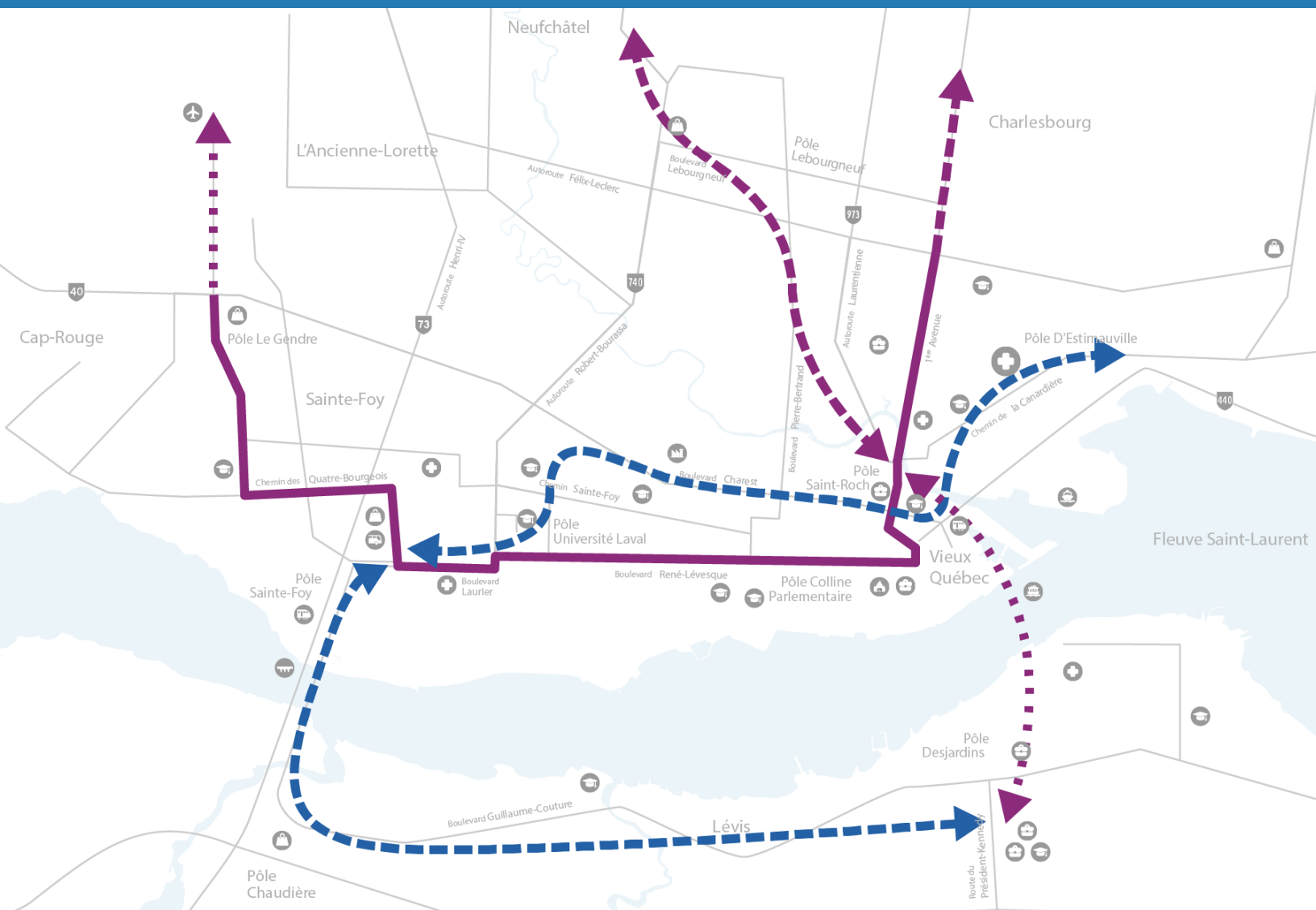


Pour du transport en commun structurant à Québec et Lévis. Partout.

Propositions pour les prochaines phases du réseau structurant de transport en commun. Soumis pour réflexion, suite au dépôt du Plan CITÉ de CDPQ-Infra en juin 2024.

Septembre 2025



**Accès
transports
viables**



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

VIVRE EN VILLE

Vivre en Ville ouvre la voie aux nécessaires transformations du territoire et de nos milieux de vie.

Notre approche mise sur la sobriété, la proximité et le renforcement des solidarités pour soutenir l'épanouissement de tous et toutes, assurer la vitalité des collectivités, préserver la santé des écosystèmes et traverser les crises.

Depuis près de 30 ans, Vivre en Ville met l'audace, la rigueur et la collaboration au service de l'intérêt collectif. Combinant des compétences variées et complémentaires en aménagement, mobilité, alimentation, habitation et verdissement, son équipe propose des stratégies sensibles à chaque milieu et déclinées à toutes les échelles.

Organisation à but non lucratif, Vivre en Ville est reconnue tant pour sa contribution au débat public que pour ses nombreuses publications et ses activités de formation, de sensibilisation et d'accompagnement, menées partout au Québec.

ACCÈS TRANSPORTS VIABLES

Accès transports viables est un organisme à but non lucratif ayant pour mission de défendre les droits des utilisatrices et utilisateurs des transports collectifs (transport en commun, covoiturage, autopartage) et actifs (marche, vélo), ainsi que de promouvoir la mobilité durable dans les régions de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches.

Régulièrement, l'organisme documente et intervient sur divers dossiers publics en lien avec les transports et l'urbanisme dans ces deux régions.

Accès transports viables œuvre aussi à la sensibilisation et la mobilisation en faveur de la mobilité durable, autant par des campagnes de promotion que des activités d'éducation.

Enfin, que ce soit par la réalisation de plans de déplacement ou par des mandats d'intervention dans les milieux, Accès transports viables contribue à la création d'environnements favorables à la mobilité durable.

CRÉDITS

COORDINATION ET RÉDACTION

Angèle Pineau-Lemieux, coordonnatrice aux affaires publiques et au développement, Accès transports viables

Jeanne Robin, directrice principale, Vivre en Ville

Christian Savard, directeur général, Vivre en Ville

ILLUSTRATION

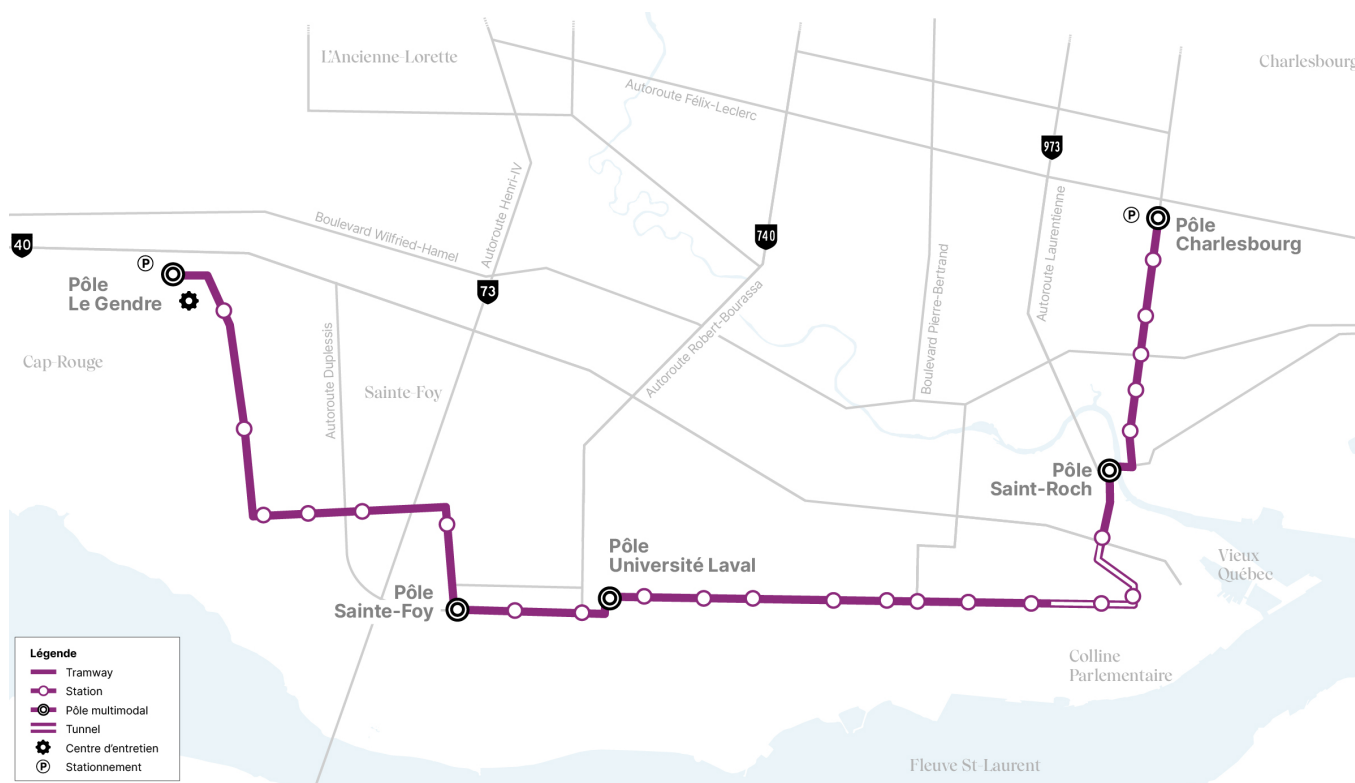
Alexandre Drouin, conseiller Design urbain et urbanisme, Vivre en Ville

Pour du transport en commun structurant à Québec et Lévis. Partout.

En 2033, Québec aura son début de réseau structurant de transport en commun. La première phase du réseau, une ligne de tramway reliant Sainte-Foy à Charlesbourg, fait largement consensus chez les spécialistes et analystes qui ont étudié le dossier depuis plus de 20 ans. Sa réalisation va équiper Québec de la base du réseau dont la ville a besoin.

Le vrai débat sur lequel devrait porter la prochaine élection municipale, ce n'est pas cette première phase : c'est la suite. À moyen terme, après 2033, de quel réseau de transport en commun avons-nous besoin?

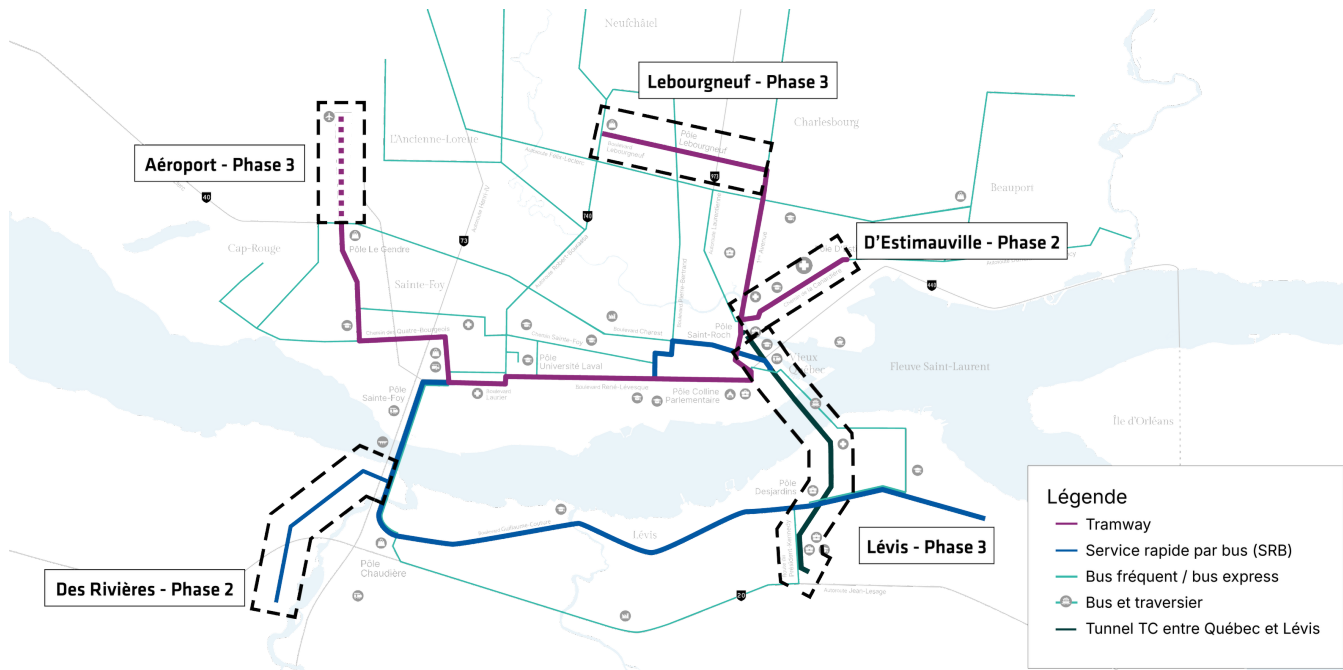
Carte 1 : TramCité - Phase 1



Source: CDPQ Infra (2024). Tracé de la phase 1 du réseau de tramway

Dans son Plan CITÉ, CDPQ-Infra a fait, pour les phases subséquentes du réseau structurant, des propositions qui méritent d'être étudiées en profondeur et débattues publiquement. Et ce, d'autant plus que la Ville de Québec travaille actuellement à son Plan d'urbanisme et de mobilité, et que la Communauté métropolitaine de Québec est en cours de révision de son Plan métropolitain d'aménagement et de développement.

Carte 2 : Plan CITÉ - Phases 2 et 3



Source: D'après CDPQ Infra (2024).

Le choix des meilleures options pour les futures antennes de tramway est d'autant plus crucial que, pour des raisons de fréquence de passage, il n'est pas possible de multiplier les branches de tramway depuis le tronc commun. Choisir une branche revient donc à renoncer à une autre. C'est donc dès maintenant qu'il faut se poser les bonnes questions.

Sur la base du Plan CITÉ, de la version précédente du projet de Réseau structurant de transport en commun et de leurs analyses des 20 dernières années, Vivre en Ville et Accès transports viables soumettent ici des propositions essentielles à considérer pour déterminer les prochaines phases du réseau structurant de transport collectif à Québec et Lévis.

Ces propositions ne couvrent cependant pas la totalité des besoins, et il est bien entendu nécessaire, parallèlement à la conception de ce réseau structurant, d'améliorer la desserte en transport en commun des autres secteurs.

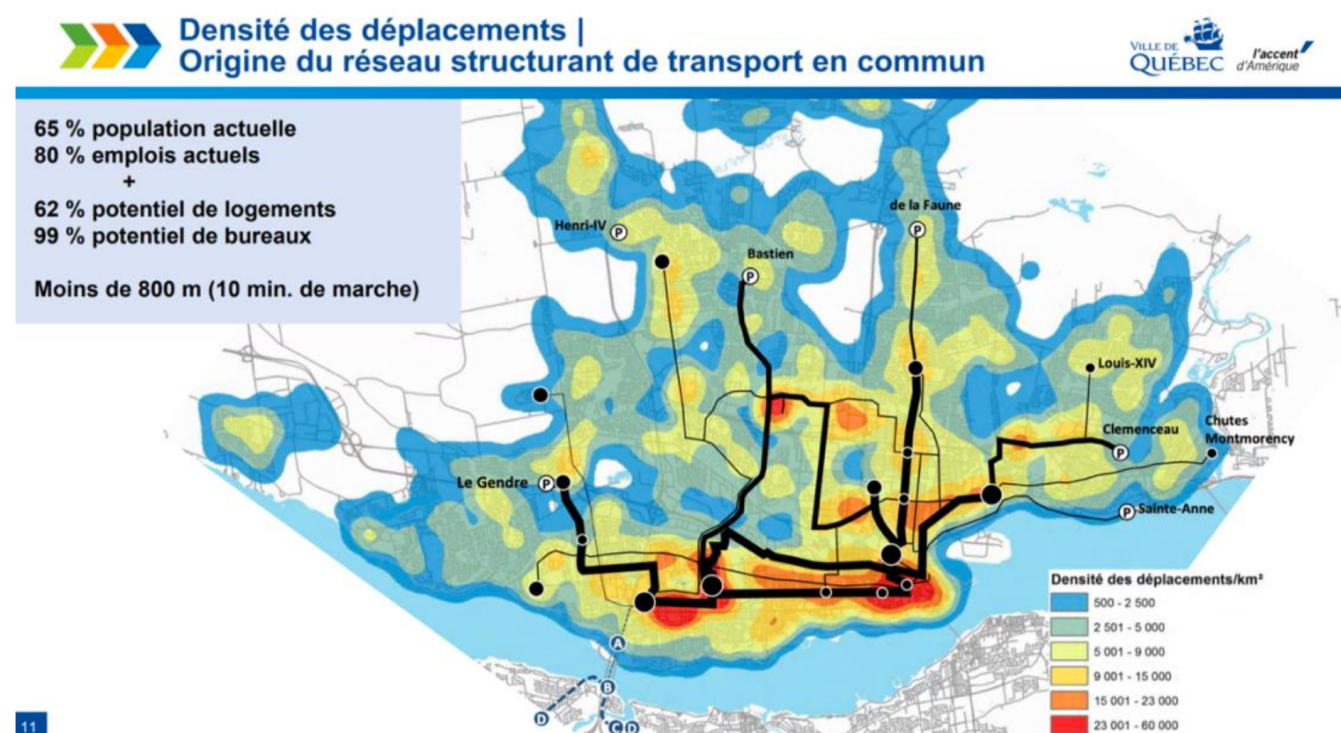
1. Envisager une desserte en tramway de l'axe Centre-ville/Vanier/Lebourgneuf/ nord-ouest

Le Plan CITÉ fait état de l'analyse de plusieurs axes potentiels pour le tramway, mais de façon surprenante, l'axe centre-ville/nord-ouest n'a pas été analysé.

Cet axe forme grossièrement une diagonale entre le centre-ville et le nord-ouest de l'agglomération. Le Plan CITÉ juge nécessaire d'améliorer la desserte dans ce secteur, mais se limite à proposer une offre de type express, via les autoroutes Laurentienne (A73) et de la Capitale (A440), ce qui ne permet pas de répondre aux besoins de Vanier. Une offre de transport en commun sur cet axe pourrait, par exemple, emprunter Pointe-aux-Lièvres et Pierre-Bertrand, ou une autre option passant par Vanier.

Soulignons que la carte de la densité des déplacements réalisée en 2018 par la Ville montre que l'axe "diagonal" génère, sur une bonne part de son tracé, une densité de déplacements aussi forte que le secteur D'Estimauville, le nord de Limoilou ou le Plateau de Sainte-Foy à l'ouest d'Henri-IV. Or, ces trois secteurs sont identifiés dans le Plan CITÉ pour une desserte en tramway.

Carte 3 : Densité des déplacements – Axe diagonal centre-ville/nord-ouest



Source: Ville de Québec (2019). Présentation du projet de réseau structurant de transport en commun.

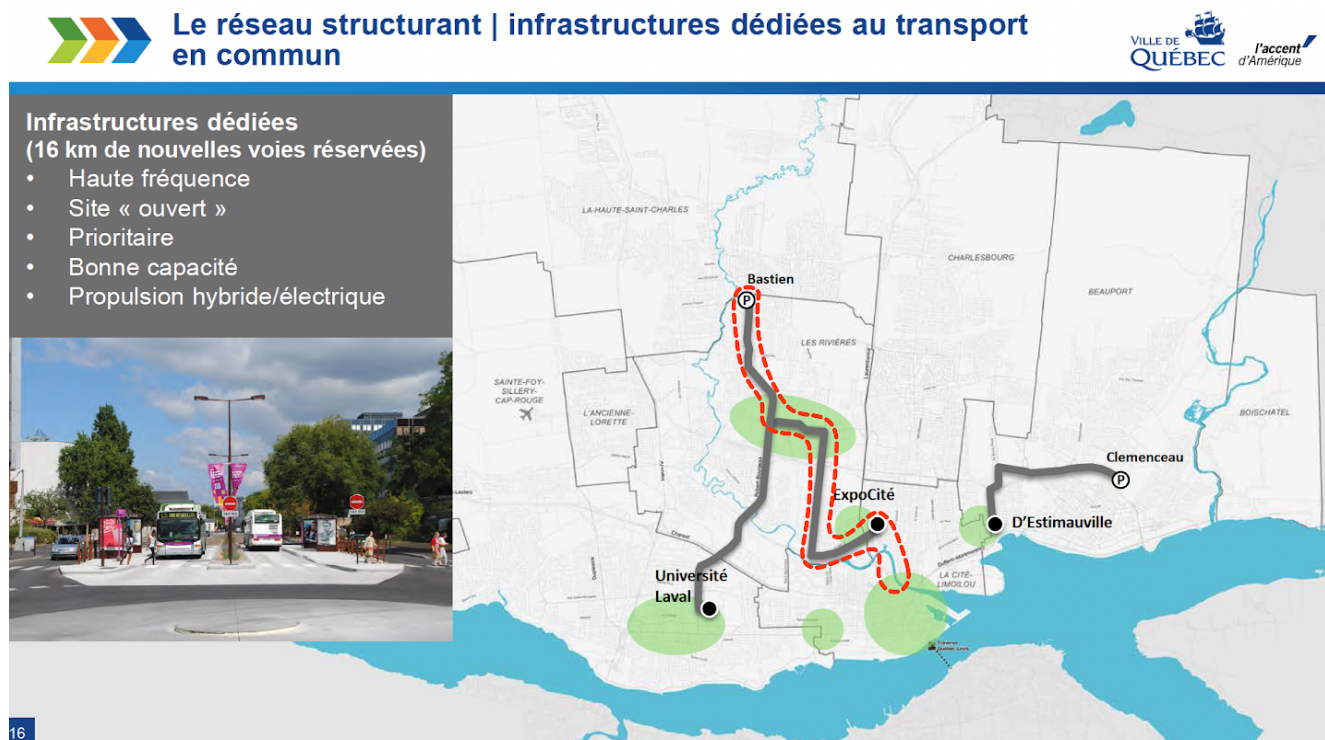
Par ailleurs, l'antenne de tramway Lebourgneuf proposée dans le Plan CITÉ (voir carte 2) nous apparaît soulever certains enjeux :

- pour des raisons de fréquence de passage, elle compromet un éventuel prolongement du tramway au nord de Charlesbourg, alors que ce secteur semble présenter un potentiel d'achalandage intéressant;
- avant d'atteindre l'ouest de Lebourgneuf, elle dessert une portion de Lebourgneuf moins achalandée;
- elle crée entre Lebourgneuf et Saint-Roch un parcours de plus de 8 km, dont l'attractivité pourrait être moindre que celle d'un parcours plus direct.

Plutôt que de prolonger le tramway vers Lebourgneuf depuis Charlesbourg, tel que proposé dans le Plan CITÉ (voir carte 2), nous proposons d'envisager de faire une ligne de tramway spécifique dans l'axe diagonal centre-ville/nord-ouest, qui desservirait au passage Expocité, Fleur-de-Lys, Vanier, Pierre-Bertrand et Lebourgneuf.

D'ailleurs, cet axe diagonal avait été identifié, dans le projet de réseau structurant de 2018, comme une ligne structurante, et il devait accueillir une infrastructure de transport en commun en site dédié.

Carte 4 : Axe diagonal potentiel de transport en commun dans l'axe centre-ville/nord-ouest



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

Les avantages et potentiels de prévoir une ligne de tramway sur l'axe diagonal centre-ville/nord-ouest en passant par Vanier sont multiples et importants :

- Meilleure desserte du centre Vidéotron, du Grand Marché et d'Expocité.
- 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.
- Requalification et densification des abords de Pierre-Bertrand.
- 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 de desserte pendulaire de type express.

Cet axe diagonal présente trop de potentiel pour ne pas l'étudier plus en profondeur avant d'identifier les prochaines phases de développement du réseau structurant de transport en commun de Québec.

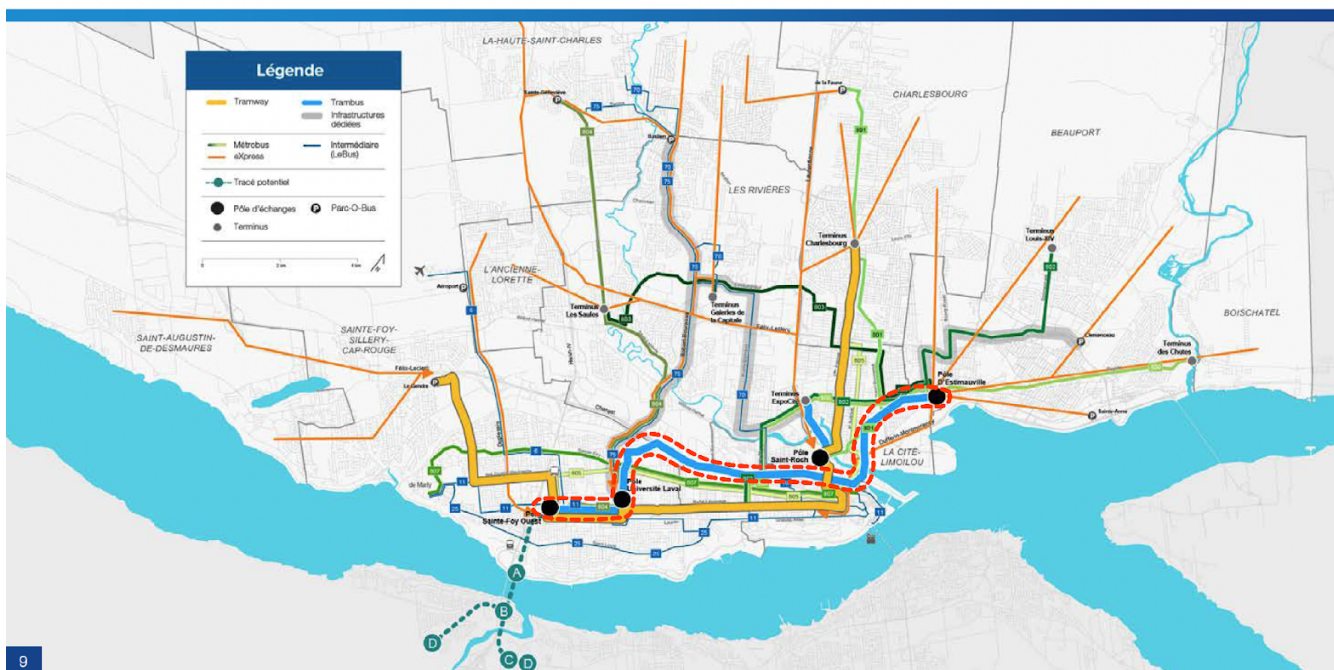
2. Envisager un SRB long entre Sainte-Foy et D'Estimauville sur l'axe Charest

Un SRB sur Charest trop court ?

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, dont l'achalandage actuel est loin de justifier a priori un SRB.

En comparaison, le projet de réseau structurant de 2018 prévoyait sur Charest un trambus au parcours beaucoup plus long, desservant d'importants générateurs de déplacements dans Sainte-Foy et rejoignant d'Estimauville à l'est.

Carte 5 : 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 une desserte de la Basse-Ville à haute fréquence dans l'axe est-ouest apparaît opportune, la version courte n'apporte pas une plus-value très forte. Un retour à l'ambition du trambus amènerait des possibilités plus intéressantes en matière d'achalandage et de transfert modal. Le rôle de Saint-Roch comme centre-ville serait également renforcé par sa situation au croisement du tramway et d'un SRB long.

Les avantages et potentiels de prévoir une ligne de SRB dans l'axe Charest sont multiples et importants:

- Meilleure desserte et interconnexion avec la Gare du Palais.
- Meilleure desserte des établissements d'enseignement (Université Laval, Cégep de Sainte-Foy)
- Soutien à la densification et au redéveloppement du secteur Saint-Sauveur Ouest.
- Soutien à la requalification du boulevard Charest Ouest.
- Amélioration majeure de la desserte du quartier Saint-Sauveur, défavorisé socio-économiquement.
- Création d'une colonne vertébrale du transport en commun pour l'axe est-ouest en basse-ville.

Une autre option pour D'Estimauville qu'une antenne de tramway ?

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

L'amélioration de la desserte entre Saint-Roch et D'Estimauville pourrait se faire au moyen d'un SRB plutôt que d'un tramway. Ce SRB pourrait constituer la portion est d'un SRB long allant jusqu'à Sainte-Foy par Charest. Cela donnerait plus de pertinence au SRB sur Charest, 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 au projet, proposé plus haut (voir section 1), de desserte en tramway de l'axe diagonal centre-ville/nord-ouest, au potentiel plus structurant et transformateur.

Par ailleurs, 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 antenne de tramway semble donc devoir se limiter aux abords immédiats de cette antenne, et les avantages d'un stationnement incitatif et d'un rabattement de lignes vers un pôle multimodal apparaissent limités.

3. Planifier un véritable SRB à Lévis sur Guillaume-Couture

Le Plan CITÉ estime à juste titre que Lévis ne doit pas être en reste et que le boom immobilier que la Ville connaît doit être conjugué à un développement structurant du réseau de transport en commun. L'idée d'un SRB sur Guillaume-Couture dans l'axe est-ouest, qui relierait le secteur des ponts au Pôle Desjardins et au Cégep de Lévis (voir carte 2), et qui traverserait les ponts pour se rabattre directement au pôle Sainte-Foy du tramway, mérite d'être considérée sérieusement.

La dernière enquête Origine-Destination confirme d'ailleurs que le flux le plus important de déplacements à Lévis se fait au sein même de la Ville, dans l'axe est-ouest. Surtout, la refonte de l'approche du Pont de Québec, côté Québec, avec la rénovation du boulevard des Hôtels, offre une occasion en or de réaliser le SRB Québec-Lévis proposé dans le Plan CITÉ.

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

Nous saluons l'ambition du Plan CITÉ de proposer, dans une phase ultérieure du développement du réseau, une ligne de tramway de centre-ville à centre-ville, reliant Lévis au pôle Saint-Roch par un tunnel sous-fluvial (voir carte 2). Comme le souligne le rapport de la CDPQ Infra, 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.

De plus, nous invitons à voir plus loin qu'une simple navette reliant les deux centres-villes. Cela apporterait un avantage supplémentaire à la population et aux activités économiques de Lévis de prolonger ce lien vers d'autres générateurs de déplacements. Le lien interrives pourrait, par exemple, devenir la portion sud de la potentielle ligne de tramway sur l'axe diagonal centre-ville/nord-ouest (voir section 1).

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

Si la phase 1 du tramway, entre Sainte-Foy et Charlesbourg, réunit un large consensus, les options mises de l'avant par CDPQ-Infra pour les phases subséquentes n'ont pas été débattues, approfondies, ni comparées à d'autres propositions. Pour assurer un développement optimal du transport en commun à Québec pour les 50 prochaines années, il faudra s'assurer que les options retenues ne bloquent pas l'avenir.

En vue des prochaines phases de développement du réseau structurant de transport en commun, Vivre en Ville et Accès transports viables souhaitent donc mettre de l'avant ces quelques propositions et questionnements.

Cinq questions à explorer en vue des prochaines phases :

1. Envisager de relier Lebourgneuf au centre-ville par une ligne de tramway dans l'axe diagonal, en passant par Vanier.
2. Envisager la création d'un SRB long entre Sainte-Foy et D'Estimauville, par l'axe Charest.
3. Planifier la mise en place d'un véritable SRB à Lévis sur Guillaume-Couture.
4. S'assurer d'une bonne desserte du nord de Charlesbourg.
5. Réfléchir à l'articulation d'un futur lien sous-fluvial de centre-ville à centre-ville avec le reste du réseau, par exemple en en faisant la portion sud d'une ligne de tramway sur l'axe diagonal.

Alors que la Ville de Québec travaille à son Plan d'urbanisme et de de mobilité et que la Communauté métropolitaine de Québec révisé son Plan métropolitain d'aménagement et de développement, le moment est idéal pour prendre un temps de réflexion afin de s'assurer que les prochaines phases du réseau de tramway soient les bonnes, afin de ne pas hypothéquer l'avenir et de permettre une desserte optimale de la région.

Le transport en commun doit pouvoir devenir une option pour une majorité de la population de Québec. Or, certaines options mises sur la table par le Plan CITÉ de CDPQ-Infra font en sorte de rendre impossibles d'autres options. Ne bouchons pas l'avenir sans en avoir réellement discuté.



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables