

# Mémoire collectif a l'attention du BAPE

Préparé et présenté par le collectif

## Tramway Non Merci



## Présentation.

Le Collectif Tramway Non Merci est un regroupement de 8853 citoyens qui ont pour objectif commun le respect de la démocratie, une saine gestion des fonds publics et un développement important, bien adapté et efficace du transport en commun de la ville de Québec.

Notre groupe s'est positionné à 100% en faveur du transport en commun, de son développement et d'un investissement massif pour en améliorer le service aux citoyens. Nous considérons toutefois que le projet présentement à l'étude ne répond aucunement aux besoins des citoyens de la ville de Québec et ses banlieues.

Nos membres sont convaincus et, par le biais de ce document, souhaitent faire la démonstration que le bureau de projet n'a préparé qu'une ébauche grossièrement sous-évaluée d'un projet mal adapté et qui n'offrira que très peu de potentiel de transfert modal. Nos membres souhaitent également démontrer que le présent projet ne répond aucunement aux exigences du gouvernement provincial en place et que le support provincial au présent projet n'est plus, d'aucune façon, relatif au projet initialement déposé pour étude. Le tout **SANS ACCEPTABILITÉ SOCIALE** ni mandat clair aux élus de procéder.

Les conditions essentielles au maintien du support provincial sont les suivantes :

- **Le respect des coûts et budgets**
- **Une interconnexion avec la rive Sud via l'éventuel 3eme lien**
- **Une amélioration substantielle de la desserte des banlieues**

Le présent document entend démontrer que la présente ébauche de projet à l'étude, qui subit des changements majeurs de façon quasi hebdomadaire, ne répond **AUCUNEMENT** aux présentes exigences.

Nos membres comptent également démontrer qu'au moment de déposer le présent document, une grande partie des détails et particularités de la présente ébauche de projet ne sont toujours pas connus des citoyens. Il est donc impossible pour les citoyens de bien évaluer les impacts sociaux, environnementaux et économiques d'une hypothétique réalisation de la présente ébauche. Les citoyens ne sont donc pas en mesure d'exprimer précisément leurs inquiétudes, ces dernières ne pourront donc jamais être dûment considérées.

## Historique du comité

Depuis l'annonce du projet de Réseau Structurant de Transport en Commun, que nous pouvons maintenant appeler à juste titre le **Tramway de Québec**, suite au retrait de la majorité des composantes du projet à l'exception du Tramway lui-même, Le maire Régis Labeaume était catégorique, le projet était en route, les contrats étaient donnés. Le maire Affirmait même, sans l'ombre d'un doute, que le projet était **PLANIFIÉ AU MILLIMÈTRE PRÈS** et que tous les détails, le financement et autres prérogatives étaient déjà réglé; **\*ça fait 10 ans qu'on travaille sur ce projet, on est prêt\***. A titre de citoyens de bonne foi, nous avons cru monsieur Labeaume.

En Janvier 2020, le Premier Ministre François Legault a ordonné au maire Labeaume de **\*mieux vendre son projet, de mieux communiquer, d'être plus transparent et de dévoiler les détails\***. Pour donner suite à cette exigence, monsieur Labeaume a confié à M. Daniel Genest le mandat d'informer la population. Ce n'est qu'au dévoilement de l'échéancier officiel par Monsieur Genest que la population a été en mesure de réaliser **l'étendue des mensonges de monsieur Labeaume**. Aucun financement n'est officialisé, ce dernier étant encore à ce jour conditionnel, aucun tracé n'est arrêté, les couts et impacts n'ont été que très vaguement et grossièrement évalué et **SURTOUT** aucun contrat n'est donné. Les citoyens ont alors été en mesure de réaliser que **Régis Labeaume leur ment depuis le jour 1**.

Plusieurs discussions sur les réseaux sociaux ont donné lieu à une première rencontre des membres fondateurs le 19 Janvier 2020 dans un restaurant de la région. Il a alors été décidé d'organiser une grande marche citoyenne, prévue originalement pour le 19 Mars 2020. Cette dernière a été annoncée lors d'une conférence de presse qui a eu lieu le 13 Février 2020. Le collectif Tramway Non Merci était né. Dans les semaines qui ont suivi, les citoyens se sont joints au collectif **par milliers** jusqu'à atteindre, à ce jour, **8853 membres**.

La marche citoyenne originalement prévue le 19 Mars 2020 a dû être remise à une date ultérieure suite aux restrictions sanitaires pour lutter contre la pandémie de Covid-19. Celle-ci s'est finalement tenue le 5 Juillet 2020. La marche s'est déroulée de façon professionnelle et pacifique. 1200 citoyens (selon le chiffre officiel fourni par le service de police de la ville de Québec) ont bravé les risques sanitaires et ont marché pour exiger que la présente ébauche de projet soit mise sur pause jusqu'en Novembre 2021, date de la prochaine élection municipale, moment où les citoyens pourront enfin se prononcer **CLAIREMENT et DÉMOCRATIQUEMENT** sur la présente ébauche de projet. Nous vous invitons à prendre connaissance des discours prononcé lors de cette marche, les textes de ces discours se retrouvent dans l'annexe **\*DISCOURS\***

## Méthodologie

Dans le but de représenter le plus démocratiquement possible l'ensemble des 8853 membres de Tramway Non Merci, nous avons choisi de procéder par étapes et de soumettre chaque étape à l'approbation démocratique du groupe.

Dans un premier temps, Nous avons suivi religieusement les premières audiences publiques du BAPE, nous avons par la suite réalisé et diffusé à nos membres un résumé sur vidéo, d'une durée de 30 minutes. Cette étape était nécessaire pour permettre à nos membres de bien connaître les impacts qui pouvaient être considéré.

Malgré le manque flagrant de nombreux documents, de nombreuses précisions et confirmations, malgré le refus TOTAL du bureau de projet de mettre à jour des documents essentiels **A TEMPS POUR ÊTRE CONSIDÉRÉ PAR LE BAPE**, malgré la grande obsolescence de nombreuses études et le fait que certaines sont devenu carrément caduc, nous tenions à ce que chaque parcelle de projet disponible au public puisse être considérée par nos membres.

Par la suite, le 11 Juillet 2020, nous avons fait un appel à tous. Nous avons demandé à nos 8853 membres de nous suggérer des sujets à inclure dans le mémoire collectif. Dans un même temps, nous avons demandé des volontaires pour développer un sujet que nous leur attribuerions.

Le 15 Juillet 2020, nous avons jumelé les suggestions de sujets et les volontaires. Nous avons confié un sujet à chaque volontaire. **Chacun des textes traitant de chacun des sujets dans le présent mémoire a donc été rédigé volontairement et démocratiquement par un des 8853 membres du collectif Tramway Non Merci.** Les textes ont par la suite été copié directement sur le présent document, dans leur intégralité, sans aucune modification autre qu'une mise en page.

Certains citoyens ont préféré joindre un texte d'opinion générale sur la présente ébauche de projet a l'étude plutôt que de se concentrer sur un sujet précis, leurs textes se retrouvent **dans leur intégralité**, dans la section **\*opinions de citoyens\***. Un des membres fondateurs du collectif, Monsieur Marc Roussin, s'est chargé de la rédaction des sections **\*Présentation \* Historique du comité, \*méthodologie et \*conclusion.**

A notre connaissance, il n'existe pas de façon plus représentative, respectueuse et démocratique pour rédiger et déposer un mémoire collectif.

## RENTABILITÉ

Qu'est-ce que le tramway vient régler? Que peut-il être fait autrement? Existe-t-il d'autres façons d'arriver à mieux et à moindres frais? Et surtout... **Est-ce nécessaire?**

Avant d'investir des sommes colossales dont il est question présentement à raison de 3 300 millions de dollars \$, de saccager la ville en l'éventrant et en la scindant en deux, de couper au final 1 700 arbres, de condamner près de 1 250 espaces de stationnements, de dynamiter pendant trois ans le quartier St-Jean-Baptiste, de rendre impraticables près de 150 intersections et bien d'autres conséquences, **il serait sage de se poser la question sur ce que vient apporter ce projet.**

**La réponse est que la Ville de Québec est présentement bien desservie de façon générale par le transport en commun.**

Qui plus est, plusieurs circuits d'autobus du réseau RTC roulent à pertes avec des autobus pratiquement vides. Pensons aux circuits du 800 et 801 qui font la même ligne que le tramway, vides et déserts.

Déjà, le RTC n'est pas rentable avec des investissements déjà en place.

**Alors, où est le problème? Qui se plaint du transport en commun qui est sous-utilisé présentement?**

**Une simple amélioration de la déserte des banlieues améliorerait grandement la qualité du service et attirerait à coups sur de nouveaux utilisateurs. Malheureusement cette option ne fait pas partie du présent projet à l'étude. Avec un passage à chaque 4 ou 5 heures les week-end dans plusieurs secteurs, est-ce que le RTC espère réellement attirer les citoyens des secteurs Nord de la Ville de Québec? Espèrent-ils VRAIEMENT un transfert modal?**

## VIABILITÉ

### CROISSANCE DE LA POPULATION DU QUÉBEC D'ICI 2066 :

Selon la source suivante : <https://www.stat.gouv.qc.ca/salle-presse/communiqué/communiqué-presse-2019/juillet/juillet1911.html>, il y aura un vieillissement démographique. Ce ne sont pas les personnes âgées qui pendraient le tramway, mais davantage le groupe des 20-64 ans. Or, :

- Le groupe des 20-64 ans passerait de 5,0 à 4,9 millions entre 2016 et 2031, pour ensuite remonter à 5,2 millions en 2066. La part des 20-64 ans, quant à elle, est appelée à diminuer : elle passerait de 61 % en 2016 à 54 % en 2031, et à 53 % en 2066.
- La population des 65 ans et plus serait en forte croissance dans toutes les régions administratives, alors que celle des 20-64 ans serait en baisse dans la plupart des régions, conséquence du passage des générations nombreuses du baby-boom d'un groupe à l'autre

Les avantages sont encore moindres avec la situation actuelle de pandémie et pour les années à venir avec le télétravail qui gagne en popularité. Déjà moins de coûts liés à l'utilisation de l'automobile, déjà une réduction des polluants atmosphériques / gaz à effet de serre SANS TRAMWAY.

<https://www.lesoleil.com/affaires/la-pandemie-infligera-des-dommages-durables-a-leconomie-selon-le-gouverneur-de-la-banque-du-canada-e6c7d75274c9ca42afe281fef3dc270d>

Faire mieux avec notre argent alors que nous nageons probablement dans la pire crise financière de l'histoire!

## **La venue d'un tramway : dénaturation de la ville, ruelles et vie de quartier**

La ville de Québec jouit sur le plan international de la réputation d'être d'une grande beauté. Le futur tramway viendra modifier cette perception, à tout le moins chez ses résidents. Coupes d'arbres, réseau d'alimentation électrique aérien, plates-formes de béton, rails, rien pour convaincre le citoyen moyen de l'amélioration de l'aspect esthétique de sa ville. Malheureusement, ce ne sont pas les seuls inconvénients avec lesquels les citoyens devront composer après la mise en service du tramway.

En effet, il devient de plus en plus clair que les citoyens de certains quartiers seront plus affectés que d'autres. Parmi ceux-ci, les résidents de Pointe-Sainte-Foy verront leur quiétude doublement diminuée. Ils sont présentement entourés de boisés protégés et de milieux humides exceptionnels qui rend le quartier paisible et la vie extérieure ponctuée de chants d'oiseaux. À l'heure actuelle, ce quartier est l'un des plus silencieux de Québec puisque les commerces sont concentrés à l'est et qu'à l'ouest, il n'y a que deux CHSLD et les bureaux de Revenu Québec. Ceux-ci suscitent peu de déplacements en dehors du matin et du soir sur semaine.

Le tramway passera derrière les maisons du boulevard Pie XII sur l'emprise de l'Hydro-Québec qui délimite aussi le secteur des Compagnons pour se diriger vers son point d'arrivée près du boulevard de la Chaudière, tout en ne desservant pas un des plus gros employeurs du quartier, Revenu Québec. Ce projet aurait pu soulager le quartier de la présence de centaines de voitures de ces employés, stationnées le long des rues avec une vignette municipale ou laissées illégalement dans le stationnement incitatif du RTC sur Pie XII.

Pour les citoyens de Limoilou, le nouveau tramway amène probablement encore plus d'inconvénients que de bienfaits. Là aussi, du bruit, des coupes d'arbres, de nouveaux sens uniques, une dénaturation des ruelles, tout cela pour remplacer des autobus vides hors des heures de pointe et les fins de semaine. La majorité des citoyens de Limoilou ont choisi d'y habiter pour la vie de quartier et les commerces de proximité. Leur vie sera très différente quand le tramway sera mis en service.

Puisque le tramway empêchera beaucoup de virage à gauche, la ville suggère aux automobilistes d'utiliser les ruelles. Dans la section entre le boulevard des Alliés et la 4<sup>e</sup> rue, les installations du tramway occuperont la moitié de la voie publique transformant la 1<sup>ère</sup> avenue en sens unique direction sud. Que feront les 6000 voitures qui l'empruntent chaque jour en direction nord? L'impact sera majeur puisque cela signifie que plus des 1500 voitures choisiront de passer par la 3<sup>e</sup> avenue et les rues

avoisinentes, dont les ruelles, et que les autres emprunteront le boulevard Laurentien que la ville a annoncé vouloir transformer en boulevard urbain.

Ce n'est pas tout. Par où pourront traverser les automobilistes et les piétons que désirent passer vers l'est du quartier Limoilou puisqu'entre autre une plateforme surélevée leur bloquera le passage? Le projet en prévoit moins d'une vingtaine sur un trajet de 5 km entre la 4<sup>e</sup> rue et la 76<sup>e</sup>.

De plus, cette plateforme de béton sera-t-elle jolie, attrayante pour les citoyens du quartier? Pourront-ils l'emprunter de façon sécuritaire pour accéder à leurs résidences ou à leurs commerces préférés? Prendront-ils encore le temps de savourer des petits moments de grâce à rêvasser devant les façades des commerces de la 1<sup>ère</sup> avenue? Les enfants, joueront-ils sur cet espace? Et, les vélos? Des centaines de questions restent en plan.

Faudra-t-il attendre sa mise en service pour constater l'impact du tramway sur la vie des citoyens de Québec alors que plusieurs de ses conséquences sont déjà prévisibles?

Lise Potvin, 23 juillet 2020

Qui suis-je? -J'ai habité Pointe-Sainte-Foy pendant 8 ans et j'ai fait partie du conseil de quartier Pointe-Sainte-Foy. Durant mon mandat, j'ai essayé de débarrasser le quartier des voitures qui y stationnent pour m'apercevoir que c'est la ville de Québec qui vend des vignettes aux non-résidents qui sont des employés de Revenu Québec.

Référence :

Articles de journaux et sites internet consultés le 23 juillet 2020.

<https://carte.ville.quebec.qc.ca/mobile>

<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1173615/trace-tramway-boulevard-pie-xii-sainte-foy-opposition-citoyens-ville-quebec>

<https://www.quebechebdo.com/local/journal-lappel/170206/le-trace-du-tramway-reste-sur-lempise-derriere-pie-xii/>

<https://www.journaldequebec.com/2020/06/11/tramway-centre-dentretien-retire-et-circulation-chamboulee-dans-limoilou>

<https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/580601/l-impact-du-tramway-sur-limoilou-se-precise>

<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1711041/tramway-limoilou-propositions-quebec-charlesbourg-transport-commun>

## **Absence totale de considération de connexion ou achalandage du 3e lien**

Le 29 janvier 2020, un tracé de 3<sup>e</sup> lien Québec-Lévis a été rendu public[1]. Ce tracé, qui est encore sur la table aujourd'hui, prévoit entre autres un lien de transport en commun entre le centre-ville de Lévis et le centre-ville de Québec. À Québec, 4 stations souterraines sont prévues : Quartier Petit-Champlain, Place d'Youville, Jardin Jean-Paul- L'Allier et Pôle d'échange St-Roch. Une station à ExpoCité est aussi à l'étude[2].

Le jour du dévoilement de ce tracé, le maire Régis Labeaume a fait les déclarations suivantes:

« Les deux projets ont des intérêts convergents et ça, c'est toute la différence du monde. **Ça va augmenter l'achalandage de notre réseau**, ça donne un plan cohérent pour la couverture sur les deux rives. »[3]

« Le premier gain net, c'est la connexion avec le réseau de transport structurant collectif parce que ça va augmenter l'achalandage de notre réseau, ça donne un plan cohérent pour la couverture sur les deux rives (...) **Le Pôle Saint-Roch va devenir encore plus achalandé par rapport à ce qui était prévu et ça vaut pour tout le réseau au complet qui va gagner de la clientèle.** Il y a une grande cohérence. (...) Avec le gouvernement, on va travailler dès demain matin...**il faut qu'on attache les deux projets très rapidement** parce que nous, nous n'avons pas l'intention de changer notre agenda. On ne veut pas ralentir, on a des objectifs très précis en termes d'agenda. Il faut qu'on travaille très fort. »[4]

Il est évident que ce projet de 3<sup>e</sup> lien aura un impact significatif sur les déplacements en transport en commun à Québec. Comme mentionné ci-haut, le maire a lui-même affirmé que l'achalandage de son réseau s'en trouverait augmenté et qu'il fallait rapidement arrimer ce projet avec le projet de tramway. Malgré cela, l'étude d'achalandage du RSTC n'a pas été actualisée pour tenir compte de l'impact du 3<sup>e</sup> lien. Cette étude est donc clairement inexacte et doit impérativement être actualisée. Le dossier d'affaires est également muet sur cet enjeu.

De plus, le tracé du tramway ignore complètement le tracé prévu du 3<sup>e</sup> lien :

Station prévue du 3 <sup>e</sup> lien	Station prévue au tramway du RSTC	Questions et commentaires
Aucune station prévue	Colline parlementaire	Est-ce qu'un usager en provenance de la rive-sud devra effectuer une correspondance plus au nord pour revenir vers la colline parlementaire ? Est-ce logique ?
Quartier Petit-Champlain	Aucune station prévue	Est-ce que le RSTC a prévu intégrer cette station dans son tracé ? Sinon, est-ce dire qu'il sera plus facile et plus rapide pour un résident de Lévis que pour un résident de Québec d'accéder à ce quartier ? Quelle étude démontre que cela est judicieux ?
Place d'Youville  Jardin Jean-Paul-L'Allier  Pôle d'échange St-Roch – Stade Canac	Place d'Yvouville (située sur Honoré-Mercier)  Jardin Jean-Paul-L'Allier  Pôle d'échange St-Roch	Est-ce que ces stations seront fusionnées ou aura-t-on deux lignes souterraines en parallèle ? Aucune information n'a été dévoilée à ce sujet.
<u>ExpoCité</u>	Anciennement desservi par le Trambus, qui a été abandonné.	Si le 3 <sup>e</sup> lien va jusqu'à ExpoCité, est-ce qu'un nouveau pôle d'échange sera créé à cet endroit ? Quel sera le trajet des résidents de Charlesbourg désirant se rendre à ExpoCité ? Est-il encore nécessaire d'avoir un tramway sur la 1 <sup>ere</sup> avenue entre le pôle St-Roch et la 18 <sup>e</sup> rue si le tracé de 3 <sup>e</sup> lien mène déjà à la même hauteur ?

Comme nous sommes à même de le constater, il existe un grand flou dans l'intégration des projets de 3<sup>e</sup> lien et de tramway. Ces informations sont cruciales à l'évaluation du projet par les citoyens. Il nous apparaît donc inconcevable que le processus de BAPE puisse continuer d'aller de l'avant avec des informations aussi cruciales qui sont complètement ignorées dans les analyses et tracés de la ville de Québec. Nous demandons donc au BAPE de proposer au gouvernement que le projet de RSTC soit suspendu jusqu'à ce que toutes les informations significatives soient connues et divulguées publiquement. Un nouveau BAPE serait ensuite requis, afin que les citoyens puissent se pencher sur un projet final et actualisé au lieu de devoir composer avec des informations désuètes.

[1] <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1496783/3e-lien-nouveau-trace-transport-commun-quebec-levis>

[2] « le gouvernement Legault a de son côté accepté d'étudier un trajet du troisième lien qui sortirait de terre à la hauteur d'ExpoCité plutôt qu'à proximité du stade Canac, en raison des réserves de la Ville. »  
<https://www.journaldequebec.com/2020/07/13/quebec-commande-une-nouvelle-etude-dachalandage>

[3] <https://www.journaldequebec.com/2020/01/29/labeaume-emballe-par-le-nouveau-trace-du-3e-lien>

[4] <https://www.tvanouvelles.ca/2020/01/29/labeaume-emballe-par-le-nouveau-trace-du-3e-lien-1>

## Respect des couts = impossible

L'une des 3 conditions posées par le gouvernement provincial pour le maintien du financement du Tramway de Québec, est le respect absolu des couts et des restrictions budgétaires.

Or, le bureau de projet nous a démontré, et ce de façon indéniable, qu'il est impossible de réaliser le projet initialement **imposé** aux contribuables en respectant les budgets annoncés. En fait ils ont confirmé que les couts du projet initialement imposé avaient été grossièrement sous-estimé, **une LÉGÈRE DIFFÉRENCE d'à peine 1 OU 1.5 milliard de dollars.....**

Pour essayer de se rapprocher des couts initialement imaginés, le bureau de projet procède a de multiples coupures, les citoyens assistent depuis quelques mois à une succession d'annonces les unes après les autres..... et tout porte à croire que ce n'est pas fini.

Tout d'abord on nous annonce l'abandon du pôle d'échanges du Phare pour le remplacer par un autre emplacement, lequel changera d'emplacement a 3 ou 4 reprises. On annonce du même coups le retrait d'un tunnel. Sans JAMAIS ré-évaluer l'achalandage, les couts ou les impacts.

Suivra, quelques jours plus tard, l'abandon du 2ème centre d'entretien et le retrait de quelques stations, toujours en affirmant que cela ne changera rien.

Une annonce n'attendant pas l'autre, ce sera le tour des 2 remonté mécaniques, bien sûr sans jamais évaluer les impacts sur l'achalandages ni sur la qualité des services offerts, encore moins mettre à jour les études.

Par la suite il y-a eu une période un peu plus calme, on nous annonce **SEULEMENT** qu'on n'installera pas de toilettes ni abreuvoirs dans les terminus, qui, bien évidemment seront maintenant totalement dénudé de toutes les commodités et agréments initialement promis. Ce sont maintenant de gros abribus en verre, rien de plus. Est-ce que cela va affecter la clientèle? On ne l'évaluera bien évidemment jamais.

Le coup de grâce survient avec le retrait des Tram-bus, cette partie intégrante du projet, celle qui lui valait l'appellation **\*Structurant\***. Bien évidemment le bureau de projet n'a pas cru bon confirmer la validité de ses études d'achalandage, affirmant désormais que le Tram-Bus était littéralement inutile puisqu'il n'apportait qu'un modique 1.6% d'achalandage pour un cout de plus de 700 millions.....  
**ÉVIDEMMENT LE BUREAU DE PROJET SE REFUSE A METTRE SES ÉTUDES A JOUR POUR REPRÉSENTER LA NOUVELLE RÉALITÉ.**

Pour ajouter l'insulte à l'injure, le bureau de projet ne produira un dossier financier a jour qu'au mieux **en Janvier 2021, soit 3 mois après le rapport final du BAPE**. On coupe 1 milliard mais on ne sait pas trop quelle partie représente quoi et/ou si ça affecte qui que ce soit **ET ON NE LE SAURA PAS.**

**UN RESPECT DES ENVELOPPES BUDGÉTAIRES AVEC LE PROJET INITIALEMENT SOUMIS POUR ÉTUDES EST IMPOSSIBLE**

## Des études obsolètes

Le bureau de projet se dit prêt à aller en appel d'offres. Ça presse, on accélère, on va vite, très vite, **TROP VITE**. On crie sur tous les toits qu'on n'attendra pas et qu'on n'acceptera aucun retard..... Pourtant le dossier d'affaires considère toujours les Tram-Bus..... cette composante maintenant faisant partie du passé tout comme O combien d'autres. A ce jour on n'a toujours pas non plus de confirmation **FERME** que le Tramway s'arrêtera à la 41ème rue ou à la 76ème..... toujours sans tenir compte des éventuels impacts sur l'achalandage.

### **ON EST PRÊT A ALLER EN APPEL D'OFFRES SANS DOSSIER D'AFFAIRES? ET SANS PROJET COMPLET?**

Ou bien Est-ce qu'on refuse simplement de déposer les documents au BAPE tel que demandé et on choisit de déposer **DÉLIBÉRÉMENT** un dossier caduque? Cela restera pour toujours un mystère.

Et si ce n'était que cela.....

**Études d'achalandages** - rendu obsolètes par les trop nombreux changements au projet

**Études d'impact environnemental** – rendu obsolètes par les nombreux changements au tracé

**Étude origines – destinations** - rendu obsolètes par le refus de considérer l'éventuel 3eme lien

**Études sur les temps de déplacements** - rendu obsolètes par l'augmentation du taux de transferts, maintenant plus de 50% des usagers devront faire un ou plusieurs transferts.

**Études de couts et faisabilité** - rendu obsolètes par les nombreux changements et le refus de fournir un dossier financier a jour.

**LES FAMEUSES CONSULTATIONS PUBLIQUES QUE LA VILLE AFFIRME AVOIR FAIT** (en réalité des séances D'information) - rendu **CADUQUE** par les nombreux changements au projet. Plus rien ne tient, donc **\*L'HYPOTÉTIQUE\*** approbation des citoyens dont l'administration de la ville se vante à tous vents, le cas échéant, deviendrait (notez l'emploi du conditionnel) **CADUQUE**.

**Études sur le transfert modal** – rendu obsolète par la grande diminution de déserte offerte par le RSTC aux banlieues suite au retrait des Tram-Bus

**Études sur l'accroissement démographique** - rendu obsolètes par la pandémie de Covid-19

ET ce n'est malheureusement pas tout.....

**Est-ce que la nouvelle réalité du télétravail affectera les besoins futurs de transport en commun ou déplacera les besoins ? On refuse de l'évaluer, voir même de le considérer.....**



## Préoccupations environnementales – Arbres - Mme Dorys Chabot

Propriétaire d'un immeuble sur René Lévesques, je suis grandement préoccupée par l'intégration du Tramway dans mon secteur. Des centaines d'arbres matures longent les voies circulables de ce secteur et le bureau de projet doit acquérir des bandes de terrain de chaque immeuble pour permettre l'insertion du Tramway. Devant le refus du bureau de projet a publier les informations et le nombre exact d'abattage nécessaire ou même de répondre précisément aux questions à ce sujet, j'ai fait plusieurs recherches pour finalement réaliser que ce nombre se situe à 610. Il faut savoir que ce sont des arbres de très grande dimension, en très bonne santé, ils offrent une canopée irremplaçable et sont tous en bordure des voies de circulation donc inévitablement destiné à la scie a chaine.

De toute évidences, le bureau de projet a déjà décidé du sort de ces arbres majestueux. Je me suis donc retourné vers la seule autre instance capable de protéger ces arbres; **L'UNESCO**.

**À l'article 11 de la Convention** concernant la protection du patrimoine mondial culturel et **naturel**, je retrouve : Le Comité établit, met à jour et diffuse, chaque fois que les circonstances l'exigent, sous le nom de « [Liste du patrimoine mondial en péril](#) », une liste des biens figurant sur la liste du patrimoine mondial pour la sauvegarde desquels de grands travaux sont nécessaires et pour lesquels une assistance à été demandée aux termes de la présente convention. Cette liste contient une estimation du coût des opérations. Ne peuvent figurer sur cette liste que des biens du patrimoine culturel et naturel qui sont menacés de dangers graves et précis, tels que la menace de disparition due à une dégradation accélérée, **à des projets de grands travaux publics ou privés**, au rapide développement urbain et touristique ; la destruction due à des changements d'utilisation ou de propriété de la terre ; les altérations profondes dues à une cause inconnue ; l'abandon pour des raisons quelconques ; un conflit armé venant ou menaçant d'éclater ; les calamités et cataclysmes, grands incendies, séismes, glissements de terrain ; les éruptions volcaniques ; la modification du niveau des eaux, les inondations, les raz-de-marée. **Le Comité peut, à tout moment, en cas d'urgence, procéder à une nouvelle inscription sur la Liste du patrimoine mondial en péril et donner à cette inscription une diffusion immédiate.**

Ainsi, j'écris donc à **l'UNESCO** le 17 mai 2020 pour en faire la demande ainsi que pour la protection de mon immeuble sur Cote D'Abraham qui est dans le périmètre. (Mon immeuble patrimonial—ainsi que les immeubles voisins -risquait de tomber dans la falaise si le dynamitage s'effectuait devant ma propriété pour permettre la construction du tunnel)

En juin, je n'ai toujours pas de confirmation du bureau du tramway si OUI ou NON les Arbres sur René Lévesque étaient du nombre à abattre, je décide donc de m'inscrire au BAPE pour pouvoir enfin poser ma question à quelqu'un qui, enfin, saurait me répondre. Même si j'ai posé ma question le mardi le 7 Juillet dernier, ce n'est que le vendredi suivant que j'ai appris que ce serait 1701 Arbres et que les Boisés de la Chaudière et de l'Université passeraient sous la tronçonneuse.

Cette nouvelle est donc catastrophique car ces Arbres apportent aux citoyens de l'oxygène, diminuent l'effet des gaz à effet de serre, abaisse la température du secteur en plus de leur Beauté UNIQUE (j'ai choisi ce secteur ainsi que plusieurs résidents qui me l'ont dit justement pour ces raisons et payé plus cher pour ces raisons) et il est prouvé scientifiquement que la santé des gens qui vivent près des Arbres est meilleure

De plus, depuis le 20 juin 2020 j'ai mis en ligne une pétition qui a récolté plus de 5650 signatures s'opposant à la coupe de ces Arbres.

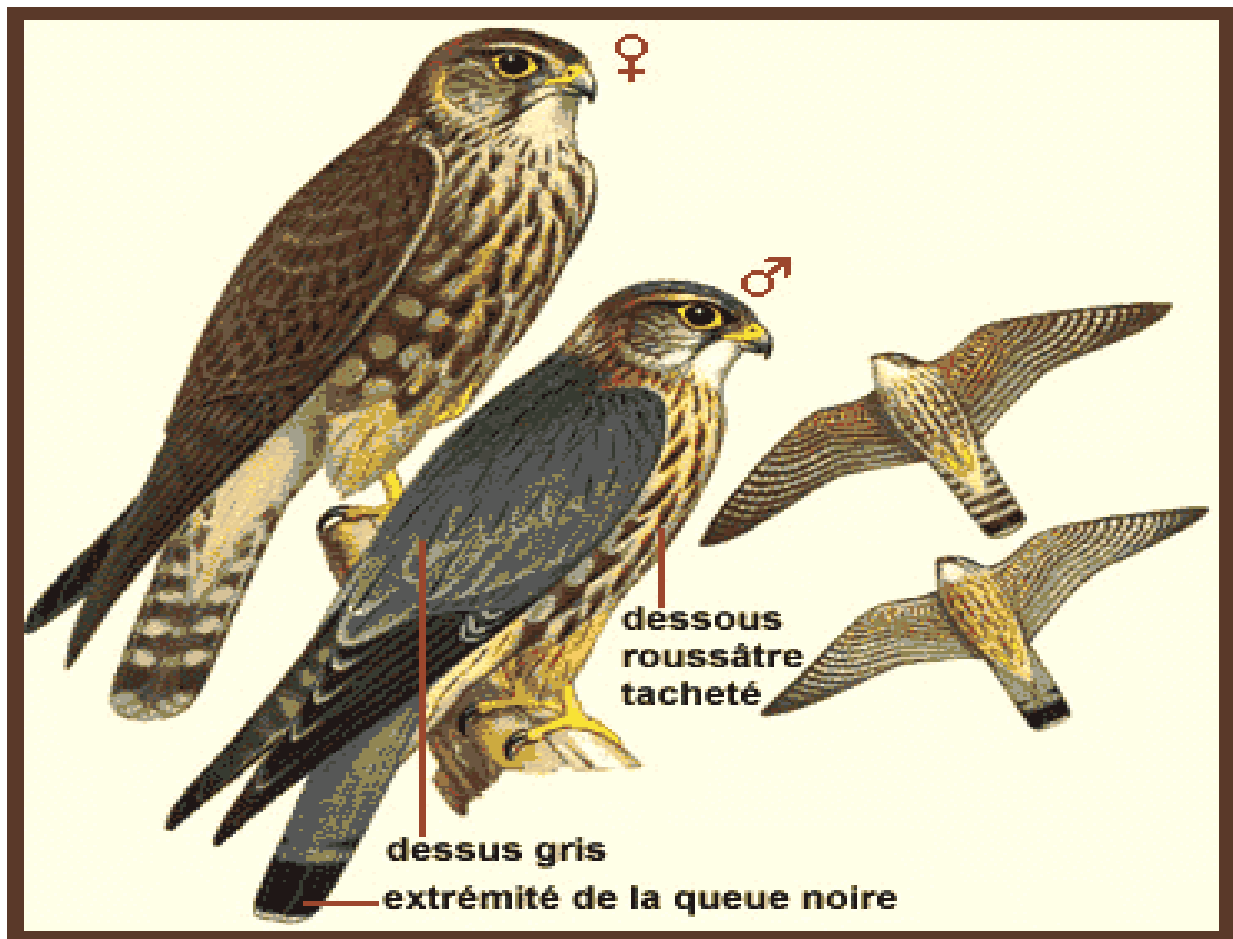
<https://www.change.org/Sauvons610ARBRES-Tramway>

Je m'engage à vous fournir la liste à jour de ces signatures maintenant et à votre demande au fur et à mesure du processus jusqu'en novembre et/ou remise de votre rapport aux ministres.

De plus, je tiens à porter à votre attention la tromperie de la Ville face aux citoyens en plaçant des environmentalistes dans les groupes d'études (Accès Transports Viables, Mobili-T, J'ai ma Passe, Vivre en Ville, Equiterre , etc) laissant croire que le projet protège l'environnement alors que c'est l'inverse et que cette confusion divise la population. Les gens qui appuient le projet voulant protéger l'environnement **ne savent même pas que 1701 Arbres de 8-10-12-15 pieds de circonférence seront coupés** et ne seront remplacé que par 2 nouveaux arbustes pour chaque arbre abattu. Notons que le remplacement d'arbre matures nécessite de **25 à 30 nouvelles plantations** pour maintenir les effets bienfaiteurs **D'UN SEUL ARBRE MATURE.**

Aussi, vous devez savoir que niche un faucon émerillon \*illustration pour référence\* depuis 3 ans dans l'épinette majestueuse de plus de 50 pieds devant le 1327 René Lévesque et il perdra son habitat tout comme une multitude d'oiseaux. Ce fait ne parait sur aucune étude ni aucun document fourni par le bureau de projet à ce jour.

Je vous demande donc, Mme la Présidente et Messieurs les Commissaires de protéger ces Arbres Majestueux et d'exiger que d'autres alternatives soient exploré; qui plus est, d'appuyer ma demande à l'UNESCO pour que ce chemin vert soit protégé maintenant et dans l'avenir pour les générations futures.



Faucon émerillon, mâle et femelle. \*source = Google

## Conclusion.

A la lumière des informations rendu publiques à la fin Juin2020 et suite aux demandes du BAPE. Devant **LE REFUS** du bureau de projet de fournir des études et/ou un dossier d'affaires **A JOUR**, qui reflètent la réalité du **PROJET A L'ÉTUDE EN DATE DU 6 JUILLET 2020**, la population en général doit se rendre à l'évidence et réaliser que les citoyens **N'ONT PAS LES INFORMATIONS NÉCESSAIRES** pour être en mesure d'adresser au BAPE et/ou a toute autre instance décisionnelle, leur préoccupations sociales, environnementales ou économiques. Les citoyens se trouvent donc **PRIVÉ** de leur ultime recours, de leur seule possibilité de s'assurer que leurs préoccupations seront dument évaluées et considérées. Les citoyens se voient **PRIVÉ DE LEUR DERNIÈRE LIGNE DE DÉFENSE**. Certains documents pourtant **ESSENTIELS** aux citoyens pour permettre de bien adresser leurs interrogations seront disponible seulement plusieurs mois après le dépôt du rapport du BAPE au conseil des ministres. Toute interrogations subséquentes au dépôt du rapport du BAPE demeurera donc **sans réponses, sans évaluation et sans aucune considération de quelque sorte que ce soit.**

**Notre collectif demande donc au BAPE de fortement recommander au conseil des ministres D'ORDONNER UN MORATOIRE IMMÉDIAT ET TOTAL sur l'ébauche de projet présentement à l'étude AINSI QU'UN GEL DE TOUTE LES SOMMES QUI Y-SONT DÉDIÉ, précédemment décaissé ou non.**

Ce moratoire devra être en vigueur jusqu'**AU MINIMUM** 3 mois **APRÈS** les prochaines élections municipales, qui sont prévu pour Novembre 2021. Advenant un éventuel report des élections municipales à une date ultérieure, le moratoire devra également être reconduit du même délai. Les citoyens auront alors les informations nécessaires pour bien adresser leurs préoccupations de toute sortes aux instances décisionnelles. De plus, les citoyens **AURONT EU L'OCCASION DE SE PRONONCER CLAIREMENT ET DÉMOCRATIQUEMENT** sur le Tramway de Monsieur Labeaume lors de cette élection puisqu'il sera impossible à Monsieur le Maire Régis Labeaume de **CACHER LE TRAMWAY** comme il l'a fait lors des élections de 2017. La totalité des citoyens est maintenant bien au fait du projet de monsieur Labeaume, il ne pourra pas prétendre, comme en 2017, qu'il souhaite quelque chose pour, une fois élu, faire le contraire. Rappelons qu'en 2017, lors de sa campagne électorale, le maire n'a que **TRÈS VAGUEMENT** effleuré le sujet du transport en commun. C'est un peu comme si on posait la question **"est ce que vous acceptez que le Maire ait un véhicule de fonction"** et que dans l'affirmative le maire achète un **Jet privé de 300 millions** et embauche 70 personnes pour en assurer le fonctionnement.

**Notre collectif demande également au BAPE de suspendre sur le champ le processus d'évaluation de l'ébauche de projet présentement à l'étude.**

Le bureau de projet a déjà déclaré, en réponse à la demande de mise à jour des études d'achalandage, suivant le retrait des Tram Bus, **\*Les études, on va les mettre à jour, on ne s'obstine pas avec le BAPE. Mais les chiffres, on les connaît déjà, ce sont ceux qui ont été déposés\*** : affirmait Monsieur Régis Labeaume. Il s'agit d'une preuve **FLAGRANTE** que la Ville de Québec n'a **AUCUNEMENT** l'intention de faire une nouvelle étude, ni aucune réelle vérification pour s'assurer de l'exactitude des chiffres fournis puisqu'ils **connaissent déjà les chiffres de cette future mise à jour**. Le présent bureau d'audiences publiques devra donc, de toute évidence, se contenter, s'il poursuit ses travaux, de documents manquants, obsolètes ou carrément caduque pour produire son rapport et faire ses recommandations au conseil des ministres. Une telle situation irait **TOTALEMENT** à l'encontre du mandat du BAPE. Le conseil des ministres **NE PEUT PAS** prendre de décisions suite à des recommandations faites en relation avec des documents manquants, erronés, obsolètes, inexacts ou carrément caduque.

-Considérant que la population **n'a pas eu la chance de se prononcer** clairement et démocratiquement sur le présent projet, le plus important et le plus dispendieux projet de l'histoire de la ville de Québec.

-Considérant que le présent projet **ne répond pas aux conditions** du gouvernement provincial pour assurer le maintien de son financement.

-Considérant que les citoyens **n'ont pas les informations nécessaires** pour pouvoir adresser leurs questionnements et préoccupations.

-Considérant que **le BAPE ne dispose pas de tous les documents nécessaires**, à jour et relatifs.

-Considérant les **changements toujours susceptibles de survenir**, et déjà énoncé (ex. L'abandon possible de la section du Tramway de Charlesbourg entre la 41eme rue et la 76eme rue), changement qui, à lui seul rendrait caduque toute étude d'achalandage et/ou mise à jour qui serait faite avant l'annonce officielle dudit changement.

**Notre collectif est convaincu que Mme la Présidente et Messieurs les commissaires, recevront favorablement nos demandes et agiront en ce sens.**

