

Québec, le 19 avril 2018

**OBJET : Consultations sur le projet de réseau structurant de transport en commun**

Monsieur le Maire,

Mesdames et messieurs les membres du comité consultatif sur la mobilité durable,

Tout d'abord, c'est avec un immense plaisir que nous avons pris connaissance du projet de réseau structurant de transport collectif présenté par la Ville ces dernières semaines. Le réseau réunit plusieurs des caractéristiques que nous attendions. Au nom de Vivre en Ville, je tiens à remercier la Ville de Québec pour l'écoute dont elle a fait preuve dans ce dossier : nous avons le sentiment que nos propositions ont été considérées.

**Quatre décisions à applaudir**

Le fait de présenter non pas une seule ligne, mais bien un réseau, est un positionnement fort, à maintenir pour mobiliser l'ensemble de la population derrière l'ensemble du projet. La décision d'oser le passage en tunnel, en particulier pour le nœud topographique et urbanistique du centre-ville, est un élément porteur qui ouvre des perspectives très intéressantes. L'antenne vers le secteur Le Gendre est un autre élément audacieux à souligner. Enfin, la création de nouvelles voies dédiées au transport collectif améliorera la qualité et la fiabilité de la desserte dans des secteurs qui en ont besoin.

Vivre en Ville tient donc à féliciter la Ville de Québec de faire ainsi preuve de leadership, d'ambition et d'écoute en présentant un réseau qui répondra aux besoins et fera la fierté des gens de Québec.

**Des pistes d'amélioration du projet à considérer pendant qu'il en est temps**

Répondant à l'appel de transmettre des recommandations en vue de l'amélioration du projet, nous vous soumettons dans cet avis les principales suggestions et préoccupations que nous souhaitons porter à votre attention.

Nous souhaitons avoir l'occasion d'en discuter de façon plus approfondie avec vous, ainsi qu'avec l'équipe réunie autour du projet, en amont de l'étape des plans et devis.

[info@vivreenville.org](mailto:info@vivreenville.org) | [www.vivreenville.org](http://www.vivreenville.org) | [twitter.com/vivreenville](https://twitter.com/vivreenville) | [facebook.com/vivreenville](https://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**

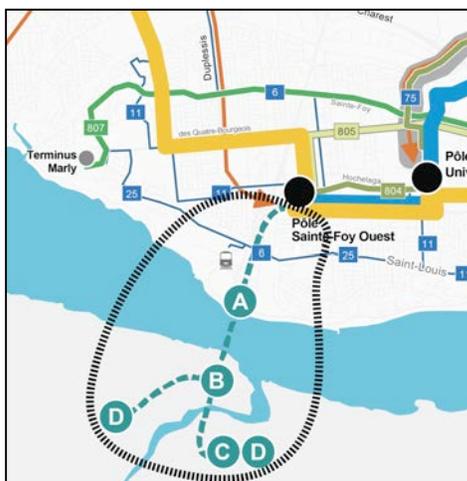
MAISON DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
50, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 480  
Montréal (Québec) H2X 3V4  
T. 514.394.1125

■ **GATINEAU**

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

## 1. Un lien avec la rive sud à planifier dès maintenant

L'abandon du projet de SRB par le maire de Lévis a conduit la Ville de Québec à monter de plusieurs crans ses propres ambitions en matière de transport collectif, et c'est tout à son honneur! L'actuelle disparité de vision entre les deux rives ne doit toutefois pas faire perdre de vue la nécessité de relier efficacement Lévis et Québec en transport collectif, ce qui n'est pas le cas avec le projet présenté.



### Intégrer la connexion avec la rive sud au réseau structurant

Le projet de réseau structurant présenté ne prévoit actuellement qu'un « tracé potentiel » reliant les deux rives. Quel que soit le mode et l'opérateur (RTC ou STLévis) qui traversera le fleuve, il faudra pourtant qu'il circule sur le réseau routier de Québec à partir de la sortie des ponts. Il est crucial d'évaluer dès maintenant les options potentielles, sous peine de faire face plus tard à une situation insoluble.

Le secteur de l'avenue des Hôtels, au fort potentiel de développement, ne doit pas faire les frais d'un manque de planification du transport collectif.

#### Recommandation 1

**Intégrer dès maintenant la connexion avec la rive sud et la desserte du secteur de l'avenue des Hôtels au réseau structurant de transport collectif de Québec.**

### Évaluer la pertinence de prolonger le trambus jusqu'à Lévis

Il est déjà avéré que la traversée du fleuve par le tramway pose des défis techniques difficilement surmontables. Le trambus, en revanche, est une option potentielle qui mérite d'être examinée dès maintenant, pour assurer sa faisabilité et limiter ses coûts ultérieurs.

#### Recommandation 2

**Évaluer dès maintenant la pertinence et la faisabilité de relier la rive sud au moyen du trambus et, au besoin, adapter son tracé en conséquence.**

### Déterminer rapidement le type de lien choisi

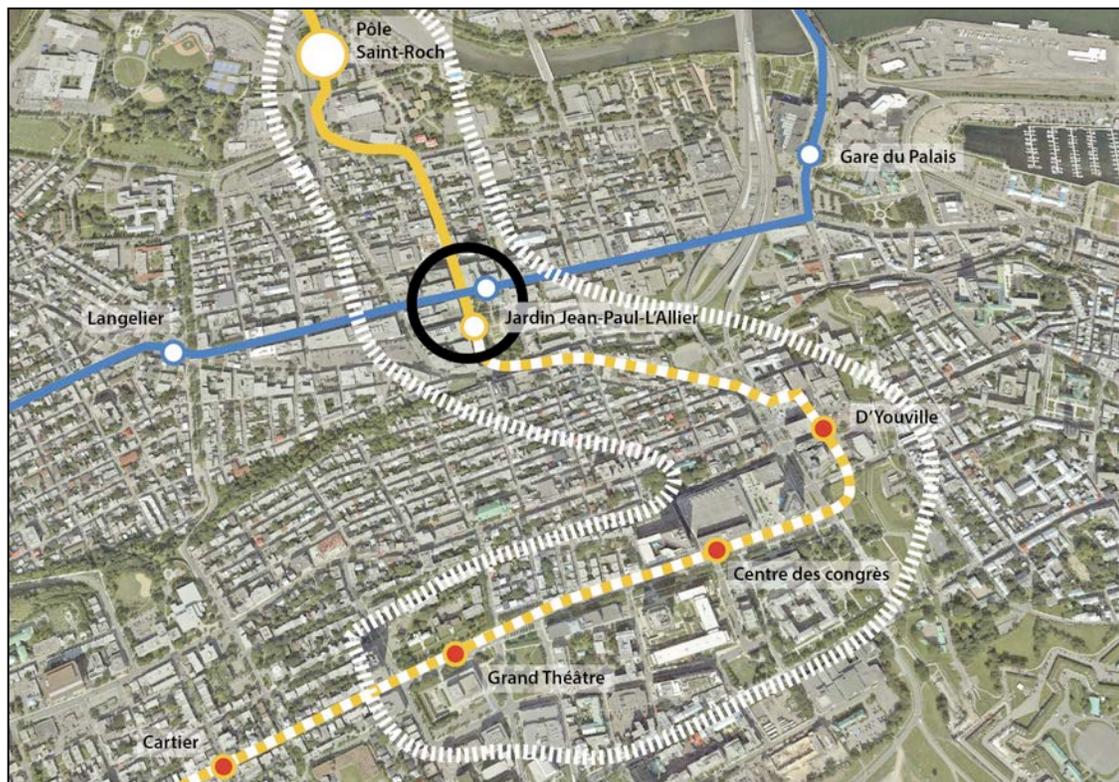
C'est maintenant que se joue la création d'un réseau structurant de transport collectif à l'échelle régionale. L'amélioration du transport collectif et une meilleure coordination entre les réseaux des deux rives sont indispensables et font partie d'une offre de transport complète dans le secteur des ponts. Le lien rive nord-rive sud ne peut pas être laissé de côté par le réseau structurant. La solution doit être connue dans les prochains mois, et elle doit être forte.

#### Recommandation 3

**Faire connaître dans les prochains mois la solution choisie pour relier les deux rives en transport collectif.**

## 2. Un axe Haute-Ville-Basse-Ville à exploiter à son plein potentiel

Le passage en tunnel du tramway au centre-ville, une décision applaudie, a libéré, en surface, les voies dont aurait eu besoin l'ancien projet de SRB. Le principal avantage de ce tunnel est de permettre un doublement de la desserte de transport collectif, en mettant à profit l'espace ainsi rendu disponible en surface pour améliorer le lien entre la colline Parlementaire et plusieurs secteurs de l'agglomération. Cet avantage semble sous-exploité par le projet présenté.



### Utiliser l'espace libéré en surface à son plein potentiel

Avec le passage du tramway en tunnel, c'est l'ensemble des voies actuellement réservées au transport collectif entre la Basse-Ville et la Haute-Ville, sur l'axe de la Couronne, côte d'Abraham, Honoré-Mercier et René-Lévesque, qui devient disponible pour le passage d'autres parcours de transport collectif. Il est crucial que cet espace soit sécurisé en site propre, tel que l'envisageait l'ancien projet de SRB. Ce site propre pourrait être mis à profit non seulement pour le trambus, particulièrement en provenance de l'ouest, mais également pour le lien nord-ouest ainsi que d'éventuels parcours eXpress.

#### Recommandation 4

Aménager en surface un site propre au transport collectif sur l'axe Haute-Ville-Basse-Ville.

### Laisser les possibilités ouvertes grâce à un tunnel amélioré

La faisabilité de l'utilisation, par le transport collectif, d'un site propre en surface entre la Basse-Ville et la Haute-Ville dépend toutefois du design de l'entrée en tunnel du tramway. Pour ne pas condamner pour toujours cette option, il est nécessaire de considérer la possibilité

d'avancer le passage en tunnel du tramway de quelques dizaines ou centaines de mètres, pour le faire débiter au nord du boulevard Charest au lieu du sud.

#### Recommandation 5

**Déplacer l'entrée en tunnel du tramway au nord du boulevard Charest pour préserver la possibilité d'un transport collectif en site propre en surface entre la haute et la Basse-Ville.**

Qui plus est, faire débiter le tunnel du tramway au pôle Saint-Roch permettrait de conserver, en surface, un espace qui permettrait de doubler la desserte de transport collectif de ce secteur névralgique. Cette option doit être sérieusement envisagée avant le passage en plans et devis.

#### Recommandation 6

**Faire une analyse approfondie de l'opportunité de débiter le tunnel au pôle Saint-Roch.**

#### Faire monter le trambus en Haute-Ville

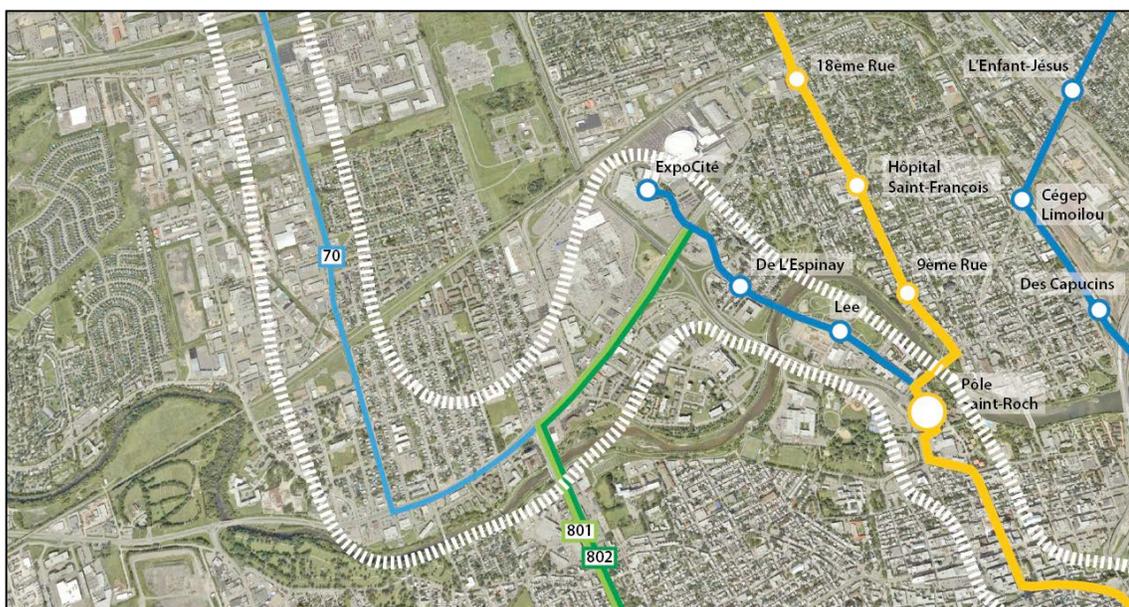
Les passagers du trambus devraient, selon le projet de réseau présenté, faire une correspondance avec le tramway pour rejoindre la colline Parlementaire, une contrainte problématique, notamment pour ceux de l'ouest qui n'ont pas de parcours alternatif direct vers ce pôle majeur. Utiliser l'espace disponible sur la côte d'Abraham pour implanter un trambus en site propre jusqu'à la colline Parlementaire permettrait d'améliorer sa desserte. Par la branche ouest, ce serait au profit d'un secteur densément peuplé, Saint-Sauveur, d'un à consolider, Charest Ouest, et même de la Rive-Sud si, tel que souhaité, le trambus s'y connecte. Par la branche est, ce sont les résidents de Maizerets et de Beauport qui y gagneraient.

#### Recommandation 7

**Envisager de faire monter le trambus jusqu'à la colline Parlementaire, en utilisant le site propre en surface.**

### 3. Un lien nord-ouest à rendre plus lisible

La création d'un lien efficace entre le secteur nord-ouest et le centre-ville vient réparer une iniquité historique. Toutefois, le projet de réseau structurant présenté manque de clarté quant à cet important parcours.



### Préciser le tracé du lien nord-ouest – centre-ville

Le projet de réseau structurant prévoit d'une part une voie dédiée sur les boulevards Pierre-Bertrand et Hamel, à utiliser notamment par le parcours 70, et d'autre part un segment de trambus entre ExpoCité et le pôle Saint-Roch. Peu clair, ce tracé informe mal les usagers éventuels des parcours qu'ils pourront utiliser et des correspondances qu'ils pourraient avoir à faire. Pour exprimer son plein potentiel, ce lien devrait être davantage mis en valeur.

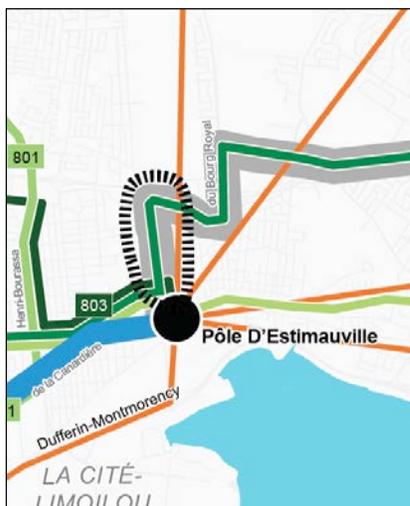
Ce lien est d'autant plus porteur qu'en plus de relier le centre-ville à Lebourgneuf, il dessert des secteurs propices à la consolidation et au redéveloppement, qu'il s'agisse du boulevard Pierre-Bertrand ou du pôle Hamel-Laurentienne, identifié d'ailleurs par la Ville comme un secteur d'intérêt majeur et où est prévue la reconversion de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain.

#### Recommandation 8

**Compléter et mettre en valeur le lien nord-ouest – centre-ville, notamment pour soutenir la requalification du pôle Hamel-Laurentienne et soutenir la reconversion de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain.**

## 4. Des possibilités à explorer

La présentation du projet de réseau structurant amène à certains questionnements sur des options qui, si elles n'ont pas encore été considérées, devraient faire l'objet d'une analyse avant le passage en plans et devis. En particulier, le projet de réseau présenté ne prévoit pas d'amélioration pour trois secteurs à forte densité de déplacements : l'ouest de Charlesbourg, le pôle Grande-Allée dans Sillery et le secteur du boulevard Neilson.



### Nord de D'Estimauville : mettre à profit la voie dédiée pour le trambus

Selon le projet présenté, le trambus s'interrompt au pôle D'Estimauville. Il serait pertinent d'envisager son prolongement, vers le nord, dans l'axe de la voie dédiée au transport en commun. Il pourrait ainsi desservir par exemple un stationnement incitatif au nord du pôle D'Estimauville, selon le même principe que celui qui est proposé pour le secteur Le Gendre.

#### Recommandation 9

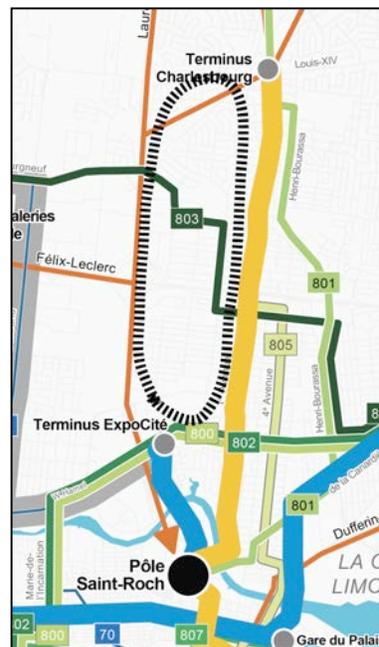
**Envisager le prolongement du trambus au nord de D'Estimauville sur la voie dédiée au transport en commun et la création d'un stationnement incitatif, du type de celui qui est proposé pour le secteur Le Gendre.**

### Ouest de Charlesbourg : une desserte à renforcer

Alors que l'est de Charlesbourg est bien desservi par le projet de réseau structurant, avec le 805 et le 801, l'ouest, pourtant à forte densité de déplacements, se trouve à devenir l'un des parents pauvres du réseau.

Pourtant, l'axe de la 3<sup>e</sup> avenue Ouest présente un important potentiel d'usagers desservis. Il relie plusieurs pôles importants, comme le Centre Vidéotron et le futur Grand Marché, mais aussi l'Atrium. C'est aussi un axe qui présente une importante densité de population, avec de nombreux secteurs occupés par des immeubles multilogement.

Ce secteur semble donc être un bon candidat pour une desserte améliorée. Il pourrait même accueillir la branche nord du tramway.

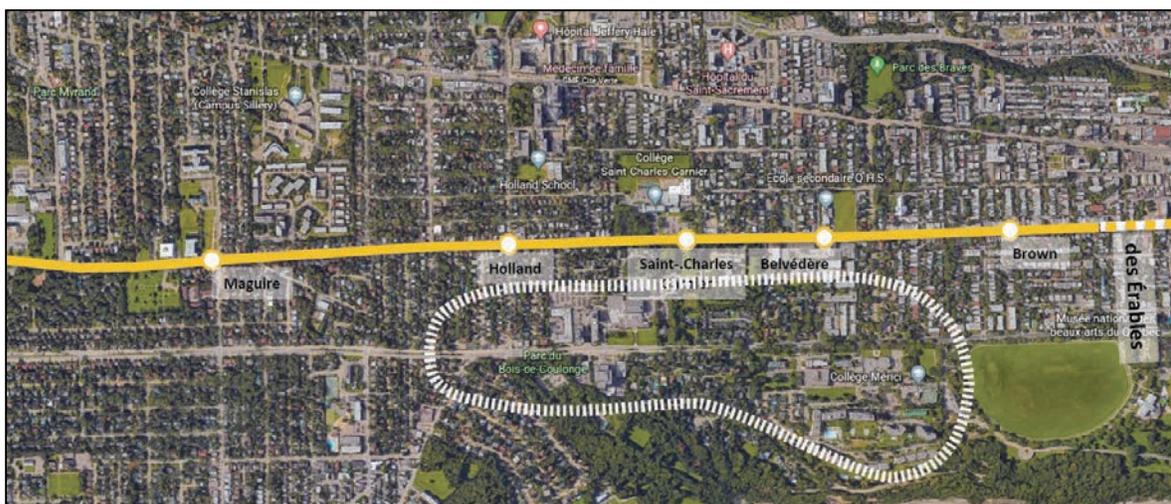


#### Recommandation 10

Améliorer la desserte de Charlesbourg à l'ouest de la 1<sup>e</sup> avenue.

### Pôle Grande-Allée : une desserte à renforcer

Plusieurs importants générateurs de déplacements situés sur Grande Allée, dans le secteur de Sillery, ne sont pas desservis par le projet de réseau structurant. Le prolongement des parcours métrobus 800 et 802 sur Belvédère, puis vers l'ouest sur Grande Allée, permettrait de mieux desservir, à titre d'exemple, les secteurs de l'Industrielle Alliance et de la RAMQ.



#### Recommandation 11

Envisager de prolonger les métrobus 800 et 802 sur Belvédère, puis sur Grande-Allée jusqu'à Holland.

### Le plateau de Sainte-Foy : une desserte à renforcer



Sur le plateau de Sainte-Foy, à l'ouest de la route de l'Église, l'axe des boulevards Hochelaga et Neilson est un autre secteur à forte densité de déplacements mal desservi par le projet de réseau structurant.

Une option envisageable serait d'y faire passer le tramway, plutôt que sur son parcours actuel sur Quatre-Bourgeois, avant d'utiliser l'emprise d'Hydro-Québec de la même façon que pour le tracé actuellement proposé. À défaut, le secteur pourrait être desservi par un nouveau métrobus, par exemple

le parcours 11 avec une fréquence et une fiabilité améliorées.

#### Recommandation 12

Améliorer la desserte du secteur du boulevard Neilson.

## 5. Le meilleur plan de transport : un bon plan d'urbanisme

La mobilité durable, ce n'est pas seulement développer le transport collectif là où il y a des gens : c'est, en premier lieu, installer les ménages et les activités là où il y a du transport collectif.

### Accueillir davantage de ménages aux abords du réseau structurant

Selon les informations données lors des séances d'information, alors que 65% de la population actuelle est située à moins de 10 minutes de marche d'une station du projet de réseau structurant, seulement 62% du potentiel de nouveaux logements y sont attendus. Cette cible n'apparaît pas suffisante pour atteindre l'objectif central de la mobilité durable, soit la diminution de la dépendance à l'automobile et de son usage.

Pour qu'une proportion croissante de la population de l'agglomération soit bien desservie par le réseau de transport collectif structurant, il n'y a que deux stratégies envisageables : soit poursuivre, avec les coûts associés, le développement du réseau; soit accueillir les nouveaux ménages dans les secteurs déjà bien desservis par le réseau. C'est cette deuxième option qui apparaît la plus efficace et responsable.

Qui plus est, le projet de réseau dessert de nombreux secteurs à redévelopper auxquels il convient de donner la priorité sur l'ouverture de nouveaux secteurs.

#### Recommandation 13

Rehausser les cibles de consolidation des milieux urbanisés pour augmenter la part du potentiel de logements à accueillir aux abords du réseau structurant.

### Assurer la proximité des emplois au réseau structurant

La présentation du projet adopte une distance de 800 mètres aux arrêts de transport collectif comme rayon de desserte pour les bureaux. Cette distance apparaît élevée. Vivre en Ville estime qu'une activité structurante devrait être située à moins de 200 mètres d'un arrêt, par un parcours piétonnier direct, sécuritaire et sans obstacle. Au-delà de cette distance, la propension

à utiliser le transport collectif tend à décroître chez des usagers dont une bonne partie ont déjà eu à marcher jusqu'à 10 minutes entre leur résidence et leur station d'embarquement sur le réseau.

#### **Recommandation 14**

**Planifier l'implantation des activités structurantes (édifices à bureau, notamment) autant que possible à proximité immédiate des stations de tramway et de trambus, soit à une distance maximale de 200 mètres.**

### **6. Ne pas préserver à tout prix l'espace alloué à l'automobile**

Le réseau structurant augmentera considérablement la capacité d'accueil du réseau routier de Québec. Il contribuera à augmenter la part modale des transports viables et à réduire celle de la voiture. Il est donc envisageable de restreindre, en contrepartie, la place allouée à la voiture, si cela s'avère nécessaire à l'efficacité du réseau structurant, notamment dans les secteurs névralgiques.

#### **Recommandation 15**

**Considérer la possibilité de réduire la place allouée à l'automobile si l'efficacité du réseau structurant le requiert, notamment dans les secteurs névralgiques.**

Pour terminer, nous tenons à réitérer nos remerciements à la Ville de Québec et au comité consultatif sur la mobilité durable pour l'ouverture témoignée durant les derniers mois. Participer à un processus consultatif où on perçoit une telle écoute est extrêmement stimulant.

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 réseau structurant de transport collectif et d'un mode de développement urbain propice à la mobilité durable.

Le directeur général,



Christian Savard

Contact :

Christian Savard  
Directeur général  
418-522-0011, poste 3111  
[christian.savard@vivreenville.org](mailto:christian.savard@vivreenville.org)