

Québec, le 19 juillet 2020

Mesdames et messieurs du BAPE,

Nous habitons Québec depuis plusieurs décennies et sommes en mesure de constater le retard de notre ville en matière de développement durable. Aussi nous réjouissons-nous de voir Québec s'engager en faveur d'un réseau de transport collectif digne du 21<sup>e</sup> siècle.

L'automobile est malheureusement « reine » dans la région de Québec. Nous saluons donc le courage de ceux et celles qui mettent de l'avant ce projet de réseau structurant de transport en commun. Mais ce courage, nous leur souhaitons d'en avoir jusqu'au bout, en surmontant les obstacles avec détermination et imagination.

Notre appui de principe au projet ne va pas sans inquiétudes. Brièvement, nous voulons ici vous faire part de nos principales préoccupations et attentes.

Que la Ville songe à faire disparaître 20 % des arbres du boulevard René-Lévesque, dont plusieurs sont centenaires, nous semble être un réflexe digne d'un siècle révolu. Des spécialistes vous expliqueront mieux que nous le dommage irréparable que cela causerait aux quartiers Montcalm et Saint-Sacrement. Déjà, que 2000 frênes seront abattus en ville, en raison de l'agrile du frêne, déjà que les pauvres arbres de la rue Cartier sont remplacés tous les 15 ans aussitôt que surviennent des travaux de voirie, déjà que nos boisés sont régulièrement grugés pour faire place à des projets immobiliers... Nous comptons sur le BAPE pour empêcher ce saccage. Et si un seul arbre mature devait disparaître, nous exigeons que la ville le remplace, non pas par deux, mais par 20 à 25 jeunes arbres dans le même voisinage (et non pas à des kilomètres de l'arbre abattu). Ce chiffre de 20 à 25 jeunes arbres est basé sur l'avis du Dr Pierre Gosselin, professeur au département de médecine sociale et préventive de l'Université Laval : « Ce qu'il faut savoir, c'est que quand on a un grand arbre mature, remplacer son effet, ça prend 20 à 25 jeunes arbres de deux à trois mètres [et] "ça va prendre 20 ans avant qu'il devienne aussi efficace que l'arbre que l'on a coupé", affirmait-il à Ici Québec, le 8 juillet dernier.

1. *Nous attendons du nouveau réseau de transport collectif qu'il ne détruise pas l'environnement dans lequel on l'installe.*

La coupe des arbres nous inquiète, mais les coupes annoncées au budget, également. Un service de transport structurant est l'occasion de permettre aux piétons, aux cyclistes et aux personnes à mobilité réduite de se sentir, eux aussi, en sécurité dans les rues de Québec. Pourtant, à la première occasion, ce sont les remontées mécaniques liant la haute et la basse ville qui ont été écartées du projet. Ces installations, essentielles dans une ville à deux étages comme Québec, auraient pourtant grandement favorisé les déplacements actifs, notamment à vélo.

*2. Nous attendons du nouveau réseau de transport collectif qu'il favorise les déplacements actifs.*

Il fallait couper 700 M\$ au projet, fait-on valoir. Ainsi le trambus qui devait relier D'Estimauville à l'Université Laval et Saint-Roch à ExpoCité a aussi été aboli. Un projet de transport structurant, pourtant, doit avantager tous les quartiers de Québec, favorisés et défavorisés, touristiques et résidentiels, du centre et des banlieues. Afin qu'un solide appui au projet se dégage dans la région de Québec, il faut absolument que les citoyens soient convaincus qu'il améliorera grandement leur qualité de vie et ne leur apportera pas que des inconvénients.

Ainsi, pour concurrencer l'automobile, le transport collectif devra être très avantageux au plan économique pour ses usagers. Dans certaines villes du monde, le transport collectif est gratuit. Est-ce que cette avenue a été considérée à Québec ? Sans être des spécialistes de ces questions, nous croyons qu'une réflexion sérieuse doit être menée concernant la tarification. Tarifs avantageux, gratuité pour certains ou à certaines heures, incitatifs et désincitatifs (coût du stationnement, par exemple) sont autant de dimensions interreliées qui doivent être prises en compte si on veut assurer la viabilité de ce projet et l'adhésion de la population à ce nouveau mode de vie.

*3. Nous attendons du nouveau réseau de transport collectif qu'il soit accessible à tous.*

Il nous semble donc fondamental d'assurer un service respectueux de l'environnement dans lequel on l'installe, qui favorise les déplacements actifs et qui soit accessible sur tout le territoire de Québec. Ce territoire de 454 km<sup>2</sup> est vaste, plus vaste que ceux de Montréal, Laval, Gatineau, Longueuil, Sherbrooke ou Trois-Rivières, notamment. Cette caractéristique milite en faveur d'un réseau diversifié, mais aussi, croyons-nous, d'un budget qui en tienne compte. Plutôt que de couper, il y aurait sans doute lieu de demander un ajustement à la hausse du cadre budgétaire. Et s'il

fallait absolument couper, il existe certainement des façons créatives de trouver l'argent manquant.

Nous espérons que le BAPE rappellera la Ville à l'ordre et en profitera (pourquoi pas ?) pour lui réclamer aussi des trottoirs mieux entretenus, des pistes cyclables reliées les unes aux autres et des rues piétonnes, toujours dans l'optique de favoriser la mobilité durable et la sécurité pour les citoyennes et citoyens de notre ville.

Nous vous remercions de l'intérêt que vous porterez à nos quelques notes, conçues dans un esprit positif, puisque nous appuyons le projet et souhaitons qu'il puisse devenir encore meilleur.

Christine Eddie  
c.eddie@oricom.ca  
858, rue Père-Albanel, Québec

Marie-France Ferland  
marie-franceferland@hotmail.com  
879 avenue de Bougainville, Québec