

Le troisième lien à Québec

Catastrophe environnementale, lubie politique ou solution réelle ?



PAR **ÉTIENNE GRANDMONT**
Directeur général, Accès transports viables



ET PAR **MAXINE DANDOIS-FAFARD**
Membre du comité directeur de la région
Capitale-Nationale / Chaudière-Appalaches de
Réseau Environnement



Au cœur des élections municipales 2017 pour les régions de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches, le « troisième lien » fait toujours autant parler en 2018. Portrait d'une discorde régionale.

Depuis la campagne électorale municipale de 2017, candidats à la mairie de Québec et de Lévis, journalistes et citoyens n'ont eu de cesse de parler de la construction d'un possible troisième lien routier entre la Rive-Nord et la Rive-Sud de la région de la Communauté métropolitaine de Québec. Alors que plusieurs experts se sont élevés contre ce projet qui ne ferait qu'augmenter, selon eux, la congestion et donc les émissions de gaz à effet de serre (GES), d'autres arguent qu'un nouveau lien est essentiel au développement économique de la région. Qu'en est-il réellement ?

Un peu d'histoire

Le fleuve Saint-Laurent s'est toujours dressé comme un obstacle pour les Québécois. La nécessité de pouvoir le traverser est en effet d'abord un enjeu économique, mais aussi de déplacement des populations. Bien avant l'arrivée des premiers colons, les Amérindiens utilisaient déjà des ponts de glace et des canots pour traverser le fleuve. Dès 1646, la rive sud fut occupée par les Européens, et les habitants des deux côtés du fleuve faisaient également la traversée en canot; une véritable industrie de canotiers s'était alors mise en place. En 1817, le traversier à vapeur remplaça les canots (Gagné, 2013).

La construction du pont de Québec, un joyau du génie civil, débuta en 1903. Il fut construit dans le secteur de Sainte-Foy en raison de l'étroitesse du fleuve en cet endroit, alors que l'opinion publique de l'époque aurait préféré un pont plus près du centre-ville. Ce pont était à l'origine conçu pour comporter deux voies ferrées, deux voies de tramway et deux voies pour l'automobile. Les voies prévues pour le tramway se sont transformées, à peine 10 ans après l'inauguration du pont en 1917, en voies pour les automobiles ainsi que pour les piétons et les cyclistes, et un péage (0,50 \$ par véhicule) fut exigé pour la traversée du pont jusqu'en 1942 (L'Hébreux, 2008).

Dans les années 1950, le pont de Québec n'arrivait plus à répondre aux besoins des déplacements effectués en automobile, et le gouvernement du Québec décida de construire un nouveau lien. On décida que celui-ci serait placé à côté du pont de Québec, plutôt qu'au centre-ville, pour des raisons économiques (l'étroitesse du fleuve en cet endroit), pratiques (afin de relier les complexes autoroutiers déjà existants) et démographiques (on prévoyait alors un important déplacement du centre de gravité de la population de la région vers l'ouest). À cause de l'escarpement des deux rives et de la profondeur du fleuve en cet endroit, la seule option était d'opter pour un pont suspendu. Le pont Pierre-Laporte fut inauguré en 1970 (Ministère de la Voirie, 1970). S'en est suivi le développement que l'on connaît des secteurs Sainte-Foy et de l'ouest de Lévis.

« Les infrastructures existantes ne sont pas utilisées au maximum, et c'est sans compter les gains qui pourraient être obtenus en faisant circuler un transport en commun de grande capacité (ex. : un tramway) sur le pont de Québec pour répondre aux besoins des navetteurs de la Rive-Sud. »

L'idée d'un troisième lien autoroutier entre Québec et Lévis prend forme à peu près à cette époque. En effet, la construction du pont Pierre-Laporte n'était même pas achevée que l'on étudiait déjà la possibilité de construire un tunnel sous le fleuve. Ainsi, en 1968, le plan Vandry-Jobin, une étude réalisée par la firme d'ingénieurs Vandry et Jobin et commandée par le ministère de la Voirie, présentait une vision du développement du territoire axée sur l'automobile (Vandry et Jobin, 1968). Le plan se basait sur des projections démographiques très optimistes : on y prévoyait en effet que la population de la région de Québec atteindrait le million d'habitants en l'an 2000, chiffre que l'on utilise aujourd'hui pour les projections... de 2041!

Le plan Vandry-Jobin, qui comprenait des ajouts autoroutiers aux quatre coins de la ville, ne s'est fort heureusement réalisé qu'à moitié, en partie parce qu'il était considéré comme démesuré, mais aussi parce que la réalisation des tronçons d'autoroutes prévus au centre-ville aurait défiguré les quartiers que nous connaissons aujourd'hui, comme l'a fait l'autoroute Dufferin-Montmorency avec le quartier Saint-Roch et l'ancien quartier chinois de Québec, qui a complètement disparu sous le béton de la modernité.

Le projet de troisième lien entre Québec et Lévis ne s'est ainsi jamais réalisé, mais différents acteurs l'ont régulièrement ramené sur la place publique, sans toutefois que les appuis soient suffisamment grands pour que celui-ci devienne réellement un enjeu majeur. Or, la Chambre de commerce de Lévis, appuyée par quelques élus des différents paliers de gouvernement ainsi que certains acteurs médiatiques, a réussi à en faire un enjeu lors de la campagne électorale québécoise de 2014 (Cattapan, 2014), relançant l'intérêt d'une partie de la population pour ce projet.

Pourquoi un troisième lien ?

Quels sont les arguments avancés par les partisans du projet de troisième lien ? Résistent-ils à l'épreuve des faits ? Nous en dressons ici la liste et nous testerons leur pertinence au regard de la science et des informations disponibles.

Un troisième lien comme solution à la congestion routière

En mai dernier, les journalistes Stéphanie Martin et Jean-Luc Lavallée, du *Journal de Québec*, ont pris le taureau par les

cornes pour tester cet argument auprès de 12 experts du milieu universitaire (Martin, 2017a). Leur réponse a été unanime : un troisième lien ne réglerait en rien la congestion. Pire, il pourrait l'aggraver !

Bien que la congestion soit réelle, ce n'est pas sur les ponts qu'elle a lieu, mais à leur approche. Selon les données provenant de l'enquête « Origine-destination » de 2011 (Ministère des Transports), seulement 18 100 véhicules se déplacent de la rive sud vers la rive nord en heure de pointe le matin, entre 6 h et 9 h. Or, la capacité théorique des voies de circulation sur les ponts pendant cette période est de... 30 000 véhicules (5 voies x 2 000 véhicules/heure x 3 heures) ! S'attaquer à simplifier l'enchevêtrement de voies de circulation à l'approche des ponts sur les deux rives serait donc beaucoup plus pertinent et moins coûteux que de construire un nouveau lien enjambant le fleuve Saint-Laurent.

Bref, les infrastructures existantes ne sont pas utilisées au maximum, et c'est sans compter les gains qui pourraient être obtenus en faisant circuler un transport en commun de grande capacité (ex. : un tramway) sur le pont de Québec pour répondre aux besoins des navetteurs de la Rive-Sud.

Mais, surtout, ouvrir un nouveau lien enjambant le fleuve Saint-Laurent conduirait à moyen terme à aggraver la congestion. En effet, la création de nouveaux liens autoroutiers permettrait la création de nouveaux ensembles résidentiels situés en périphérie, autrement dit l'étalement urbain, dans des secteurs où le recours à l'automobile est nécessaire. De même, la plus grande, mais éphémère, augmentation de la fluidité sur les routes encouragerait les ménages pouvant utiliser davantage les transports collectifs et actifs à plutôt s'acheter un deuxième, voire un troisième véhicule.

« Ouvrir un nouveau lien enjambant le fleuve Saint-Laurent conduirait à moyen terme à aggraver la congestion. »

La Katy Freeway, à Houston au Texas, est devenue le symbole de ce paradoxe selon lequel plus on ajoute des voies de circulation, plus on génère de congestion (Schepman, 2016). Moins de 10 ans après des travaux d'élargissement qui ont porté à 26 le nombre de voies de circulation et qui ont coûté 2,8 milliards de dollars américains, on roule moins vite sur la Katy Freeway. La théorie de la demande induite – moins les gens craignent de faire face à de la congestion routière, plus ils se déplacent en automobile – a été démontrée partout dans le monde ; il n'y a pas de raisons qu'elle ne s'applique pas dans la région de Québec.

Ainsi, la congestion routière irrémédiablement ajoutée par de nouvelles voies traversant le fleuve augmenterait les émissions

« La congestion routière irrémédiablement ajoutée par de nouvelles voies traversant le fleuve augmenterait les émissions de GES, et donc notre impact sur l'environnement. »

de GES, et donc notre impact sur l'environnement – le transport routier représente aujourd'hui 33,6 % des émissions de GES au Québec (MDDELCC, 2014). Le transport routier a d'ailleurs connu une hausse de 26,9 % de ses émissions de GES entre 1990 et 2014; il s'agit donc d'un secteur avec un fort potentiel d'amélioration.

Un troisième lien devrait être situé à l'est

Les plus fervents partisans d'un troisième lien espèrent sa construction à l'est des villes de Québec et de Lévis. Outre le rêve (non argumenté) d'un bouclage du réseau autoroutier, les arguments sont peu nombreux : situé à l'est, un troisième lien permettrait aux navetteurs et aux camionneurs ayant pour origine l'est, et pour destination l'autre rive vers l'est, d'éviter le trafic lors de leur déplacement et ainsi de soulager la congestion sur les ponts actuels.

Des analyses du Bureau des transports de la Ville de Québec démontrent cependant qu'un troisième lien apporterait en fait davantage de congestion sur les autoroutes Dufferin-Montmorency et Félix-Leclerc, et que le temps de déplacement serait ainsi augmenté de 10 minutes en moyenne à ces endroits (Martin, 2017b), réduisant donc d'autant le bénéfice attendu pour les camions en transit. Qui plus est, la majorité des déplacements en provenance de la Rive-Sud ont pour origine l'ouest du secteur et pour destination l'ouest de la ville de Québec.

Un troisième lien comme vecteur de développement économique

Les arguments pour un troisième lien tournent beaucoup autour de la création de richesse et du développement économique de la région. Or, selon six économistes interrogés par le quotidien *Le Soleil* (Cliche, 2017), le troisième lien ne serait pas un moteur de développement économique. En effet, si l'accessibilité à la Rive-Sud augmente avec un troisième lien, le prix des terrains y augmentera aussi, donc les entreprises et les citoyens ne seront pas, à moyen terme, nécessairement plus enclins à y emménager qu'avant. En outre, les économistes avancent que les activités économiques futures qui pourraient être attirées sur la Rive-Sud avec un troisième lien auraient eu lieu de toute manière dans la région, même sans troisième lien.

De plus, une étude a révélé que les bénéfices potentiels d'une réduction de la congestion routière (évalués à un bénéfice maximal de 42,8 millions de dollars/an) ne surpassent pas les coûts de la construction d'un troisième lien (3 988 millions + 23,3 millions/an d'entretien), tout en soulignant que de toute façon, il a souvent été démontré que la construction de nouvelles routes ne faisait qu'amener plus d'automobiles sur la route, et donc d'empirer le trafic (Therrien, 2017).

À cela, il faut ajouter que le modèle de développement de nos villes axé sur l'automobile et l'étalement urbain nous coûte

actuellement très cher, tant en infrastructures qu'en soins de santé. Charles Marohn, président et fondateur de Strong Towns, une organisation étatsunienne qui s'est donné pour mission d'influencer la façon de concevoir nos villes pour les rendre plus prospères et résilientes, a fait la démonstration que les revenus de taxes obtenus par la sauvegarde et la création de milieux de vie denses et compacts sont largement supérieurs à ceux créés autour de l'automobile (Marohn, 2017).

Plus près de nous, une étude de Santé Canada (2017) publiée récemment évaluait qu'en 2015, les émissions issues des véhicules avec moteur à essence (sur et hors route) ont mené à 940 décès prématurés, et que le coût total à la société était de 7,3 milliards. Évidemment, l'étude soulignait que le problème est nettement plus important dans les grands centres urbains, tels que Montréal, où la population et la circulation se côtoient de près. La généralisation des véhicules électriques n'étant pas pour demain, l'accroissement du parc automobile continuera d'avoir des impacts sanitaires importants et pèsera d'autant plus lourdement dans le budget gouvernemental.

Pistes de solution

Finalement, il apparaît clairement que la région métropolitaine de Québec a besoin de revoir la mobilité dans toute sa région, et qu'un troisième lien – dans l'état actuel des choses – ne ferait qu'augmenter le trafic routier et, par le fait même, les émissions de GES dues au transport. Ainsi, bien d'autres solutions doivent être mises en place avant même d'étudier la faisabilité d'un troisième lien.

D'abord, étant donné que Québec est, après Edmonton, la région métropolitaine du Canada où le plus de travailleurs se déplacent en voiture (Statistique Canada, 2016), et qu'elle est la seule ville canadienne de plus de 500 000 habitants à ne pas avoir de transport en commun structurant (réalisé ou en projet) (Lavallée, 2017) – c'est-à-dire « un, ou un ensemble de parcours offrant un niveau de service suffisant pour influencer l'organisation du territoire – en favorisant par exemple la densification des villes » (Vivre en Ville, s. d.) –, la première action à poser pour résoudre la congestion est d'inciter les citoyens à changer de moyen de transport.

Comme nous l'enseigne la règle des 4R (réduire, réutiliser, réparer, recycler), la première action à poser est de réduire à la source les produits ou les comportements ayant un impact

« La première action à poser pour résoudre la congestion est d'inciter les citoyens à changer de moyen de transport. »

nuisible sur l'environnement. Ainsi, un transfert modal vers les transports collectifs et actifs, de par son grand potentiel de développement, serait le premier objectif à viser.

Pour y arriver, il faudra articuler les transports durables et l'aménagement du territoire; réaménager les approches des ponts; resserrer et respecter les périmètres d'urbanisation; requalifier et densifier, en respectant une échelle humaine, les terrains disponibles près des centres (emprises autoroutières lors de conversion de sections d'autoroutes en boulevards urbains, dents creuses); et encourager les bons comportements en matière de transport et de choix de localisation résidentielle et commerciale en utilisant les mécanismes offerts par l'écofiscalité.

Réduire notre impact environnemental en s'attaquant à la congestion, c'est possible, encore faudra-t-il choisir les bonnes solutions. ●

Références

Cattapan, F. (2014). « Relance du projet de tunnel sous fluvial Québec-Lévis ». *Québec Hebdo*. Publié le 26 mars 2014. En ligne : <https://www.quebechebdo.com/actualites/2014/3/26/relance-du-projet-de-tunnel-sous-fluvial-3664351.html>.

Cliche, J.-F. (2017). « Le troisième lien : un moteur de développement économique ? ». *Journal Le Soleil*. Publié le 9 février 2017. En ligne : <https://www.lesoleil.com/actualite/le-troisieme-lien-un-moteur-de-developpement-economique-60804f82473f6b69964d9aae1c2cf8d7>.

Conseil régional de concertation et de développement de Chaudière-Appalaches. (1999). *Le lien sous-fluvial à l'est de Lévis-Québec : en route vers l'avenir*. En ligne : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/acces-information-renseignements-personnels/documents-reglement-diffusion/Documents/etudes/recherches-relatives-3e-lien/1999-Lien-Plan.pdf>.

Direction de santé publique de la Capitale-Nationale. (2017). *Mémoire sur la mobilité durable et la santé dans le cadre de la consultation de la Ville de Québec sur la mobilité durable*. En ligne : http://www.ciuss-capitalenationale.gouv.qc.ca/sites/default/files/memoire__mobilit_e_durable__sante.pdf.

Environnement Canada. (2015). *Sources et puits de gaz à effet de serre : sommaire*. En ligne : <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/changements-climatiques/emissions-gaz-effet-serre/sources-puits-sommaire.html>.

Gagné, D. (2013). *Le secteur de la Traverse*. Service du patrimoine et soutien à l'urbanisme de la Ville de Lévis. En ligne : https://www.ville.levis.qc.ca/fileadmin/Documents__PDF/Histoire-secteur-Traverse.pdf.

L'Hébreux, M. (2008). *Le pont de Québec*. Québec, Éd. Septentrion, 312 p.

Lavallée, J.-L. (2017). « Des projets partout sauf... à Québec ». *Journal de Québec*. Publié le 12 novembre 2017. En ligne : <http://www.journaldequebec.com/2017/11/12/des-projets-partout-sauf-a-quebec>.

Marohn, C. (2017). *The real reason your city has no money*. Strong Towns. Publié le 10 janvier 2017. En ligne : <https://www.strongtowns.org/journal/2017/1/9/the-real-reason-your-city-has-no-money>.

Martin, S. (2017a). « Le troisième lien ne réglera rien ». *Journal de Québec*. Publié le 1^{er} mai 2017. En ligne : <http://www.journaldequebec.com/2017/05/01/le-troisieme-lien-ne-reglera-rien>.

Martin, S. (2017b). « Nuisible pour Québec ». *Journal de Québec*. Publié le 15 septembre 2017. En ligne : <http://www.journaldequebec.com/2017/09/15/troisieme-lien-plus-de-traffic-dans-les-pas-de-repit-aux-ponts>.

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDELCC). (2014). *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2014 et leur évolution depuis 1990*. En ligne : <http://www.mdelcc.gouv.qc.ca/changements/ges/2014/Inventaire1990-2014.pdf>.

Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. (2011). *Résultats de l'enquête « Origine-destination » de la grande région de Québec*. En ligne : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/salle-de-presse/nouvelles/Pages/enquete-origine-destination.aspx>.

Ministère de la Voirie. (1970). *Le pont Frontenac, Québec, Canada*. Gouvernement du Québec, 20 p.

Perreault, M. et G. L. Bourque. (2014). *Évolution du transport routier au Québec : la crise d'un paradigme*. Institut de recherche en économie contemporaine (IREC). En ligne : <http://www.irec.net/upload/File/rapportinfrastructure routièrevril2014.pdf>.

Santé Canada. (2017). *Évaluation des risques pour la santé humaine des gaz d'échappement des moteurs à essence – Sommaire*. En ligne : <https://www.canada.ca/fr/sante-canada/services/publications/vie-saine/valuation-risques-pour-sante-humaine-gaz-echappement-moteurs-essence-sommaire.html>.

Schepman, T. (2016). « La plus large autoroute du monde est déjà bouchée ». *Nouvel Observateur*. Publié le 6 janvier 2016. En ligne : <https://www.nouvelobs.com/rue89/rue89-planete/20160106.RUE1831/la-plus-large-autoroute-du-monde-est-deja-bouchee.html>.

Statistique Canada. (2016). *Tableau 1 – Proportion des travailleurs qui se déplacent pour se rendre à leur lieu habituel de travail ou qui n'ont pas d'adresse de travail fixe, selon le principal mode de transport pour la navette, régions métropolitaines de recensement, 2016*. En ligne : <http://www.statcan.gc.ca/daily-quotidien/171129/t001c-fra.htm>.

Tecslut. (1999). *Lien sous-fluvial à l'est de Québec et Lévis : rapport d'étude*. Ministère des Transports. En ligne : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/acces-information-renseignements-personnels/documents-reglement-diffusion/Documents/etudes/recherches-relatives-3e-lien/1999-Lien.pdf>.

Thériault, M. (2002). *Modélisation des choix de localisation et des valeurs résidentielles dans la région de Québec – Apports combinés de la géomatique et de la statistique pour analyser et modéliser les dynamiques urbaines*. 6^e Journées Cassini, École navale, Presqu'île de Crozon, France, septembre 2002. En ligne : https://www.crad.ulaval.ca/documents/COMSCI/2002/ID1073_Cassini_2002_Therriault.pdf.

Therrien, M. (2017). *Le calcul des coûts de la congestion routière causée par les ponts reliant Québec et Lévis* (Mémoire de maîtrise). Université Laval. En ligne : <http://www.theses.ulaval.ca/2017/33894/33894.pdf>.

Vandry et Jobin. (1968). *Plan de circulation et de transport, région métropolitaine de Québec*. En ligne : http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1155091/02_Volume_2.pdf.

Vivre en Ville. (s. d.). *Réseau structurant de transport en commun*. Collectivitesviables.org, Vivre en Ville. En ligne : <http://collectivitesviables.org/articles/r%C3%A9seau-structurant-de-transport-en-commun.aspx>.