De : Karl-Patrice Dupuis, travailleur événementiel, membre du Collectif j'y vais en métro

À : Madame Corinne Gendron, Présidente
Monsieur Pierre Renaud, Commissaire
Monsieur Antoine Morissette, Commissaire

Objet : COMPLÉMENTS D'INFORMATION À LA SUITE DES AUDIENCES DU 4 AOÛT 2020 19h
UN MÉTRO LÉGER RÉPOND AUX DOLÉANCES ENTENDUE À PROPOS DU TRAMWAY

Mardi 4 août 2020, mon collègue Robert Vandewinkel vous a succinctement présenté notre mémoire *Réseau structurant de la Ville de Québec - Doter la ville d'un meilleur projet* dans lequel nous recommandons que le projet de tramway soit remplacé par un projet de métro léger souterrain.

Avant notre présentation, celle de la **Fondation David Suzuki** a fait rapport de ses recherches selon lesquelles il y a **perte de bonheur** si le temps de déplacement est plus long. Dans les faits, un métro, à la fois par sa capacité que parce qu'il circule en circuit dédié fermé, atteindra une vitesse jusqu'à 2 fois plus grande qu'un tramway. De plus, aucun incident dû à d'autres véhicules ne peut entraver son fonctionnement, au contraire d'un tramway, bien évidemment; pas plus qu'il ne peut entrer en collision lui-même avec un autre véhicule. Conclusion : le métro est un environnement plus satisfaisant et moins stressant. Ultiment, il peut contribuer, à long terme à réduire les maladies dues au stress du voyageur quotidien.

La Fondation a aussi, pendant la période de questions, admis que la période de travaux de construction d'un réseau de tramway était une cause **désagrément**, notamment si toutes les grandes artères de la ville sont quasi inutilisables. Ce n'est pas le cas avec un métro qui se construit essentiellement sous terre.

L'Association québécoise des médecins pour l'environnement, quant à elle, nous a livré un vibrant plaidoyer pour la préservation de la canopée. Il va sans dire que **la coupe de 1700 arbres** – peut-être davantage (dossier à suivre) – ne serait pas nécessaire pour un métro.

L'Association des médecins résidents de Québec affirmait qu'avec le RSTC il y aura **9000 autos de moins** sur les routes de la Capitale. Le tramway ne peut pas supporter cette hausse de l'achalandage. Le métro, si.

L'AMReQ ajoutait qu'il faut mettre les stations là où on en a besoin, que **le tramway ne se rendra pas aux hôpitaux hors des grands axes**. Ainsi en va-t-il du Centre Vidéotron, de la Gare du Palais, et de l'Édifice de Revenu Québec au Terminus de Marly. C'est qu'un tramway est prisonnier des tracés routiers. Le tunnel du métro est libre d'aller directement là où le besoin le requiert.

La Société de développement commercial de Montcalm vous a priés de comprendre que **les travaux en surface vont nuire considérablement** aux commerçants, lesquels subiront aussi la **perte définitive de leurs aires de livraison**. Le métro se construit sans nuisance et aucun débarcadère ne doit être sacrifié pour son édification. La SDCM ajoute leur **très vive inquiétude en lien avec le transit piétonnier sur René-Lévesque coupé par la ligne** de tramway. Encore ici, le métro permet une fluidité facilitante autant pour les commerçants que pour les personnes à mobilité réduite.

Le Conseil de Quartier de la Pointe-de-Sainte-Foy, enfin, déplorait l'**absence de station de tramway à Revenu Québec**, ce que le métro peut desservir; et prévenait de leur **inquiétude fondée quant au bruit** du tramway en fin de parcours. La solution qu'ils y voyaient était de réduire la vitesse du tramway, ce qui en diminue l'efficacité. Vous comprendrez que cette inquiétude n'existe pas si le transport collectif passe sous terre partout; et a fortiori qu'aucune réduction de vitesse n'est alors nécessaire. Avantage métro.

Je comprends que vous ayez des inquiétudes quant à l'estimation de 150 à 200 M\$/km pour la construction d'un métro à Québec. Après tout, si les chiffres génériques fournis par Systra dans son rapport de septembre 2019 se sont avérés erronés pour le tramway, les chiffres génériques du même rapport ne sauraient recevoir aveuglément votre confiance pour le métro. Soyez assurés que nous vous fournirons dans un autre envoi une plus ample documentation à ce propos.

Toutefois, j'aimerais attirer ici votre réflexion sur l'évidence qu'une majorité des demandes que nous avons entendues des autres présentateurs nous précédant seraient réglées et leurs inquiétudes dissoutes dans l'éventualité de modification du projet de RSTC de la Ville de Québec avec un métro léger comme colonne vertébrale. Peut-être cela impliquera-t-il un tracé plus court dans une première phase, mais l'investissement sera amorti sur un période jusqu'à 3 à 4 fois plus longue permettant une bonification du réseau dans le temps où le projet actuel nous imposerait une reconstruction sans ajout de stations. Pensons à long terme, pensons développement véritablement durable.

Merci de votre attention.

Recevez Madame, Messieurs, nos salutations distinguées.

Karl-Patrice Dupuis
Collectif J'y vais en métro