

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

Pour un réseau structurant réussi dans notre belle ville

Présenté par
MICHAËL GOSSELIN

QUÉBEC
30 juillet 2020

Mémoire BAPE tramway ville de Québec

Pour un réseau structurant réussi¹ dans notre belle ville

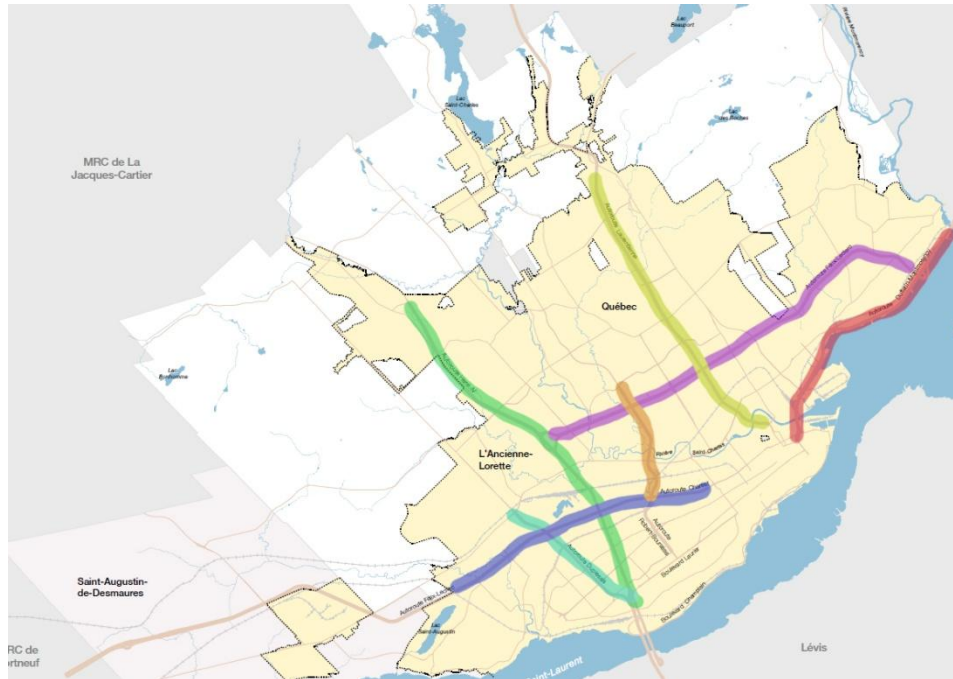
Par Michaël Gosselin

Citoyen marcheur, cycliste urbain, utilisateur des métrobus et de l'automobile.

La ville de Québec est une ville très agréable à y vivre. Elle est proche de la nature, la montagne est à un jet de pierre. La cime de la forêt est à la porte de la vue. La ville a les deux pieds dans l'eau tellement le fleuve fait partie de son histoire. Elle a la chance d'avoir deux poumons en son centre, les plaines d'Abraham en haute-ville et le parc linéaire de la rivière St-Charles, en basse-ville, qui a été revitalisée il y a deux décennies se débarrassant de tout sont béton d'une époque ou le brutaliste et la stérilisation des berges était de mise. Les temps changent et les modes de développement aussi. Vivant dans Limoilou, je peux dire que le changement de cette berge en plus d'une proximité de petits espaces rendant les déplacements piétonniers conviviaux fait qu'il est possible de vivre une vie sans voiture. Pour ces raisons, j'aime ce quartier qui rend la ville agréable et paisible.

Malheureusement le tableau comporte un côté sombre. Le monopole du déplacement dans les autres quartiers construits dans l'ère de tout à la voiture brise, coupe, éloigne les quartiers, affectant leur vie et leur quiétude. La ville comporte 7 autoroutes à l'intérieur de son périmètre : Félix-Leclerc, Duplessie, Charest, Robert-Bourassa, Laurentienne et Dufferin-Montmagny. On parle même d'ajouter un tunnel autoroutier en plein cœur des quartiers urbains, un projet qui met en péril la vie de quartier là où la mobilité active est la plus grande.

¹ Réussi : Qui va permettre à la ville de Québec de se défaire du monopole de la voiture. Permettre à la ville d'effectuer une transition écologique. Permettre à la ville de devenir un exemple de conception et d'implémentation d'un réseau structurant de surface que les gens adorent utiliser. Permettre de voir des autoroutes disparaître pour y avoir de meilleurs milieux de vie.



Il y a un immense déséquilibre des modes de transports empruntés dans notre ville. La voiture y est reine et elle possède énormément d'avantages structurels et culturels hérités par des décennies d'investissements majeurs. Contrairement au développement du transport en commun qui souffre de sous-financement et auquel on impose des restrictions budgétaires immenses. Pourtant, le droit au déplacement est primordial pour une société égalitaire et juste, au même titre que l'éducation et la santé. On sait maintenant que la mobilité par la voiture a des conséquences désastreuses pour la santé dû à l'immobilité, la sédentarité, la poussière qu'elle génère, la consommation d'énergie fossile qui crée des GES, l'étalement urbain sur des terres fertiles, le bruit qui perturbe le sommeil, le stress de la conduite, la perte de productivité par l'anxiété, la coupe d'arbres pour lui fournir stationnement et autoroutes. Encourager la mobilité active avec le transport en commun permettrait de réduire tous ces maux.

Le jour où la ville a présenté son réseau structurant qui permettra d'avoir un premier service de transport en commun à la hauteur de ce que mérite notre belle ville, j'étais soulagé de voir un changement dans l'équilibre des moyens de déplacement offerts à nous, ses citoyens. On pouvait avoir une solution de rechange contre la voiture. Le tramway, le tram-bus, les remontés mécaniques, les nouvelles lignes de métro-bus m'ont fait rêver d'une ville qui accomplit un pas vers une transition écologique. La ville a besoin de ce réseau structurant et de son tramway. C'est l'occasion parfaite de donner une alternative à la voiture, de réduire le nombre de voies automobiles pour un meilleur partage équitable de la route.

Ces dernières semaines, le réseau structurant a perdu énormément de saveur. Suite à l'annonce des pertes des tram-bus, des remontés mécaniques, de la menace de réduire le tracé du tramway à Charlesbourg, de la coupe d'arbres matures en haute ville pour garder la fluidité automobile et de la création d'un TOD dans un milieu naturel humide, je n'ai pas eu d'autre

choix que de me présenter au BAPE mercredi le 8 juillet en soirée pour y poser une question.

« Ce projet est d'une importance capitale pour permettre à notre belle ville de poursuivre son développement écologique.

Sachant que l'automobile crée notre plus grande émission de CO2 et autre pollution, il faut encourager des alternatives et réduire son efficacité dans son utilisation et consacrer plus d'espace à la mobilité active et à la couverture végétale.

Pour ce faire, est-il possible d'éliminer le plus possible de stationnements et de voies automobiles pour une meilleure intégration des nouvelles approches liées au déplacement actif que le tramway va apporter avec lui tout au long du parcours? (Intégration de pistes cyclables, trottoirs plus larges, plantation d'arbres) »

La réponse de la ville via Daniel Genest en complément avec Pierre Renaud a la suite de ma question à 1 :04 :43 <https://www.facebook.com/BAPEQuebec/videos/2610258689290683>

« On vient reconfigurer notamment le boulevard Hochelaga [...] présentement sur des travaux préparatoires sur le boulevard Hochelaga qui vont permettre de doter de ce boulevard d'une capacité supplémentaire, entre autres pour pouvoir accueillir les métro-bus dans le futur. Sur le boulevard Laurier, il va y avoir un léger ajustement. Tentant de créer de la capacité de voies, oui, il va avoir une amélioration notamment le boulevard Hochelaga et un peu sur le boulevard Laurier et on va passer sensiblement de 9 voies de circulation au total sur ces deux artères à 12 voies de circulation. J'ai compris la portée de la question à propos des impacts sur la circulation notamment, vous comprendrez, on vient mettre en place un tramway sur le boulevard René-Lévesque [...] »

Youssef Dehbi poursuit avec : « On maintient le nombre de voies véhiculaires qu'on actuellement après la réalisation du projet, parce que sur le boulevard René-Lévesque on a une voie de réservée pour les autobus par direction qui vont être transformées par des voies pour le tramway [...] donc le nombre de voies pour les véhicules vont demeurer les mêmes [sic] entre le pôle St-Roch et le pôle Ste-Foy qui va garder la même capacité [...] et on va améliorer la capacité routière entre l'université Laval et le pôle Ste-Foy avec, ce que M. Genest disait tantôt, avec les améliorations sur Hochelaga et Laurier. »

La réponse de la ville a éveillé mes peurs. Elle implante un tramway tout en laissant tout l'espace à la voiture et réussit même à en augmenter la capacité. Nous sommes loin d'un partage de la route équitable. Pourtant, le tramway est l'occasion rêvée de réduire la capacité de la voiture d'être un moyen de transport efficace pour encourager l'utilisation du tramway par les citoyens. La ville prend des décisions qui réduisent les chances du succès du tramway : les rues seront aussi larges pour laisser passer autant de voitures, elle coupe des arbres matures, opération qui demande plus que de planter 2 arbres pour chaque arbre coupé pour compenser la perte et plus de 20 ans pour retrouver une fraction des bénéfices pour diminuer l'impact sur la circulation, sans compter la perte de la canopée si importante pour la mobilité active des lieux pour se rendre aux stations du tramway. Tout cela pour garder la même capacité routière. Et si on gardait des arbres plutôt que des voies automobiles? Le coûteux tunnel sous René-Lévesque assure également l'espace à la voiture dans le centre ville et non à la mobilité active, les stations emmenagées au centre du boulevard Laurier obligeant les usagers à traverser 3 voies automobiles pour s'y rendre décourageront certainement des usagers. Traverser 3 voies rapides et larges n'est pas très convivial. Ce sont des décisions malheureuses qui ne contribuent pas à une transition écologique ni d'inviter la population à embarquer dans le

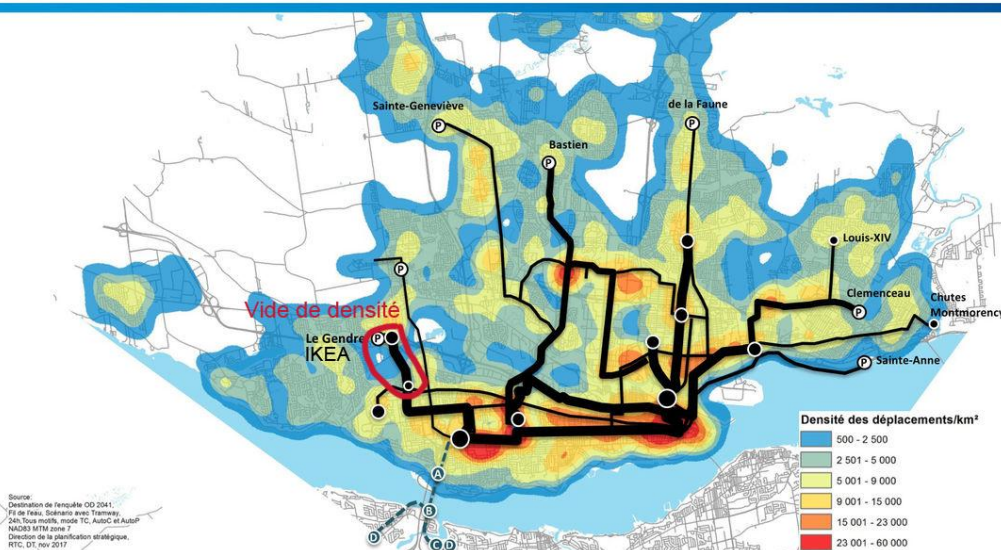
tramway.



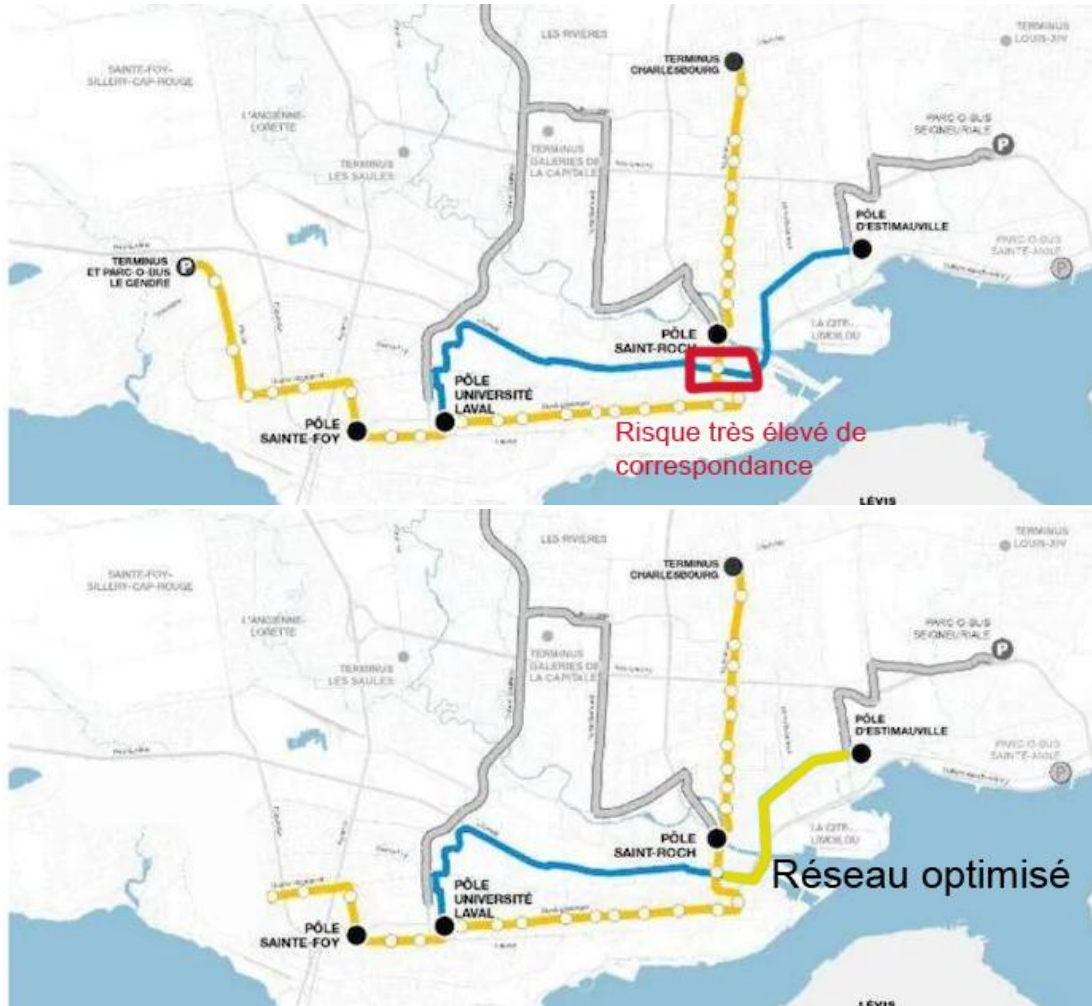
Il y a déjà quelques années, je suis passé à Strasbourg, en France. Ils ont implanté un tramway moderne en 1992. En l'implantant, les gestionnaires du projet ont eu le courage de redonner la ville aux habitants et ont éliminé la voiture dans certains secteurs où le tramway passerait. Les lieux de stationnement pour voitures sont devenus des lieux de rencontres et d'échanges. À Noël, ces espaces deviennent l'un des plus gros marchés de Noël au monde. Le centre-ville s'est libéré de la voiture, les citoyens vivent mieux et la ville continue d'agrandir le réseau du tramway, signe de son grand succès. Malheureusement, la ville de Québec malgré les exemples de réussite dans le monde ne va pas dans le même sens. Elle poursuit le développement de la voiture et de sa fluidité qui engendre énormément de problèmes et ces choix peu courageux vont certainement nuire au projet du réseau structurant.

Au courant de mon passage au BAPE, il y a eu une discussion autour d'un projet d'un TOD dans le secteur IKEA. Selon mes connaissances, forgées de recherches, discussions avec les élus municipaux et d'urbanistes, faire un TOD dans un milieu naturel comme il est présenté est inacceptable. On ferait un TOD dans une friche industrielle, dans des milieux non favorisés, dans des milieux à requalifier, où la densité n'existe pas. Il y a cependant des lieux déjà peuplés dans la ville où un TOD serait pertinent et qui sont négligés par la nouvelle mouture du projet : Hamel, Lebourgneuf, Charest, d'Estimauville. D'ailleurs j'insiste sur le fait que le segment du tramway vers le IKEA est dans un milieu à faible densité. Il serait plus avantageux de le remplacer par un segment à d'Estimauville, entre Beauport et le centre-ville, en tramway, comme le projet de Jean-Paul L'Allier l'avait suggéré en 2003. C'est un segment où on pourrait facilement rajouter 6 TOD sans faire d'étalement urbain, ni saccager de forêt. Il comporte déjà des investissements de tous les paliers gouvernementaux en infrastructure, un éco quartier, des friches industrielles et commerciales. Quant au centre de services qui devait être construit dans

le secteur IKEA, il pourrait facilement être construit proche de l'incinérateur. La ville a déjà acheté des terrains dans ce secteur et il présente beaucoup d'espace pour la construction. De plus il serait directement sur la ligne de tramway.



De plus, dans cette mouture, d'Estimauville n'est pas connectée au point destination le plus important de la ville qui est la colline parlementaire. Cela risque de créer une augmentation exponentielle des correspondances sur cette ligne, ce qui serait nuisible et incongru puisque les correspondances se feraient à 1 km de la colline parlementaire, une destination importante. Le tout sur une ligne qui est présentement à pleine capacité et demande peu de correspondance à ses utilisateurs, ceux-ci pouvant présentement se rendre facilement sur la colline et à Sainte-Foy en restant dans le même métrobus. Dans cette nouvelle mouture, on priverait donc d'une ligne directe les utilisateurs qui ont déjà pris l'habitude de voyager en transport en commun à d'Estimauville pour construire une ligne de tramway dans un secteur à basse densité (IKEA). Par exemple, moi, qui habite sur l'actuelle ligne de métrobus 800, je peux présentement me rendre partout en haute ville sans correspondance. Avec le nouveau projet de métrobus, je serais obligé de faire un transfert à moins de 1 km du parlement qui est la plus grande destination du réseau de transport. Ce transfert ne fait aucun sens en terme de planification de transport. Présentement, 25-35% des usagers du métrobus en provenance d'Estimauville prennent une correspondance pour arriver à destination. Ce chiffre changerait certainement pour du 80-90% si on garde le tracé comme il est planifié. Ce problème majeur de planification de correspondances n'existerait pas si on implantait un tramway entre d'Estimauville et le centre-ville qui utiliserais les mêmes rails que le tramway. Ainsi les deux secteurs basse-ville auraient des passages aux 8 min et en haute ville aux 4 min comme il est déjà souhaité par le projet. De plus, on éviterait à beaucoup de personnes de faire des correspondances à 1 km de leur destination, conservant la qualité du transport en commun qu'ils connaissent présentement.



Je suis certain que le tramway pourrait être un excellent projet en pour l'environnement et la qualité de vie des citoyens si on réduit la capacité routière lors de son implantation et si la ville abandonne le secteur IKEA et son TOD pour réinvestir dans un service de tramway vers d'Estimauville avec plusieurs TOD. Ainsi on protégerait les milieux naturels du secteur IKEA, on rejoindrait le plus gens possible avec d'Estimauville et on créerait plusieurs TOD tout en invitant les automobilistes à délaissier la voiture pour embarquer avec moi dans le tramway qui nous transporterait d'un coin à l'autre de notre ville plus calme et plus verte.

Fin de document