

QUÉBEC SOLIDAIRE CAPITALE NATIONALE

POUR DES TRANSPORTS RESPONSABLES ET SOLIDAIRES DANS LA RÉGION DE QUÉBEC

LE TRAMWAY, COLONNE VERTÉBRALE DE NOTRE INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT



CONTEXTE

Le transport des personnes sur leur territoire de proximité est une des principales activités humaines. Le développement de la ville de Québec est fondé sur le modèle de l'étalement urbain et du tout à l'auto et le transport collectif est ici considéré comme le "parent pauvre". Les principaux investissements en transport des six dernières décennies ont été consacrés en très grande partie au réseau autoroutier. L'agglomération de Québec compte 18 kilomètres d'autoroutes par 100 000 habitants, ce qui la place et de loin au premier rang des pires villes canadienne (Toronto et Montréal en ont respectivement 8 et 9 km/100 000 h.) La part modale du transport collectif à Québec stagne à $\pm 12\%$ contre $\pm 80\%$ pour le transport en auto individuelle. Pendant qu'on transforme contre toute logique les forêts et les terres agricoles de la périphérie en banales banlieues, la ville centre, malgré les apparences se dépeuple et s'appauvrit.

OBJECTIFS

Québec Solidaire Capital Nationale est conscient de l'urgence de doter la ville de Québec d'un véritable réseau de transport collectif avec en vue les **objectifs** suivants:

- diminuer les émanations de CO² produits par les transports au-delà des objectifs des Accords de Paris (COP 21)
- contrer l'étalement urbain et ses effets sur le climat (déboisement, élimination des milieux humides, etc.)
- diminuer l'encombrement de la ville dû à la présence des véhicules (stationnement et circulation)
- réaménager et revaloriser les artères publiques afin de les rendre conviviales et attrayantes pour la pratique des transports actifs et autres activités
- inverser les parts modales auto individuelle / transport collectif en faveur du transport collectif

Pour que les citoyens de la ville de Québec acceptent de modifier leurs habitudes de transport, nous n'aurons pas le choix, il faudra leur offrir un **système de transport collectif à haute efficacité énergétique** qui sera **attrayant et prestigieux, confortable et sécuritaire, efficace et accessible**.

Le tramway s'impose comme le moyen le plus susceptible de remplir toutes ces conditions dans une ville comme Québec. Des dizaines de villes à travers le monde ont fait ce choix qui s'est avéré judicieux et profitable.



CARACTÉRISTIQUES

Voici quelques caractéristiques qui font du tramway un des meilleurs moyens de transport urbain:

- Le tramway est un outil de réappropriation, de réaménagement et de revalorisation de l'espace urbain et souvent aussi l'image de marque d'une ville.
- Contrairement au métro par exemple, le tramway accapare et occupe l'espace des artères où il circule et réduit ainsi l'invasion automobile.
- En circulant sur une infrastructure désolidarisée des sols adjacents, le tramway est silencieux et ne génère pas de vibration.
- Le tramway circule sur rail, en site propre intégral et commande les feux de circulation. Il n'est donc pas incommodé par le trafic et en ville il est plus rapide que l'auto et l'autobus.
- La technologie de l'alimentation électrique par fils aériens et caténaires est tout à fait rodée et efficace et les pertes électriques sont négligeables (contrairement à la technologie des véhicules à batterie).
- Une alimentation par caténaires et fils aériens peut sembler inesthétique pour plusieurs, mais l'impact visuel sera mineur comparé à celui de la forêt de bornes qu'on prévoit installer pour l'alimentation des autos à batterie et qui vont encombrer trottoirs et voies cyclables. De plus, les structures de support de fils sont aujourd'hui installées de façon discrète et selon des critères esthétiques exigeants.
- Une rame de tramway peut accueillir jusqu'à 380 passagers (dépendant des

configurations et du nombre de modules) comparé à 150 pour un SRB, 108 pour un autobus articulé (type métrobus) et 70 pour un autobus régulier.

- Parmi les **attributs de confort**, mentionnons: le silence de roulement, l'absence de mouvements latéraux, l'absence d'à-coups lors des arrêts / départs, la fenestration généreuse, etc.
- Les espaces au sol adjacents aux rails et entre eux peuvent être gazonnés afin de diminuer, durant l'été, l'effet d'îlot de chaleur causée par la chaussée.

AILLEURS

La ville de Strasbourg, entre autres, constitue un bon exemple pour la réussite du déploiement de son réseau de tramway. C'est une ville comparable à Québec quant à sa population et qui doit composer avec une période hivernale (moins rigoureuse par contre que celle de Québec). La réintroduction d'un réseau moderne de tramway a commencé en 1994 avec la mise en service d'une première ligne en site propre de ± 10 kilomètres. En 2017, le réseau compte six lignes sur plus de 66 kilomètres. La réintroduction du tramway s'est accompagnée d'une réorganisation complète de l'urbanisme et d'une importante requalification urbaine.

ICI

Le groupe de travail pour la mobilité durable de la ville de Québec est présentement à pied d'œuvre pour soumettre en 2018 un nouveau plan de transports aux autorités municipales. QS souhaite vivement que le groupe aura envisagé de remettre l'**option tramway** sur les rails.

PROPOSITION

QS propose donc:

- Qu'un nouveau plan de développement du transport collectif pour Québec soit élaboré. Ce nouveau plan sera évolutif. Il devra être mis en œuvre rapidement et tenir compte des éléments suivants, soit:
- La construction, à court terme (2018 à 2023), d'une ligne **de tramway** comme **colonne vertébrale** d'un nouveau réseau de transport collectif. Cette ligne à haute fréquence de passage aura 21-22 km de longueur. Elle empruntera les trajets des parcours 800 et 801 des actuels métrobus, c'est-à-dire: de Pointe-Ste-Foy à Charlesbourg, avec un embranchement vers l'arrondissement Beauport.
- Un second embranchement vers la ville de Lévis via le pont de Québec sera implanté à court terme dans une seconde phase (2023 -2025) (après validation de la performance structurale du pont)
- Le tramway sera relié aux actuelles et nouvelles lignes de métrobus (est-ouest et nord-sud) et aux actuelles et nouvelles lignes d'autobus (selon le nouveau plan de transport)
- À moyen et long termes (aux 6-8 ans) d'autres lignes de tramway devront remplacer les lignes de métrobus dont l'achalandage aura saturé.
- Les stations de tramway devront faire l'objet de concours d'architecture et être conçues pour tenir compte des rigueurs du climat.
- La construction des infrastructures de tramway comprendra la réfection complète des autres infrastructures de services (aqueduc, égouts, électricité, télécom, etc.) les aménagements de surface et la mise en valeur architecturale des édifices existants.
- L'accès au tramway sera gratuit (Voir à ce sujet la fiche sur la gratuité).

FINANCEMENT

On convient généralement qu'il s'agit d'un investissement de l'ordre de plus de 1 milliard de dollars, vraisemblablement étalé sur dix ans, soit \pm 100 millions de dépenses en immobilisations par an, amortissables sur 30 - 40 ans. Il ne s'agit pas d'un coût aussi élevé que certains veulent le laisser croire surtout si l'on tient compte de la création de nombreux emplois, tant pour la construction de l'infrastructure que pour son exploitation ainsi que des impacts positifs structurels et environnementaux.

Si la volonté politique est au rendez-vous, une multitude de sources de financement peuvent être combinées, entre autres: programmes fédéraux d'infrastructure et de développement régional, programmes provinciaux d'infrastructure et d'efficacité énergétique, **gel des investissements sur les infrastructures routières et autoroutières et détournement des sommes au profit du transport collectif**, taxes sur l'essence et sur les permis de conduire, réduction des coûts de modernisation des aqueducs et égouts (faits concurremment et inclus dans le budget tramway), réduction des coûts pour des autobus additionnels car les véhicules des trajets 800 et 801 seront redéployés, revenus additionnels dus au développement de nouveaux quartiers urbains, coûts réduits en énergie (par rapport au carburant des autobus), tarification de l'accès automobile au centre-ville (à étudier), etc. Plusieurs études ont documenté les sources de financement possibles d'un réseau de tramway et peuvent être consultées.

CONCLUSION

La ville de Québec doit maintenant cesser de tergiverser. Il faut prêter l'oreille et la raison aux scientifiques qui ne cessent de marteler qu'il y a urgence d'agir. Le transport et l'étalement urbain ne sont pas seuls au banc des accusés, mais ils sont un facteur **très important** de la détérioration des conditions de vie sur la planète. **L'auto et la banlieue ne font plus partie de la modernité.**