain.

#### RÉFÉRENCE

Afin de palier à ses problèmes de transport, d'embouteillage et autres problèmes de circulation, la Ville de Curitiba, capitale de l'État du Paraná au Brésil, 1,747,000 habitants et avec son agglomération 3,169,000 d'habitants a mis en place un Métro de surface.



La ville (ou les décideurs) n'a pas hésité à investir non pas dans un métro sous terre ou un train de surface, mais a préféré opter pour une solution réaliste et réalisable au moindre coût. Et, pour s'assurer d'un achalandage devant rentabiliser ce nouveau service, les officiers ont décidé de construire des abris-bus climatisés. À Curitiba, la température hivernale moyenne est de +10°.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> <http://curitibainenglish.com.br/government/urban-mobility/metro-in-curitiba-is-coming/>

**Curitiba est un exemple dans la planification urbaine par l'anticipation sur plusieurs décennies, l'adaptation et l'amélioration progressive du modèle choisi, la ténacité avec laquelle il a été conduit pendant une longue période, et surtout par les résultats obtenus.<sup>3</sup>**

Ce projet de Métrobus Contourno, s'inspire aussi du circuit routier situé à l'intérieur de la ville de Belo Horizonte, Minas Gérais, Brésil, et nommé Contourno, lequel circuit contourne la Capitale (2 375 000 habitants et plus de 5 millions dans sa région métropolitaine<sup>4</sup> et qui permet de décongestionner toutes les principales artères de cette ville.

J'y ai vécu durant plus de deux (2) ans et j'y suis allé pendant près de dix (10) ans. Cela m'a permis de constater et de vivre tous les avantages du Métro de surface à Curitiba et principalement ceux de l'Avenue Contourno.

Plus près d'ici, la Ville de Gatineau a priorisé le train à la voiture,<sup>5</sup> une solution adaptée aux besoins de la région. Un train électrique « O'Train » permettant de se rendre au centre-ville d'Ottawa rapidement et dont l'entrée en fonction est prévue pour 2018.<sup>6</sup>

### **HYPOTHÈSE I : CRÉATION D'UN MÉTROBUS CONTOURNO**

Nous proposons la mise en place d'un Métrobus Contourno, comme son nom l'indique, contournant les principaux points stratégiques de la Ville de Québec, voir l'annexe 1.

Ce projet se veut une réponse à la problématique du transport urbain à Québec, en plus de contribuer à la décongestion routière dans la région métropolitaine de Québec.

Il présente plusieurs avantages tels que :

- La création d'un circuit de transport en commun permettant de rejoindre tous les principaux points économiques et touristiques de la Ville de Québec ;
- La mise à la disposition des travailleurs d'un moyen de transport facile, accessible (près de chez eux) et rapide pour se rendre au travail ;
- L'existence sur 90% de voies réservées aux autobus sur le 90% du parcours proposé ;

---

<sup>3</sup> Site Internet : <https://fr.wikipedia.org/wiki/Curitiba> et [https://fr.wikipedia.org/wiki/Curitiba#La\\_situation\\_dans\\_les\\_ann.C3.A9es\\_1950\\_et\\_1960](https://fr.wikipedia.org/wiki/Curitiba#La_situation_dans_les_ann.C3.A9es_1950_et_1960) (Planification Urbaine)

<sup>4</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Belo\\_Horizonte](https://fr.wikipedia.org/wiki/Belo_Horizonte)

<sup>5</sup> <http://www.octranspo.com/pretpourlotrain>

<sup>6</sup> Mireille Bonin

- La possibilité pour les clients et futurs clients de délaissier l'automobile pour se rendre dans tous les principaux centres commerciaux de la ville ;
- Un décongestionnement du réseau routier ;
- Une diminution des gaz à effets de serre ;
- Une opportunité pour ceux qui n'ont pas d'automobile de se rendre dans tous les principaux centres d'achats sans à avoir à utiliser de multiples transferts d'un autobus à un autre, en plus de prendre des heures, de quoi décourager les usagers ;
- Un intérêt pour les touristes désirant se rendre dans les centres d'achats de notre région, voire Expo-cité ;
- Et, pourquoi pas un Métrobus Contourno ÉLECTRIQUE

### CONDITIONS

Pour que le projet Contourno se réalise un certain nombre de conditions doivent être rencontrées :

1. Obtenir la volonté politique ;
2. Obtenir l'appui de la population ;
3. Créer un projet répondant à la capacité des citoyens en ayant des tarifs abordables (bas prix) ;
4. Construire des abribus chauffés et climatisés ;
5. Placer un arrêt avec abribus à la hauteur de la promenade Champlain ;
6. Créé au Terminal de la Traverse Québec-Lévis un point d'embarquement et de chute ;
7. Permettre aux usagers en provenance de la Rive-Sud et utilisant le traversier de payer un prix unique donnant accès au traversier et au Métrobus Contourno ;
8. Prévoir un nombre de lieux d'embarquement permettant au le service de demeurer rapide et efficace ;
9. Situer les lieux d'embarquement à des endroits stratégiques tels les centres commerciaux ;
10. Si nécessaire, créer des parcs de stationnement automobiles réservés aux usagers du Métrobus Contourno ;

11. Voir à ce que soit "cool" de se véhiculer en autobus et en transport actif et pour cela il faudra beaucoup de travail de marketing social ;
12. Avoir des TARIFS modulés ça rejoint les préoccupations de l'ensemble de la société québécoise ;
13. Créer des circuits transversaux permettant d'alimenter avec des minibus, le Métrobus dans le corridor Contourno ;
14. Ce service inviterait tous les travailleurs habitant autour de CONTOURNO à rendre à un point d'embarquement, qu'ils soient à pieds, en voiture, à bicyclette voire en autobus ou MINIBUS pour rejoindre leur lieu de travail, au centre-ville, dans un bureau du gouvernement, ou tout autre endroit stratégiques.

### PARCOURS

Le parcours proposé, voir les annexes 1, est le suivant :

1. Départ de la Gare du Palais vers la rue St-Paul
2. Rue St-Paul direction est vers la rue Dalhousie
3. Arrêt au Terminal de la traverse Québec-Lévis
4. Direction vers l'Ouest boulevard Champlain
5. Arrêt promenade Champlain
6. Direction Pont Laporte direction Nord vers le boulevard Laurier
7. Arrêts à Place Laurier et Place Ste-Foy
8. Direction autoroute Robert Bourassa direction Nord
9. Arrêt Galeries de la Capitale
10. Direction rue Lebourgneuf vers l'autoroute Laurentien
11. Autoroute Laurentienne direction Sud
12. Arrêt Place Fleur de Lys et possible arrêt à Expo-cité
13. Direction rue Dorchester jusqu'à Charest
14. Charest direction Est jusqu'à la Gare du Palais

*Note : Ce circuit pourrait se faire dans les deux sens*

## HYPOTHÈSE II : TRAIN DESSERVANT LA RIVE-SUD ET LA RIVE-NORD

Une hypothèse qui peut paraître irréalisable, mais qui a toutes les chances de se réaliser à des coûts raisonnables et réalistes. Historiquement, il y avait un train qui desservait la Côte de Beaupré, on l'appelait « le petit train de Ste-Anne ».

### AVANTAGES

C'est une proposition qui présente les principaux avantages suivants :

- Il existe sur la Rive-Sud, une voie ferrée qui va de Lévis à Laurier Station ;
- Il existe sur la Rive-Nord, une voie ferrée qui va de Ste-Anne de Beaupré à Donacona ;
- Ladite voie ferrée traverse le Pont de Québec du Sud au Nord et du Nord au Sud ;
- La voie ferrée en provenance de la Rive-Sud se rend jusqu'à la Gare du Palais ;
- Le Métrobus Contourno aurait comme point d'attache la Gare du Palais ;
- Tans le train que le Métrobus Contourno serait un attrait touristique pour notre région ;
- L'utilisation du train par les travailleurs et voyageurs de la Rive-Sud décongestionnerait les ponts Laporte et de Québec ;
- L'utilisation du train par les travailleurs de la Rive-Nord donnerait les mêmes effets que ceux de la Rive-Sud ;
- Ce mode de transport changerait les habitudes des citoyens et deviendrait un incontournable, surtout s'il est relié au Contourno ;
- Les gouvernements provincial et fédéral ont les argents nécessaires à la réalisation de ce projet ;
- L'abandon de l'automobile au profit du Train diminuerait les gaz à effet de serre ;
- Les gens de la Côte de Beaupré retrouverait leur PETIT TRAIN ;
- Et bien d'autres avantages encore.

### CONDITIONS

1. Avoir la volonté politique de le faire ;
2. Obtenir une entente avec les compagnies de chemin de fer ;
3. Réaliser le projet à l'intérieur d'un délai de trois ans ;
4. Charger un prix répondant à la capacité de payer des travailleurs ;
5. Unifier les services de transports en commun de la Rive-Nord et Rive-Sud pour diminuer les coûts des billets ;
6. Que le billet acheté à un endroit serve pour l'ensemble du réseau, comme dans un métro quoi.

## CONCLUSION

Les fonctionnaires d'Ottawa et de Gatineau n'ont aucun problème d'image à prendre les transports en commun. Il en est tout autre à Québec. Si un train est bon pour une ville de fonctionnaires comme Ottawa, un MÉTROBUS devrait aussi être bon pour Québec.

Qui plus est, je verrais les gens de la Rive-Sud qui ne veulent plus vivre dans les bouchons des Ponts Laporte et de Québec, laisser leur voiture près de la Traverse de Lévis, prendre le bateau et rejoindre le METROBUS CONTOURNO. Là aussi, avec la collaboration du maire de Lévis, il pourrait y avoir des liens AUTOBUS entre des stationnements aménagés à des endroits stratégiques, voir l'établissement d'un lien Métrobus de Lévis à Place Laurier avec possibilité de transfert dans un MÉTROBUS CONTOURNO.

Il est impératif que les tarifs soient modulés et abordables à tous les types d'usagers, cela devient pratiquement une condition sinequanone

UN PROJET INOVATEUR à la hauteur des gens de Québec, qui a de la place pour l'innovation et l'amélioration.

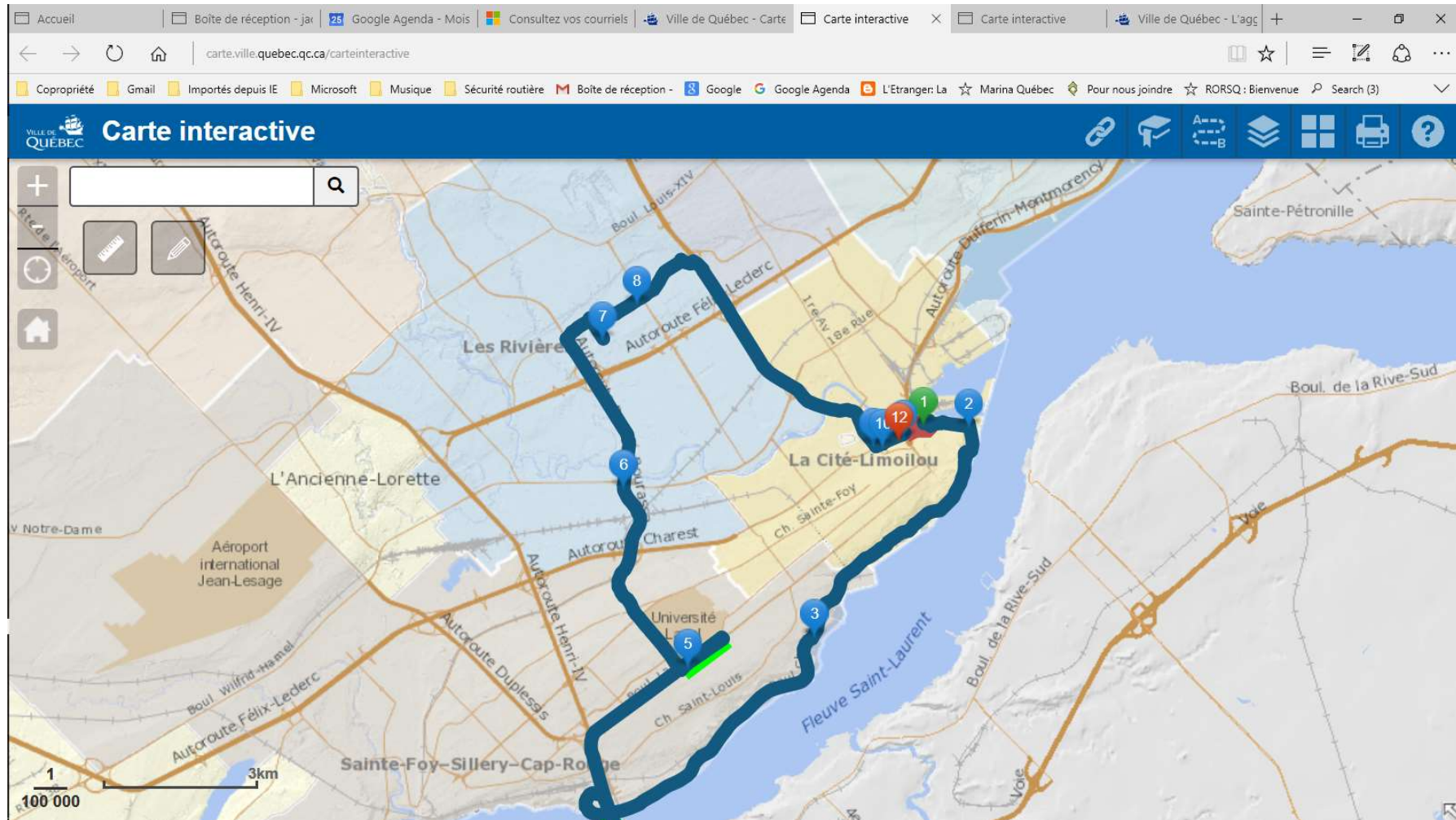
Il est urgent de trouver des solutions à la congestion routière dans la ville et la région de Québec. Le prolongement de l'autoroute Félix-Leclerc, la poursuite de la construction du tunnel pouvant relier le centre-ville au boulevard Champlain, secteur Sillery et la mise en place d'un Métrobus Contourno sont des projets réalistes et réalisables à court (Métrobus Contourno) et moyen terme.

Finalement, l'ajout d'un train passager desservant les deux rives viendra non seulement décongestionner le réseau routier sur les deux rives, mais viendra créer chez les gens de toute la région de Québec, de Laurier Station à Beaumont, de Ste-Anne de Beaupré à Donacona de nouvelles habitudes de vie et de transport. N'est-ce pas ce que nous recherchons tous ?

Jacques Larose  
Citoyen de Québec,  
Expert en Sûreté et Sécurité

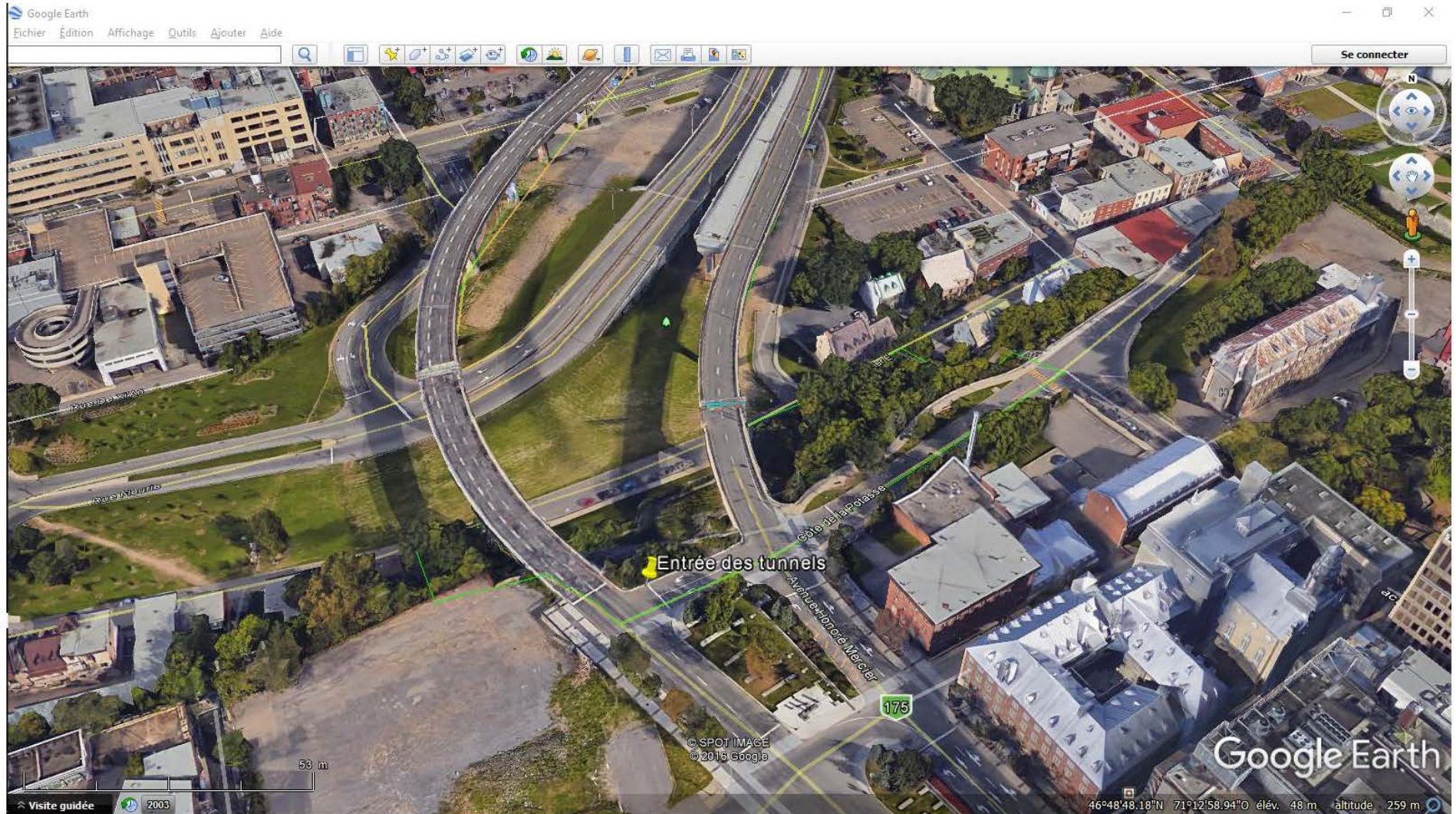


# ANNEXE 1 : PARCOURS DU MÉTROBUS CONTOURNO



- *Éventuellement ou si cela est réalisable, un lien pourrait relier le centre commercial de la RIVE-Sud et servir de TERMINUS DE LA RIVE-SUD*
- *Le METROBUS de la Rive-Sud devrait passer par le Pont de Québec et avoir sa voie réservée, pas besoin de baisser le tablier du Pont*

# ANNEXE 2 : ACCÈS AUX TUNNELS



# Poursuite de l'Autoroute Félix-Leclerc vers l'Ouest

