

Québec, le 29 juillet 2020

Que serait Montréal aujourd'hui si, en 1967, une majorité de la population s'était opposée à la construction du métro en invoquant le coût de l'opération, les impacts sur la circulation durant les travaux de construction ou autres effets désagréables engendrés par la mise en chantier ? Inimaginable n'est-ce pas ? Alors pour quelle raison Québec, la capitale nationale, ne pourrait pas se doter d'un réseau de transport en commun digne des villes innovantes, où la qualité de vie de ses citoyens prime sur toute autre considération ?

Le réseau structurant proposé par la ville de Québec est tout à fait en phase avec les objectifs d'adaptation aux changements climatiques, enjeu fondamental pour l'ensemble de la collectivité.

Au plan environnemental, les déplacements en tramway contribueront de façon notable à la réduction des gaz à effet de serre. Le nombre de déplacements en voiture, trop souvent en solo, sera réduit grâce à un service de transport en commun efficace, confortable et sécuritaire. De plus, puisque le tramway sera alimenté par l'énergie électrique, nous réduirons d'autant notre dépendance au pétrole et encouragerons le recours à une ressource produite au Québec.

Au plan social, le réseau structurant répond à un enjeu de sécurité pour les personnes qui ont fait le choix du transport actif et collectif. En effet, une augmentation des voitures sur les routes augmente d'autant les risques de collision. On peut difficilement chiffrer la perte d'une vie humaine due à un accident de la route ou les frais d'hospitalisation pour les personnes qui survivent à de tels accidents.

Lorsque je me suis établie à Québec, en 1992, j'ai fait le choix délibéré de vivre sans voiture en privilégiant le transport en commun, l'autopartage (Communauto) ainsi que le vélo. C'est d'ailleurs en tant que cycliste utilitaire que je remarque une croissance désespérante du nombre de conducteurs et conductrices qui utilisent leur cellulaire au volant, augmentant ainsi les risques d'accident. Un réseau structurant tel que proposé par la ville de Québec inciterait sans doute une proportion significative de ces personnes à utiliser le transport en commun pour se rendre au travail. Elles pourraient ainsi utiliser leur cellulaire en toute légalité.

Quelques améliorations pourraient cependant être apportées au projet. D'abord, j'aimerais exprimer ma déception devant l'abandon des deux liens mécaniques pour relier la basse ville à la haute ville. Ce volet du projet aurait certainement encouragé le transport actif des personnes. Soulignons, à cet égard, la corrélation entre l'activité physique (marche, vélo) des personnes et la diminution des coûts de soin de santé.

Deuxièmement, il y aurait lieu de prévoir une interconnexion efficace entre le réseau prévu et le transport interurbain, à savoir l'aéroport de Québec, les deux gares de train ainsi que les gares d'autobus (Du Palais et Ste-Foy).

Troisièmement, le partenariat avec Communauto pourrait comporter des stationnements à chaque point stratégique du réseau structurant, de façon à faciliter le transport bi-modal (tramway ou autobus et autopartage).

Quatrièmement, il serait pertinent de prévoir des supports à vélo pour les tramways, comme c'est présentement le cas avec les métrobus.

Bref, j'espère qu'après tant d'années de débats sur la question, il est plus que temps d'agir et de doter la ville de Québec d'un véritable réseau de transport en commun du 21^e siècle, et ce, pour notre mieux-être collectif.

Merci !

Suzie Beaulieu
Québec