

Richard Bergeron, chroniqueur urbain  
Ici Radio-Canada Première 95,1 FM, émission Le 15-18

## 3<sup>e</sup> Lien : une VICTOIRE à concrétiser

Chronique du 25 avril 2023

Jeudi dernier, la ministre des Transports Geneviève Guilbault a confirmé la nouvelle mouture du 3<sup>e</sup> Lien : maintien d'un seul tunnel exclusivement dédié au transport collectif, sous une forme restant à déterminer.

Cette décision a suscité quatre types de réactions :

1. C'est une grande victoire pour le transport collectif et le développement durable (Bruno Marchand et Valérie Plante, maires de Québec et de Montréal);
2. Est-on si sûr qu'un tunnel sous fluvial, compte tenu de son coût, est le moyen le plus approprié de promouvoir le transport collectif ? Seules des études approfondies comparant les options possibles permettraient de le dire (Catherine Morency, titulaire de la Chaire Mobilité de Polytechnique Montréal<sup>1</sup>, à cette antenne mardi dernier);
3. Il s'agit en fait de l'abandon complet du projet initial, puisque le tunnel dédié au transport collectif, cher et à l'achalandage trop faible, ne sera jamais construit (Régis Labaume);
4. « *C'est une belle promesse d'ivrogne qu'il nous a faite, le gouvernement* » (Yvon Dumont, préfet de la MRC de Bellechasse). « *L'autoroute 20 est devenue un stationnement* », scandait le maire Gilles Lehouillier, qui se sent trahi.

Les auditeurs savent que je partage le point de vue du maire Marchand, puisque j'ai plusieurs fois fait la promotion de cette solution à cette antenne.

### Précisions sur le projet

Même si la ministre Guilbault ne s'est pas avancée sur les détails du nouveau projet, on est d'ores et déjà en mesure d'en préciser quelques grands paramètres, sur trois points.

**Longueur du tunnel** : tout le monde est demeuré accroché à la longueur de 8 km du tunnel, puis des deux tunnels, annoncée dans le cadre des deux moutures de projet routier. Or, on sait que la tête de ligne, côté Québec, sera le Pôle d'échanges Saint-Roch. À partir de ce point, la tête de ligne correspondant au centre-ville de Lévis

---

<sup>1</sup> Elle ajoutera, Le Devoir du 19 avril : « *Ça fait cher pour amener du transport en commun à cet endroit-là (...)* Pourqu'oi ne met-on pas des bus express en disponibilité rapidement pour répondre aux besoins dans ce corridor au lieu de dire aux gens que, dans 15 ans, ils auront un autre mode de transport ? C'est un peu absurde. »

est distante d'un peu moins de **4 km**, soit exactement la même distance qu'entre les stations Berri-UQÀM et Longueuil, sur la ligne jaune du métro de Montréal.

**Tramway ou autobus** : on pourrait penser que l'autobus est un mode moins cher que le tramway. Pas dans ce cas. La raison en est qu'un tunnel dédié aux autobus, pour lesquels il faut prévoir des marges pour les mouvements latéraux, doit être plus large que s'il est dédié à un mode guidé. Le tunnel du REM, du Technoparc Saint-Laurent à l'aéroport P.E. Trudeau, a nécessité un tunnelier de 7,5 mètres. Pour un service par autobus, il aurait plutôt fallu un tunnelier de 9,0 m.

En retenant ces dimensions pour le futur tunnel Québec-Lévis, l'option autobus, par rapport à l'option tramway, nécessiterait 78 000 m<sup>3</sup> supplémentaires d'excavations (+ 44%) et 19 000 m<sup>2</sup> supplémentaires de voussoirs de béton<sup>2</sup> (+20%). Il suit que les économies réalisées au niveau du tunnelier lui-même, du volume des excavations et de la surface des voussoirs compensent largement les surcoûts d'équipement tramway... dont la durée de vie de l'infrastructure est d'au minimum 100 ans, celle des rames de 40 à 50 ans, rames du reste beaucoup plus attrayantes et confortables qu'un autobus.

**Penser réseau** : Certains ont déjà décrit le tramway Québec-Lévis comme étant la 2<sup>e</sup> ligne du tramway de Québec. Rien n'oblige à en rester aux 4,0 km en tunnel. Une fois sorti de terre au pôle Saint-Roch, cette 2<sup>e</sup> ligne pourra être prolongée dans la direction que l'on jugera bon, Charlesbourg, Lebourgneuf, ou autre direction. De même à Lévis, en surface là aussi. À terme, cette 2<sup>e</sup> ligne sera aussi longue que la première, à savoir une vingtaine de km.

## **L'argument du besoin d'études supplémentaires**

Je vais y aller ici d'un précédent qui, à mes yeux, fait foi de tout :

- La construction du réseau initial du métro de Montréal a débuté le 23 mai 1962;
- La décision de tenir Expo 67 dans les îles n'a été prise que le 8 juillet 1963, ce qui, en plein chantier, a entraîné l'ajout de la Ligne Jaune, d'un troisième étage en profondeur à la station Berri-UQÀM, en plus de deux nouvelles stations, l'une à Longueuil, l'autre au beau milieu du fleuve.
- Le 28 avril 1967 était inaugurée Expo 67, s'appuyant sur le « plus beau métro du monde », construit en tout juste quatre ans et demi, ligne jaune incluse.

Question 1 : Quelles furent les études réalisées à l'appui de l'ajout de la ligne jaune au réseau initial du métro de Montréal ?

Question 2 : Si l'on avait pris le temps de réaliser toutes les études devenues coutumières aujourd'hui, l'objectif d'une ligne jaune en service en avril 1967 aurait-il été rencontré ?

---

<sup>2</sup> Les voussoirs de béton servent à « chemiser » l'intérieur du tunnel, le rendant imperméable à l'eau et à l'abri d'éventuelles chutes de pierres et autres matériaux. La pratique est d'application universelle. Sans surprise, CDPQ-Infra a chemisé son tunnel avec de tels voussoirs.

Ayant moi-même enseigné l'urbanisme une quinzaine d'années, je ne suis bien sûr pas contre les études préalables à un projet.

Je suis toutefois également partisan de ne pas s'enfarger les pieds dans les fleurs du tapis lorsqu'un projet s'impose sous l'angle de la vision d'avenir qu'il sous-tend en termes de structuration et de développement du territoire :

- En 1967, la station Longueuil du métro s'est retrouvée bien esseulée au milieu d'un immense terrain vague. Il a fallu attendre 1972 avant qu'un immeuble résidentiel (Port de Mer) y accueille ses premiers habitants. Dans les premières années, l'achalandage de la ligne Jaune est demeuré très faible. De fil en aiguille, le pôle Charles-Lemoyne s'est densifié, au point qu'il devient lentement mais sûrement le nouveau centre-ville de Longueuil. Quant à l'achalandage pré-pandémique en pointe du matin de la ligne Jaune, il s'élevait à 23 000 passagers;
- La ligne Québec-Lévis de tramway a un semblable potentiel d'orienter le développement futur autant de Québec que de Lévis.

## Le développement de Lévis

Le péché mignon de pratiquement tous les maires et préfets du Québec est qu'ils estiment avoir « droit au développement ». D'ailleurs, on a l'impression qu'ils s'évaluent les uns les autres par leur capacité à faire croître la population de leur ville ou village.

Le maire Lehoullier de Lévis est de ceux-là : il veut du développement, toujours plus de développement. De fait, Lévis a gagné 30 000 habitants depuis 2001, pour en accueillir aujourd'hui 155 000 (ISQ). Pourquoi pas 50 000 de plus d'ici l'an 2050 ?

Je vais vous surprendre : je les lui accorde par avance, ces 50 000 nouveaux habitants;

- Mais pas sous la forme du **tout à l'automobile** des 20 dernières années<sup>3</sup>;
- Je les lui accorde à condition, d'une part, que ce soit dans l'esprit de la nouvelle *Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire* (PNAAT);
- Et à condition, d'autre part, qu'il ait la sagacité de comprendre que le tramway est une formidable opportunité pour le développement futur de sa ville.

## Conclusion

Un pas important a été franchi par la ministre Guilbault jeudi dernier. Mais c'est encore loin d'être gagné.

Si l'on sait ne pas s'enfarger les pieds dans les fleurs du tapis, pour reprendre la même expression, je ne vois pas pourquoi le tronçon sous-fluvial Québec-Lévis, embryon de la 2<sup>e</sup> ligne du réseau tramway de Québec, ne serait pas inauguré simultanément à sa 1<sup>e</sup> ligne, en 2028. Bref, que le maire Marchand donne tort à son prédécesseur.

---

<sup>3</sup> En 2015, la part modale de l'automobile était de 89 % à Lévis, contre 5,6 % au transport collectif. Source : Recensement de 2016.