

Madame la présidente,
Messieurs les commissaires,

J'habite actuellement le quartier St-Jean-Baptiste. Je demeure à Québec depuis plus de trente ans. J'ai deux jeunes enfants qui fréquentent l'école St-Jean-Baptiste. Mon conjoint est partie prenante d'une entreprise de rénovation, ce qui l'amène à se déplacer en voiture dans la région de la capitale nationale de façon quasi quotidienne. En tant que consultante, je partage mon temps de travail entre la maison et des déplacements à Québec.

Je dépose ce document auprès du BAPE pour signifier mon appui au tramway et faire part à la commission de trois préoccupations face au projet, préoccupations assorties de suggestions. Ces préoccupations concernent : 1) le couvert végétal; 2) l'abandon des liens mécaniques entre la basse-ville et la haute-ville; 3) l'adhésion des banlieues au tramway.

Le couvert végétal

En tant que projet orienté vers le développement durable, les modes de construction du tramway devraient être exemplaires du point de vue écologique. La construction du tramway devrait être l'occasion d'augmenter l'ampleur de la canopée et non de la diminuer. Il serait aussi contre-productif d'abattre des arbres matures, quitte à en replanter, une fois le tramway complété. À ce propos, deux suggestions :

- 1) Considérer la présence d'arbres sur le parcours du tramway comme un atout et en conséquence, travailler à des solutions qui évitent le plus possible l'abattage des arbres matures et en bonne santé.
- 2) Considérer chaque espace libre comme une opportunité de verdissement et un levier dans la lutte aux îlots de chaleur. Par exemple, les espaces entre les rails du tramway pourraient être recouverts de pelouse.

Les liens mécaniques

J'habite en haute-ville, mais je fréquente régulièrement St-Sauveur et St-Malo. La seule perspective de remonter par l'escalier Joffre par exemple, avec des paquets ou les enfants, m'incite à prendre la voiture. Les connections actuelles par les autobus, via la rue Dorchester ou Marie-de-l'Incarnation sont peu pratiques et parfois longues. Quel avantage ce serait de pouvoir prendre un escalier mécanique pour rejoindre le tramway ou les métrobus 800, 801 ou 807. Mes suggestions :

- 1) Que des recommandations du BAPE portent sur des moyens d'augmenter l'accès au tramway et à son utilisation.
- 2) Que le BAPE propose la construction d'au moins un lien mécanique dans la partie ouest de la basse-ville en tant qu'incitatif à utiliser les transports en commun et en particulier le tramway.

L'attractivité pour les banlieues

La baisse d'appui au projet de tramway est inquiétante : de 59% à 46% de répondants en faveur du tramway entre les sondages SOM de mars 2018, Léger d'avril 2019 (Le Soleil, 29.04.2019) et CROP de décembre 2019 (Journal de Québec, 15.01.2020). La baisse constatée par le sondage CROP a été observée dans tous les arrondissements, à l'exception de celui de La Cité-Limoilou (Journal de Québec, 15.01.2020). L'annonce récente du retrait des trambus dans le Réseau structurant de transport en commun va sans doute réduire encore davantage la perception des atouts d'un tramway pour les populations qui n'habitent pas au centre-ville ou à proximité directe du futur tramway. En fait, plus on s'éloigne du centre-ville, plus grande est la propension à se déplacer en voiture pour des raisons jugées pratiques et par habitude. Il s'agit ici de changer les perceptions et les attitudes, avant même les comportements.

Les arguments sont pourtant nombreux quant à la pertinence d'un tramway et d'un réseau structurant de transport pour les personnes vivant en banlieue. À titre d'exemple, en termes de temps, celui consacré à la conduite peut être dédié à une autre activité; le tramway permet de reprendre le contrôle de son temps, en faisant l'économie des retards, prévus et imprévus, dus à la congestion; il libère des savants calculs pour éviter les heures de pointe. En termes économiques, l'utilisation du transport en commun est moins coûteuse que celle de la voiture, si l'on prend en compte l'ensemble des coûts reliés à la voiture; on peut même faire l'économie d'une deuxième voiture. De plus, le tramway et son réseau structurant facilitent l'accès à l'ensemble des ressources du milieu. Spontanément, on pense aux heures consacrées par les parents au transport des ados vers leurs activités et leurs amis. Si ces jeunes avaient un moyen de transport sécuritaire pour s'y rendre, ceux-ci pourraient s'éviter de nombreux déplacements (et faire autre chose pendant ce temps!). Le même principe joue pour l'ensemble de la population qui serait davantage portée à profiter des opportunités présentes dans toute la région, depuis la base de plein air, jusqu'au bistro sympathique, si c'était facile d'y avoir accès. Globalement, voilà aussi autant de leviers pour lutter contre la tendance à l'enclavement des banlieues. Enfin, nombre d'entrepreneurs bénéficieraient de l'existence d'un réseau de transport en commun à proximité de leur entreprise pour soutenir leurs efforts d'attraction et de rétention du personnel et de la clientèle.

Les consultations menées par le BAPE visent à « bien cerner les enjeux et les préoccupations des citoyens ». Sur ce dossier, ma principale préoccupation est que le projet de tramway soit compromis ou à terme sous utilisé parce que ses avantages pour l'ensemble de la population de Québec aient été insuffisamment ou mal compris. Les audiences portent surtout sur les menaces à l'environnement. Mais comme le tramway reconnu comme un levier pour le développement durable, il me semble que des recommandations du BAPE peuvent aussi porter sur des moyens visant les changements d'attitudes et de comportements face à l'utilisation du tramway. D'autant que l'adhésion des banlieues est en lien direct avec une préoccupation majeure exprimée dans le cadre de la première série d'audiences, celle de l'achalandage. La nécessité d'une adhésion sociale la plus large possible est au centre de l'atteinte des objectifs du projet tramway en termes de mobilité et de développement durable.

Ma suggestion est ici que le tramway fasse l'objet d'une action concertée d'information et de communication, centrée sur la démonstration de sa valeur ajoutée pour tous les citoyens de la région de Québec. Les messages à transmettre seraient du type : le tramway répond à aux besoins des personnes et des collectivités vivant sur l'ensemble du territoire de la capitale nationale; le tramway et le réseau structurant représentent une valeur ajoutée dans les déplacements, quel que soit le point de départ dans la grande région métropolitaine. Les données du plus récent sondage sur le tramway apportent des indications intéressantes pour des campagnes ciblées en fonction des caractéristiques des récepteurs et des moyens de communication.

Conclusion

En tant que parents de jeunes enfants et travailleurs, mon conjoint et moi, nous comptons sur le tramway comme un élément important pour notre qualité de vie et celle de nos jeunes. Le tramway et le réseau structurant vont nous donner accès de manière sécuritaire et efficace à l'ensemble des ressources (éducation, culture, sport, loisirs) offertes dans la région de la capitale nationale. De façon générale, la possibilité de se déplacer de façon confortable et attrayante va contribuer de façon significative à l'évolution des habitudes de mobilité des citoyens et des citoyennes. En ce sens, le tramway représente un geste fort en faveur de la préservation de notre environnement et un moyen concret de lutte aux changements climatiques.

Mélanie Tremblay