

Québec, le 23 juillet 2020

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

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

Madame, Messieurs les commissaires,

J'utilise l'autobus depuis 1977. Je l'ai utilisé pour me rendre au travail durant plusieurs années lorsque le service était disponible. En dehors du travail, je l'utilise toujours pour me rendre dans le Vieux-Québec, au Grand-Théâtre, aux différents musées, restaurants de ce secteur et les festivals, été comme hiver. J'évite les problèmes de trafic et de stationnement.

Les autobus 80x ont grandement amélioré la fluidité du transport lors de leur mise en place. Cette solution a atteint son point de saturation depuis quelques années sur les grands axes desservis : Charlesbourg – Colline parlementaire – Ste-Foy. La solution plus efficace du tramway s'impose en offrant une plus grande régularité de service à plus de gens, que ce soit pour le travail ou les loisirs. C'est un pas additionnel vers un réseau qui devra devenir tentaculaire en vue de réduire l'utilisation de l'auto et le nombre de stationnement. Afin d'être cohérent avec une politique de désengorgement du centre-ville et la baisse de la pollution, le prix des stationnements ne doit pas bénéficier de subventions à titre d'exemple.

Le projet de tramway pose le problème du financement. Lorsque les stations de métro de la ville de Laval ont été ajoutés au métro de Montréal, il y a eu des dépassements de coût importants sur les prévisions épongés par les gouvernements. La Ville de Québec cherche à respecter le budget à tout prix en rognant sur l'envergure du projet tel qu'elle s'est engagée à le faire en se basant sur les estimations de 2018. Compte tenu des expériences passées dans ce type de projet, il irait de soi que les trois niveaux de gouvernement acceptent un dépassement de l'ordre de 20% financé par chacun d'eux dans les mêmes proportions que l'investissement de base, ce qui permettrait de conserver le trambus. Ce point est essentiel.

Tous les moyens mis en place par le RTC depuis quelques années afin de réduire l'utilisation de l'auto pour se rendre au travail ont apporté des gains appréciables de réduction de la pollution et de réduction de trafic en tenant compte de l'accroissement des activités de la ville : les 80x, l'informatisation des horaires d'autobus en direct, les parc-o-bus en périphérie, les passes mensuelles réduites pour les étudiants et, maintenant, le tramway. Tout investissement dans ce sens ne peut qu'améliorer la qualité de vie. Ce sera également l'occasion de revitaliser les rues qui seront utilisées par le tramway, comme le 1ère Avenue à Limoilou. Le projet tient également compte de l'ajout de verdure à plusieurs endroits, ce qui compensera, avec le temps, la disparition d'arbres occasionnée par les travaux. La Ville de Québec a d'ailleurs une politique de remplacement à cet effet. À ma connaissance, les travaux d'envergure démarrés aujourd'hui sont tenus de respecter des règles environnementales strictes qui apparaissent aux cahiers des charges au moment des appels de soumissions. Il faudra évidemment s'en assurer et en faire le suivi.

Comme tout projet d'envergure, il y aura des inconvénients passagers. Les travaux de mise en place des nouvelles structures et les nouvelles règles de circulation dérangeront : voies surélevés du tramway, nouvelles stations, nouveaux terminus, rues déviées, nouvelles règles de passage pour les autos et autres. C'est la norme dans toute société qui évolue. Les deux premières lignes de métro construites à Montréal ont généré leur lot d'inconvénients au centre-ville. Mais dès que les premiers utilisateurs y ont mis les pieds, tous ces inconvénients ont été oubliés. Aujourd'hui, avec la ligne rose, ils en redemandent. Évidemment, pour les automobilistes, il faudra apprendre à partager la route avec le tramway sur plate-forme surélevée. Certains citoyens perdront des privilèges comme l'utilisation de terrains d'Hydro-Québec dont certains investissements pourraient être compensés.

L'utilisation d'un tramway dans ce projet inquiète beaucoup de gens. C'est oublié qu'il y avait des tramways à Québec jusqu'à la fin des années quarante. Ils n'ont pas été remplacés parce que la neige les empêchaient de circuler. C'était l'engouement du tout au moteur à essence des années cinquante : autos, autobus, camions, grands artères et voies rapides. Les inconvénients ont suivi avec l'engorgement des centre-villes et le taux de pollution élevé. Le tramway fonctionnera à l'électricité, moins de pollution et de bruit.

Enfin, la pandémie de la COVID a réduit drastiquement le trafic au centre-ville grâce au travail temporaire à domicile des employés qui travaillent au centre-ville et des étudiants à l'université. Avec les nouveaux vaccins, les employés et les étudiants regagneront leurs bureaux à moyen terme. Le besoin de côtoyer nos collègues l'emporte largement sur tout autre préoccupation. Cette période temporaire est en fait une opportunité puisque les travaux réalisés durant ce temps présenteront moins d'inconvénients pour les travailleurs.

En conclusion, le tramway du réseau structurant proposé par la Ville de Québec est un très bon projet qui permettra de libérer le centre ville d'une partie du trafic avec des politiques cohérentes concernant, entres autres, le stationnement des autos. Ce projet est une première phase qui doit se réaliser dans une perspective d'ajouter de nouveaux parcours de tramway ou de trambus lorsque ce sera nécessaire. D'autres secteurs de la ville, comme Lebourgneuf, connaissent actuellement une forte densification tant commerciale que domiciliaire.

Je vous remercie de votre attention,

Normand Hogue

c.c. madame Michelle Morin-Doyle, conseillère district no 14, Ville de Québec
monsieur Jonatan Julien, député de Charlesbourg
monsieur Pierre-Paul Hus, député de Charlesbourg – Haute-Saint-Charles