

MÉMOIRE AU BAPE CONCERNANT LE PROJET DE CONSTRUCTION DU TRAMWAY DE QUÉBEC

Comme résident de la Ville de Québec, j'aimerais vous témoigner mon appui au projet de tramway dans le cadre du futur Réseau structurant de transport en commun. Permettez-moi par ailleurs de faire deux (2) suggestions afin d'améliorer, à mon avis, la performance et l'acceptabilité du projet de tramway dans le contexte général de la grande région de Québec.

Premièrement, je suggère que soient construits dès la période prévue 2022-2026, **des aménagements de rail du tramway de type "aiguillages" à même le Pôle de Sainte-Foy et le Pôle de Saint-Roch**. À court terme en 2026 à l'ouverture du tramway entre Cap Rouge et Charlesbourg, ces deux aménagements permettraient aux heures de pointes l'exploitation additionnelle de services plus courts entre les Pôles de Sainte-Foy et de Saint-Roch, et ce en fonction des besoins plus importants dans le corridor de mobilité de la haute-ville. Puis, à moyen terme, ces mêmes deux aménagements pourraient faciliter la construction de nouvelles antennes du tramway qui seraient envisagées entre le Pôle de Saint-Roch et celui D' Estimaerville (via La Canardière) de même qu'entre le Pôle de Sainte-Foy et le secteur Saint-Romuald de Lévis (via le Pont de Québec), tout en évitant d'interrompre pour une période importante le service déjà en place durant les travaux d'aménagement des antennes.

Deuxièmement, je suggère que soit mise en place d'ici l'ouverture du tramway en 2026, **une tarification intégrée de tous les réseaux de transport en commun de la région de Québec**, entre le RTC, la STLévis, les MRC et le Service de traversiers. Une telle intégration tarifaire pourrait notamment s'inspirer de la situation de la région de l'Outaouais entre OC Transpo (Ottawa) et la STO (Gatineau), où il existe depuis 1973 une reconnaissance mutuelle de tous leurs titres tarifaires, des passages simples aux abonnements et ce pour l'ensemble des catégories d'usagers. Cette stratégie tarifaire dans la région de Québec permettrait aux sociétés de transport d'éviter les coûteux dédoublements de service que nous observons présentement tout en redéployant leur ressource au bénéfice des usagers. Durant la période de construction du tramway, l'intégration tarifaire donnerait même l'occasion aux sociétés de transport de canaliser avantageusement leurs efforts pour diminuer les inconvénients des travaux aux usagers. L'intégration tarifaire facilitera une véritable intégration des réseaux où le tramway deviendra en 2026 l'élément catalyseur pour l'ensemble de la région.

Espérant que ces suggestions pourront vous être utiles.

Daniel Hargreaves, résident de la Ville de Québec

2020-07-28