

Projet de construction d'un tramway à Québec

Mémoire présenté au BAPE

Guillaume Pinson

Résident de la Ville de Québec

29 juillet 2020

Introduction

Citoyen de la Ville de Québec, j'ai tenu à rédiger ce mémoire dans le cadre de la commission d'enquête sur le projet de construction d'un tramway à Québec. Doyen de la Faculté des lettres et des sciences humaines, représentant des doyens à la Table de concertation en développement durable de l'Université Laval, je m'intéresse depuis longtemps aux enjeux de mobilité. Je m'exprime ici à titre individuel.

Ma position sur le projet de tramway est globalement favorable pour des raisons qui reposent sur les principes du développement durable. Mon argumentation est fondée sur des constats que je présenterai d'abord dans une perspective large (dépendance des villes à la circulation automobile), puis dans une perspective plus étroitement liée au projet de Québec. Je recommande au BAPE de considérer le projet dans une perspective d'ensemble, comme le point de départ d'une modification de paradigme dans les déplacements au sein de la ville de Québec et de sa région.

1. Contexte général

1.1. La mobilité automobile, étalon du déplacement urbain

Depuis plusieurs décennies, les villes nord-américaines se sont développées autour d'une mobilité individuelle reposant sur l'utilisation de la voiture. Des efforts colossaux ont été consentis pour y parvenir : développement de réseaux autoroutiers denses, élargissements de routes, constructions d'immenses zones pour stocker les voitures immobilisées, infrastructures d'entretien (garages, stations-services) et d'énergie (raffineries, transport du pétrole), système de gestion de la circulation, règlements nationaux, provinciaux et municipaux, système de financement, de vente et d'assurance des véhicules, financement du système de santé (accidents, problèmes de santé public découlant de l'inactivité), etc. Ces efforts ont été si importants qu'ils ont induit un usage équivalent, généralisé, intensif, de la voiture, et qu'ils ont façonné les villes. Ils ont engendré aussi d'énormes investissements individuels (achat de véhicules, entretien, assurances, essences, réparations) qui sont devenus, après le logement, le poste budgétaire le plus important des ménages canadiens et occidentaux.

Depuis longtemps, on considère que prendre sa voiture est "naturel" dans l'espace urbain, pour tout type de déplacement, sans restriction. On s'attend à pouvoir traverser des quartiers à vive allure, à se rendre d'un point à l'autre de la ville et à trouver un parking là où l'on se rend. Il semble normal de pouvoir traverser une grande étendue de territoire rapidement et de laisser quelque part sa voiture ; l'inverse nous semblerait presque scandaleux. Un espace-temps de référence s'est installé, consolidé ces dernières années par les systèmes de géolocalisation (il faut tant de minutes pour se rendre de chez soi à son travail ou au centre d'achat en voiture). Cet étalon temporel est devenu une sorte de norme, institutionnelle et mentale, si profondément ancrée en nous que nos sociétés déploient une immense quantité d'efforts pour tenter de s'y conformer. On ajoute des routes, on en élargit d'autres, on construit des espaces de stationnement, on synchronise les feux de circulation, on écarte les autres usagers de la route (pistes cyclables, feux piétons), on rêve à l'idéal des voitures intelligentes qui réglerait les problèmes de congestion, tout cela pour ne pas nuire à

la gigantesque mécanique automobile qu'il faut préserver coûte que coûte, tant elle va de soi.

Au sein d'un tel système, et en particulier au sein de l'espace urbain, toute la mobilité découle de l'automobile ; elle pivote autour d'elle. On fonctionne par couches successives : on aménage et on réglemente l'espace pour y faire passer les voitures, puis on ajuste le reste. Le cas des feux piétons de la Ville de Québec, par exemple, fonctionne sur ce principe : le système de phases exclusives repose sur le principe qu'il ne faut pas nuire au flux automobile. On identifie donc de brèves périodes qui concentrent la traversée piétonne des rues (quelques secondes par cycles) et qui redonnent ensuite la place aux véhicules. Le carrefour des rues Cartier et René-Lévesque (sur l'axe du Tramway) est un excellent exemple : zone densément habitée, largement utilisée par les piétons pour les commerces, la phase piétonne est d'une durée de 19 secondes toutes les 140 secondes (encore faut-il demander le feu piéton au bon moment : le système préserve l'onde de synchronisation du flux automobile). La totalité de l'espace urbain est ainsi désormais réglementée, structurée et développée autour de l'automobile. On impose un seuil minimum de places de stationnement dans toute nouvelle construction de logements ; on établit des sens de circulation, des endroits où "traverser" une rue ou un boulevard (comme on traverse une rivière grâce à un pont), on aménage des abaissements de trottoir pour accommoder l'entrée et la sortie des voitures dans l'espace de stationnement privé, on attribue aux véhicules arrêtés tous les espaces de la rue non destinés à leur circulation, et ainsi de suite. Il est difficile de ne pas trouver d'aménagement urbain qui ne soit d'abord et avant tout organisé autour de la voiture, et découlant par la suite de ses contraintes.

1.2. L'offre de transport en commun et de mobilité douce

Les systèmes de transport en commun se sont développés tant bien que mal au sein de ce contexte. On les a aménagés progressivement, toujours en tentant de résoudre l'équation compliquée et souvent insoluble suivante : comment développer une offre de transport en commun sans nuire à l'immense infrastructure du véhicule individuel ? Les villes, tout particulièrement, ont dû adopter une posture particulièrement difficile : tenter de développer leur réseau de transport collectif mais en se faisant concurrence à elle-même en accommodant toujours les automobiles. L'apparition de voies réservées a été un geste un peu plus fort, un peu plus ferme, en faveur du collectif, mais sur l'ensemble du réseau de circulation ces voies demeurent très largement minoritaires. À Québec, tout développement de ces voies a engendré de longs débats publics et la réponse des différents paliers de gouvernement qu'on ne visait pas à entraver le déplacement en véhicule individuel. On notera que dans le projet actuel de construction d'une ligne de Tramway à Québec, de nombreux opposants ont fait entendre leur voix en réclamant plutôt la construction d'un métro : celui-ci présente l'avantage de permettre de ne rien changer aux habitudes de déplacement automobile. Au sein d'un espace de moyenne densité comme Québec, sa construction reviendrait à tenter de maintenir l'équilibre entre l'usage massif de la voiture et une offre de transport en commun qui ne constitue pas une entrave à la circulation automobile, encourageant ainsi le maintien des habitudes de mobilité individuelle.

La domination objective de l'automobile dans les modes de déplacements se répercute aussi sur la mobilité "douce" (vélo, marche, etc.). Des quartiers entiers ont été construits

sans trottoir. Lorsqu'on en construit, ils sont souvent étroits et désagréables : on peut à peine y marcher à deux et l'hiver il faut affronter la glace sur les trottoirs inclinés (puisqu'il faut accommoder les voitures qui doivent les franchir). La rue est devenue un espace perçu comme dangereux. Le système automobile a engendré des comportements circulaires : trop de voitures rendant inquiétante la marche ou le vélo pour se rendre à l'école, les parents se sont massivement tournés vers la voiture. Des décennies de domination de la voiture dans l'espace urbain ont inculqué à la plupart des résidents des villes la crainte de la rue, la ségrégation des usages, et une forme de fatalisme collectif (les accidents sont inévitables, on doit accepter qu'il y ait des morts, le vélo est une pratique de déplacement risquée qui réclame le casque, les enfants ne doivent en aucun cas s'aventurer dans la rue, et ainsi de suite).

1.3. Modifier le paradigme

L'usage individuel du véhicule n'est pas durable au sein des espaces urbains. L'augmentation de la flotte automobile, qui suit l'augmentation des populations urbaines, n'a aucun avenir durable et se trouve en contradiction complète avec la plupart des objectifs de développement durable¹. La consommation d'essence est en augmentation année après année, les véhicules sont de plus en plus gros², la pression sur l'espace public est de plus en plus forte ; il n'y a pas d'issue prévisible. En outre, malheureusement, le contexte actuel est brouillé par le double mythe de la voiture "verte" (électrique) et "autonome" (se conduisant toute seule), qui permet d'entretenir le rêve d'une ville fluide mais pourtant pleine de voitures. La solution ne viendra jamais de là : ces voitures, aussi vertes et autonomes seront-elles, demeureront des voitures qui occupent beaucoup d'espace, elles demanderont le même niveau, colossal, d'aménagement, de dépenses individuelles et collectives, d'infrastructures et de gestion que les voitures actuelles, elles ne rendront pas plus durables et agréables les espaces urbains.

Si l'on veut ramener tout le sujet à une seule question, il faut sans doute se demander : en quoi est-il le plus rentable d'investir collectivement dans les prochaines années pour aménager des espaces de vie et de mobilité durables ? Notre société, après des décennies de développement automobile, est assez mûre pour regarder en face l'alternative qui se présente à elle : soit on continue d'investir dans un système qui demande des montants gigantesques de dépenses et qui perpétue les pratiques et les habitudes actuelles, soit on se lance dans le développement d'une infrastructure solide de transport collectif, qui a fait ses preuves là où elle est implantée. On sait depuis des décennies que la construction de routes et d'autoroutes induit l'usage de véhicules automobiles personnels ; il n'est guère étonnant que nos villes croulent sous les voitures puisqu'on les y a généreusement invitées

¹ L'usage du véhicule personnel représente près de 50% des dépenses énergétiques québécoises consacrées aux transports (voir *État de l'énergie au Québec*, Rapport pour l'année 2020, Chaire de gestion du secteur de l'énergie HEC Montréal, p. 29).

² La part des VUS et camions légers (de types "pickups") dans les ventes de véhicules personnels a augmenté de 263% depuis 1990, avec une forte accélération ces dernières années. Pour la seule année 2018, les Québécois ont dépensé plus de 13 milliards de dollars pour s'en procurer (voir *État de l'énergie au Québec*, *ibid.*, p. 31).

à venir³. Il est de même des systèmes de transport en commun : lorsqu'on en construit, lorsqu'on les développe massivement et lorsqu'on les met au cœur de la mobilité, les citoyens des villes concernées les adoptent et les utilisent. Cela se répercute dans toutes les formes de déplacements : dès qu'une municipalité installe une piste cyclable bien conçue, large et sécuritaire, reliant des quartiers et des lieux stratégiques, elle est utilisée.

Le changement de paradigme de la mobilité durable ne viendra donc que d'un changement radical dans l'aménagement des villes et dans la hiérarchie des priorités dans les formes de déplacement. C'est le cas de la Ville de Québec, qui a longtemps hésité avant de lancer son projet majeur de déplacement. Le projet de tramway est la première pierre au gros édifice de la mobilité durable qu'il faut construire à Québec. Il en est la fondation, à partir de laquelle il s'agira progressivement d'étendre un système qui ne laissera plus la place presque exclusive à l'automobile. Pourquoi l'automobile devrait-elle être éternellement, fatalement, l'étalon de nos déplacements et du développement de nos lieux de vie ? La mobilité durable ne peut pas se réaliser sans l'envoi d'un signal très fort et la mise en place d'une infrastructure de qualité qui lui donne tout son sens.

2. Le projet de tramway de la Ville de Québec

2.1. Un tramway nommé désir à Québec mais bien réel ailleurs

Le choix de la ville s'est posé, après de longues réflexions et projections dans l'avenir, sur le tramway. Ce mode de transport a fait ses preuves. Il est efficace, silencieux, sécuritaire et très confortable. De nombreuses villes d'Europe, d'Amérique et d'Asie ont opté pour ce système de transport depuis plus de 40 ans désormais⁴. Il ne s'agit pas des vieilles "streetcars" qui ont parcouru Québec jusqu'en 1949 mais de trains de technologie fiable, de plusieurs wagons reliés, aux larges portes qui permettent l'entrée et la sortie aisées des passagers. Ces véhicules envoient une image moderne et agréable de la ville, elles donnent le goût d'y monter - au contraire d'autobus désagréables, bruyants et remuants, et dans lesquels les passagers s'agglutinent aux heures de pointe.

De très nombreuses villes à travers le monde ont fait le choix du tramway pour apaiser leur mobilité. Des villes aussi différentes que Montpellier, Edimbourg, Helsinki, Rio de Janeiro, Casablanca, Phoenix, Sapporo et bien d'autres ont opté récemment pour ce mode de transport (ou ont modernisé leur équipement). Montpellier, petite métropole d'une peu plus de 400 000 habitants, compte désormais 4 lignes de tramways. L'objectif général est souvent identique : désengorger des axes de transport denses en mettant fin à l'inefficacité

³ La notion de *trafic induit* est bien connue désormais : l'ajout d'une infrastructure de transport telle que la construction ou l'élargissement d'une route engendre une augmentation mécanique de l'usage de l'automobile, ce qui explique pourquoi l'augmentation de la taille d'un réseau n'est jamais la solution à la congestion routière. La documentation et les études sont nombreuses, voir par exemple la synthèse de Adam Mann, « What's Up With That: Building Bigger Roads Actually Makes Traffic Worse », *Wired*, 17 juin 2014, en ligne : <https://www.wired.com/2014/06/wuwt-traffic-induced-demand/>

⁴ On pourra prendre pour cas emblématique le développement rapide et intensif de nombreux réseaux de tramways dans les villes de France, dont plusieurs sont de tailles comparables à celle de Québec. Voir Yves Boquet, "The Renaissance of Tramways and Urban Redevelopment in France", dans *Miscellanea Geographica*, vol. 21, no 1, mars 2017, en ligne: <https://content.sciendo.com/view/journals/mgrsd/21/1/article-p5.xml>

de l'automobile individuelle et inciter les citoyens à opter pour le transport collectif. Il en va ainsi du projet de la Ville de Québec, dont la pertinence consiste à entamer la sortie d'une mobilité quasi-exclusivement automobile, comme je l'ai rappelé en première partie de ce mémoire. À Québec comme dans toutes les villes du monde qui optent depuis les années 1980 environ pour le tramway, la réflexion repose essentiellement sur le fait qu'il ne s'agit pas seulement de construire un moyen de transport qui relie des points précis d'un territoire, le long d'un tracé bien défini - ce qu'est évidemment un tramway - mais aussi de modifier le mode de vie urbain, la perception et les usages de la mobilité. Les "effets tramway" sont bien plus larges que la stricte population qu'il dessert. En envoyant le signal très clair que les piétons ont leur place dans la ville, qu'ils ont à leur disposition un mode de transport de très grande qualité et confortable, ces villes contribuent à modifier le paradigme du transport urbain. De tolérés à certains moments et lieux bien définis dans le système automobile, les piétons reprennent une partie de l'espace central consacré à la mobilité.

2.2. Affirmation d'une nouvelle urbanité

Le projet de tramway offre l'occasion unique de transformer des secteurs névralgiques de la Ville de Québec et de certains quartiers. Voici quelques éléments :

Le boulevard Laurier a grand besoin de se tourner vers la mobilité durable et le tramway est une occasion en or de diversifier les déplacements qui s'y effectuent. Cette zone, actuellement tournée vers des incitatifs à l'usage de l'automobile, trouvera un nouveau souffle. Les développements récents d'habitations, la présence du CHUL, de nombreux restaurants et commerce, ne peuvent que profiter du passage régulier du tramway dans l'axe central du boulevard. Pour beaucoup de clients, le tramway sera la promesse d'un accès rapide aux commerces sans les désagréments d'une circulation souvent pénibles et du stress à tenter de trouver une place de stationnement. Pour la province du Québec dans son ensemble et tout particulièrement pour nombre de ses zones commerciales, ce projet enverra l'image qu'il est possible d'implanter des éléments de mobilité durable dans des zones naguères conçues autour de l'automobile.

La haute ville, entre l'Université Laval et le Parlement, est l'axe central du réseau, le cœur historique qu'il s'agit de couvrir par la ligne de tramway. Son implantation repose sur une logique de fréquentation : ils sont nombreux à utiliser les services de Métrobus sur cet axe (qui se prolonge sur le boulevard Laurier), mais ces derniers sont saturés à l'heure de pointe. Souvent retardés par des temps de montée et de descente rallongés, les bus s'agglutinent les uns derrière les autres et rendent difficile le respect des horaires ou à tout le moins du passage régulier. En outre, comme il le fera dans Limoilou, le tramway va traverser ici des quartiers relativement denses, mais dans lesquels on s'obstine depuis cinquante ans à faire entrer le plus de voitures possibles. Le trio Grande Allée/Bld René-Lévesque/Ch. Sainte-Foy sont actuellement d'immenses rubans d'asphalte à trottoirs étroits qui réservent l'essentiel de leur place aux voitures et les invitent à entrer profondément en ville. Une mobilité ici fondée sur la "fluidité" automobile n'a aucun avenir. Le tramway pourra contribuer à calmer cette pression exercée par les véhicules.

Le campus de l'Université Laval, fréquenté par plus de 40 000 étudiants et plus de 7000 employés, sera un carrefour important du réseau. À titre de doyen de la Faculté des lettres

et des sciences humaines et membre de la Table de concertation de Développement durable, je peux témoigner que cet équipement est attendu avec impatience et sera largement adopté par notre communauté. Il va projeter l'image d'un campus modernisé, tournant résolument le dos à la prédominance de l'auto solo. On connaît l'attractivité de ces moyens de transport au sein des institutions d'enseignement (pensons au métro à l'Université de Montréal, l'UQAM et à l'Université McGill) et en ce qui concerne l'UL, le tramway sera bien visible et au coeur du campus. Il en deviendra une marque distinctive et contribuera à l'adoption de pratiques de mobilité durable, soutenues par notre institution (mise sur pied l'an passé du laisser-passer de transport universel, largement adopté par les étudiants⁵).

La sortie en basse-ville propose de poser un geste fort, celui d'accompagner la piétonisation d'une partie de la rue de la Couronne. Ce secteur de la basse-ville est dynamique (pensons à la rue St-Joseph) mais les gros axes que sont la Couronne et Dorchester sont placés sous le coup de la malédiction automobile. L'erreur d'avoir fait entrer si profondément en ville l'autoroute 973 ne trouvera qu'une lente réparation (transformation en boulevard urbain), qui peut commencer par l'implantation du tramway. Comme le montrent toutes les expériences de requalification de grands axes que l'on croyait ne pouvoir être consacrés qu'à la voiture (voir les expériences récentes de San Francisco, Boston, Séoul), le drame anticipé ne se produit pas. Les automobilistes adoptent d'autres stratégies. Ils le feront ici (la rue Dorchester sera à double sens) et le tramway, la marche et le vélo deviendront des alternatives très sérieuses.

L'axe Limoilou-Charlesbourg enfin va grandement profiter d'un système de transport comme le tramway. Le déplacement vers le centre-ville et l'Université sera bien plus aisé. Des quartiers résidentiels vont être requalifiés, apaisés et mieux reliés entre eux. L'autoroute 40, autre erreur de développement majeure qui divise la ville en deux et a généré une augmentation importante du trafic routier, perdra quelque peu de son effet de frontière urbaine : on pourra la franchir plus facilement, sans le sentiment du danger ou de l'incongruité lorsqu'on tente de le faire autrement qu'en voiture.

Entre ces zones et en les reliant, le tramway va créer du lien et une véritable fluidité urbaine. Il s'inscrit dans un cadre que l'on pourrait qualifier de "naturel" suivant la topographie de Québec. Soulignons par ailleurs que le choix de ne pas prolonger la ligne vers l'aéroport est un choix éclairé. Outre les coûts importants que cela aurait généré, la culture de la mobilité durable ne peut pas se construire sur la promotion du transport aérien, dont l'usage doit être modéré. Le Québec est mûr, sur un plan complémentaire, pour une ligne de train électrique intercity rapide et fiable reliant notamment Québec et Montréal (et l'aéroport de Montréal par le futur REM).

⁵ Son succès a été immédiat : <https://www.ulaval.ca/notre-universite/salle-de-presse/communiqués-de-presse/communiqués-2020/le-lpu-genere-17-million-de-deplacements-en-transport-en-commun-en-une-session>

2.3. Les enjeux climatiques et environnementaux

Les avantages d'un tramway bien implanté sont tellement nombreux, si on les compare aux effets de l'usage de l'automobile, que cet équipement de transport répond d'emblée à plusieurs des objectifs du développement durable, sur les plans environnementaux, économiques et sociaux. Mais il s'agit évidemment d'un équipement lourd, qui a des effets dans l'insertion de son milieu, notamment durant la phase de construction et d'implantation. La question de l'abattage d'arbres prévu le long du tracé du projet de Québec fait partie de ces effets indésirables. Le projet présente pourtant, à moyen terme, un large gain qui l'emporte sur ces effets regrettables : en replantant des arbres, en retirant des voitures et des autobus de la circulation, en encourageant la mobilité douce (il sera bien plus agréable de marcher sur l'axe du tramway ou de faire du vélo), les milieux de vie traversés seront plus conformes aux meilleurs standards écologiques en la matière. Il y a sans doute moyen d'orienter le chantier sur des techniques de préservation au maximum de la canopée actuellement existante. En traversant le campus de l'Université Laval, par exemple, le tramway va permettre de repenser la mobilité au sein des membres de l'institution d'enseignement et de recherche. Couverts de larges stationnements à plusieurs endroits, le campus pourra probablement opter pour une revégétalisation graduelle de certains espaces, et pas uniquement le long de la mince bande de terre empruntée par le tramway. Par sa politique de Développement durable, l'UL est déjà engagée dans une telle stratégie en vue de faire du campus un espace plus écologique et plus durable. Le tramway permettra de poursuivre la démarche de carboneutralité de sa communauté⁶.

Sur un autre plan, l'hiver est aussi un enjeu qui mobilise une partie de l'attention : un tramway peut-il rouler dans la neige, dans la glace ? Depuis de nombreuses décennies des trains et tramways roulent effectivement sans problème dans des conditions hivernales rigoureuses. Encore une fois ici, je suggère au BAPE de regarder les choses de manière large : le déneigement et l'entretien du réseau routier, dans le système automobile, exigent une gigantesque mobilisation d'énergie et d'argent. Contrairement aux idées reçues, la voiture individuelle est sans doute le moyen de transport le plus inefficace l'hiver : elle demande un travail de titan pour la faire rouler. La moindre tempête mobilise des armées d'ouvriers et d'engins, lourds en consommation d'essence. Dès les premières neiges, nos municipalités doivent se lancer dans un assaut inlassable contre elles afin de permettre de maintenir le ballet sans fin du déplacement des voitures. Le projet de tramway mobilisera une fraction des ressources nécessaires en déneigement si on le rapporte aux nombres de personnes qu'il transportera. Le déneigement consacré au transport collectif est moins cher et plus équitable que celui consacré à la voiture individuelle. À terme, une ville bien pourvue en système de transports collectifs n'aurait plus à consentir l'intensité de moyens humains, techniques et financiers qu'elle doit mettre en œuvre actuellement pour nourrir les exigences du déplacement automobile.

Il y aura sans doute quelques jours un peu difficiles pour la circulation du tramway durant l'hiver, mais c'est déjà le cas lors de la moindre tempête, qui paralyse la ville et tout particulièrement les autobus du RTC, englués dans la congestion routière. Le tramway, circulant en site propre, offrira à ses usagers une circulation hivernale bien plus régulière,

⁶ Sur la stratégie de développement durable à l'Université Laval, voir <https://www.ulaval.ca/developpement-durable>

rapide et confortable que les autobus actuels. Il convaincra sans aucun doute aussi bien des automobilistes à se tourner vers lui au lieu de se plonger dans l'aventure de la voiture individuelle dans un lendemain de tempête. J'insiste sur un élément qui paraîtra anodin mais pourtant central dans la pratique au quotidien du transport en commun : l'accès au tramway est bien plus aisé qu'un autobus, et tout particulièrement en hiver lorsque les passagers s'agglutinent pour tenter d'entrer, par temps froid, par l'unique porte du bus. Cette procédure sera au contraire aisée et rapide avec les rames du tramway, qui comptera plusieurs portes très larges et invitantes, loin des lacs de "slush" des bords de trottoir. La régularité du trafic sera beaucoup plus facilement assurée dans de telles conditions d'utilisation.

Synthèse et conclusion

Si l'on se fie aux expériences répétées des systèmes de transport par tramway tels qu'ils se sont développés partout à travers le monde ces dernières années, on peut anticiper à Québec un effet caractéristique. Après avoir traversé la période de doutes et de craintes durant la phase d'élaboration et de construction, très légitimes face à un projet d'une grande ampleur, les usagers et les résidents qu'il dessert seront surpris de ne pas l'avoir réclamé plus tôt. Le confort qu'il propose, ses avantages en termes de mobilité durable et de santé des populations, son aspect apaisant qui atténue le bruit et la perception du danger, vont rapidement s'imposer. Il faut évidemment que le projet soit bien réalisé et de qualité pour assurer son succès. Cela demande un investissement conséquent qu'on ne devrait d'ailleurs pas enfermer dans une enveloppe budgétaire non négociable, ce qui pourrait constituer une sorte de cul-de-sac regrettable. Dans le cas de la Ville de Québec, capitale historique, il ne s'agit pas d'un investissement qui sera réalisé en vain. On peut considérer les avantages d'un tel équipement sur les plans locaux et nationaux :


Les principaux avantages locaux du projet de tramway :

- Amélioration considérable de l'offre de transport à Québec sur des axes majeurs
- Modification de la culture du déplacement largement tourné vers la voiture
- Mise en place d'une véritable culture de la mobilité durable à Québec
- Gains économiques, sociaux et écologiques locaux
- Apaisement et sécurisation de larges zones urbaines

Les principaux avantages du projet de tramway au-delà de ses usagers et des riverains :

- Forte exemplarité de la mobilité durable et de l'aménagement urbain à taille humaine au Québec, en particulier en-dehors de l'Île de Montréal
- Contribution à l'implantation d'une culture de la mobilité durable dans l'ensemble du Québec
- Forte attractivité nationale et internationale de la Ville de Québec (étudiants, tourisme, travailleurs qualifiés)
- À moyen et long termes, jalon important en vue de répondre au défi mondial de la diminution d'émissions de GES.

En conclusion, je recommande à la commission de considérer favorablement les impacts de l'installation d'un tel équipement de transport suivant une échelle d'analyse large : le projet est bénéfique tant au niveau local que dans ses effets d'exemplarité en termes de promotion du transport durable au Québec.



Guillaume Pinson
29 juillet 2020