

Auditeurs attentifs des travaux actuels du Bureau d'audience publiques sur l'environnement, le BAPE, nous constatons que le choix d'un tramway soulève de sérieuses interrogations. Ne pouvant participer à cet exercice, nous souhaitons vous exprimer notre positionnement à l'égard du tramway actuellement discuté lors de ces audiences. Nous croyons que ce positionnement est assez représentatif d'une majorité de résidents de la ville de Québec et qu'il reprend quelques faits maintes fois relevés.

Le tramway : Un moyen de transport dispendieux avec de multiples contraintes

- Des coûts de construction et d'opération faramineux qui amputent une déserte encore plus efficace et attendue soit le réseau de **trambus**.
- Des impacts sérieux pour son insertion : ouverture complète des rues, tunnel, expropriation, coupe importante d'arbres matures, pollution visuelle pour l'alimentation électrique.
- L'obligation de créer un tunnel en plein centre-ville alors qu'on vend le tramway comme un moyen de transport ouvert et, à la limite, une attraction touristique. Or, dans sa partie centre-ville, il disparaît du paysage urbain et exige d'emprunter des entrées souterraines.
- Un mode de transport statique qui ne pourra s'ajuster à l'évolution de notre ville. Une fois implanté, il devient très difficile et coûteux de le modifier.
- Une plateforme limitant la libre circulation des véhicules, vélos et piétons.
- Les problèmes de circulation hivernaux qu'on tente de minimiser.
- Les nombreuses interrogations du BAPE et des citoyens en général.

Le tramway : Un parcours déficient

- Un parcours qui modifie ou remplace certains parcours de Métrobus déjà très utilisés et appréciés.
- Un parcours qui dessert principalement un secteur déjà très bien pourvu en transport en commun soit la haute ville.
- Un tracé qui ne tient pas compte de l'arrimage optimal avec la Rive-sud.
- Un tracé qui ne prévoit aucune desserte directe d'importants secteurs d'achalandage tels : le nouvel hôpital de l'enfant-Jésus, Revenu Québec, les secteurs Lebourgneuf et d'Estimauville.
- Plus de 3 km en plein champs soit de Quatre-Bourgeois au secteur Legendre. Une somme astronomique sans valeur ajoutée.

Le tramway : Un choix avant tout idéologique, non pragmatique et qui ne rencontre pas l'acceptabilité sociale attendue dans un tel projet.

Le choix de faire reposer le réseau structurant sur le tramway est avant tout un choix politique et idéologique du maire de Québec rêvant de reproduire ici un moyen de transport courant dans les villes européennes ou la densité de la population et la configuration des villes le justifient.

Actuellement, on assiste à un entêtement malsain de l'administration Labeaume de poursuivre avec le projet actuel en même de tenter de l'accélérer avec les élections de 2021.

Inutile de rappeler, que le maire n'a obtenu aucun mandat de la population pour ce projet en 2017, bien au contraire, le parti proposant un tramway, Démocratie Québec, n'a fait élire qu'un seul conseiller. On assiste ici à une usurpation démocratique.

Pour toutes ces raisons, nous croyons que le Gouvernement du Québec devrait arrêter ce projet dans sa forme actuelle pour le réorienter dans une avenue plus logique et conforme à la réalité de la ville de Québec.

Un réseau structurant à Québec : OUI mais organisé autour d'un réseau trambus plutôt que d'un tramway

Suite à l'augmentation vertigineuse des coûts du volet tramway, la ville a retranché la portion trambus du projet structurant ! Nous croyons qu'il serait plus logique de retirer complètement le tramway de l'équation et faire reposer le réseau structurant sur le trambus permettant ainsi, avec le même investissement, une desserte plus grande et mieux adaptée aux utilisateurs de même qu'aux caractéristiques de la ville de Québec. Nous rêvons d'un réseau structurant pour la ville de Québec suffisamment souple pour s'ajuster à son développement et qui nous permet :

- De respecter la configuration de la ville de Québec où la majeure des activités commerciales sont situées à l'extérieur des quartiers « Montcalm et Vieux-Québec ».
- D'éviter les transferts puisque de l'aveu même de l'organisme « Vivre en ville », les transferts d'un transport à un autre rebutent souvent les usagers qui préfèrent à ce moment conserver leur voiture.
- Des parcours qui couvrent les principales artères de la ville du début à la fin.
- De desservir, à partir des parc-autos, les grands pôles d'activités de l'ensemble de la ville, là où vont les travailleurs, les usagers ou les clients : Universités et cegeps, Revenu Québec, Colline parlementaire, SAAQ, Édifices fédéraux sur d'Estimauville, hôpitaux, centres commerciaux, les boulevards et Hamel dans leur partie ouest.

- De desservir les parcs industriels afin de permettre aux travailleurs d'utiliser le transport en commun.
- De desservir les principales destinations touristiques ou de loisirs afin de permettre à la population d'en profiter davantage: le boulevard Champlain (musée, place des canotiers, promenade Champlain), l'Aquarium, les gares de train, l'aéroport, le centre Vidéotron, la baie de Beauport, le domaine Maizeret, la base plein air de Ste-Foy, et possiblement tant d'autres.
- D'assurer l'essentielle connexion avec la Rive-Sud notamment avec le troisième lien.
- Une réduction des coûts d'infrastructure en évitant de charcuter les artères où le tramway était prévu.
- Des trambus électriques québécois dans des corridors de circulation centraux, lorsque possible, et des corridors réservés afin d'éviter les problèmes de circulation. Ces véhicules adaptés au climat de Québec sont reconnus pour être silencieux, modernes, attrayants, contemporains, et surtout écologiques sans tous les fils qui défigureront la ville.

Nous vous remercions d'avoir pris connaissance de notre positionnement qui nous en sommes convaincus représente l'avis de nombreux québécoises et québécois particulièrement celles et ceux qui demeurent à l'extérieur des quartiers historiques de Québec. L'essentiel de notre message est qu'il est encore le temps de modifier ce projet pour l'ajuster à notre capacité de payer tout en nous projetant vers le futur.

Liliane Allard

Gaston Desrochers