

Merci de nous permettre nos avis et recommandations à votre Bureau. Je suis toujours en faveur des développements urbains et en l'occurrence des moyens de transport en commun, à condition bien entendu, qu'ils répondent aux réels besoins des citoyens. Cependant, suite à votre première audience, que j'ai suivi ardemment au début juillet, j'ai vu que beaucoup de questions sont restées en suspens et beaucoup de mécontentement et questionnement très pertinents en sont ressortis de la part des participants.

Comme je suis originaire de l'Outaouais, j'ai vécu la mise en oeuvre d'une voie rapide à Gatineau et des mécontentements que cela a suscité chez la population dès son ouverture. J'ai été témoin des importants ajustements que la ville a dû faire pour palier aux implications indésirables que cela a créé pour les gens venant des régions avoisinantes. Emprunter ce nouveau réseau pour aller-venir du travail chaque jour fût un réel cauchemar pour bon nombre de citoyens, sans compter les accidents (dont certaines mortelles) que cela a causé pour les automobilistes qui devaient traverser ces voies rapides. Certains même se sont aventurés sur ces voies rapides avec leur auto pour courser. Je sais que vous avez l'intention de consulter la ville de Gatineau à cet égard. N'oubliez surtout pas de consulter les archives sur le mécontentement de la population et de la diminution des usagés, choisissant plutôt de prendre leur voiture pour palier au retard et inconvénients occasionnés par ce nouveau réseau.

J'ai également vécu les difficultés qu'Ottawa a rencontrées lors de la construction de leur métro et du train léger. D'abord d'interminables retards sur des années ont été rencontrés lors de la réalisation de ce projet, pour cause de 2 effondrements d'une partie de la rue principale à Ottawa et bien d'autres imprévus lors de la construction de ce nouveau système. L'enlèvement des services d'autobus allant au centre ville trop tôt avant la mise en fonction du train léger ont été un vrai gâchis pour les travailleurs au centre-ville. Les problèmes rencontrés sur les voies extérieures ont été un réel cauchemar pour les usagés durant l'hiver, dont les problèmes de gel des rails, de déneigement, et du blocage des portes pour accéder au train, et ainsi des temps non respectés. Je vous conseille de consulter les instances concernées pour plus de détails sur ce qu'Ottawa a dû subir durant la construction de ce projet sur rail et de sa mise en fonction.

## Préoccupations

Ce qui me préoccupe le plus est:

- L'importante controverse que suscite ce projet de tramway chez les citoyens de Québec et de ses environs. Plus de la moitié de la population n'en veulent pas. C'est tout de même assez important pour cesser tous travaux de développement à cet égard.
- L'augmentation continuel des coûts de ce projet, engendrant des coupures dans la longévité des trajets et même de certaines lignes en raison des coûts additionnels qu'on ne cesse d'annoncer pour parfaire le trajet des lignes principales restantes. Cela me semble totalement de l'improvisation à chaque étape du dévoilement de leur plan.
- Le tracé des trajets actuels risque d'entraîner des réactions fortement négatives pour la population desservie dans les secteurs de la basse ville et ces environs, parce que ce tracé est superflu à certains endroits et déficitaire à d'autres selon ce que j'ai entendu à votre audience. De toute évidence les tracés ne répondent pas aux réels besoins de la population.
- Vu la conjoncture actuelle de la pandémie, la population fait et fera davantage de télétravail. Ce qui risque fortement de diminuer considérablement la demande pour les transports en commun dans le futur, et ainsi rendre ces énormes dépenses à encourir dans ce projet vers un déficit continuuel annuel des opérations, et ce pendant plusieurs années.
- Ce projet deviendra un éléphant blanc.
- Le trajet sur René Lévesque est inopportun et occasionnera d'énormes mécontentements de la part des résidents qui risquent d'être expropriés, des arbres qui seront coupés et des

automobilistes qui y circuleront. Cette rue est fort bien desservie avec les lignes d'autobus actuelles.

- Ce projet impliquera plusieurs expropriations qui seront fort coûteuses et indésirables.

### **Solutions proposées**

Comme j'ai beaucoup voyagé à travers le monde, dont dans des villes principales ou capitales de pays ayant des réseaux de transport fort bien développés, tel la Chine, le Japon, Singapour, les pays scandinaves, l'Allemagne, la Suisse et Paris, je suggère qu'on repense ce projet dans sa totalité. D'abord, tous les systèmes de tramway que l'on voit dans les pays d'Europe et de Scandinavie (dont le maire se sert si bien pour renchérir l'idée de son projet), ont été implantés dans les années 1970 ou avant, dont j'ai moi-même emprunté à cette époque. Bien entendu, ils ont sans doute amélioré leurs réseaux depuis, mais l'implantation d'un tel système de tramway terrestre à mon avis est dévolu en 2020, à cause du plan urbain déjà fortement implanté à Québec, ne donnant presque plus d'espace pour un tramway dans la ville, à moins de détruire des immeubles et des arbres.

La ville devrait penser à mettre en place des systèmes de transport plus futuristes et mettre les trains ou wagons sous terre ou sur-élevé sur des pylônes dans le centre-ville et ne mettre que des autobus/métrobus pour la basse-ville et les banlieues, au lieu de tramway pour ces lignes moins achalandées. L'ensemble serait beaucoup moins coûteux. Ils auraient simplement à améliorer le nombre d'autobus pour répondre au besoin de la population, au fur et à mesure de ce besoin grandissant.

Sur la haute-ville, le tracé devraient desservir des lieux à l'écart des immeubles (résidentiels et commerciaux) et être reliés par des autobus qui circulent déjà assez bien dans la ville, avec quelques ajustements aux tracés actuels.

Je crois qu'il seraient beaucoup mieux d'avoir un circuit circulaire sur la haute-ville et le plateau du vieux Québec jusque'à Ste-Foy/Cap Rouge, longeant la falaise sur pylônes, tout autour du plateau, avec des stations tout autour de ce circuit avec des escalateurs à chaque station, lorsque requis, pour la liaison avec les autobus/métrobus actuels circulant dans la basse-ville et les banlieues sur les même trajets qu'on avait envisagé pour le tramway. Ainsi, aucune construction de rails seraient requises dans la basse-ville et ses environs. Simplement un changement du tracé du réseau serait requis semblable à celui prévu pour le tramway, donc aucune expropriation nécessaire, ni coupe d'arbres et ni plaintes pour le crissement des roues de tramways passant à proximité des maisons dans les pôles.

Ainsi, le système de transport deviendrait du même coup une attraction touristique très achalandée, puisqu'il permettraient non seulement aux citoyens mais également aux touristes d'avoir accès à une vue magnifique sur le fleuve St-Laurent, à l'Aquarium, à la station de train de Ste-foy, à la station d'autocar de Ste-Foy et le marché à proximité, au CEGEP Albert-Rousseau du côté nord, aux hôpitaux longeant le côté nord, aux Centre des congrès et à ses hotels environnants, à la station de trains dans le vieux Québec, les tribunaux provinciaux ainsi qu'à son port. Cela garantirait à la ville une meilleure affluence sur le réseau tout autour du plateau et ainsi que de meilleures recettes. Chaque station en périphérie pourrait être reliée par les autobus/métrobus actuels avec leur2 circulation sur le plateau du nord au sud pour rejoindre chaque station.

Un tel réseau suggéré sur pylônes (ou sous-terre lorsque nécessaire) auraient d'autant plus d'autres avantages tels qu'aucune contrainte de circulation avec les automobilistes et aucun soucis de déneigement lorsque les rails sont en hauteur. La chaleur des rails fondant instantanément la neige.

Je vous transmet des photos et un vidéo, à titre d'exemples de trains, métros ou tramways électriques sur pylônes que j'ai pris lors de mon récent voyage au Japon au printemps 2018, pays le mieux organisé mondialement au niveau du système de transport ferroviaire. N'oubliez pas qu'il neige énormément aussi au Japon et qu'il y a beaucoup de secousses sismiques. Leur système de transport est à la fois adapté pour vaincre ces obstacles. Je crois que les dirigeants du projet devraient consulter les constructeurs des systèmes de transport au Japon, avant d'entreprendre leur projet.

J'espère que ce mémoire saura vous intéresser et capter l'attention de certains dirigeants du projet de tramway à Québec.

#### PHOTOS du Japon

Métro entièrement électrique surplombant le quartier d'Odaiba à Tokyo nous plongeant dans le XXIe siècle. Quartier entièrement construit sur des terres gagnés sur la mer, véritable mode de vie de demain.



Vidéo dans le métro sur pylônes traversant une partie du quartier d'Odaiba à Tokyo



Station de métro/train de Sukenobu sur pylônes - banlieue d'Hamamastu



Ci-bas, Intérieur de la station de Sukenobu. Voyez la ligne jaune parterre pour alerter les passants, surtout les non voyants, de ne pas dépasser cette ligne, et les pointillés juste sur le rebord du quai pour indiquer la fin du quai, surtout pour les non voyants.



Vue d'un train sur pylônes dans la ville de Kyoto en plein centre ville. Voyez la libre circulation des automobilistes sous ces rails. Une partie des rails sont recouvertes en ville.

