

Québec, le 30 juillet 2020

*Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
140, Grande Allée Est
Bureau 650
Québec (Québec) G1R 5N6*

**Objet: Mémoire à propos du
Projet de construction d'un tramway à Québec**

Madame, Messieurs les commissaires,

La Ville de Québec va continuer de grandir. Vous le savez probablement, on s'attend à voir la quantité de résidences (foyers) en Ville augmenter de plus de 10% sur 20 ans. C'est une bonne nouvelle pour notre santé démographique et économique. C'est aussi *énorme*.

Plus de gens, c'est une plus grande économie, plus d'emplois et de demande, mais aussi plus de besoins: logement, services, déplacements, infrastructures.

Sans infrastructures centrales intéressantes, les compromis du centre-ville apparaissent beaucoup plus lourds que ceux de la banlieue et plus loin. Je désire, sans retenue, voir l'inverse arriver un jour à Québec – que la vie dans les secteurs denses de la ville soit un choix équilibré et évident, peu importe la composition du foyer qui s'y installe.

Pour ce faire, la densification a besoin d'être supportée par un ensemble d'infrastructures et de services mis en place. Le tramway et le RSTC s'y inscrivent, et je les supporte avec enthousiasme, mais ils ne sont pas les seuls requis pour une densification réussie. La majorité des points que j'amènerai seront des questions à savoir si la Ville est prête à gérer sainement la densification qu'encourage un tramway.

Gestion du territoire

En principe, plus de citoyens et de foyers, c'est plus de territoire aussi, mais la Ville est déjà très étendue. Dès que la congestion routière entre en jeu, c'est possible d'habiter « en banlieue » tout en étant à plus d'une heure en voiture du centre-ville ou de son lieu de travail.

Côté territoire, une densification saine permet à la Ville d'être un facteur positif plutôt qu'une charge sur ses environs. Le développement de la Ville influence ses lieux adjacents aussi – des terres agricoles qui l'entourent au nord jusqu'au développement résidentiel des municipalités sur la rive Sud, sans oublier les lieux de patrimoine sur notre propre territoire. Une densification saine protège ces endroits et les libère d'une pression d'urbanisation induite.

Portland, qui est d'ailleurs une des inspirations identifiées par le Schéma d'Aménagement et de Développement (SAD), a adopté depuis longtemps une stratégie pour contrer son étalement et augmenter sa « marchabilité » pour ses citoyennes et citoyens. On y rapporte à ce jour des avantages annuels équivalents à une hausse de 3% du revenu dans chaque foyer qui s'y trouve ¹.

Densification

Le projet de tramway, s'il est réalisé, va être l'outil de densification (volontaire) le plus puissant appliqué à la Ville depuis longtemps. Pour reprendre le vocabulaire du SAD, ça va devenir le plus fort des corridors structurants de la Ville.

Lorsqu'on ajoute de la capacité à un endroit de notre réseau routier, son utilisation tend à grimper de concert, et ce jusqu'à ce que la demande y touche son nouveau maximum lors des heures de pointe. Il est généralement plus utile de voir la capacité d'une infrastructure de transport comme sa limite supérieure plutôt que comme une opportunité ou un moteur de croissance. À moins d'un autre facteur extrêmement repoussant, il y aura croissance. La question devient de savoir si elle sera saine.

La capacité théorique d'une voie de tramway est jusqu'à six fois plus grande que celle d'une voie routière (pour une largeur de véhicule, dans un sens). En supposant que nous saurons éventuellement l'utiliser à son plein, c'est d'autant plus de capacité de déplacement qui s'ajoute le long des axes principaux du tramway. C'est aussi la densité maximale que sauraient abriter les zones immédiates desservies par celui-ci, si la plupart des travailleurs qui y habitent peuvent utiliser les transports en commun dans leurs déplacements quotidiens.

Encore une fois, c'est une limite supérieure, mais celle-ci est nettement plus élevée que tout ce que connaît présentement la Ville.

Je suis d'avis qu'il faut se préparer à une telle chose: des bâtiments résidentiels et commerciaux qui, pour une même superficie, accueillent deux fois plus de citoyens et travailleurs à moyen terme, et jusqu'à cinq ou six fois plus à long terme. C'est particulièrement probable au centre du tracé et près des pôles déjà existants, qui continueront de se développer sur les 20 ans à venir.

La Ville est-elle prête à supporter de tels développements? Si les bâtiments dans les zones centrales de la Ville ne grandissent pas pour suivre la capacité des voies de transport qui les desservent, ce sont ces bâtiments qui vont devenir la limite de densification de la Ville, et le potentiel du tramway restera majoritairement inexploité, forçant la Ville à continuer son étalement malgré tout.

Infrastructures et petits centres-ville

Les nouvelles générations s'installent tranquillement. Elles et ils ne placent pas une importance aussi grande sur leur accès à la propriété: terrain, maison, voiture. Les habitants de demain vont être bien à l'aise de vivre dans une zone urbaine plus dense, sans posséder de véhicule.

On voit présentement le phénomène dans d'Estimauville et Limoilou, par exemple: tranquillement, la ville se réorganise en petits centres-ville où il est possible de vivre à pied.

Avec cette organisation de la vie en Ville viennent des exigences pour qu'elle y soit saine. Le transport est évidemment fondamental: un lieu n'est accessible aux citoyens que si on peut s'y rendre par un transport en commun, préférablement à haute fréquence. Les lieux et services qui ne peuvent pas être des établissements de proximité devront être reliés efficacement aux zones résidentielles par ces moyens.

Les « petites infrastructures » deviennent aussi très importantes. On ne saurait vivre en sécurité comme piéton dans des zones où les rues n'ont pas de trottoir bien entretenu des deux côtés. On n'y vivra pas proprement si il n'y a pas de poubelles disposées dans les zones commerciales piétonnes qui apparaissent dans les secteurs densifiés. On n'y vivra d'ailleurs pas du tout si il n'y a pas d'artère commerciale ou mi-commerciale dans un rayon rapproché – un kilomètre? – de sa résidence. Le besoin pour des voies cyclables utilitaires risque également de grimper dans ces secteurs.

Je pense aussi qu'il y aura une densification plus distribuée que ce que suggèrent les pôles actuellement indiqués au SAD. Le sud du Trait-Carré, par exemple va devenir aussi accessible vis-à-vis du centre-ville que l'est le secteur de l'Université Laval actuellement.

La Ville est-elle prête à éventuellement traiter de nouveaux secteurs – petits et nombreux – comme des zones urbaines denses, et y installer les infrastructures et services nécessaires à une vie et un développement sain à long-terme?

Quelques points en vrac

Progrès et opposition

Comme tout projet où la Ville prend position, il se forme une opposition bruyante – probablement plus bruyante que nombreuse, mais je n'ai pas de mesure pour appuyer mon impression.

À l'étape de la planification, la démarche démocratique est très importante: les voix négatives doivent être entendues, et leur pertinence validée et prise en compte.

Par contre – et ça devient très important une fois que l'exécution débute – on n'apporte rien à un projet en marche si on n'est prêt qu'à utiliser la pédale de frein. Il n'y a pas de chantier qui avance à force de vetos.

Le Port et le transport routier

Je mentionne ce point même si le choix pour réaliser la ligne est-ouest est incertain présentement.

La zone portuaire du Vieux Port et de Beauport ont un problème existant qui semble exacerbé par l'arrivée de la ligne est-ouest. Le transport routier généré par ces deux lieux doit présentement passer par des voies entièrement urbaines, ou sinon peu adaptées à un trafic de véhicules lourds, afin de pouvoir rejoindre un grand axe routier soit plus au nord, soit plus à l'ouest. Les cartes 12 et 13 du SAD révisé paru en décembre 2019 mettent ceci bien en évidence².

Il semblerait que cette situation va être accentuée si la ligne est-ouest – qui couvre le boulevard Charest à l'est – se structure pour laisser encore plus de place à la vie piétonne et aux transports en commun. Ça va être plus difficile de faire fleurir un tel développement à long-terme si il crée un besoin plus fort pour un axe de transport industriel clair, et que ce dernier n'est toujours pas adressé.

En conclusion

La Ville se prépare à un avenir plus urbain et moins dépendant sur le développement routier. Cet avenir ne repose pas seulement sur un transport en commun efficace – il s'appuie sur plusieurs piliers qui détermineront s'il est tout simplement possible, puis si il peut être atteint d'une façon qui bâtit et supporte le bien-être de ses citoyens.

J'espère voir le projet de tramway se dérouler dans une Ville qui a su prouver qu'elle est résolument prête à accueillir la densification qui suivra, et à transformer cette densification en un moteur qui alimente le bien-être de sa vie citoyenne, supporte et protège les territoires non-urbanisés, et s'inscrit dans une démarche équilibrée de développement à long-terme.

Merci beaucoup d'avoir accordé un moment de votre attention à cette lettre. Mon intérêt y est citoyen; bien que j'ai à coeur la saine densification de ma Ville, je ne prétends à aucune expertise approfondie sur les sujets abordés.


Louis-André Labadie

-
1. Connor Jones, *Want to reduce reliance on foreign oil? Start with walkability*, 12 juin 2014, <https://urbanist.co/want-reduce-reliance-foreign-oil-start-walkability/>
 2. Schéma d'aménagement et de développement (SAD) révisé, Chapitre 4, pp. 77, 79, https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/amenagement_urbain/sad/docs/SAD-12-2019-Ch4.pdf