



## COMMENTAIRES DU CPQ

Commentaires du CPQ sur le projet de construction d'un tramway  
sur le territoire de la ville de Québec

Juillet 2020

**Le CPQ** (Conseil du patronat du Québec) a pour mission de s'assurer que les entreprises disposent au Québec des meilleurs conditions possible – notamment en matière de capital humain – afin de prospérer de façon durable dans un contexte de concurrence mondiale.

Point de convergence de la solidarité patronale, il constitue, par son leadership, une référence incontournable dans ses domaines d'intervention et exerce, de manière constructive, une influence considérable visant une société plus prospère au sein de laquelle l'entrepreneuriat, la productivité, la création de richesse et le développement durable sont les conditions nécessaires à l'accroissement du niveau de vie de l'ensemble de la population.

Dépôt légal

**Bibliothèque et Archives nationales du Québec**

**Bibliothèque nationale du Canada.**

3<sup>e</sup> trimestre 2020

# TABLE DES MATIÈRES

---

<b>Introduction</b>	<b>1</b>
<b>Intérêt du projet</b>	<b>1</b>
<b>Impacts du projet</b>	<b>2</b>
Économiques	2
Sociaux	3
Environnementaux	3
Nuisances potentielles et mesures d'atténuations	3
Considérations budgétaires	4
<b>Conclusion</b>	<b>4</b>

## Introduction

Le CPQ (Conseil du patronat du Québec) est heureux de présenter ses commentaires et recommandations dans le cadre des consultations du BAPE sur le projet de construction d'un tramway à Québec.

Étant membre du comité consultatif sur la mobilité durable<sup>1</sup>, le CPQ considère que la mobilité durable est un ingrédient essentiel de notre prospérité collective ayant des impacts autant sur notre économie que sur notre environnement et notre société. Ainsi, il est fondamental d'investir dans les infrastructures, notamment dans le transport collectif. Voilà pourquoi le CPQ s'intéresse au projet de la ville de Québec qui cherche à construire un tramway sur son territoire. Ce projet, colonne vertébrale du réseau structurant de transport en commun, s'insère parfaitement dans cette optique de mobilité durable.

La mobilité des personnes, c'est aussi la mobilité des travailleurs. Considérant le temps perdu et le stress en raison de la congestion, la conciliation travail-famille qui peut être rendue plus difficile, la mobilité implique autant des enjeux de productivité que de bien-être.

Les enjeux entourant la congestion et la mobilité durable ont aussi un impact sur le transport de marchandises. Peu importe sa source, la congestion routière nuit au transit des marchandises, augmente les émissions de gaz à effet de serre (GES) et ralentit l'économie. Sans oublier que, afin que le Québec puisse atteindre ses ambitieuses cibles de réduction de GES, il sera essentiel de réduire les émissions du secteur des transports, qui représentent une proportion importante du bilan québécois (41,0 % contre 31,4 % pour le secteur industriel).

La construction d'un tramway fait partie de ces grands projets qui, comme le REM à Montréal, façonneront nos déplacements et notre prospérité pour des décennies à venir.

À court et moyen terme, la construction de ce projet stimulera l'économie de la ville de Québec, créant des dizaines de milliers d'emplois et contribuant au PIB de la province, ce qui est d'autant plus important dans le contexte de la relance économique avec la crise que nous traversons.

Rappelons finalement que la capitale du Québec est la seule ville de taille comparable au Canada qui n'a pas de « réseau structurant » de transport collectif. Un réseau structurant de transport en commun permet non seulement d'améliorer la mobilité et la qualité de vie des citoyens, mais influence également l'organisation d'un territoire ou d'une ville.

## Intérêt du projet

Le développement économique durable de la ville de Québec se verrait propulsé par ce projet de plus d'une manière. Le tramway améliorera de façon significative la mobilité des citoyens et répondra aux besoins de transport futurs. Ce projet comportera aussi des avantages sociaux contribuant à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens de la ville de Québec en leur donnant une plus grande flexibilité, plus de temps et en les incitant à adopter de par leurs déplacements un mode de vie plus sain et plus vert.

---

<sup>1</sup> Le comité consultatif sur la mobilité durable a été mis en place par le gouvernement précédent pour l'appuyer dans l'élaboration de la première Politique de mobilité durable (PMD) dévoilée en avril 2018. Le gouvernement actuel a décidé de la mettre en œuvre et de poursuivre ce travail de co-construction, ce qui a été fortement apprécié et salué par toutes les parties prenantes.

Ce projet permettra de mieux planifier les différents types de déplacements, offrira une meilleure accessibilité des destinations des usagers des différents modes de transports.

Or pour accélérer l'adoption du transport collectif, il faut le rendre plus intéressant et attrayant, ce qui passe entre autres par la fréquence, la rapidité et le confort.

« Pour être durable, la mobilité doit être efficace, sécuritaire, pérenne, équitable, intégrée au milieu et compatible avec la santé humaine et les écosystèmes »<sup>2</sup>. Le projet de tramway répond selon nous à ces enjeux. On peut noter, entre autres, sa fréquence toutes les 4-8 minutes durant les heures de pointe et toutes les 10-15 minutes durant les fins de semaine et hors des heures de pointe et il sera en activité 20 heures par jour, de 5h du matin à 1h du matin. Il est à noter aussi que 65 % de la population et 81 % des lieux d'emploi se trouvent dans un périmètre de 800 mètres (10 minutes de marche) de l'une des composantes du réseau structurant.

Ce projet vise à favoriser l'intermodalité, 28 des stations sont connectées au réseau cyclable et toutes les stations sont accessibles aux piétons de façon sécuritaire. Les stations du tramway sont aussi à proximité des stations d'auto-partage et de nouveaux parc-o-bus sont prévus.

Le tramway serait implanté dans les secteurs les plus peuplés où on trouve plusieurs lieux d'emplois, d'études et de services, et où la circulation est dense. Il s'inscrit donc dans l'optique d'aménagement intégré du territoire.

Le projet de construction du tramway constitue aussi une réponse aux besoins futurs de déplacements. La ville de Québec connaît une croissance démographique et économique provoquant une augmentation des déplacements. Il est estimé que la ville de Québec verra sa population augmenter de 57 000 citoyens entre 2016 et 2036. En 2011 il y avait 1,3 million de déplacements dans l'agglomération de Québec toutes les 24 heures, en 2017 c'était 1,43 million. Le nombre de déplacements est aussi appelé à augmenter de près de 100 000 d'ici quinze ans.<sup>3</sup>

En améliorant considérablement la fluidité des déplacements de la région de Québec, le projet s'inscrit également dans la logique de la lutte aux changements climatiques et de l'importance de développer notre société de façon durable.

## Impacts du projet

### Économiques

Le projet de construction du tramway aura plusieurs retombées économiques positives. Tout d'abord, pendant sa construction, stimulera l'économie de la ville ainsi que de la province. Il est estimé que 18 970 emplois seront créés par ce projet avec un salaire moyen annuel de 61 200\$. De plus, la ville estime ajouter 2,1 milliards de \$ au PIB de la province par ce projet. Ce projet tombe à point dans le cadre de la relance économique et de l'intérêt de miser sur les travaux d'infrastructure et leur accélération.

Par la suite, l'amélioration de la mobilité des citoyens de la ville sera bénéfique pour les employés, les consommateurs, et les entreprises. Ils pourront se rendre à leur lieu de travail plus rapidement, réduisant le temps perdu dans le trafic routier et augmentant la productivité. Le gain en temps provenant de la réduction du temps de déplacement est évalué à près de 1G\$, plus précisément 918,8 M\$.<sup>4</sup>

<sup>2</sup> Politique de mobilité durable 2030 du gouvernement du Québec.

<sup>3</sup> <https://www.ree.environnement.gouv.qc.ca/dossiers/3211-08-015/3211-08-015-45.pdf>

<sup>4</sup> Valeur des gains de temps : 918 826 900 \$ <https://www.ree.environnement.gouv.qc.ca/dossiers/3211-08-015/3211-08-015-53.pdf>. La modification au projet apportée le 29 juin, ne devraient pas changer de façon significative ces gains, puisque, entre autres, le métrobus sera plus fréquent que le trambus, initialement prévu.

Les commerces situés près de la ligne du tramway en bénéficieront aussi, de même que les quartiers résidentiels avoisinant le tramway qui se verront développer et augmenter leur valeur immobilière<sup>5</sup>, avec les impacts conséquents sur les taxes foncières collectées par la Ville.

## Sociaux

L'amélioration de la mobilité des citoyens de la ville engendrera plusieurs bénéfices sociaux, dont un meilleur accès aux services, tels la santé, l'éducation, les commerces et les activités culturelles.

Ce projet changera le paysage de la ville de Québec d'une façon majeure et rendrait l'espace public plus esthétique, vert et accueillant. Une ville plus belle a plusieurs avantages, notamment des citoyens plus heureux et fiers de leur ville. De plus, bien que la ville de Québec soit déjà populaire comme destination touristique, et ce projet a pour potentiel d'accentuer cette force.

Finalement, le tramway pourrait pousser les habitants de Québec à choisir des modes de transport actifs, tels le vélo ou la marche, ce qui est bénéfique pour les commerçants et pour la santé des citoyens.

## Environnementaux

Propulsé par l'énergie électrique, le tramway n'émettra aucun gaz à effet de serre en exploitation.<sup>6</sup> Il y a donc une réduction directe des émissions de gaz à effet de serre pour chaque déplacement fait par tramway au lieu de l'automobile. En ce moment, environ 75 % des déplacements motorisés à l'heure de pointe du matin dans l'agglomération se font en voiture.<sup>7</sup>

Si les émissions de GES augmenteront pendant la phase des travaux, les réductions liées à la baisse du trafic, à la diminution des kilomètres parcourus en véhicule personnel (et dans une moindre mesure en bus) reliée au transfert d'une partie des usagers vers le tramway compensent largement les pertes résultant en des gains nets au niveau des émissions des GES, et ce dès 2033<sup>8</sup>.

Le projet de construction du tramway inclut également l'établissement d'une stratégie de végétalisation, visant à réduire le phénomène des îlots de chaleurs urbains. L'ajout de végétation à la ville, la réduction des voies de circulation, l'augmentation de l'usage du transport en commun contribuent tous à améliorer la qualité de l'air de la ville et à diminuer la pollution.

## Nuisances potentielles et mesures d'atténuation

Comme la plupart des grands projets, le projet de construction de tramway peut comporter certains désagréments à court terme comme des expropriations nécessaires lors la phase d'aménagement, des enjeux par rapport à la circulation et les déplacements lors de la phase de construction, mesures concernant le bruit. La ville de Québec a déjà anticipé un grand nombre d'enjeux pour lesquelles des mesures d'atténuation ont été prévues. Par exemple, le plan pour faire face aux enjeux de circulation

<sup>5</sup> Parmi les hypothèses prises en compte par la Ville de Québec, figure une prise de valeur relative de 3 % à 5%.

<sup>6</sup> <https://www.ree.environnement.gouv.qc.ca/dossiers/3211-08-015/3211-08-015-45.pdf> , p.37

<sup>7</sup> <https://www.ree.environnement.gouv.qc.ca/dossiers/3211-08-015/3211-08-015-45.pdf>

<sup>8</sup> « Hors incertitude, le point neutre (en termes d'émission de GES, incluant les émissions de gaz à effet de serre qui seront produites lors des travaux) est atteint en 2033, soit 8 ans après la mise en service ». Notons, à titre d'information, que selon l'EPA (*Environmental Protection Agency* des États-Unis), un véhicule moyen produit environ 4,6 tonnes de CO<sub>2</sub> par année <https://www.epa.gov/greenvehicles/greenhouse-gas-emissions-typical-passenger-vehicle>.

comprend, entre autres, une réalisation des travaux par phase et secteur ainsi qu'aucun ajout de chantier planifié par la Ville à 500 m du projet.

## Considérations budgétaires

Le CPQ a déjà souligné que pour assurer un financement durable de la mobilité, il est nécessaire de soumettre les projets de nouvelles infrastructures à une évaluation des coûts comprenant ceux d'exploitation et d'entretien à long terme. De cette façon, l'ensemble des coûts seront pris en compte plus tôt dans le processus afin notamment d'éviter de nous retrouver en déficit au moment de la phase d'entretien. Il est également important de prioriser et de faire des choix étant donné notre capacité budgétaire. En ce sens, les modifications annoncées dernièrement concernant le remplacement du trambus par le Métrobus sur une voie latérale réservée semblent aller dans cette direction. Ces modifications résulteraient en une économie de plus de 700 millions \$ et permettraient de respecter le budget prévu, et ce sans vraiment réduire l'achalandage ou le niveau de service<sup>9</sup>. Par ailleurs, malgré son importance, par souci de responsabilité, et de saine gestion financière, le respect d'un budget ne devrait pas être l'unique objectif si ça compromet la qualité d'un projet et l'atteinte des objectifs. Rappelons finalement que le gouvernement fédéral s'est déjà engagé à financer 1,2G\$ des 3,3G\$ du coût prévu du projet.

D'ailleurs, selon les études des experts déposées, le choix du tramway, plutôt qu'un autre mode de transport lourd comme le métro, le train léger sur rail ou le monorail, correspond aux besoins tout en respectant les budgets.

Selon l'étude de Systra et sa révision par des professeurs de HEC Montréal<sup>10</sup> : « Le tramway est un mode de transport tout à fait adapté au contexte du corridor proposé, car il s'adapte bien au milieu urbain et répond correctement aux besoins des usagers à moyen et long terme, tout en respectant le budget disponible. [...] on trouve de nombreux exemples d'agglomérations françaises de taille semblable qui ont adopté le tramway comme élément central de leur réseau structurant. Enfin, de nombreuses villes ayant des hivers semblables à ceux de Québec (Stockholm, Oslo et Helsinki) ont construit ou sont en train de construire des tramways. »

## Conclusion

Le CPQ estime que le projet de tramway présenté par la Ville de Québec répond aux objectifs de mobilité durable et répond adéquatement aux aspects économiques, sociaux et environnementaux. Conséquemment, le CPQ appuie ce projet et estime qu'il s'agit d'un projet porteur, digne du 21<sup>e</sup> siècle, qui sera bénéfique à la Capitale-Nationale sur tous les plans : pour la vitalité économique, pour le développement durable et l'environnement, pour les entreprises et pour toute la population de Québec.

---

<sup>9</sup> Selon la ville de Québec, ce changement a pour effet de réduire la cible d'achalandage de 1,6% à 2% pour l'ensemble du projet. Aussi, le métrobus rallongerait légèrement le temps de parcours, mais serait plus fréquent.

<sup>10</sup> Robert Gagné et Jacques Roy, RÉVISION ET VALIDATION DE L'ANALYSE COMPARATIVE DES MODES LOURDS SUR RAIL RÉALISÉE PAR SYSTRA POUR LE RSTC DE QUÉBEC, octobre 2019, <https://reseaustructurant.info/docs/analyse-comparative-modes-transport/445-COM-c.pdf>



CONSEIL DU PATRONAT DU QUÉBEC

1010, RUE SHERBROOKE OUEST | BUREAU  
MONTRÉAL (QUÉBEC) H3A 2R7 | 510

514 288-5161 OU 1 877 288-5161

[CPQ.QC.CA](http://CPQ.QC.CA)

---