

Mémoire
adressé au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
concernant le
Projet de construction d'un tramway à Québec
par
Guy Boivin
en date du
28 juillet 2020.

Madame/monsieur,

Dès le début de ce projet, la Ville de Québec a présenté à la population une seule avenue et malgré toutes ses séances d'information et ses audiences publiques, elle n'a jamais été à l'écoute des demandes de la population. Le meilleur exemple a été la pétition du personnel du ministère du Revenu sis rue de Marly à la Pointe-de-Sainte-Foy.

Il est évident que la Ville a besoin d'une réforme de son système de transport en commun afin de l'améliorer et d'alléger la circulation routière aux heures de pointe. La Ville dispose déjà d'un système de transport en commun, mais mal structuré. Il est également évident que les concepteurs de ce système n'en étaient pas des usagers. Pour vous le confirmer, il suffit de se pencher sur les tracés. Combien d'autobus se multiplient sur un même parcours ! Combien de véhicules passent sur des artères en étant presque entièrement vides ! Combien il est complexe pour un usager du réseau d'aller d'un endroit à l'autre sans consulter Trajecto !

Aussi, l'entière configuration du réseau est présentement pensée dans une seule optique : conduire le travailleur, vivant en banlieue, à son travail au centre-ville et le ramener chez lui le soir. Le dilemme actuel de la Ville de Québec est de concevoir un système structurant qui fasse en sorte que les résidents se déplacent en abandonnant ou en utilisant moins leurs automobiles. Par conséquent, il lui faut

modifier sa vision qui veut qu'on s'organise en fonction uniquement des horaires des travailleurs. C'est d'autant plus évident que nous devons nous diriger dorénavant vers une nouvelle ligne de pensée : offrir un service capable de permettre aux résidents de se déplacer dans toutes les directions à l'intérieur des limites de la Ville. Et ceci surtout depuis la fusion des villes, l'absence d'un centre-ville et la présence de multiples lieux de convergence. Mais les décideurs de la Ville éprouvent beaucoup de difficultés à s'ouvrir à cette nouvelle avenue. C'est dans ce contexte que la Ville a proposé la construction du tramway.

Le défi est de taille, et la Ville se trouve à un point tournant. D'un côté, il n'y a pas assez de passagers pour un réseau structurant couvrant l'ensemble de la ville. Par contre, le réseau routier actuel est saturé pour accommoder les travailleurs. Plus nous tardons à améliorer le service du transport en commun, plus les travailleurs prennent leurs automobiles. Plus les travailleurs prennent leurs automobiles et moins il y a d'usagers dans les transports en commun. C'est un cercle vicieux que la Ville doit briser en agissant de façon responsable pour les générations à venir.

Après l'annonce de l'arrivée du tramway, les citoyens croyaient pouvoir compter sur une réforme et sur une vue holistique des transports en commun. Cependant, il n'en est rien, puisque la Ville s'enlise dans sa planification visant à amener travailleurs et étudiants à leurs destinations et à les ramener le soir pour que la Ville s'endorme jusqu'au lendemain. Ainsi, actuellement, une dame de Val-Bélair peut difficilement aller veiller chez une amie d'Orsainville sans faire un grand détour vers le centre-ville de Québec. Et même là, dès après 18:00, il n'y a presque plus d'autobus qui desservent ces banlieues. Voilà pourquoi les banlieusards utilisent leurs automobiles.

La Ville de Québec doit établir dès maintenant et pour l'avenir un réseau de transport qui réponde vraiment aux besoins des usagers. Ce dernier doit être

capable de desservir l'ensemble du territoire, surtout si elle vise comme objectif que les résidents cessent d'utiliser leur automobile pour des déplacements brefs. Ce qui ne peut être le cas quand est offert seulement un service essentiel pour desservir une partie de la population sur des heures spécifiques.

Il règne actuellement une totale mésentente sur la définition même d'un réseau structurant. Pour certains, un réseau est structurant dès qu'il y a établissement d'une structure fixe du réseau. Par exemple, l'installation d'un rail. Pour d'autres, un réseau structurant est un trajet qui traverse tous les centres d'activités et tous les secteurs où la population est particulièrement dense. Pour ma part, je suis d'avis qu'un réseau structurant est celui qui établit une ligne de base couvrant les principales artères et à laquelle tout le reste du réseau se greffe. Je prends comme exemple le métro de Montréal : les lignes de métro traversent la ville et tous les autobus ou trains de banlieue en partent.

Dans mon optique, la Ville de Québec ne propose pas un réseau structurant mais une ligne de tramway qui est tout simplement le remplacement des Métrobus 800 et 801 par un nouveau moyen de transport : le tramway — dont on a enlevé, il faut le rappeler, les dernières voies, il y a à peine cinq ans sur le chemin Sainte-Foy, dans le secteur de la rue des Érables ! Tout le reste du système demeure parallèle. Par exemple, le 807 sur le chemin Sainte-Foy, le 11 sur Grande-Allée, l'aléatoire trambus sur le boulevard Charest qui n'est en réalité que le remplacement du bus 18 actuel.

Dans tout ce dossier, la Ville a tenu, contre vents et marées, le cap sur SON tramway et SON circuit. Elle n'a nullement et jamais été réceptive aux autres arguments, même s'ils venaient d'autorités en la matière. Je ne suis pas dans les secrets du pouvoir décisionnel, mais je sais que le choix du tramway vient d'une décision administrative de haut niveau de la Ville. L'idée que je vous avais soumise, lors de

vos audiences d'information, de monorail suspendu, sur roues pneumatiques, ne venait pas de moi, mais de spécialistes. (Malheureusement, je n'ai pas avec moi les références de ces spécialistes ; pour les obtenir, il faudrait retourner aux archives du Conseil de quartier de Montcalm.) Après l'analyse des avantages et des inconvénients d'un transport en commun à Québec, ces mêmes spécialistes venaient à la conclusion que le monorail demeurerait un système plus avantageux, considérant l'environnement et les conditions climatiques de la Ville. Au risque de me répéter : le monorail laisse les voies dégagées, même lors de travaux de canalisation ou de réfection des routes. Le réseau n'est pas bloqué par des piétons, des feux de circulation, des camions de livraison, de déménagement, la présence de cyclistes, de véhicules arrêtés ou en panne.

Le couvert métallique protégerait le mécanisme et le filage de la neige, du verglas, des branches.

Les ancrages pourraient être des arcs-boutants esthétiques, sans trop défigurer l'aspect actuel du parcours, semblables aux lampadaires de la rue Cartier, en plus résistants naturellement, ou en arceaux.

Aussi, les étudiants du Département d'urbanisme de l'université Laval pourraient être mis à contribution. Il pourrait même y avoir des concours et des compétitions, pour varier les charpentes selon les quartiers. De plus, comme en Autriche et en Suisse, le choix des gondoles permettra des pentes de plus de 8° et un excellent confort des passagers.

Mais non : la Ville n'a même pas étudié sérieusement les transports en commun dits « légers ». Elle l'a admis elle-même lors d'audiences d'information tenues par vous.

La Ville a fini par établir un trajet douteux, de nouveau sans véritable consultation. Je m'explique pour mon secteur, Montcalm. Plutôt que d'emprunter Grande-Allée, qui représente la prolongation logique du boulevard Laurier, la Ville a préféré bifurquer sur le boulevard René-Lévesque, nécessitant l'expropriation de plusieurs riverains, alors qu'en ligne droite sur Grande-Allée, le monorail pouvait se rendre, en longeant les Plaines d'Abraham, jusqu'au parlement et descendre Honoré-Mercier, entre les deux bretelles de l'autoroute Dufferin-Montmorency et raccorder avec la 3^{ième} avenue dans Limoilou. Mais la Ville s'en tient à son tunnel extrêmement coûteux, creusé dans le cap Diamant.

C'est cette attitude de la Ville, obtuse, pour ne pas dire bornée, qui a fini par exaspérer les citoyens. Ils ont perdu confiance, ils doutent de la bonne volonté de la Ville et de son intention d'agir en bon père de famille, de chercher à économiser tout en offrant à la population de la municipalité un moyen de transport en commun efficace et à moindre coût. Depuis le début des tergiversations dans le dossier qui nous occupe, la Ville n'a cherché à aucun moment l'appui de la population ni sa collaboration. Elle met ses œillères et persiste dans un projet qui se doit de représenter la meilleure solution aux problèmes actuels. À cette heure, elle provoque une lutte à finir entre ses gestionnaires et les citoyens.

En conclusion :

Si le gouvernement provincial accepte d'investir autant de fonds du trésor public dans le transport en commun de la Ville de Québec, qu'il le fasse aux conditions sévères suivantes :

- que la Ville étudie tous les moyens de transport possibles ;
- qu'elle s'adjoigne les spécialistes en la matière, comme les départements universitaires versés dans le domaine pour qu'ils lui viennent en aide dans l'analyse des avenues et le choix final, de façon éclairée ;

- qu'elle explique à la population, clairement et honnêtement, les motivations de chacun des choix ;
- que les conseils de quartier participent au tracé et à l'organisation du transport en commun dans leur quartier ;
- que la Ville modifie sa vision du transport en commun dans le but d'une planification cohérente qui dépasse et reconfigure le but actuel du réseau de transport en commun.

Voilà pour l'essentiel de mon mémoire. Comme citoyen, je suis d'avis qu'il faut agir maintenant avant que la Ville ne nous jette de nouveau dans un fiasco financier pour un système de transport en commun qui ne répondra ni aux besoins ni à la volonté des Québécois.

Je vous remercie sincèrement de votre écoute.

Guy Boivin