



## **POUR UN PROJET STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN AU SERVICE DE TOUS LES CITOYENS DE LA VILLE**

Mémoire déposé pour une audition au Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE) dans le cadre de la consultation publique sur le projet de tramway de la Ville de Québec.

Ce mémoire a été rédigé par mesdames Nicole Laveau et Carole Rivard Lacroix, conseillères spéciales à la Table de concertation des personnes âgées de la Capitale-Nationale (TACN) et messieurs Antoine McNicoll et Félix Parent, agents de recherche et de planification socio-économique.

Ce mémoire fera l'objet d'une présentation au BAPE par madame Judith Gagnon, présidente de la Table de concertation des personnes âgées de la Capitale-Nationale.

24 juillet 2020

## TABLE DES MATIÈRES

1.	POURQUOI LE PROJET VOUS INTÉRESSE-T'IL ?.....	1
2.	QUELLES SONT VOS PRÉOCCUPATIONS À L'ÉGARD DU PROJET ?.....	3
a.	L'offre de service proposé et la desserte du Nouveau Complexe Hospitalier (NCH) .....	3
b.	L'offre de transport en commun au regard des besoins particuliers des divers groupes de population, dont les personnes âgées .....	5
c.	L'offre de services des Bus réguliers .....	7
3.	INFLUENCE DU TRAMWAY SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA QUALITÉ DE VIE .....	8
4.	CE PROJET EST-IL ACCEPTABLE DANS LE MILIEU ET POURQUOI ? .....	9
5.	QUELS SONT VOS COMMENTAIRES ET VOS SUGGESTIONS POUR AMÉLIORER LE PROJET ?.....	12
a.	Modifier le tracé du Tramway .....	12
b.	S'assurer d'avoir des arrêts en nombre suffisant à proximité des entrées du NCH .....	14
c.	Maintenir un service de Bus réguliers efficace dans les quartiers pour rejoindre les colonnes structurantes du réseau .....	15
d.	Ne pas permettre de raccourcissement de la ligne de Tramway dans Charlesbourg .....	15
e.	Élaborer une ligne de Bus à haute fréquence dans les banlieues nord de la ville de Québec .....	15
6.	QUELLE EST VOTRE POSITION QUANT À L'AUTORISATION DU PROJET ? .....	17

ANNEXE 1 – Tracé planifié du tramway (jaune) et le tracé suggéré par la Table (rouge)

ANNEXE 2 – Tracé suggéré d'un bus à haute fréquence dans les banlieues

## Mémoire au BAPE

# PROJET DE RÉSEAU DE TRANSPORT STRUCTURANT DANS LA CAPITALE-NATIONALE

La Table de concertation des personnes âgées de la Capitale-Nationale est un organisme consultatif relevant de la ministre des Aînés et des Proches aidants. Sa mission est de mobiliser, informer et consulter ses membres et ses partenaires afin de les concerter sur les grands enjeux qui touchent les personnes âgées de la Capitale-Nationale et de proposer, faciliter et mettre en place des solutions pour répondre à leurs besoins. La Table réunit, dans une approche de concertation, 53 associations et partenaires regroupant plus de 150 000 personnes âgées.

## 1. POURQUOI LE PROJET VOUS INTÉRESSE T-IL ?

La mobilité est essentielle à la vie et l'âge de la personne exerce un impact majeur sur ses besoins en transport. Le projet du Réseau structurant de transport en commun (RSTC) de la Ville de Québec et sa nouvelle composante le Tramway sont en ce sens d'une grande importance pour les personnes âgées. La Table a procédé à une analyse du projet et considère de son devoir de vous faire connaître le point de vue aîné.

Le vieillissement de la population est un phénomène planétaire et l'une des plus importantes transformations sociales du XXI<sup>ème</sup> siècle, avec des répercussions dans presque tous les secteurs de la société, dont celui du transport. Nous vous soulignons que la ville de Québec est particulièrement touchée par cette réalité. Selon les statistiques disponibles (StatCan), le pourcentage de personnes de 65 ans et plus au Canada était de 16,5 % en 2016, celui du Québec de 19 % et celui de la ville de Québec de 20,6 %. Plus encore, les prévisions pour les années futures dépasseront le 25 %.

Soulignons ici que la Ville de Québec reconnaît l'importance du vieillissement de sa population et appuie la politique québécoise sur le vieillissement « actif et en santé » ancrée

dans le modèle proposé par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). La Ville de Québec est d'ailleurs accréditée au réseau mondial Municipalité amie des aînés (MADA) depuis plusieurs années. Cette accréditation MADA vise à favoriser la participation active des aînés au sein de leur communauté, La Ville est également membre du réseau de l'Organisation mondiale de la santé des villes et des communautés amies des aînés et elle s'est dotée d'un Plan d'action 2017-2020 pour l'accessibilité universelle, les personnes aînées et les personnes ayant des incapacités. Toutes ces implications de la Ville sous-tendent qu'elle favorise et appuie leur mobilité par tous les moyens à sa disposition.

L'augmentation de l'espérance de vie associée aux progrès de la science permet une variété de styles de vie aux personnes vieillissantes. Certaines continuent de travailler à un âge avancé, d'autres s'impliquent socialement dans de nombreuses activités ou redonnent au suivant par le bénévolat dont la société ne saurait se passer. Comme le sont certains membres de la société, des personnes aînées souffrent de troubles de santé limitant leurs capacités et nécessitant divers types de traitements. Le vieillissement s'accompagne d'une diminution progressive des capacités que l'on ne peut pas nier. Tous ces changements dans la vie des personnes aînées modifient leurs besoins en matière de transport, qu'elles soient utilisatrices actuelles ou potentielles du transport en commun, par choix ou par obligation.

C'est avec à l'esprit les besoins des personnes plus âgées – dont certains sont partagés par d'autres groupes d'âges – et de l'impact sur leur qualité de vie que nous avons évalué l'offre du réseau du RSTC et de son Tramway. Notre analyse a révélé de nombreuses préoccupations et nous a conduits à identifier des pistes de solutions pour cet important projet de société. Le but de notre mémoire est de vous faire part de ces préoccupations et de nos suggestions, dans une perspective de bien commun et de mieux-vivre.

## 2. QUELLES SONT VOS PRÉOCCUPATIONS À L'ÉGARD DU PROJET ?

Nos préoccupations touchent les trois points qui suivent.

- a. L'offre de service proposé et la desserte du Nouveau Complexe Hospitalier (NCH)
- b. L'offre de transport en commun au regard des besoins particuliers des divers groupes de population, dont les personnes âgées
- c. L'offre de service des Bus réguliers

### **a. L'offre de service proposé et la desserte du Nouveau Complexe Hospitalier (NCH) sur le site de l'Hôpital de l'Enfant-Jésus**

Il est paradoxal, au vu des nécessités des personnes âgées, que le projet du Tramway ne desserve pas le Nouveau Complexe Hospitalier sur le site de l'Enfant-Jésus (NCH). Ce projet colossal prévoit une expansion sans précédent de la capacité de soins de cet établissement. Il y aura 700 lits et 8 salles de chirurgies de plus, ce qui amènera, selon les prédictions avancées, 39 000 visites supplémentaires en oncologie et 5 000 chirurgies additionnelles. Ce projet est non seulement d'une importance capitale pour la population de la région de la Capitale-Nationale et de l'Est du Québec, mais aussi pour les personnes âgées qui profiteront de l'expertise du centre de recherche en cancérologie logé à cet endroit.

Pour la Table, il apparaît essentiel que l'arrimage entre les deux projets porteurs de la prochaine décennie dans la ville de Québec, le NCH et RSTC, soit pensé de manière à accommoder le plus de personnes possible et qu'il soit au centre des calculs du réseau de transport. La présente mouture considère que le tracé vers le NCH serait un détour qui ralentirait le Tramway. Cela revient à considérer les difficultés et les besoins des personnes âgées en matière d'accessibilité physique aux soins de santé comme étant secondaires dans le cadre du projet de réseau structurant. Même si la Ville fait valoir que ce tracé et cette manière d'assurer le transport en commun assurent globalement une desserte d'un plus grand nombre de gens vers le NCH, la Table s'inquiète de l'accessibilité véritable à ce centre de soins pour les personnes plus vulnérables.

Des médecins de l’Hôpital Enfant-Jésus ont d’ailleurs publié une lettre en décembre 2019 dénonçant le manque de desserte venant du projet structurant autour du futur NCH<sup>1</sup>. Il est évident pour ces médecins que les personnes malades, les personnes à mobilité réduite, les personnes à faible revenu et les personnes âgées n’auront pas facilement accès au NCH. Plusieurs de ces populations sont plus vulnérables et ne peuvent pas, entre autres, effectuer plusieurs transferts dans les transports en commun. La volonté inébranlable d’éviter de faire passer “la colonne vertébrale” du réseau devant ce futur hôpital va contraindre ces personnes à exécuter davantage de transferts que les citoyens, les étudiants et les travailleurs actifs. Il est présomptueux de présumer que les Métrobus et les Bus express pourront desservir avec autant d’efficacité ces segments de population maintenant que le Trambus a été éliminé. L’offre de transport en commun au regard des besoins particuliers des divers groupes de population, dont les personnes âgées, se retrouvera ainsi atrophiée.

Plusieurs points logistiques sont également à soulever dans la réponse de la Ville de Québec à la question de la desserte en Bus pour ce secteur. Tout d’abord, qu’en est-il du trafic dans cette portion du parcours ? Contrairement à un Tramway qui serait moins soumis aux aléas des autres véhicules à l’heure de pointe, les Métrobus et les Bus express seront eux aussi affectés par les conditions routières changeantes. De plus, nous nous demandons en quoi les Bus express pourront mieux desservir le secteur. En effet, il est assez rare que les malades attendent l’heure de pointe pour quitter l’hôpital ou pour se faire soigner. Il est donc peu probable que les Express répondent aux besoins des patients du NCH, même si la desserte telle que proposée par la Ville est satisfaisante pour les employés. Finalement, la Table s’interroge sur le nombre d’arrêts qu’il y aura dans le secteur. Le NCH aura presque 1 km de longueur entre la 18<sup>e</sup> rue et la 24<sup>e</sup> rue. Pour accéder à ses multiples entrées, il faudra au moins de deux à trois arrêts sur le boul. Henri-Bourassa, à proximité des portes d’accès du NCH.

---

<sup>1</sup> Robert DELAGE et al., « Nouveau complexe hospitalier et tramway : deux projets indissociables », *Le Soleil* [En ligne], 4 décembre 2019, <https://www.lesoleil.com/opinions/nouveau-complexe-hospitalier-et-tramway-deux-projets-indissociables-9-clca115fd513dafd5ef721> (Page consultée le 6 juillet 2020).

Le plan actuel du RSTC nous fait douter d'une desserte efficace et compréhensive du secteur pour **toute** la population, en tout temps, ce qui est contraire aux ambitions que l'on réserve pour le NCH et au RSTC.

La Table suggère donc de modifier le tracé du Tramway dans le secteur Limoilou-Charlesbourg et de le faire circuler par le boul. Henri-Bourassa, le chemin de la Canardière et le boul. des Capucins.

**b. L'offre de transport en commun au regard des besoins particuliers des divers groupes de population, dont les personnes âgées**

Le présent projet du RSTC aurait pu être une occasion en or d'avoir une offre de transport en commun flexible et davantage accessible pour les personnes âgées et l'ensemble de la population. Malheureusement, ce n'est pas le cas. Le système de transport en commun, tel que pensé présentement, est conçu pour deux types de clientèles : les travailleurs en direction des principaux pôles d'emplois et les étudiants. Les lignes centrales du réseau sont conçues spécifiquement pour aller vers les pôles de travail « actif » et vers l'Université. Le tracé du Tramway reflète exactement cette préoccupation puisqu'il relie la colline Parlementaire et les principaux pôles d'emplois et d'étude en Haute et Basse-Ville. Le plan du Tramway constitue un remplacement, voire une simple prolongation du trajet actuel du Métrobus 801. En soi, cette préoccupation n'est pas une mauvaise chose. Cependant, compte tenu de l'important vieillissement de population que connaît et connaîtra la Ville de Québec, les aînés sont et seront de plus en plus dépendantes du transport en commun et leurs besoins ne seront pas nécessairement rencontrés compte tenu de leur déploiement sur le territoire.

En effet car la répartition des personnes âgées dans la ville de Québec elle-même diffère : ainsi, 44 % des aînés de la Ville habitent dans les arrondissements centraux de La Cité-Limoilou et de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge. Or, si ces chiffres paraissent annoncer une bonne desserte par le RSTC, et plus spécifiquement par le Tramway, il est faux de postuler que ces personnes âgées seront nécessairement desservies, car elles n'habitent pas toutes à proximité de marche du tracé retenu par la Ville pour le Tramway. En vérité, le nombre de

personnes âgées desservies par le Tramway sera bien inférieur au nombre de 48 485 citoyens des deux arrondissements visés, car elles ne seront pas toutes capables de se déplacer avec suffisamment d'aise pour y avoir accès.

Il faut également constater que c'est près de 56 % des personnes âgées de la ville de Québec qui vivent dans les banlieues non centrales au projet, des lieux qui apparaissent comme étant beaucoup moins importants dans les plans du réseau de transport structurant.

La continuité de la vie active sociale de toutes ces personnes âgées, de même que leurs besoins de nécessités seront entravés par le présent état de la structure du réseau de transport en commun. Pour les résidences et domiciles situés dans les banlieues nord de la ville de Québec, soit Charlesbourg, Beauport, Neufchâtel et Val-Bélair, le tracé du Tramway n'apportera aucun nouveau bénéfice si celui-ci dessert toujours le même tracé que prévu, et ce sans d'autres colonnes de support. La Couronne Nord et ses quartiers transversaux ne sont pas joints entre eux par un service de Bus régulier, affectant les transports effectués par d'autres moyens que l'automobile. Cet état de fait n'encourage pas seulement le transport automobile dans cette région, mais nuit à la **vie active sociale** des personnes âgées qui n'ont pas cette possibilité à prix modique de visiter leurs amis dans des banlieues voisines.

Donc, ces banlieues, incluant leurs personnes âgées, ne font pas partie intégrante du projet du RSTC, car il n'y est pas seulement question d'y rejoindre la colonne vertébrale qu'est le nouveau tracé du Tramway. Pour qu'un projet de transport en commun soit réellement structurant pour une ville entière, il est essentiel de garder une vision d'ensemble par concentrer uniquement sur une de ses artères.

La situation devient encore plus dramatique lorsque l'on considère que le projet de Trambus a été mis de côté et que l'on menace maintenant d'éliminer le tracé du Tramway entre la 76<sup>e</sup> rue et la 41<sup>e</sup> rue. La possibilité qu'a évoquée le maire de couper la portion du tramway sur ce qui revient être l'arrondissement Charlesbourg est une erreur qu'il faut à tout prix éviter pour de multiples raisons. Elle est non seulement une zone de densité importante, qui devrait être desservie par la colonne vertébrale du réseau encore plus que la zone entourant le terminus Legendre, mais il serait carrément contreproductif de suivre le tracé original sur la 1<sup>ère</sup> avenue

si on coupe ce tronçon du projet. Les travaux imposants que l'on ferait subir à la 1<sup>ère</sup> avenue pour un tramway qui s'arrêterait à la 41<sup>ème</sup> rue seraient tout simplement inexplicables et injustifiables. Les citoyens de Limoilou méritent mieux et les citoyens de Charlesbourg aussi.

La Table suggère donc la création de parcours à haute fréquence permettant de relier entre elles les banlieues du nord de la ville de Québec et avec le RSTC.

### c. L'offre de service des Bus réguliers

Une des inquiétudes de la Table est liée au développement concurrentiel de colonnes vertébrales Métrobus versus leBus. La Table craint que ce développement concurrentiel venant des nouveaux Métrobus du RSTC ne vienne réduire le niveau de service leBus régulier dans les banlieues et les quartiers de la ville de Québec.

En effet, la Ville a annoncé qu'elle allait revoir les trajets de plusieurs des circuits réguliers leBus<sup>2</sup>. En particulier, la Ville prévoit modifier leurs trajets pour qu'ils soient plus courts, plus directs, plus efficaces et donc, avec plus de temps de marche de la part des résidents. Cette révision des circuits réguliers du service LeBus est importante et nécessaire, mais **à quel prix** pour les personnes plus âgées ou en perte de mobilité ? Celles-ci doivent techniquement être à un maximum de 800 m d'un arrêt de bus à l'autre dans les zones plus éparses<sup>3</sup>, ce qui constitue une distance colossale pour les personnes en perte de mobilité. Face aux défis représentés par la température québécoise – vents, pluies, neige abondante, verglas, trottoirs glacés, la personne aînée restera à la maison jugeant le risque de se blesser trop élevé. Cette situation a un nom : ISOLEMENT SOCIAL! L'inquiétude de la Table est que l'accent nouveau sur le Tramway et la revitalisation des Métrobus, bien que souhaitable, s'accompagne d'un abandon relatif ou d'une réduction des heures de service des trajets leBus et de circuits de Bus écourtés. Cette situation s'était déjà produite avec l'introduction des trajets Métrobus, introduction qui s'était accompagnée d'une réduction des services leBus réguliers. Il a fallu plaintes et longueur de temps pour que la situation soit corrigée.

<sup>2</sup> RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE-NATIONALE, *Au cœur du mouvement. Plan stratégique 2018-2019*, Québec, Ville de Québec, 2018, p. 92.

<sup>3</sup> *Ibid.*, p. 80.

LeBus est caractérisé souvent par des trajets longs, un service qui convient à quelques travailleurs à temps partiel la fin de semaine à cause de vides de service ou d'horaires biscornus. Les personnes âgées qui souhaitent avoir une flexibilité supplémentaire avec ces bus sont aussi pénalisées, et pas seulement la fin de semaine. Le problème est que, actuellement, leBus est le seul moyen de transport en commun dans plusieurs quartiers. Il y a en effet des réformes à effectuer dans ce service, mais pas en sacrifiant son accès aux personnes âgées et vulnérables.

La Table s'inquiète d'une répétition de l'Histoire et propose de maintenir un service leBus efficace en augmentant sa présence dans les banlieues de la ville de Québec et les quartiers centraux de la ville non desservis par le Tramway.

### 3. INFLUENCE DU TRAMWAY SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA QUALITÉ DE VIE

*Contexte de l'environnement et son effet sur le projet:*

Le projet de tramway s'inscrit dans un contexte d'accentuation de changements climatiques importants<sup>4</sup>. Toutes les régions du Québec seront touchées, notamment en raison de l'évolution des conditions qui découlent de ces changements, notamment

- Le vieillissement de la population
- La désuétude des infrastructures
- Les îlots de chaleur dans les centres urbains

Au Québec, les infrastructures représentent un investissement notable, auquel on parle désormais d'ajouter le tramway de la Capitale-Nationale. Les changements climatiques anticipés pourraient faire en sorte que la grande majorité des infrastructures construites au cours des dernières années deviennent moins efficaces et sécuritaires. Afin de bien répondre à la question de l'environnement et de voir notre **réel coût d'opportunité**, il faut mettre en

---

<sup>4</sup> Institut national de santé publique : [www.monclimatmasante.qc.ca](http://www.monclimatmasante.qc.ca)

rapport deux choses : le coût, la nuisance pour les automobilistes, cyclistes et piétons et l'impact environnemental de la construction du tramway sur la qualité de vie et la santé des citoyennes et citoyens, comparativement au gain que les citoyens auraient sur le système d'autobus existant.

#### *L'effet du projet sur la qualité de vie des aînés et des citoyens*

Passons en revue maintenant les éléments reliés à la qualité de vie des citoyennes et citoyens, vis-à-vis l'implantation du tramway :

- L'impact sur la santé des personnes vivant directement à côté des rails
- Pollution visuelle et sonore tout au long du tracé
- Peu de dessertes des banlieues alors que la population est élevée dans ces arrondissements
- Réduction de l'espace routier
- Aucun lien avec l'aéroport ou le train
- Ne règle pas la congestion des ponts

Notre questionnement est le suivant : est-ce que le tramway dans sa facture actuelle et peut-être même réduit encore constitue réellement un choix environnemental ?

Nous l'espérons, mais nous n'en sommes pas convaincus avec l'information présentement connue.

#### **4. CE PROJET EST-IL ACCEPTABLE DANS LE MILIEU ET POURQUOI ?**

La question de l'acceptabilité du projet est une question épineuse. Qu'est-ce que l'acceptabilité et comment est-elle mesurable dans le contexte d'un projet structurant de transport en commun pour une ville entière ? La Table croit dans l'idée appuyant le projet et dans les bénéfices à long terme qu'il pourrait donner à la ville de Québec, s'il prenait en compte certaines améliorations. Toutefois, les inquiétudes que nous signifions dans ce Mémoire sont importantes et nous font remettre en question l'acceptabilité sociale du projet car ces

inquiétudes proviennent de toutes les parties de la Ville et sont soulevées par tous les groupes de population qui la constituent. Elles témoignent de plus d'un manque notoire d'écoute et de consultation de la part de la Ville, ce qui ajoute au problème

Un exemple marquant du manque d'écoute est lié à l'inquiétude des commerçants de la 1<sup>ère</sup> avenue, craignant pour leurs commerces et l'accès à ceux-ci. L'exemple des travaux sur la route de l'Église vient également à l'esprit, car plusieurs commerçants ont eu des pertes financières importantes, avec une compensation limitée de la Ville de Québec. Des citoyens de Sainte-Foy ont exprimé des craintes en juin 2019 concernant le tracé du Tramway et se sont fait adresser une fin de non-recevoir par la Ville de Québec lors d'audiences publiques<sup>5</sup>.

Un point est particulièrement frustrant: les interdictions de tourner à gauche sur les rues connexes à la 1<sup>ère</sup> avenue et au boul. René-Lévesque. Les rues perpendiculaires à la 1<sup>ère</sup> avenue qui deviendront des culs-de-sac, les ruelles qui deviendront les lieux de transit, etc. font grincer les dents de plusieurs résidents et commerçants de ces secteurs. Le manque de desserte au niveau des banlieues de la couronne nord, dont nous avons parlé précédemment, ajoute au manque d'acceptabilité. Maintenant que les citoyens sont plus informés des implications de la venue du Tramway et des problèmes qui seront créés, ils questionnent de plus en plus la version actuelle du projet et son tracé.

Autre exemple majeur d'inconfort, alors que tout semblait être plus ou moins coulé dans le béton, le revirement de situation du 28 juin et l'abandon du Trambus laissent planer un doute sur le projet à réaliser que nous aurons véritablement. Le Trambus aurait permis une meilleure desserte du NCH que dans la mouture actuelle avec les Métrobus. À la place du Trambus, nous aurons des voies réservées, vers le pôle d'Estimauville.

Lors des audiences du BAPE, la population de la ville de Québec a appris que le trajet du Tramway pourrait même être raccourci de plusieurs kilomètres, plus spécifiquement entre la 76<sup>e</sup> rue et la 41<sup>e</sup> rue de l'arrondissement de Charlesbourg. Ce n'est pas le projet qu'on nous a

---

<sup>5</sup> Isabelle PORTER, « Les critiques contre le projet de tramway à Québec prennent de l'ampleur », *Le Devoir* [En ligne], 20 juin 2019. <https://www.ledevoir.com/politique/ville-de-quebec/557075/ville-de-quebec-l-opposition-au-tramway-s-organise> (page consultée le 7 juillet 2020).

vendu en 2018 et celui-ci se réduit comme une peau de chagrin au final. Ce n'est pas tout. Denis Lessard dans *La Presse* résumait bien la diminution d'attrait du projet par la réduction de sa portée :

« On parlait à l'origine d'une vitesse moyenne de 26 km/h pour conduire les gens au centre-ville. On passe à 22 km/h avec la nouvelle mouture, soit des véhicules articulés de 110 places qui auront une voie sur le côté. On réduit la longueur d'un tunnel et on ampute deux stations sur la colline Parlementaire. On passe de trois à deux terminaux – Expo-Cité, que l'administration Labeaume tente de transfigurer en nouveau pôle d'attraction pour la Capitale, ne sera plus un terminus.»<sup>6</sup>

Les récents développements démontrent que le projet du Tramway est encore sujet à des changements, qu'ils soient mineurs ou majeurs, principalement à cause des sources de financement, des changements qui vont principalement dans le sens d'une réduction de services. Les incidences possibles sont multiples : d'une réduction du tracé, à des impacts sur la qualité des véhicules obtenus, le nombre de stations, etc. Des endroits, comme le Phare, dépendaient fortement de ce projet et en ont souffert, du fait de la camisole de force budgétaire sur le projet et la volonté de la Ville de la respecter. Le projet de RSTC n'est aucunement garanti d'arriver sous la forme actuelle. Comment donc s'assurer que le projet du RSTC remplira la promesse initiale d'un changement structurant, durable et bénéfique dans le transport en commun de la ville de Québec, si celui-ci est toujours à la merci de volontés purement économiques de réduction de coûts ?

Dans sa mouture originale, le projet aurait été davantage souhaitable dans le milieu. Cependant, avec toutes les incertitudes et les réductions importantes, son acceptabilité se dissipe peu à peu. Si le projet ne fait pas preuve d'écoute et persiste dans sa mouture actuelle, en pensant avant tout aux besoins budgétaires, le projet finira par être inacceptable.

---

<sup>6</sup> Denis LESSARD, « Un tramway nommé périr... », *La Presse* [En ligne], 17 juillet 2020, <https://www.lapresse.ca/actualites/2020-07-17/un-tramway-nomme-perir.php> (Page consultée le 17 juillet 2020)

## 5. QUELS SONT VOS COMMENTAIRES ET VOS SUGGESTIONS POUR AMÉLIORER LE PROJET ?

### Commentaires et suggestions

Tel que nous l'avons établi précédemment, nous pouvons affirmer que les personnes âgées, plusieurs résidents habitant le long du tracé du Tramway, ceux habitant les banlieues, les commerçants de la 1<sup>ère</sup> avenue, les personnes malades, les proches aidants ainsi que les employés actuels de l'Hôpital Enfant-Jésus sont tous perdants au change du présent tracé du Tramway. **La Table est d'avis** que dans ce tracé, le Tramway et le RSTC dont il constitue l'épine dorsale, seront confrontés à une opposition croissante. La Table souhaite que le projet de réseau structurant de transport en commun incluant le Tramway réussisse. Or, il faut lui donner **les moyens** de ses ambitions et surtout un tracé **réaliste et raisonnable**, qui répond aux besoins de la population et qu'une majorité peut accepter.

La Table dépose cinq suggestions pour améliorer le projet de réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec. Ces suggestions sont les suivantes:

- a. Modifier le tracé du Tramway
- b. S'assurer d'avoir des arrêts en nombre suffisant à proximité des entrées du NCH
- c. Maintenir un service de Bus réguliers efficace dans les quartiers pour rejoindre les colonnes structurantes du réseau
- d. Ne pas permettre de raccourcissement de la ligne de Tramway dans Charlesbourg
- e. Élaborer une ligne de Bus à haute fréquence dans les banlieues nord de la ville de Québec

#### **A.. Modifier le tracé du Tramway**

La Table de concertation des personnes âgées de la Capitale-Nationale propose de revoir le tracé prévu initialement. En somme, le tronçon suggéré par la Table vise tout le segment entre le Terminus Charlesbourg et le boul. Charest. Dans cette perspective, nous proposons que le

tracé du Tramway débute au Terminus de Charlesbourg, parcourt le boul. Henri-Bourassa, bifurque sur le chemin de la Canardière, le boul. des Capucins et finalement sur le boul. Charest, avant de poursuivre son chemin (figure 1 en annexe).

Ce tracé présente plusieurs avantages. Tout d'abord, il permet de désengorger une 1<sup>ère</sup> avenue qui est très étroite dans certaines sections du trajet, spécifiquement entre le boul. des Alliés et la 4<sup>e</sup> rue où il n'y aura qu'une voie automobile en direction sud accompagnée du Tramway. Cette portion étroite peut causer des frustrations d'origine économique et de qualité de vie aux citoyens qui résident tout le long du tracé. De nombreux automobilistes seront forcés de prendre des routes alternatives qui peuvent varier en qualité en fonction du trafic. À l'inverse, le boul. Henri-Bourassa est plus large que la 1<sup>ère</sup> avenue et permettrait d'alléger les travaux d'infrastructure d'adaptation dans le secteur de Limoilou-Charlesbourg. La réponse initiale que nous avons eue par rapport à notre idée de faire passer le tramway sur Henri-Bourassa prenait pour acquis de faire tourner le tracé sur la 18<sup>ème</sup> rue, ce qui compliquait le trajet. La réponse mentionnait également des inquiétudes quant à l'inclinaison de la côte du boul. Henri-Bourassa. Nous nous demandons en fait en quoi l'inclinaison de la côte du boul. Henri-Bourassa est davantage difficile et pentue que celle de la 1<sup>ère</sup> avenue prévue par le tracé actuel ? De la même manière, l'argument selon lequel le bassin de population desservi est plus important sur la 1<sup>ère</sup> avenue prend-t-il réellement en compte les zones de densité importante plus haut sur le tracé hypothétique du boul. Henri-Bourassa ?

De plus, le tracé que nous proposons permettrait de rejoindre spécifiquement plusieurs lieux d'importance dans la Capitale-Nationale, ce qui favoriserait l'achalandage futur. Pour n'en nommer que quelques-uns :

- le NCH;
- le Cégep Limoilou;
- la Gare du Palais;
- le Domaine de Maizerets.

Le passage près de la Gare du Palais nous semble assez intéressant au vu de la desserte du Tramway avec le tourisme provenant de partout dans le pays. Il ne faut pas négliger non plus

les aménagements récréatifs relativement proches tels que le Domaine de Maizerets et la plage municipale de la Baie de Beauport. Le Cégep en lui-même génère beaucoup de déplacements et justifie aussi un passage du Tramway. Cette dernière affirmation est d'autant plus valable depuis que le Cégep a opté pour une formule de laissez-passer spécial pour les étudiants en 2019<sup>7</sup>. Ce passage sur le boul. Henri-Bourassa nécessiterait moins de travaux d'ajustements de la chaussée, moins d'achats de propriété, de par sa largeur, et de ce fait, coûterait probablement moins cher au final. Il ne faut pas négliger tous les avantages au niveau de la qualité de vie des gens habitant directement sur le tracé de Tramway, que ce soit au niveau du bruit et de la poussière des travaux. Finalement, le tracé propose une meilleure desserte du NCH par la proximité de son passage et la densité de passagers qu'il va pouvoir véhiculer.

***B. S'assurer d'avoir des arrêts en nombre suffisant à proximité des entrées du NCH.***

Peu importe le mode de desserte retenu, entre les Métrobus de la présente mouture du projet ou encore le Tramway tel que proposé par la Table, il est évident pour la santé des personnes malades et pour un meilleur service autour du NCH, qu'il doit y avoir quelques arrêts autour des accès au NCH. La Table suggère fortement que le mode de transport en commun retenu, avec comme préférence le Tramway, ait au moins deux arrêts à proximité du NCH :

- Un premier au niveau de la 18<sup>e</sup> rue
- Un deuxième au niveau de la 24<sup>e</sup> rue, plus proche de la prochaine entrée principale du nouveau NCH

Avec ces deux arrêts, et ce, peu importe le mode de transport retenu, le NCH aura une bonne desserte en transport en commun pour les personnes malades, les personnes âgées et celles ayant des difficultés motrices.

---

<sup>7</sup> Daphnée DIONS-VIENS, « Le laissez-passer du RTC à tarif réduit séduit les cégépiens », *Journal de Québec* [En ligne], 25 février 2019, <https://www.journaldequebec.com/2019/02/25/le-laissez-passer-a-tarif-reduit-seduit-les-cegepiens> (Page consultée le 14 juillet 2020).

### **C. Maintenir un service de Bus réguliers efficace dans les quartiers pour rejoindre les colonnes structurantes du réseau**

Il est essentiel de conserver un service de Bus régulier dans les banlieues et les quartiers de Québec et de ne pas opposer le RSTC et le service leBus. Ces deux services doivent être complémentaires et la Table craint une baisse de service pour leBus une fois le RSTC mit en place. Il est donc essentiel non seulement de maintenir le service, mais aussi de le bonifier. Une des solutions que la Table envisagerait serait de grossir le parc de véhicules avec des autobus plus adaptés, comme les Midibus, pour bien desservir les parcours moins achalandés, mais toujours régulièrement, sans perte de services.

### **D. Ne pas permettre de raccourcissement de la ligne de Tramway**

L'hypothèse soulevée d'un tracé raccourci de Tramway lors des audiences du 9 juillet, confirmée par le Maire le 10 juillet, doit être écartée. En effet, un raccourcissement du tracé du Tramway équivaldrait à une baisse de service de transport comparée à l'offre de Métrobus 801. Un des avantages de l'offre actuelle pour l'utilisateur est la capacité de rejoindre un pôle de transport en commun et de pouvoir changer de mode de transport.

Un raccourcissement de la ligne de la 76<sup>e</sup> rue à la 41<sup>e</sup> rue éliminerait cette possibilité ainsi que l'attrait du plan du RSTC en premier lieu. Tout le principe du RSTC est basé sur une mobilité durable avec de multiples moyens de transport. Restreindre le tracé du Tramway à une distance moins grande de trajet dans la banlieue de Charlesbourg qu'avec le Métrobus actuel est une erreur que nous considérons importante. La Table suggère fortement que cette idée soit abandonnée, d'autant plus que ce secteur est déjà densément peuplé, ce qui n'est pas le cas pour le secteur Legendre.

### **E. Élaborer une ligne de Bus à haute fréquence dans les banlieues nord de la ville de Québec**

Un des problèmes majeurs du projet RSTC à l'heure actuelle repose sur le manque de connexions entre la couronne nord peu affectée par la structure du réseau et le futur Tramway.

Bien qu'il existe un plan de rabattement des citoyens sur le Tramway et vers le centre-ville de Québec, ce plan reste tout de même dans les cartons de ce qui s'est fait par le passé et ne résout aucunement le problème de déplacements entre les banlieues de la ville de Québec.

Pour les personnes âgées, les jeunes, les travailleurs à temps partiel, tous ceux qui dépendent en grande partie du transport en commun, il est vital de pouvoir se déplacer plus librement et fréquemment en banlieues sans avoir à passer par le centre-ville de Québec.

La Table suggère donc un trajet à haute fréquence qui permettrait de relier, sans transferts, le Terminus Les Saules au futur Terminus Louis XIV à Beauport (figure 2 en annexe). La Table recommande aussi que la fréquence de service minimum de ce Bus rapide de banlieue – ou d'une nouvelle ligne Métrobus - soit de 20 min la semaine et de 30 min la fin de semaine, ce qui la rendrait plus rapide qu'un Bus régulier pendant la semaine et pendant la fin de semaine.

Ce tracé permettrait donc de relier plusieurs quartiers nord et nord-est de la ville de Québec entre eux comme:

- Beauport
- Charlesbourg
- Saint-Émile
- Wendake
- La Haute-Saint-Charles
- Les Rivières

Il n'est pas nécessaire qu'absolument tous les déplacements transitent par le centre-ville de Québec. La Table vient de démontrer qu'il est possible et réaliste qu'un trajet de Bus relie les banlieues nord sans passer forcément par le centre-ville et le plateau de Sainte-Foy. Ce tracé a l'avantage de relier beaucoup d'endroits qui sont des points de liaisons avec des Métrobus déjà établis, ainsi qu'avec de futurs pôles, terminus et parc-o-bus.

La Table suggère donc que le RSTC prenne en compte, dans ses boucles de services de transport en commun, la possibilité d'établir une ligne de bus à haute fréquence entre les banlieues de la couronne Nord. Ce trajet démontrerait que le réseau n'est pas simplement

réfléchi pour les tracés Banlieues-centre-ville, mais pour tous les déplacements de la population de la ville.

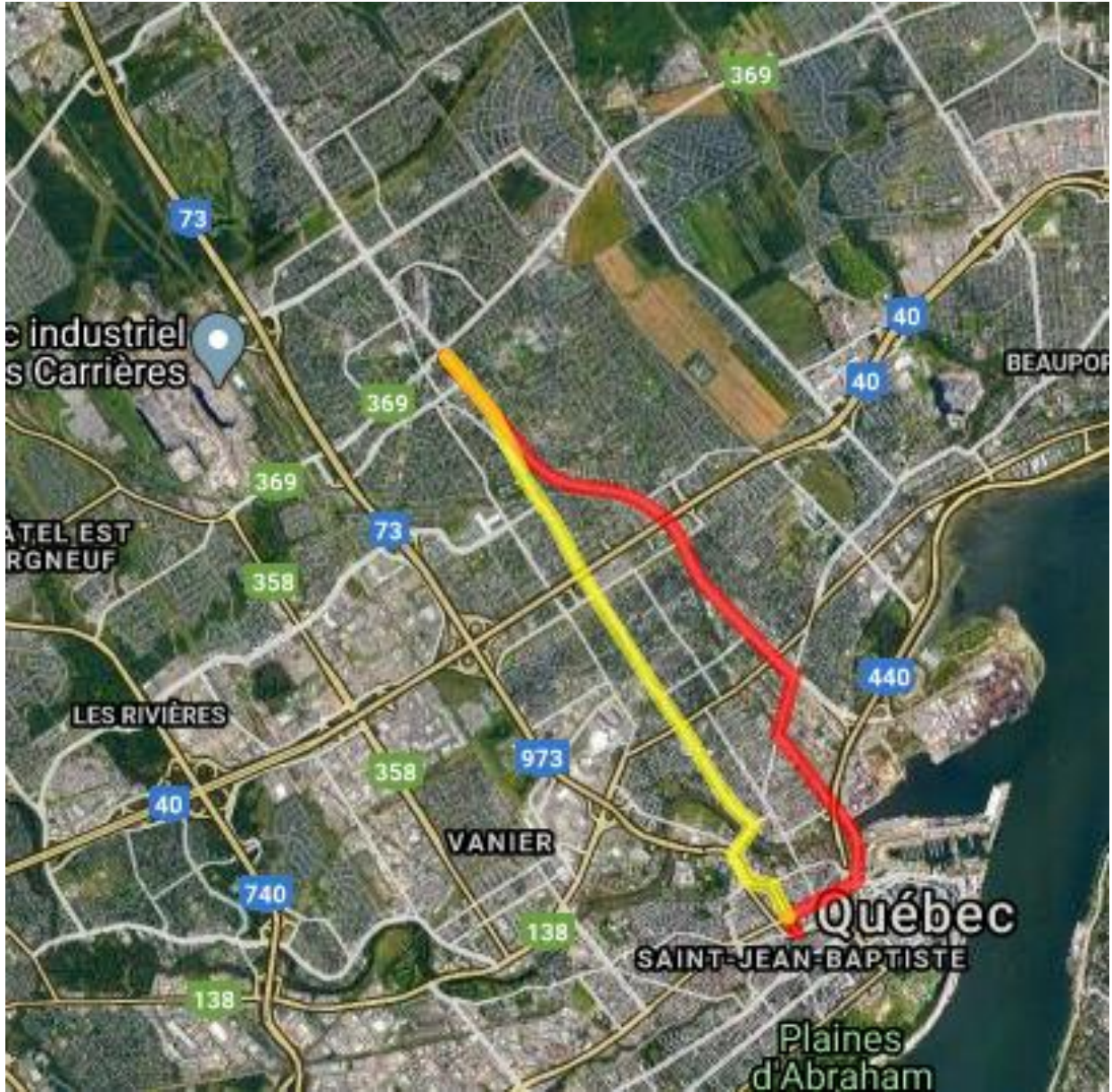
## **6. QUELLE EST VOTRE POSITION QUANT À L'AUTORISATION DU PROJET ?**

Pour résumer notre position, le tracé du Tramway doit être modifié, les banlieues doivent être davantage incluses dans le projet et le bureau du RSTC doit être plus sensible aux besoins des citoyens et aux préoccupations énoncées envers la mouture actuelle du projet. Avec les réajustements majeurs que nous recommandons dans ce document, le projet du RSTC serait en mesure de réaliser son ambition de départ, soit celle de créer un réseau structurant de transport positif et amélioré pour toute la population de la ville. Toutefois, la Table de concertation des personnes âgées de la Capitale-Nationale a de la difficulté à accepter un projet axé sur la rapidité et la performance et non sur les besoins réels de la population, particulièrement ceux des aînés. N'oublions pas que les aînés sont appelés à devenir une partie encore plus large de la population dans les prochaines années, étant déjà près de 21% de la population de la Capitale-Nationale actuellement. Les études démographiques prévoient que ce pourcentage augmentera de plus en plus dans les prochaines années et cela doit être pris en compte.

Table de concertation des personnes âgées  
de la Capitale-Nationale  
120-4600, boulevard Henri-Bourassa  
Québec (Québec) G1H 3A5  
418 524-0437  
Courriel : [ainescapnat@gmail.com](mailto:ainescapnat@gmail.com)

24.07.2020

**TRACÉ PLANIFIÉ DU TRAMWAY (JAUNE) ET  
LE TRACÉ SUGGÉRÉ PAR LA TABLE (ROUGE)**



## ANNEXE 2

### TRACÉ SUGGÉRÉ D'UN BUS À HAUTE FRÉQUENCE DANS LES BANLIEUES

