

Ville de Québec, le 23 juillet 2020

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

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

Madame, Messieurs les commissaires,

Je vous écris en tant que résidente du quartier Lairet. Ma maison est située à moins de 20 mètres de la 1^{ère} avenue. De ma fenêtre, je pourrai voir le tramway circuler plusieurs fois par jour.

Actuellement, la 1^{ère} avenue est passante et bruyante. Le son des Métrobus se fait régulièrement entendre, tout comme celui des voitures qui roulent plus rapidement que la vitesse permise. Si j'ose y faire du vélo, c'est pour une courte distance seulement et je m'y ballade seulement pour accéder aux commerces. C'est une artère principale et commerciale, mais elle n'est ni conviviale ni attrayante. Au regard des plans présentés par la Ville de Québec, cette avenue pourrait, grâce au projet de tramway, devenir intéressante du point de vue de l'urbanisme et changer, de façon positive, notre milieu de vie. Les décibels émis par les trams seront moins importants que ceux des autobus¹. La proximité du rail me permet de penser que les voitures y circuleront plus lentement et à moins haute fréquence, ce qui diminuera également les bruits (et la poussière) provenant de la 1^{ère} avenue.

Je suis une utilisatrice du transport en commun par choix écologique. Je prends le Métrobus 801 qui me dépose à l'Université Laval. Ce trajet me prend entre 30 et 40 minutes, en dehors des heures de pointe. Je pourrais prendre la voiture, j'économiserais du temps. Le tramway, en étant plus efficace, me permettra de m'y

¹ Cliche, J.F. (2019, 3 décembre). « Vérification faite: seulement 75 décibels pour un tramway? ». *Le Soleil*.
<https://www.lesoleil.com/actualite/verification-faite/verification-faite-seulement-75-decibels-pour-un-tramway-e9c869bf3203c26eb58532c68665e534>

rendre plus rapidement (rapidité, synchronisation avec les feux de circulation, entre autres). Ce qui pourrait convaincre d'autres utilisateurs d'embarquer.

Mon expérience du transport en commun m'a fait constater deux choses :

1. À l'heure où je me rends à mes cours (entre 15h30 et 16h), le quartier Saint-Roch et la Colline Parlementaire sont saturés d'autobus. En ajouter ne ferait qu'accentuer cette congestion.
2. Le matin, à l'arrêt des Peupliers, les autobus sont déjà bondés de gens qui se rendent au centre-ville ou à Ste-Foy. La population bénéficierait de trams plus grands et plus efficaces. La capacité d'un tramway est quatre fois supérieure à un autobus conventionnel et plus du double d'un Métrobus.²

Le réseau actuel ne pourrait pas supporter l'ajout d'autobus supplémentaires. Les rues sont déjà congestionnées, des voies sont déjà réservées pour les autobus et taxis. Actuellement, la voiture est le mode de transport privilégié dans la région. Le réseau routier ne peut pas supporter un accroissement du nombre de voitures sur ses routes sans conséquences. En ayant un réseau de transport attrayant, la population, comme les touristes, seront portés à l'utiliser, diminuant ainsi le nombre d'automobiles circulant sur nos rues.

N'en déplaise aux opposants du projet, il faut investir dans l'accès et l'efficacité du transport en commun et non dans des structures favorisant l'automobile. Le tramway, étant 100% électrique, contribuera aux réductions de gaz à effet de serre. Le parc automobile au Québec est grandissant et contribue grandement à ces émissions³. Pour rendre le transport en commun attrayant et convaincre une majorité de l'adopter, il faut qu'il soit efficace, beau et propre. Il s'agit de diminuer la dépendance à l'automobile en offrant une solution alternative performante. Je crois que le projet de tramway pourra répondre à ces attentes.

Une de mes préoccupations concernant ce projet est la place prise par ses détracteurs. Attention, loin de moi l'idée de censurer qui que ce soit. Je veux simplement qu'on puisse considérer l'opinion des gens qui ne s'entêtent pas à dénigrer un projet sur les

² Ville de Québec. (2020). « Tramway : La colonne vertébrale d'un réseau de transport en commun moderne ». <https://www.reseaustructurant.info/composantes/tramway/>

³ Gouvernement du Canada. (2020). « Énergie et les émissions de gaz à effet de serre (GES) ». <https://www.rncan.gc.ca/science-data/data-analysis/energy-data-analysis/energie-emissions-gaz-effet-serre-ges/20074#L4>

Radio-Canada. (2018). « Les Québécois, ces grands consommateurs de pétrole ». <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1141908/quebec-gaz-effet-serre-ges-petrole-pollution>

réseaux sociaux. Le sujet est polarisé et il est difficile d'y faire entendre des arguments en faveur du projet. À la lumière des documents consultés, les arguments principaux de ces gens concernent la place de l'automobile et les coûts liés au projet. L'automobile, même s'il s'agit d'un bien personnel, coûte cher aux contribuables. Il suffit de consulter les investissements sur le réseau routier pour constater que des millions de dollars sont dépensés annuellement dans la région pour refaire, entretenir et réparer nos routes et autoroutes⁴. Un chercheur de Vancouver a d'ailleurs établi que les automobilistes coûtent plus chers à la société que les utilisateurs des transports en commun⁵. Les dépenses des gouvernements liées à l'automobile ne cessent d'augmenter, en moyenne de 4% par année depuis 1995.⁶ Sur les trente et un projets d'investissements routiers pour 2020-2022 dans la Capitale-Nationale, aucun ne vise à atténuer les impacts des changements climatiques⁷. Il est temps, à mon avis, d'investir en ce sens. Et la place accordée à l'automobile? À la lumière de ce que j'ai exposé précédemment, je crois qu'il est temps d'entrer dans un nouveau paradigme. La voiture n'est pas près de perdre sa place, mais il est utopique de croire qu'elle fait partie des solutions pour un avenir sain et durable.

En conclusion, il est plus que temps que la ville de Québec se dote d'un réseau de transport performant et efficace afin que la population puisse se tourner vers des modes de transport autre que la voiture. Le tramway, grâce à sa performance, pourra rallier de nouveaux usagers. De plus, j'y vois des aspects positifs dans mon milieu, entre autres le développement d'une 1^{ère} avenue attrayante et moins polluante. Les arguments contre le projet à cause de ses coûts et de la place de l'automobile sont, pour ma part, des mythes à déboulonner. Je souhaite fortement voir ce projet se concrétiser et j'y vois des bénéfices pour la ville, tant au niveau de l'environnement que pour la qualité de vie.

Veillez agréer, Madame, Messieurs les commissaires, mes plus cordiales salutations.



Martine Carrier-Fraser

⁴ Transports Québec. (2020). « Investissements 2020-2022 ». <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/projets-infrastructures/investissements/investissements-2020-2022/Pages/investissements-2020-2022.aspx>

⁵ Martin, S. (2017, 1^{er} mai). « Privilégier l'automobile coûte très cher à la société ». *Le Journal de Québec*. <https://www.journaldequebec.com/2017/05/01/privilegier-lautomobile-coute-tres-cher-a-la-societe>

⁶ Fondation David Suzuki. (2017). « Évolution des coûts du système de transport par automobile au Québec ». https://fr.davidsuzuki.org/wp-content/uploads/sites/3/2018/01/%C3%89tude_Co%C3%BBTsTansportAutomobile_version-Avril2018.pdf

⁷ Transports Québec. (2020). Ibid.