

Le 22 juillet 2020  
Lairet, Cité-Limoilou  
Québec

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement  
140, Grande Allée Est  
Bureau 650  
Québec (Québec) G1R 5N6

**Objet : Projet de construction d'un tramway à Québec**

Madame, Messieurs les commissaires,

Merci de votre travail et implication dans ce projet qui me tient très à cœur. Mes opinions ne seront peut-être pas originales, mais au moins je peux exprimer mon appui au Projet de construction d'un tramway à Québec.

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

Je suis convaincu qu'un tramway—et ce tramway en particulier, et à ce moment-ci—est le choix idéal pour aider Québec à grandir tout en rehaussant l'accès à la ville aux citoyens et visiteurs qui, par choix ou par nécessité, n'utilisent pas l'auto pour se déplacer.

Mon histoire : je n'ai pas de permis de conduire. J'ai appris à conduire, mais j'ai grandi à Vancouver où l'on peut vivre très bien sans auto, encore plus avec l'arrivée du SkyTrain, et j'ai vu comment il a transformé la ville. Ensuite, j'ai habité 30 ans à Montréal, encore sans auto et sans problème grâce à son métro tellement bien conçu. Maintenant, j'habite Québec depuis 9 mois, et je suis forcé de constater que Québec n'est pas une ville de transport en commun. Mes premiers mois ici impliquaient attendre l'autobus longtemps à -20°C, marcher là où il n'y a pas de trottoirs, traverser d'immenses stationnements glaciaux à pieds juste pour chercher du lait, et sortir de l'autobus directement dans un banc de neige... pas l'fun, vivre sans auto à Québec. Heureusement, l'été est arrivé et j'ai déménagé à Lairet, quartier des années 50 moitié piétonnier, moitié auto, où l'on peut marcher *ou* prendre l'auto sans problème, et j'adore.

J'adore aussi les cornichons polonais authentiques.

J'ai cherché longtemps où m'en procurer, et j'ai enfin trouvé à Sainte-Foy. Grâce à l'excellent Métrobus, le trajet est super simple : il y a un arrêt (oups, pardon : vous les nommez Stations ici) tout près de ma porte, et un seul autobus me laisse à quelques pas de l'épicerie. Winner, dites-vous? Non : le trajet me prend UNE heure à l'aller et UNE heure au retour, et ça, si j'ai de la chance.

Le Métrobus est un excellent système bien pensé qui permet la fréquence magique de 10 à 15 minutes, ce qui attire les usagers par choix et non pas par nécessité. Mais finalement, ce n'est qu'un autobus local avec un trajet super long. Même avec des voies réservées en heure de pointe, il a ses limites. Limites de capacité, oui, mais aussi limites de patience de la part des usagers. Pour moi, me taper un voyage de deux heures pour aller chercher un pot de cornichons? Pas sûr.

Ok, j'admets que ce n'est pas à la Ville de me procurer un accès presto et proche à mes pickles polonais préférés, mais il faut tenir compte des réalités d'aujourd'hui. Autrefois, on se déplaçait moins pour nos achats : notre épicerie, boucherie, boulangerie, quincaillerie étaient au coin, et on avait peut-être moins de désirs prétentieux pour des pickles de Pologne. Mais la ville a grandi et sa forme n'est plus à l'échelle humaine. Même avec la densification des quartiers centraux, beaucoup de services du coin ont fermé, et même les pauvres veulent se rendre aux commerces en périphérie, ou tout simplement au travail.

Un tramway aiderait grandement à ouvrir la ville à ses citoyens et aux touristes, rendant accessibles le chic Sainte-Foy, le branché Saint-Roch, et le calme Charlesbourg. Il pourrait recoudre, en partie, un tissu urbain qui favorise trop l'auto pour les déplacements. Il y a peu d'options pour passer d'un quartier à l'autre sans utiliser les autoroutes : des barrières naturelles (rivières, falaises), des rails, des corridors d'électricité, des boulevards laids et trop grands conçus presque exclusivement pour l'automobile, des autoroutes trop rapprochées... tout ceci morcelle la ville en quartiers séparés et isolés et rend le déplacement en ville désagréable et difficile pour les « sans autos ».

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

- 1) L'effet « Seattle Process » où vous discutez, discutez, discutez, changez, changez, changez, et finissez par ne rien faire.
- 2) La destruction de bâtiments de la 1<sup>re</sup> Avenue à l'angle 18<sup>e</sup> Rue. Oui à la densification car la 1<sup>re</sup> Avenue a besoin d'un peu d'amour. Quand M. Labeaume m'assure que « l'avenue sera embellie. On va proposer une nouvelle vision. Elle va devenir attrayante. », je dis : minute. La rue est déjà attirante, même si oui, elle a besoin d'un peu d'amour. Démolir tout ce qui est vieux crée une rue artificielle et hétérogène où tout est neuf, tout est chic, et tout est plus ou moins le même prix. Peu de commerces existants reviennent, alors ceux qui s'installent sont surtout les franchisés. Donc, sans le vouloir, les petits commerces indépendants qui cherchent du vieux broche-à-foin car ils aiment le look et surtout le prix du loyer sont exclus de la rue, et la qualité de ma vie change.

Prendre un sandwich dans un café du coin tout croche mais full charme n'est pas la même expérience que prendre un café dans une chaîne internationale tout chromée et tout chic mais avec moins d'âme. Peut-être que je veux les deux dans mon quartier. En fait, oui : je veux les deux. Sûrement avec un peu de créativité on peut garder quelques vieux bâtiments ici et là? Et non pas basé uniquement sur leur intérêt patrimonial : il y en a qui ont un grand intérêt pour les résidents, par exemple, car ils abritent des institutions du coin qu'on aimerait garder.

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

Il y a quelque chose difficile à nommer mais qui fait toute la différence entre, disons, prendre un autobus ou Trambus et un vrai tramway. Peut-être ce sont les fenêtres plus larges pour qu'on VOIE la ville. Ou les sièges où on s'assoit confortablement (je suis grand et je pèse 120 kilos!). Ou la climatisation qui fonctionne (pas comme dans les autobus!). Ou peut-être le mouvement plus agréable du tramway – une douce accélération silencieuse et un arrêt qui ne te bascule pas trop violemment (pas comme dans les autobus – une gang de cowboys, les conducteurs d'autobus de Québec!).

Je ne sais pas ce que c'est, mais je constate que J'AIME prendre les tramways, les trains, les streetcars, les métros... en voyage, par exemple, je vais prendre un tramway juste pour l'fun et voir là où il m'amène. Un autobus? Pas vraiment – je vais le prendre pour me rendre à une destination, mais pas pour faire du tourisme aléatoire.

Et quand on parle de prendre le transport souvent, dans sa ville un tramway est une expérience beaucoup plus agréable qu'un autobus. De plus, le nôtre sera flambant neuf, alors c'est comme choisir entre la bagnole de 1993 que ton père a refilée à ton grand frère qu'il l'a filée à toi et une toute nouvelle voiture électrique.

Pour la qualité de vie : j'habite au 2<sup>e</sup> étage avec vue directe sur la 1<sup>re</sup> Avenue, alors en théorie, je suis censé être un NIMBY – ou plutôt, un *Pas devant mon balcon!* Mais je ne le suis pas. Le tramway va améliorer ma qualité de vie grandement, même si je vais devoir fermer un peu plus mes stores en soirée.

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

Oui. Pourquoi? C'est le meilleur choix pour la densité de la ville, et avec une bonne planification et de bons projets de développement proche des stations, ça deviendra l'axe névralgique du système de transport à Québec.

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

Hmmm... si ça va retarder le projet : je n'ai aucun commentaire et aucune suggestion, merci. Sinon : voir tout ce que j'ai écrit ci-haut.

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

OUI!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

Veuillez agréer, Madame, Messieurs les commissaires, l'expression de mes sentiments les plus sincères.

  
Tristan Ryan

*Fin de document*