

## Mémoire présenté à l'occasion des séances du BAPE Juillet et août 2020 Projet de construction d'un tramway à Québec

---

Bonjour,

Dans ce court mémoire, je désire remettre en perspective un commentaire que j'avais fait lors des consultations publiques de la Ville de Québec sur la *Mobilité durable et réseau structurant de transport en commun* le 26 août 2017, et les différents événements survenus depuis dans le dossier du tramway jusqu'aux dernières informations dévoilées lors de la présente audience publique du BAPE qui a débuté le 6 juillet 2020.

1. En 2017, suite au défunt projet de Service Rapide par Bus, il était question à la ville de tramway ou de train sur rail mais on n'avait pas à ce moment songé à un MONORAIL. Quelques participants incluant moi-même ont proposé de regarder le projet de la Coop de solidarité Monorail Grande Vitesse ou / et celui du TrensQuébec, un **projet bien québécois**.

Les multiples avantages de ce projet sont bien démontrés sur les sites suivants:

[www.mgv.coop](http://www.mgv.coop)

[www.trensquebec.qc.ca](http://www.trensquebec.qc.ca)

dont les coordonnées fournies en 2017 sont toujours fonctionnelles.

2. Quelque temps après ces consultations, toujours en 2017, on apprenait par M. Labeaume que le choix d'un MONORAIL était écarté. L'information avait filtré comme quoi ce n'était pas compatible avec des édifices et des quartiers patrimoniaux.

Lors de la première séance publique du BAPE le 6 juillet dernier, la Ville de Québec a confirmé cette information. Elle a également présenté un monorail massif inadapté aux températures nordiques auquel elle aurait comparé le tramway.

**Le monorail québécois a été complètement ignoré.**

3. Depuis 2017, je résume succinctement différents événements dont le public a entendu parler en rapport avec ce projet "structurant" de la Ville de Québec.

- a) discussions et évaluations successives des coûts projetés du tramway;
- b) évaluations et changements du parcours projeté du tramway par rapport au plan initial. Il passera dans un tunnel et évitera les quartiers patrimoniaux ;
- c) approbation d'un budget par les 2 paliers de gouvernement ;
- d) tout dernièrement, on décide de sacrifier les trambus pour économiser ;
- e) comme cela ne pourrait pas être suffisant pour se conformer au budget, on parle de raccourcir la ligne projetée du tramway ;
- f) le Ministère des transports et la Ville de Québec vont réévaluer l'achalandage pour tenir compte d'un nouveau contexte sociétal et du 3ième lien.

## En conclusion

Pouvons-nous penser et espérer qu'il n'est pas trop tard pour le **monorail québécois** ? La Ville de Québec, dernière en liste des villes de sa grosseur à se doter d'un transport en commun structurant, pourrait-elle encore devenir une vitrine pour un nouveau type de transport et s'afficher comme une ville vraiment innovante et visionnaire ?

Qui dit que les coûts du monorail seraient supérieurs à ceux du tramway ? La simple volonté d'investir dans la technologie québécoise et de développer le produit pourrait assurer un avenir prospère pour toutes sortes d'entreprises et de sous-traitants québécois dans la fabrication de monorails.

Le parcours actuellement défini pour le tramway et les expropriations n'auraient pas à être modifiés. Le **monorail québécois** rencontre toutes les exigences environnementales, est plus adapté à nos températures nordiques que le tramway et est encore plus respectueux des espaces urbains dans lesquels il s'insère.

Ce projet est tellement plus souple et léger que celui du tramway et pourrait éventuellement rallier une plus grande part de l'opinion publique de Québec que le fait actuellement le tramway.

Ceci dit en tout respect pour tout le travail qui a été fait jusqu'à date par la Ville de Québec !

Jocelyne Cliche