

# MÉMOIRE SUR LE PROJET DE TRAMWAY DE LA VILLE DE QUÉBEC

## UNE BALAFRE SUR LA VILLE

Par Donald Charette

## UNE BALAFRE SUR LA VILLE

### Membres du BAPE

Dès le départ je tiens à préciser que je ne suis pas opposé au transport en commun. Personnellement, je crois que la Ville de Québec serait mieux servie par un métro-plus cher mais plus durable, plus facile d'entretien, plus respectueux de l'environnement etc.- ou devrait opter pour un mode de transport moins invasif du type autobus électrique. Pour plonger dans la modernité comme ils disent il devrait également être autonome.

Le projet de réseau structurant de l'administration Labeaume est insensé. Il va paralyser la Ville, la défigurer et, littéralement la couper en deux avec sa dalle de béton infranchissable.

Voici des éléments de réflexion:

### LE TRACÉ

Le tracé est calqué sur les express d'autobus 800-801 qui sont efficaces. Nous sommes face à un parcours 800 chromé. Le tramway ne dessert ni l'aéroport, ni la gare de train ni le centre Vidéotron, ni le ministère du Revenu (3,000 employés), ni le nouveau méga-hôpital (5,000 employés), ni le Centre des Congrès mais se rend toutefois jusqu'au IKEA (!!!) dans un champ. Un touriste qui débarque à l'aéroport ne pourra pas l'utiliser pour relier le centre-ville ce qui est déjà incongru. Par contre, le tramway va couper des quartiers densément peuplés comme Limoilou, Saint-Jean-Baptiste, Montcalm, Saint-Sacrement... les citoyens ne pourront plus traverser la chaussée comme ils le font actuellement et devront se rendre à une traverse aménagée pour ce faire.

On aura donc Montcalm-Nord et Montcalm-Sud, Limoilou-Est et Limoilou-Ouest par exemple, et tant pis pour la vie de quartier.

### LA PARALYSIE

Les travaux pour déplacer les utilités publiques et couler la dalle de béton doivent durer des années. L'étude d'achalandage du Réseau structurant explique que 148 intersections interdiront le virage à gauche et que la circulation automobile sera redirigée vers des rues secondaires. Plus de 1200 cases de stationnement doivent disparaître. Des quartiers résidentiels devront composer avec cette pression supplémentaire. On indique, par exemple, dans les documents, que dans le cas de la rue Holland-Saint-Sacrement, une porte d'entrée en haute-ville, la hausse sera de 244% si bien qu'il faudra ajouter 11 minutes au trajet actuel. Cette pression supplémentaire est évaluée, en moyenne, à 65%. Il faudra 21 minutes de plus pour relier en auto le quartier Saint-Roch à la colline parlementaire. On identifie 16 "collectrices" qui devront absorber cette circulation. En réponse aux interrogations du BAPE, les promoteurs ont précisé que le tramway, en interdisant les virages sur Charest, va nuire aux industries, au Port de Québec, ainsi qu'aux commerçants de la rue Saint-Joseph. Le quartier Limoilou va devenir un labyrinthe avec ses culs-de-sac alors que les ruelles, qui font partie de son charme, seront utilisées par les automobilistes. Les citoyens de la 1e avenue et de la rue du Chalutier verront passer un tramway sur le pas de leur porte (à 5 mètres dans certains cas) et ce 18 heures par jour. Le Réseau structurant reconnaît qu'il faudra revoir la couverture de risque dans les cas des pompiers et des ambulanciers. En effet, la dalle

infranchissable va compliquer le travail des premiers répondants. On identifie certains goulots d'étranglement. Ainsi, à l'entrée de l'Université Laval (René Lévesque-Myrand), la voie devra être partagée en alternance auto-tramway avec un feu de circulation. Le tramway va nécessiter, incidemment, l'abattage de 24% des arbres sur son parcours, un vrai massacre. Une étude très documentée commandée par le Réseau mentionne incidemment que le tramway fait peser une menace sur 42 sites archéologiques.

#### LE TUNNEL

Il s'agit d'un des aspects les plus controversés, un tunnel de 2,5 km entrant dans la falaise sur Dorchester pour déboucher sur Turnbull. La Ville dans ses documents parle de dynamiter 24 heures par jour durant 588 jours. On devra sortir 40,000 voyages de camion et acheminer le matériel dans une carrière à Beauport. On indique, en ce qui concerne les GES, qu'il faudra 8 ans d'utilisation du tramway pour compenser ceux qui seront émis durant ce grand dérangement. Malgré tout ce bouleversement urbain, le tramway ne se rend pas au carré d'Youville, porte d'entrée du Vieux-Québec!

#### PAS DE RÉPONSES

Il est extrêmement difficile d'obtenir des réponses précises sur des enjeux soulevés par ce projet comme vous l'avez vous-mêmes constaté. J'ai assisté à toutes les séances d'information et consulté une grande partie de la documentation publique. La Ville préfère présenter des dessins d'artistes bien léchés plutôt que de donner des explications. Parlez-en aux citoyens de Pie X12, à ceux de la rue du Chalutier ou à ceux de la 1e avenue, aux expropriés qui sont placés devant le fait accompli. Les rencontres de proximité se font en catimini et les comités dits de "bon voisinage" ont été déplacés APRÈS la tenue des audiences du BAPE. À ce jour on ignore toujours quelle est la ventilation des coûts de ce projet, qui assumera les déficits, quels sont les coûts d'opération, qui va payer et combien pour le déplacement des utilités publiques de Bell, Hydro-Québec, Énergir, Vidéotron, qui va ramasser la facture pour la démolition de 2 viaducs du CN... On ignore comment se fera concrètement le ramassage de la neige sur l'unique voie automobile, comment on va réduire le bruit provoqué par le crissement des rails dans les courbes, comment le matériel roulant va résister à nos hivers. Le O Train d'Ottawa a lamentablement échoué lors de son tout premier hiver, faut-il rappeler.

#### DÉNI DE DÉMOCRATIE

Il y a bien longtemps qu'on parle de tramway à Québec. Le maire actuel, Régis Labeaume, a combattu durant toute sa carrière ce projet ridiculisant ses partisans. Lors de la dernière campagne électorale, il a éludé le sujet après l'échec cuisant du SRB. Tout au plus, disait-il, il se donnait 2 ans pour examiner les options. Retournement complet, quelques plus tard le maire lançait son projet de tramway-trambus-voies réservées sans consultation. Cela explique en bonne partie l'impopularité de ce projet. Là encore les gens de Québec ont été placés devant le fait accompli. Le caractère improvisé du projet est devenu évident. On modifie le tracé, largue le Phare et le pôle d'échange à Sainte-Foy, refait l'axe Dorchester-de la Couronne, élimine un centre d'entretien à l'est de la Ville, déplace le tramway sur du Chalutier, supprime des stations, raccourcit le tunnel, découvre que la côte d'Abraham est trop abrupte pour un tramway... Le

budget, on le sait maintenant, est déjà défoncé en phase préliminaire et il faut parler davantage d'un investissement de 5 milliards\$.

Dans ce projet il manque, par ailleurs, une vision régionale. Le maire Labeaume s'est fait imposer un lien avec la rive-sud et il refuse d'arrimer le tramway avec le futur tunnel Québec-Lévis, laissant cet objectif incontournable au MTQ. Le BAPE est devenu le dernier rempart des citoyens pour obtenir des réponses claires. La majorité des gens de Québec a l'impression d'avoir été dupée et menée en tramway. Il serait préférable, à mon avis, de scrapper ce mauvais projet, d'autant que la pandémie et la place prise par le télétravail ont fait en sorte que ses paramètres ne tiennent plus, et de proposer un projet moins invasif. Le tramway va balafrer la Ville de Québec, la paralyser et risque de se traduire par un gouffre financier, tout cela pour un gain de mobilité, somme toute, modeste. Voilà.

Donald Charette 1460 de Repentigny, Québec