

Mémoire remis dans le cadre des audiences publiques du Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE) sur le projet de construction d'un tramway à Québec

Redistribution des débits véhiculaires sur certaines rues locales et résidentielles perpendiculaires au tracé du projet

Olivier Marquis, résident de la Ville de Québec

30 juillet 2020

Le long du tracé projeté du tramway, en phase d'exploitation, la Ville de Québec prévoit limiter le nombre de carrefours où les véhicules pourront traverser la plateforme du tramway. Ceci aura pour effet de concentrer la circulation automobile sur certaines artères. Dans la majorité des cas, ces artères sont des rues collectrices recevant déjà un bon débit journalier. Dans certains secteurs du tracé, où il y a moins d'artères collectrices existantes, une approche retenue est de transformer des rues locales en collectrices.

En décembre 2019, la Ville a fait paraître « L'étude d'impact sur les déplacements ». Voici donc un extrait qui résume, tel que décrit dans l'étude, l'un des enjeux majeurs induit par cette concentration de la circulation automobile sur certaines artères locales:

*« [...] une modification importante des conditions de circulation sur des rues qui sont actuellement locales ou collectrices secondaires, à l'image de la rue Tripoli ou des Cèdres [il faudrait lire ici la rue des Chênes et non des Cèdres, une erreur semble s'être glissée dans l'étude], et qui deviendront très achalandées. Cette augmentation des volumes pourrait irriter les résidents desdites rues [...] »*

Prenons le cas de la rue des Chênes. Celle-ci se trouve sur le tronçon TW-14 dans le quartier Lairer où le tramway serait implanté sur la 1<sup>re</sup> Avenue. À l'heure actuelle, sur la portion comprise entre le chemin de fer du CN et la 41<sup>e</sup> Rue, il y a dix intersections permettant aux véhicules de traverser la 1<sup>re</sup> Avenue. De ce nombre, six sont munies de feux de circulation, dont la 41<sup>e</sup> Rue, laquelle est une collectrice à deux voies dans chaque direction. Les cinq autres rues munies de feux de circulation sont des rues locales. Sur cette portion, il est prévu de maintenir uniquement deux intersections pour lesquelles la plateforme du tramway serait franchissable, soit la 41<sup>e</sup> Rue (collectrice) et la rue des Chênes (locale). Tirés de « L'étude d'impact sur les déplacements », un extrait précisant l'augmentation des débits sur la rue des Chênes ainsi que les figures présentant les situations d'avant et après l'implantation du tramway (figures 1 et 2):

*« La pression se fera sentir sur les rues les moins achalandées actuellement. À titre d'exemple, les DJMA tripleront sur la rue des Cèdres [il faudrait lire ici la rue des Chênes et non des Cèdres, une erreur semble s'être glissée dans l'étude] passant de 2 000 à 6 300 Véh/j. »*



Figure 1 – Situation actuelle



Figure 2 – Horizon 2026

Le quartier en question est délimité au nord et à l'ouest par des autoroutes, au sud par une voie ferrée et à l'est par un boulevard. En son centre passera le tramway. Voir la figure 3 pour cette représentation. Le quartier a donc une forme très allongée d'est en ouest.

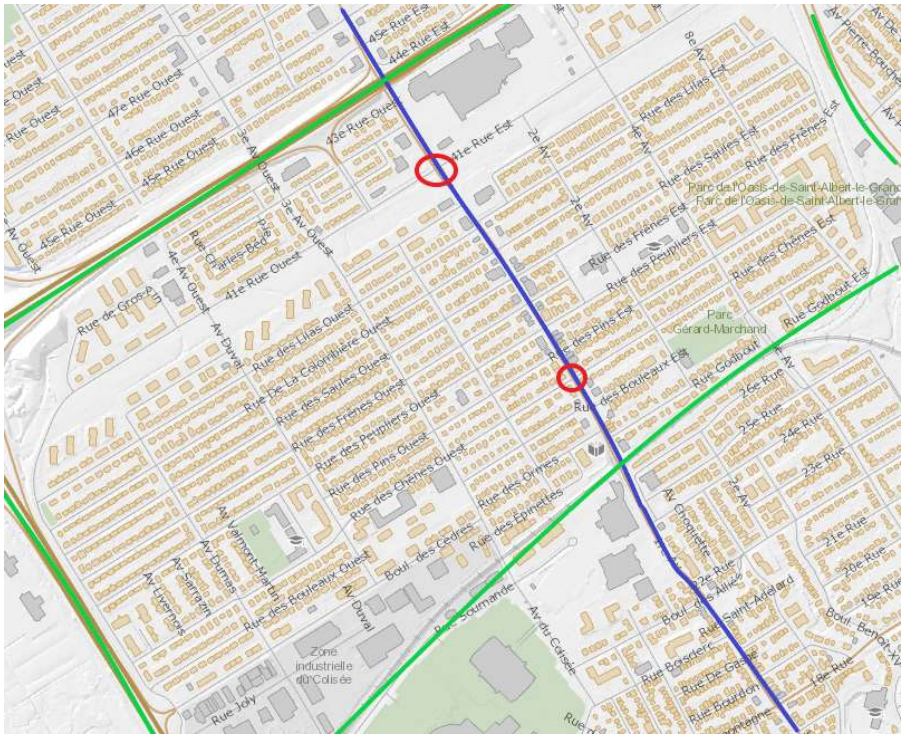


Figure 3 – Représentation du quartier. Limites (en vert), tracé (en bleu) et carrefours (en rouge).

L'ensemble des rues croisant la 1<sup>re</sup> Avenue, excepté la 41<sup>e</sup> rue, ont comme caractéristique commune d'être à prévalence résidentielle. Voir photo prise sur la rue des Chênes en figure 4.



Figure 4 – Rue des Chênes

L'étude d'impact de la Ville vise juste. En effet, il est vrai qu'une augmentation de volume sur des rues locales pourrait irriter les résidents. En revanche, les mesures d'atténuation proposées, soit le renforcement de la chaussée, l'élargissement des trottoirs, la suppression des espaces de stationnement en bordure de rue, l'optimisation des feux de circulation etc., sont des mesures qui ont pour objectif de favoriser la circulation automobile et « [...] *optimiser la capacité [des rues]* », mais aucunement de favoriser l'environnement et la qualité de vie des résidents.

Dans le cas de la rue des Chênes, l'augmentation spectaculaire du nombre de véhicules (plus de 300%) et la transformation majeure de l'artère ne semble pas inévitable. En effet, l'implantation de plusieurs carrefours traversants sur la 1<sup>re</sup> Avenue, combiné à des mesures d'atténuation de la circulation (vitesse et débit) dans les axes perpendiculaires traversés, une gestion intelligente des feux de circulation et une priorité accordée au tramway permettraient aisément d'atteindre l'objectif de performance du tramway (la « vitesse commerciale »), détourner la circulation de transit vers la 41<sup>e</sup> Avenue, répondre aux enjeux de sécurité, maintenir l'environnement et la qualité de vie des résidents dans le milieu traversé, répondre au besoin de mobilité des résidents du quartier et favoriser une certaine perméabilité est-ouest sur cette portion du tracé. D'ailleurs, la Ville a choisi cette approche pour le Vieux-Limoilou en maintenant 100% des carrefours traversant la 1<sup>re</sup> Avenue entre la 4<sup>e</sup> Rue et le Boulevard de Alliés.

Le cas de la rue des Chênes n'est certainement pas unique mais démontre qu'une restriction importante du nombre de carrefours traversant engendre une transformation de certaines artères, transformation qui n'est certainement pas souhaitable pour les résidents de ces artères qui n'ont pas choisi d'habiter sur la « rue principale ». La Ville devrait revoir le nombre de carrefours traversants la plateforme du tramway de façon à limiter au maximum et dans la mesure du possible ces augmentations majeures de débit de circulation dans les axes perpendiculaires au tracé et mettre en place des mesures d'atténuation de la circulation lorsque les rues perpendiculaires ciblées pour accueillir une plateforme sont locales et résidentielles. Ces mesures sont simples, permettent une meilleure acceptabilité sociale du projet et ne remettent pas en question la performance de la « colonne vertébrale » du réseau structurant de transport en commun.