



VIVRE EN VILLE

la voie des collectivités viables

Québec, le 31 juillet 2024

OBJET : Plan Circuit intégré de transport express (CITÉ)

Monsieur Arbaud,

C'est avec un enthousiasme certain que nous avons reçu le Plan Circuit intégré de transport express (CITÉ) dévoilé le 12 juin dernier. Nous tenons d'ailleurs à féliciter vos équipes d'avoir amené une proposition aussi poussée dans les délais serrés qui vous ont été donnés. Cette célérité donne de la crédibilité au processus et permet de repousser le cynisme entourant les grands projets de transport en commun, ce qui est encore plus vrai pour le tramway de Québec.

Vivre en Ville suit le dossier du développement du transport en commun à Québec depuis sa fondation en 1996. Nous ne comptons pas les mémoires, lettres et textes d'opinion que nous avons produits sur ce sujet depuis près de 30 ans. Notre siège social étant à Québec, nous avons une connaissance intime du territoire et des différents projets qui se sont succédé. Nous vous écrivons donc aujourd'hui afin de commenter et de soulever certaines questions entourant le Plan CITÉ, particulièrement sur les suites de la phase 1.

1. Une analyse chirurgicale de la pertinence du lien autoroutier interrive

Nous tenons, d'entrée de jeu, à souligner la profondeur de l'analyse que vous avez menée sur la pertinence et la faisabilité d'un nouveau lien autoroutier entre Lévis et Québec. Peu de pierres n'ont pas été soulevées afin de faire le tour de la question: analyse de la circulation induite, évaluation de la demande, difficultés techniques d'insertion, etc. C'est particulièrement satisfaisant pour nous qui avançons les problèmes liés à ce projet, mais sans avoir toutes les données précises à l'appui. Dorénavant, le débat continuera sur des données indépendantes et solides.

2. Une première phase du tramway qui vise juste

Nous constatons également avec grand plaisir que la première phase du tramway que vous proposez reprend l'essentiel du tracé privilégié par la Ville de Québec et son bureau de projet, en plus de ramener la priorité vers la 41e avenue à Charlesbourg. Cette confirmation du tracé de la phase 1 permettra de relancer le projet plus rapidement.

3. Une desserte de l'axe centre-ville/Vanier/Lebourgneuf/nord-ouest à reconsidérer

Le rapport fait état de l'analyse de plusieurs axes de transport potentiels, mais c'est avec surprise que nous avons constaté que l'axe centre-ville/nord-ouest n'a pas été analysé (axe qui forme grossièrement une diagonale entre le centre-ville et le nord-ouest de l'agglomération, en passant par Vanier via Pointe-aux-Lièvres, Wilfrid-Hamel et Pierre-Bertrand). Le Plan CITÉ analyse plutôt une option "autoroutière", via les autoroutes Laurentienne (A73) et de la Capitale (A440).

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

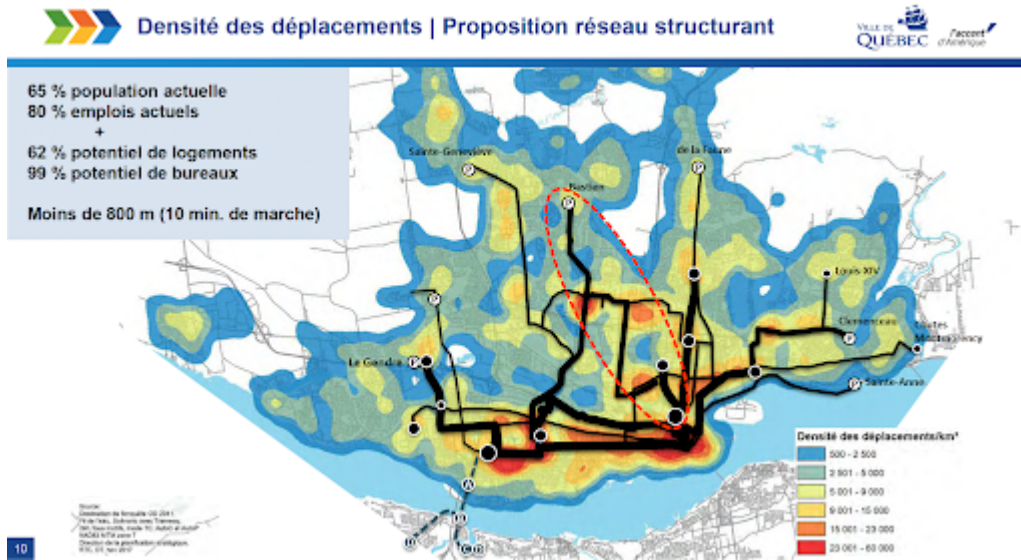
■ GATINEAU

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



Pourtant, l'analyse de la densité des déplacements montre que l'axe "diagonal" génère, sur une bonne part de son tracé, une densité des déplacements aussi importante que le secteur d'Estimauville, le nord de Limoilou ou le Plateau de Sainte-Foy à l'ouest d'Henri-IV.

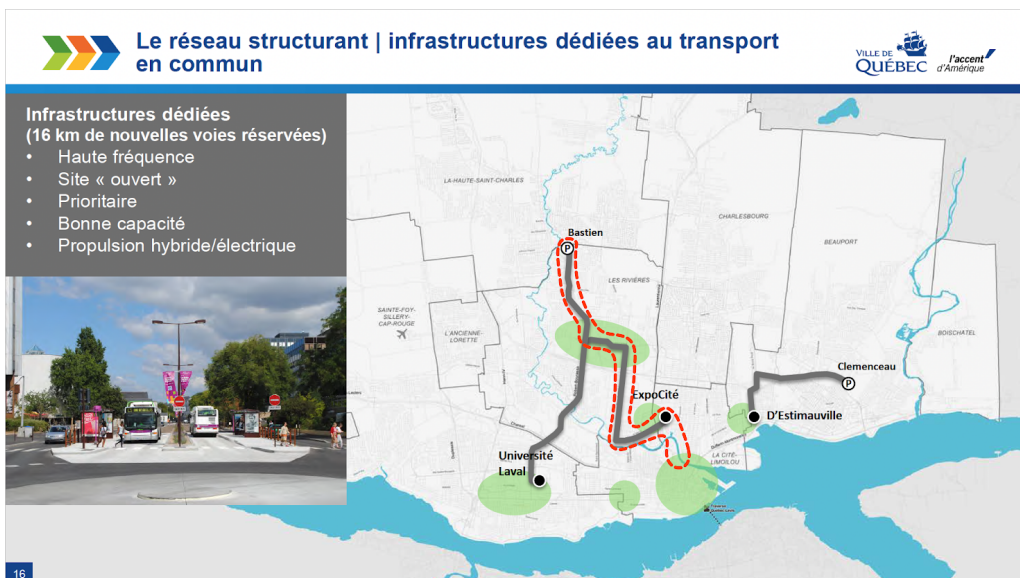
Carte: Densité des déplacements dans l'axe diagonal centre-ville/nord-ouest



Source: Ville de Québec (2017). Présentation du projet de réseau structurant de transport en commun.

D'ailleurs, cet axe avait été identifié, dans le réseau structurant de Québec de 2018, comme ligne structurante, et on y prévoyait une infrastructure de transport en commun en site dédié.

Carte: Axe diagonal potentiel de transport en commun centre-ville/nord-ouest



Source: Ville de Québec (2017). Présentation du projet de réseau structurant de transport en commun.

Les avantages et potentiels de cet axe diagonal sont multiples et importants:

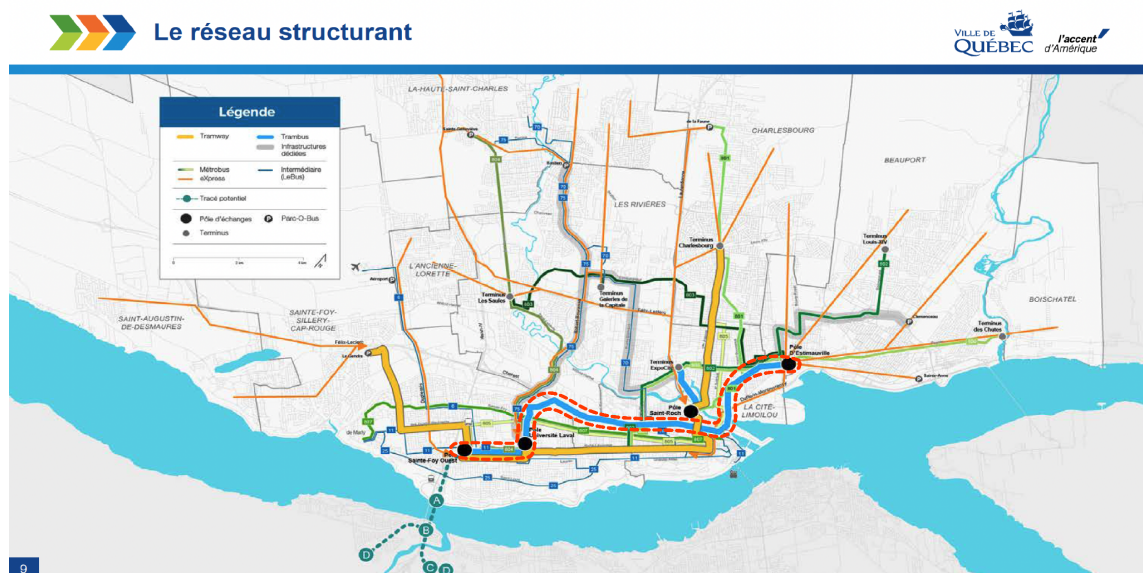
- Meilleure desserte du centre Vidéotron, du Grand Marché et d'Exposité.
- Occasion d'intégrer et d'accélérer la requalification en boulevard de l'autoroute Laurentienne
- Soutien à la densification et au redéveloppement du secteur Fleur-de-Lys
- Soutien à la requalification du boulevard Wilfrid-Hamel
- Amélioration majeure de la desserte dans un quartier défavorisé socio-économiquement (Vanier)
- Utilisation de la très large emprise du boulevard Pierre-Bertrand pour l'implantation d'infrastructures très efficaces de transport en commun et requalification et densification à terme de ses abords.
- Meilleure desserte de la partie sud de Lebourgneuf.
- Création d'une colonne vertébrale du transport en commun pour le nord-ouest, dans une logique de desserte fréquente toute la journée, plutôt que pendulaire de type express.

À notre avis, cet axe diagonal présente trop de potentiel pour ne pas l'étudier plus en profondeur et l'inclure dans le plan CITÉ.

4. Un SRB sur Charest trop court ?

Nous constatons que le plan CITÉ ne prévoit, sur l'axe Charest, qu'un SRB court entre la gare du Palais et le pôle Belvédère. Cet axe est actuellement desservi, dans une logique semblable, par les lignes 1 et 18 qui ont un achalandage correct, mais loin de justifier a priori un SRB. En comparaison, le projet de trambus sur Charest, intégré au projet de réseau structurant de 2018, prévoyait un parcours beaucoup plus long, desservant d'importants générateurs de déplacements dans Sainte-Foy et rejoignant D'Estimauville à l'est.

Carte: Projet de trambus sur l'axe Charest entre Sainte-Foy et D'Estimauville



Source: Ville de Québec (2017). Présentation du projet de réseau structurant de transport en commun.



Si l'idée d'une desserte à haute fréquence dans l'axe est-ouest en Basse-Ville nous apparaît opportune, la version courte n'apportera pas une plus-value très forte par rapport à l'offre actuelle. Un retour à l'ambition du trambus semble amener des possibilités plus intéressantes en matière d'achalandage et de transfert modal.

5. Oser remettre en question D'Estimauville ?

En ce qui concerne la desserte de D'Estimauville et de l'est de la Ville, nous osons formuler la possibilité de remettre en question le projet d'y amener le tramway.

La topographie et le réseau routier existant font en sorte que le secteur Beauport est déjà efficacement relié au centre-ville par des lignes Express qui empruntent l'autoroute Dufferin-Montmorency. L'avantage apporté par une ligne de tramway semble donc devoir se limiter aux abords immédiats de l'antenne de tramway, et les avantages d'un stationnement incitatif et d'un rabattement de lignes vers un pôle multimodal apparaissent limités.

L'amélioration de la desserte dans le secteur entre Saint-Roch et D'Estimauville pourrait se faire au moyen d'un SRB plutôt que d'un tramway. Cela donnerait plus de pertinence au SRB de la Basse-Ville et éviterait l'enclavement de l'est de Saint-Roch et du secteur de la Gare du Palais.

Cela aurait aussi l'avantage de ne pas hypothéquer une antenne de tramway pour un petit 3 kilomètres, et de laisser le champ libre à l'antenne, que nous proposons plus haut, de l'axe diagonal centre-ville/nord-ouest, au potentiel plus structurant et transformateur.

6. Un prolongement vers Lebourgneuf avec des enjeux

L'antenne de tramway Charlesbourg/Lebourgneuf proposée dans le Plan CITÉ nous apparaît soulever certains enjeux:

- elle empêche de prolonger l'antenne de Charlesbourg au-delà de la 41e rue, alors que le secteur plus au nord de Charlesbourg semble présenter un potentiel d'achalandage intéressant;
- avant d'atteindre l'ouest de Lebourgneuf, elle dessert une portion de Lebourgneuf moins achalandée;
- elle oblige à un parcours long de plus de 8 km pour rejoindre le pôle Saint-Roch, puis le centre-ville, ce qui pourrait limiter son attractivité par rapport à un parcours plus direct via l'axe diagonal centre-ville/nord-ouest.

Plutôt que cette antenne qui constitue un prolongement de celle de Charlesbourg, nous proposons d'envisager de faire une antenne de tramway spécifique à l'axe diagonal centre-ville/nord-ouest, qui desservirait au passage Expocité, Fleur-de-Lys, Vanier, Pierre-Bertrand et Lebourgneuf (voir section 3 « Une desserte de l'axe centre-ville/nord-ouest à repenser »).

7. Des SRB adéquats pour Lévis

Nous saluons la proposition de créer deux lignes SRB pour desservir Lévis, et d'assurer leur connexion avec le réseau structurant de la rive nord au pôle multimodal de Sainte-Foy. Elle correspond à toutes les propositions faites dans les dernières années pour Lévis. Le Plan CITÉ vient combler ici un besoin important, et clarifie la connexion entre les réseaux des deux rives.



8. L'ambition d'un lien interrives centre-ville à centre-ville.

Nous saluons l'ambition du Plan CITÉ de créer une ligne de tramway de centre-ville à centre-ville, reliant Lévis au pôle Saint-Roch par un tunnel sous-fluvial. Comme le souligne votre rapport, nous sommes d'avis qu'en raccourcissant considérablement le temps de déplacement d'une rive à l'autre, ce projet a le potentiel de générer l'achalandage qui le justifiera. Il aura également un effet structurant sur le développement urbain de Lévis. Comme nous l'avons déjà avancé lors de l'abandon du lien autoroutier centre-ville à centre-ville, un lien sous-fluvial en transport en commun a le potentiel de changer la face de la région.

De plus, nous invitons à voir plus loin qu'une simple navette de 7 km qui relierait les deux centres-villes. Cela apporterait un avantage supplémentaire à la population et aux activités économiques de Lévis si ce lien était prolongé vers d'autres générateurs de déplacements. Le lien interrives pourrait, par exemple, constituer l'antenne sud de la potentielle antenne de l'axe diagonal centre-ville/nord-ouest.

Enfin, bien que nous ayons conscience des coûts potentiels associés à une station souterraine, il nous apparaît opportun d'envisager un accès plus direct au centre-ville de Québec que le pôle Saint-Roch, pour éviter l'obligation d'un transfert pour rejoindre les principaux générateurs de déplacements.

Recommandations

En conclusion, nous tenons à réitérer nos félicitations pour ce travail nécessaire et qui remet l'ambition au cœur du développement du transport en commun dans la région de Québec. Toutefois, pour Vivre en Ville, il ne nous apparaît pas possible d'appuyer l'entièreté du Plan Cité puisqu'il reste quelques lacunes pour assurer un développement optimal du transport en commun à Québec pour les 50 prochaines années.

Nos recommandations tiennent en quelques points :

Recommandation 1

Déterminer rapidement la possibilité pour la CDPQ de participer à la construction de la phase 1 du tramway et tout mettre en œuvre pour aller de l'avant avec cette phase qui fait l'unanimité.

Recommandation 2

Prendre un temps de réflexion avec les différents partenaires afin de s'assurer que les prochaines phases du réseau de tramway soient les bonnes, afin de ne pas hypothéquer l'avenir et qu'elles permettent une desserte optimale de la région.

Recommandation 3

Planifier un SRB en basse-ville qui aura plus d'envergure afin d'assurer sa pertinence en matière d'achalandage et de desserte.

Recommandation 4

Étudier plus en profondeur le corridor diagonal centre-ville/nord-ouest, omis à l'analyse initiale.



Recommandation 5

Envisager de prolonger au nord le lien sous-fluvial de centre-ville à centre-ville, par exemple vers Lebourgneuf.

Pour terminer, nous saluons la contribution de CDPQ Infra à un développement optimal du transport en commun à Québec. Les recommandations que nous vous transmettons ici sont faites dans l'objectif de répondre au mieux aux besoins, attentes et nécessités pour les 50 prochaines années, et de s'assurer que les options retenues ne bloquent pas l'avenir.

Maintenant que la première phase du tramway fait l'unanimité, il est prioritaire de la sécuriser, mais il faut aussi s'assurer que les prochaines phases soient cohérentes et nous avons des réserves sur certains aspects. Nous tenions à vous en faire part après avoir pris le dernier mois pour prendre du recul et analyser le rapport.

Nous tenons, enfin, à vous réitérer nos remerciements pour l'ouverture témoignée durant les derniers mois.

Au nom de Vivre en Ville, je vous remercie pour votre attention et vous offre notre collaboration pour tous les aspects touchant la mise en œuvre du Plan CITÉ.

Le directeur général,

Christian Savard

c.c. Philippe Batani, premier vice-président, Affaires publiques, Communications et Stratégie
Denis Andlauer, vice-président Exploitation
Virginie Cousineau, directrice Affaires publiques

Contact :

Christian Savard, directeur général
418-456-0592
christian.savard@vivreenville.org