

Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) au sujet  
du projet de réseau structurant de transport collectif de la Capitale

DE LA QUALITÉ DE VIE ET DU BIEN ÊTRE DANS LES QUARTIERS CENTRAUX

Présenté par :

Marc-André Mc Donald

Ville de Québec

17 juillet 2020

## **Pourquoi le projet vous intéresse-t-il?**

L'intérêt de ce projet est d'obtenir un service de transport en commun qui soit efficace à desservir la population des quartiers centraux où les distances sont trop courtes pour justifier la possession d'une voiture. De plus, il est impératif d'offrir une option aux habitants de la banlieue puisqu'ils sont de grands utilisateurs du réseau de routes en ville<sup>1</sup>. Avec le service actuel de transport en commun qui est très lent et incomplet par rapport à la voiture, les gens sont encouragés à avoir chacun leur voiture. Cependant, il est beaucoup plus facile de considérer n'avoir qu'une voiture pour la famille si des stations modales sont présentes ; pour passer de la voiture au transport en commun pour se rendre efficacement à une destination à Québec. Permettant de passer de deux ou trois voitures par familles à une seule. Ce projet a le potentiel de diminuer la congestion, et ce, sans construire de nouvelles routes. Ainsi, l'ensemble des utilisateurs habitant Québec et ses environs pourront bénéficier de l'amélioration du réseau de transport qui devrait être plus agréable autant de façon collective, active ou individuelle.

## **Quelles sont vos préoccupations à l'égard du projet?**

L'enjeu principal de ce projet est son acceptabilité sociale, qui semble très faible malgré les besoins criants en matière de mobilité. Besoins pour lesquels l'automobile s'est déjà montré être une solution déficiente. Les voitures encombrant les rues, ne laissant que très peu d'espace pour les arbres et les gens, sans compter que la congestion augmente. Il est donc important de voir à ce que le projet puisse avoir lieu, afin de démontrer, qu'à Québec comme ailleurs, le transport collectif et actif est une nécessité. Ces modes de déplacement aident les gens qui n'ont pas les moyens de posséder une voiture et permettent de désengorger les routes pour ceux qui veulent continuer à en utiliser une. Il n'y a probablement pas d'autre solution aussi efficace, peu coûteuse et nécessitant peu de nouvelles infrastructures pour réduire les embouteillages routiers. C'est ce qu'il faut démontrer avec l'implantation de ce projet. Les gens seront peut-être alors moins réticents à continuer dans cette direction par la suite.

À lire les articles et les commentaires sur le projet, on peut voir revenir certains sujets de manière constante. Deux de ceux-ci me semblent plus inquiétants :

Le premier sujet est le fait que les régions périphériques de la ville aient à payer pour un système collectif qui ne leur servirait que très peu. Les gens de ces secteurs ne veulent pas utiliser le transport en commun et ça crée beaucoup de grogne. Cependant, il faut rappeler certains points importants qui semblent être ignorés dans ce débat. D'abord, le coût des infrastructures routières destinées à l'automobile est aussi payé par utilisateurs de transport en commun alors qu'ils n'utilisent que très peu les kilomètres de routes parcourant la grande superficie de Québec. Ensuite, la ville de Québec ressemble aujourd'hui simplement à un lieu de transit pour ceux qui habitent en périphérie. Il est certain que cette fonctionnalité est pratique pour eux et qu'ils ne souhaitent pas que ça change, mais il faut se rappeler que les gens en ville ont eu aussi droit à une qualité de vie.

---

<sup>1</sup> <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/salle-de-presse/nouvelles/Documents/EnqueteOD2011-Faits-saillants.pdf>, p.19-25, 2011, Enquête origine-destination, MTQ

Tous devraient avoir droit à des rues paisibles où ils peuvent marcher sans crainte d’être happés par un véhicule qui roule trop vite. De plus, ils ont besoin d’avoir accès à un réseau de transport assez efficace pour amener les enfants à la garderie ou à l’école, pour aller pratiquer un sport ou aller au travail sans avoir à passer la majorité de leur temps en déplacement. Pour ce faire, il faut offrir une alternative aux voitures qui sont trop nombreuses dans le quartier.

Le second sujet est le questionnement du choix d’un tramway plutôt que d’un métro, d’un métro léger ou autre. Il faut évidemment choisir une option viable, fonctionnelle et répondant de manière optimale à la problématique du transport en commun dans la ville de Québec. Maintenant, ayant plusieurs options fonctionnelles avec chacune un certain nombre d’avantages et de désavantages, il est pratiquement impossible de faire un choix qui plait à tous sans exception. Il faut donc trancher en fonction de l’option répondant le mieux aux contraintes et s’y tenir. Il est normal qu’un débat ait lieu, mais si la supériorité d’une autre option n’est pas démontrée, il est dangereux de continuer à insister en ce sens, au risque de retarder le projet et d’arriver dans une impasse décisionnelle. Le temps nécessaire pour chaque étude est long et coûteux. En ce sens, il n’est pas possible d’y inclure toutes les options. L’objectif est d’obtenir un réseau de transport complet et opérationnel pour 2026, non pas d’obtenir un système mécanique ou un autre pour une date indéterminée.

### **En quoi influence-t-il l'environnement et la qualité de vie?**

La construction toujours plus dense dans les quartiers tels Saint-Roch et Saint-Sauveur demande absolument un système de transport en commun plus complet que l’existant. Avec la quantité de logements additionnels qui arrivent chaque année vient son lot de voitures. Les rues ne laissent pas de place pour les cyclistes et les trottoirs sont très étroits et encombrés. Ces trottoirs sont tellement étroits qu’il n’est pas possible de marcher côte-à-côte, ni même d’y circuler sans interruption avec un panier à roulette pour l’épicerie. De plus, il y a seulement 13% de canopée en basse ville comparée à 32% de moyenne pour la ville, sans la couronne forestière<sup>2</sup>. C’est un exemple flagrant du fait que les gens plus pauvres sont les plus vulnérables. Des quartiers entiers sont des îlots de chaleur, les gens y suffoquent par temps de canicule. Il est donc primordial de redonner l’espace aux citoyens habitant les quartiers denses. Ces quartiers tels Saint-Jean-Baptiste, Saint-Roch, Saint-Sauveur sont mal desservis en transport en commun alors que ce sont des secteurs qui sont centraux, c’est donc que la majorité des gens qui y habitent travaillent près de leur lieu de résidence.

### **Ce projet est-il acceptable dans le milieu et pourquoi?**

---

<sup>2</sup> [https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/environnement/milieunaturels/docs/vision\\_arbre\\_2015\\_2025.pdf](https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/environnement/milieunaturels/docs/vision_arbre_2015_2025.pdf), p.21-24, 2015, Ville de Québec

Plus qu'acceptable, le projet est une réelle nécessité. Par le passé, avant que le boulevard Charest ne soit construit, l'espace occupé par cette route n'était qu'une petite rue et des pâtés de maisons. Ces maisons ont été détruites afin de promouvoir un déplacement efficace entre les banlieues nord et le centre-ville, les banlieues sud et ouest de Québec. Ainsi, les quartiers Saint-Roch et Saint-Sauveur sont devenus un simple lieu de transition pour les automobilistes et les camionneurs. Cependant, jamais depuis la construction de cette grande artère, n'a-t-on réellement pris en considération les besoins de ces quartiers? Aucun système de transport en commun efficace n'a été instauré pour desservir les habitants. Malgré le grand nombre d'ouvriers, très peu de service même dans les secteurs industriels. Les seules choses qui se sont ajoutées pour les habitants de ces quartiers sont des heures de pointe bruyantes et salissantes. Il est donc primordial de mieux desservir ce territoire et d'enfin offrir aux gens une façon efficace d'emprunter l'espace routier disponible. Il est illogique qu'au cœur de la ville il y ait quatre voies de circulation sans avoir de tronçons complets réservés pour le transport en commun. Les gens peuvent habiter à moins de dix kilomètres de leur travail, mais doivent tout de même posséder une voiture pour s'y rendre. Ce phénomène met une grande pression, à la fois collective, en réduisant le confort et la sécurité dans les petites rues, et individuelle puisque c'est une dépense très coûteuse.

### **Quels sont vos commentaires et vos suggestions pour améliorer le projet?**

En premier lieu, la restriction budgétaire du gouvernement provincial qui limite d'emblée le projet à 3,3 milliards de dollars est une épée de Damoclès. En agissant de la sorte, le provincial se retire complètement de la discussion et envoie le signal que ce projet et ce qu'il représente n'est pas une priorité pour la province : environnement, qualité de vie, filet social, etc. Un projet du genre voit généralement son budget augmenter au fur et à mesure que les étapes préliminaires de conception permettent de voir quelles caractéristiques sont critiques et coûtent plus cher. Ainsi, plutôt que d'engager une discussion entre les différents paliers de gouvernements pour gérer les ajustements de coûts et leur attribution entre chacun, c'est directement dans l'ampleur et la qualité des infrastructures que les coupures sont faites. La première amélioration à faire est donc de rouvrir les discussions entre la ville et la province pour permettre une collaboration plus constructive et ouverte qu'elle l'est actuellement. D'autant plus que moins il y a d'argent disponible, plus la ville risque de se sentir attirée ou même contrainte de faire affaire avec des consortiums immobiliers pour obtenir plus de revenus le long du tracé. Ce n'est pas nécessairement une mauvaise chose, mais dans ce contexte, la quantité de logements sociaux et les normes urbanistiques risquent d'être les laissés-pour-compte.

En second lieu, avec l'augmentation du service de transport en commun, il est possible de réduire l'espace réservé au stationnement des voitures dans les rues. Puisqu'il y a une grande quantité de rues avec du stationnement de chaque côté, même dans les sens uniques, il est possible d'en soustraire une partie, ce qui offre l'espace nécessaire pour élargir les trottoirs, ajouter des arbres et permettre aux voitures de dépasser les cyclistes sécuritairement. Ces ajustements sont bénéfiques pour tous, autant pour les piétons et les cyclistes qui semblent présentement vivre beaucoup d'insécurité lorsqu'ils ont à utiliser les

espaces non balisés, que pour les automobilistes qui n'ont ainsi plus à se fâcher d'attendre derrière, puisqu'il y a l'espace suffisant pour des dépassements sécuritaires.

En troisième lieu, avec ces services ajoutés, doit aussi venir deux améliorations pour les quartiers centraux : les rues devraient toutes être diminuées à une vitesse maximale de 30 km/h afin d'augmenter la sécurité des gens qui y habitent et les camions de marchandise ne devraient pas y circuler (Charest, René-Lévesque, Sainte-Foy, etc.) s'ils n'ont pas affaire directement dans ceux-ci. Ces deux améliorations permettent d'augmenter significativement le confort des habitants en réduisant le bruit, la poussière et en augmentant la sécurité et l'aisance des déplacements non automobiles.

### **Quelle est votre position quant à l'autorisation du projet?**

Il est grand temps que la ville se dote d'un réseau complet et continu de mobilité autre que celui destiné à la voiture. Lorsque des bases solides sont mises en place, il est plus facile de compléter les tronçons qui viennent à nécessiter plus de service.

À utiliser le réseau de transport en commun et le transport actif comme moyens quotidiens de déplacement, je note constamment à quel point les services sont déficients. Les autobus sont bondés aux heures de pointe, l'horaire de ces derniers est très restreint hors de ces plages horaires et les pistes cyclables se terminent au milieu des grandes artères sans avertissement et sans options viables.

Ma principale crainte dans ce projet est que d'une part les gens qui transitent par la ville, sans comprendre l'enjeu de la qualité de vie minimale nécessaire pour les résidents, aient un poids trop grand dans la balance. D'autre part, que les gens s'en fassent trop pour le moyen choisi pour établir les bases du projet. Il est effectivement important de choisir une option viable, mais le choix entre une solution fonctionnelle comme un tramway ou une autre solution fonctionnelle comme un métro léger par exemple, ne mérite pas que l'on retarde la mise en marche de ce réseau. Il est plus que nécessaire pour le bien-être de la ville et de ses habitants.

Sur une note plus personnelle, j'aimerais porter un phénomène à votre attention. En parcourant la ville avec des moyens alternatifs à l'automobile, ma conjointe, mes collègues et moi-même vivons constamment de l'intimidation. À pied, certains automobilistes nous injurient et accélèrent pour nous effleurer aux traverses piétonnes. Sans parler des *cédez-le-passage* aux piétons qui ne sont jamais respectés. À vélo, certains klaxonnent ou crient que la rue n'est pas la place pour un vélo. En transport en commun, certains automobilistes ne se donnent pas la peine d'éviter les flaques d'eau devant les arrêts d'autobus. Des attitudes impolies et cavalières sont également fréquentes d'automobilistes envers les autobus. Il est difficile de se promener sans ressentir peur et colère. Il faut descendre de son piédestal l'automobile et installer un système qui montre qu'il n'y a pas que le transport individuel qui importe dans une rue, mais que tous les gens qui l'utilisent y ont leur place.

En espérant que ce document vous soit utile.

Sincèrement,

Marc-André Mc Donald