

Audiences du BAPE sur le tramway de Québec

Voir grand, voir loin

Vivre en Ville propose de concilier les avantages du bus, du tramway et du métro pour un centre-ville fort

Québec, le 5 août 2020 – Après avoir réitéré lundi, [avec de nombreuses organisations](#), son appui au tramway comme colonne vertébrale d'un réseau structurant pour Québec, Vivre en Ville présentera aujourd'hui au BAPE ses recommandations pour amener le projet à la hauteur des besoins et des attentes de Québec. La recommandation principale consiste à faire du tramway, au centre-ville, l'équivalent d'un métro grâce à un tunnel prolongé. Cette bonification permettrait dans ce secteur une évolution de la desserte difficilement envisageable dans le scénario actuel, en plus de concilier les avantages du bus, du tramway et du métro.

Rappelons d'entrée de jeu que la construction d'un tramway doit être planifiée pour les 50 années à venir. Il faut donc prendre, dès maintenant, les décisions en fonction de cet horizon, et ne pas condamner toute évolution stratégique du réseau.

Projet structurant pour Québec et sa région, le tramway ne doit pas demeurer contraint par un budget limité par des estimations précoces. Il est impératif d'y allouer le budget nécessaire pour répondre aux besoins actuels et pour permettre l'évolution du réseau dans les prochaines décennies.

Des risques et une solution pour le centre-ville

Le lien Haute-Ville–Basse-Ville est le segment le plus stratégique du projet, et aussi le plus risqué. À l'heure de pointe, on y attend 3200 passagers, soit 82% de la capacité maximale du tramway. Être aussi proche du point de saturation selon des estimations préliminaires est d'autant plus préoccupant que la topographie du secteur limite les options.

Le positionnement de la trémie (sortie du tunnel) sur La Couronne à la hauteur du Jardin Jean-Paul-L'Allier condamne pour toujours la possibilité d'une desserte de surface par bus en continu du centre-ville. Ceci aura comme effet de faire reposer uniquement sur le tramway la desserte du centre-ville provenant du Nord, diminuant ainsi la résilience et les possibilités d'évolution pour le réseau de transport en commun. Il nous apparaît donc primordial de préserver un espace réservé au transport collectif en surface.

info@vivreenville.org | www.vivreenville.org | twitter.com/vivreenville | facebook.com/vivreenville

■ QUÉBEC

CENTRE CULTURE ET ENVIRONNEMENT
FRÉDÉRIC BACK
870, avenue De Salaberry, bureau 311
Québec (Québec) G1R 2T9
T.418.522.0011

■ MONTRÉAL

MAISON DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
50, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 480
Montréal (Québec) H2X 3V4
T. 514.394.1125

■ GATINEAU

200-A, boulevard Saint-Joseph
Gatineau (Québec) J8Y 3W9
T. 819.205.2053

Pour un centre-ville fort, quatre gestes clés

La proposition de Vivre en Ville pour le centre-ville de Québec tient en quatre gestes clés:

1. Implanter le tramway en tunnel du pôle d'échanges Saint-Roch au Grand Théâtre
2. Faire de la rue de la Couronne un *transit mall* dédié aux bus, piétons et cyclistes
3. Desservir la Haute-Ville avec les parcours de Métrobus
4. Conserver un rôle clé pour le pôle d'échanges Saint-Roch

Avantages de la proposition

Cette proposition est porteuse de plusieurs gains pour la mobilité au centre-ville. Elle apporte d'abord une **capacité supplémentaire potentielle** de 1650 passagers par heure (+40%). Elle préserve un possible **accès direct au centre-ville** pour les futurs Métrobus du nord-ouest (en provenance de Lebourgneuf et du Centre Vidéotron par exemple), et Métrobus est-ouest (axe Charest-Beauport). Elle rend possible une **desserte fine** des nombreux gros générateurs de déplacement du centre-ville, grâce à des arrêts de bus mieux répartis sur le territoire. Elle assure la **résilience du réseau** et sa capacité à s'adapter aux événements exceptionnels, prévus (festivals) ou imprévus (incident sur le tramway). Elle **limite le besoin de correspondances** au pôle Saint-Roch et donc la pression qui s'y exerce. Tout comme le tramway, elle permet la requalification de la rue de la Couronne en un ***transit mall* emblématique** pour le centre-ville.

Des améliorations recommandées pour l'ensemble du projet

Au-delà du centre-ville, Vivre en Ville détaille quatre aspects du projet de tramway qui devraient, pour qu'il devienne la colonne vertébrale du virage nécessaire vers la mobilité durable, faire l'objet d'améliorations substantielles:

- sa capacité [Préserver la capacité du transport collectif de répondre aux besoins pour 50 ans];
- son aménagement [Aménager des boulevards verts le long du tracé];
- son articulation avec l'urbanisation [Réarticuler transport collectif et développement urbain];
- la gestion de la capacité routière [Ne pas préserver la capacité routière à tout prix].

Un leadership à affirmer et un financement à bonifier

Le projet de tramway répond aux besoins de la ville et de la région de Québec, mais ses retombées vont bien au-delà. Investir en transport collectif est un choix de développement durable, à la fois central dans la lutte contre les changements climatiques, porteur en matière de développement économique et bénéfique sur le plan social.

Pour toutes ces raisons, le projet doit devenir une priorité et un projet phare non seulement pour la Ville, mais aussi pour les paliers supérieurs de gouvernement. Il s'inscrit en effet au cœur des priorités affirmées et des engagements pris, notamment sur la scène internationale. Le gouvernement du Québec et celui du Canada doivent être au rendez-vous pour financer le projet à la hauteur des besoins. L'enveloppe initiale de trois milliards de dollars, essentielle pour poursuivre le travail de conception du projet, ne doit pas devenir un carcan.

Pour prendre connaissance des propositions et des 20 recommandations de Vivre en Ville, consultez le [mémoire](#) et [la proposition détaillée pour le centre-ville](#) présentés au BAPE.

Citation

« La proposition que nous soumettons aujourd'hui au BAPE apparaît essentielle afin de concrétiser la volonté, exprimée par tous les paliers de gouvernement, de doter Québec d'un véritable réseau de transport en commun qui structurera le développement urbain pour les 50 prochaines années. Un tunnel entre la Basse-Ville et la Haute-Ville règlera le principal goulot d'étranglement du projet: la côte d'Abraham. Il s'agit d'un dernier effort collectif à faire qui bénéficiera aux générations futures », déclare **Christian Savard, directeur général de Vivre en Ville**.

- 30 -

À propos de Vivre en Ville

Organisation d'intérêt public, Vivre en Ville contribue, partout au Québec, au développement de collectivités viables, œuvrant tant à l'échelle du bâtiment qu'à celles de la rue, du quartier et de l'agglomération. Par ses actions, Vivre en Ville stimule l'innovation et accompagne les décideurs, les professionnels et les citoyens dans le développement de milieux de vie de qualité, prospères et favorables au bien-être de chacun, dans la recherche de l'intérêt collectif et le respect de la capacité des écosystèmes.

Renseignements

Samuel Pagé-Plouffe
Coordonnateur – Affaires publiques et gouvernementales
514-714-6762
samuel.page-plouffe@vivreenville.org

Annexes

- Mémoire présenté au BAPE
- Proposition détaillée pour le centre-ville
- Image illustrant la proposition

