

Québec, le 5 août 2020

**Mémoire sur le projet de
Réseau de transport structurant
pour la Capitale nationale**

**Présenté par
Monsieur Michel Couturier
Citoyen**

Madame la Présidente,
Messieurs les Commissaires,

Merci de me recevoir. Je suis un résident du quartier Lairet, dans l'Arrondissement La Cité-Limoilou et, si je vis assez longtemps, je bénéficierai du projet de tramway, avec une station à moins de 500 mètres de ma résidence.

Québec a besoin d'un réseau de transport structurant qui bénéficiera à la majeure partie de sa population, du Lac Saint-Charles au Fleuve Saint-Laurent, et de la rivière Montmorency à la limite Ouest de la ville.

Le projet actuel ne satisfait pas cet objectif. Son ossature, le tramway, s'étend du Trait-carré de Charlesbourg à un secteur à développer au Nord de Cap-Rouge. Son complément annoncé, le Tram-bus, a été retiré du projet. Il ignore l'Est de la ville, l'arrondissement Beauport, et le Nord de la ville, l'arrondissement Charlesbourg au Nord de Louis XIV et les arrondissements des Rivières et de la Haute-Saint-Charles. La desserte du plus important hôpital de la ville, à l'angle Henri-Bourassa/18^e Rue, a été larguée. Le terminal Nord est situé dans un endroit habité depuis des siècles, sans accès aux autoroutes et sans possibilité de développer des stationnements incitatifs conséquents. Quant au terminal Ouest, il est en périphérie de l'un des quartiers les prospères de la ville.

Compte tenu de la volonté de la ville de limiter le coût du réseau au budget actuel retenu, il est temps de revoir les priorités et de créer un réseau qui servira mieux la population. Il importe que le réseau de transport structurant desserve en priorité les secteurs les moins bien nantis de la Capitale Nationale. Selon les portraits sociodémographiques et économiques dressés par la Ville de Québec pour ses quartiers et ses arrondissements, il appert qu'en 2015, le revenu médian d'un résident de Cap-Rouge âgé de plus de 15 ans était de 53 215 dollars, alors qu'il était inférieur de 37 084 dollars dans le cas du même résident dans l'arrondissements de Beauport, de 37 756 dollars à Charlesbourg, de 37071 dollars pour Les Rivières et de 40 647 dollars pour la Haute-Saint-Charles. Ces chiffres me disent que les priorités de la ville de Québec pour son projet de tramway sont mal placées.

Je propose donc de déplacer le terminal Nord du tramway dans le secteur du parc-o-bus de la Faune. Ce stationnement incitatif est déjà l'un des plus importants de la ville et peut être agrandi au besoin. Il est situé près d'une sortie de l'autoroute Laurentienne et est capable d'attirer non seulement les gens de la Couronne Nord, mais aussi des segments des travailleurs des quartiers Saint-Émile et Neufchatel Est-Lebourgneuf, en plus de gens de Charlesbourg. Ce stationnement incitatif est identifié par le RTC comme porte d'entrée au réseau pour les gens du secteur Nord, mais le projet actuel prévoit sa desserte par Métro-bus. Le nouveau tracé ajoute 4,4 kilomètres au projet.

Pour financer cet ajout, je propose que le terminal Ouest soit relocalisé à la station Roland-Beaudin, ce qui réduirait le tracé de 5 à 6 kilomètres dans ce secteur. Le secteur de la station Jean-Beaudin compte déjà d'importants parcs de stationnement qui appartiennent à la ville. Le tracé entre Jean-Beaudin et Legendre pourrait être desservi par un système de transport en commun moins lourd d'ici à ce que des budgets soient dégagés pour la prolongation du tramway. Reste le problème du centre d'entretien et d'exploitation, prévu au terminus Legendre, je propose que le centre soit relocalisé à l'angle de la 1^{ère} Avenue et de la 41^e Rue, à l'endroit prévu au départ pour un garage secondaire.

Tous ces changements permettent des économies par rapport au projet devant vous. Je propose que ces économies servent à bonifier le projet de transport structurant en ajoutant des items retranchés

dernièrement : des remontées mécaniques pour le transport actif pour faciliter la communication entre des quartiers densément peuplés, comme entre Saint-Sauveur et Montcalm dans le secteur de la Côte Salaberry, et surtout le développement de trambus comme ossature de liaisons Est-Ouest, comme du terminus des Chûtes à l'Université Laval, en passant par le Boulevard des Chûtes, le Boulevard Sainte-Anne, la Canardière pour aboutir sur le Boulevard Charest et delà à l'Université Laval, ou encore entre la 1ère Avenue et l'Aéroport pour rejoindre le terminal Ouest du tramway. Ce dernier trajet, principalement le long du Boulevard Wilfrid-Hamel, permettrait d'accueillir toute une clientèle de l'arrondissement des Rivières et de la ville de l'Ancienne-Lorette, tout comme le tracé précédent drainera la clientèle de Beauport et de la de Côte de Beaupré.

Nous sommes à un point tournant, ou nous voulons un élargissement des autoroutes, ou nous dotons la région d'un réseau de transport en commun qui satisfera les besoins de la population.

Madame, Messieurs, merci de votre attention.

Michel Couturier