

**MÉMOIRE  
CONCERNANT LE PROJET DE TRAMWAY DE LA VILLE DE QUÉBEC**

**Transmis au**

**Bureau des audiences publiques sur l'environnement**

**par Serge Roy  
membres du Collectif  
*La ville que nous voulons***

**Ce mémoire est présenté à titre individuel**

**30 juillet 2020**

## **Introduction**

Je suis un citoyen préoccupé par la question de la mobilité dans la ville et la région de Québec depuis plusieurs années. Des problèmes importants liés à l'automobile, à l'insuffisance du réseau de transport collectif et aux possibilités de transport actif ainsi qu'au type de développement que nous avons connu, et connaissons encore, demandent des solutions maintenant.

Mes réflexions et recherches sur le sujet avec d'autres personnes et des organismes qui agissent dans notre communauté, entre autres sur les enjeux qui sont intimement liés à celui de la mobilité m'amènent à m'adresser à votre commission chargée d'examiner le projet de construction d'un tramway à Québec.

D'abord, comme bien d'autres, j'estime que ce projet doit être abordé dans une perspective globale, c'est-à-dire que le tramway doit faire partie d'une vision d'ensemble en ce qui concerne les déplacements dans la ville et ce en lien avec les autres dimensions de la mobilité comme le transport actif et les déplacements piétonniers. De plus, un tel projet doit être regardé par rapport aux liens qui existent ou devraient exister avec les aménagements de la ville et de la région, son développement, l'habitation, la proximité des services publics et des services de base tels que l'alimentation, les lieux culturels, les espaces commerciaux et industriels, etc.

## **Les valeurs qui m'animent**

Le projet de tramway avec toutes les autres composantes du développement du réseau structurant de la Capitale doit être considéré à partir des valeurs suivantes :

- l'égalité femmes-hommes,
- la démocratie participative,
- la lutte aux changements climatiques et la protection de l'environnement,
- l'inclusion et la justice sociale.

## **Quelques principes qui doivent être présents dans ce projet**

- l'accessibilité au tramway et aux autres composantes du réseau de transport doit être assurée à tous et toutes ;
- l'absence de toute forme de discrimination sociale, économique, de genre, raciale ou d'âge doit être garanti ;
- tout projet urbain, à plus forte raison ceux de la mobilité, doit respecter des principes écologiques supérieurs et permettre une contribution déterminante à la réduction des gaz à effet de serre ;
- des installations sécuritaires pour toutes les personnes quelques soient leurs conditions physiques ou autres doivent être mises en place.

## **Les avantages du transport collectif**

Comme société nous devons envisager des remises en question de fond quant à la sorte de ville que nous voulons pour le futur. Depuis plus d'une décennie la Ville de Québec élabore des projets, consulte, remet en question ses choix. **Il faut maintenant passer à l'action.**

### Le projet de tramway

Les faits sont connus, le tramway, ici comme ailleurs, offre une capacité et une rapidité supérieure aux autres composantes du réseau de transport collectif. Ce mode de transport offre également des conditions sécuritaire de déplacements et doit être mis en place harmonieusement avec des aménagements favorisant les déplacements à pied ou à vélo.

Par rapport à l'environnement, la propulsion 100 % électrique du tramway en fait un moyen efficace de réduction des émissions polluantes des véhicules. De plus, la place que doit prendre le tramway dans les rues où il circulera doit conduire à réduire la place disponible pour les véhicules automobile ce qui ajoute à l'efficacité énergétique du projet.

La population doit être invitée à abandonner l'automobile comme mode prioritaire de déplacement. Un transport collectif moderne comme le tramway jumelé au trambus, aux métrobus et autobus offre des possibilités de déplacements permettant d'autres activités en cours de route.

Complété par des installations telles que des pistes cyclables utilitaires, des secteurs et des rues réservés aux piétons ainsi que des montées mécaniques reliant les quartiers de la basse-ville à ceux de la haute-ville offre aux citoyennes et aux citoyens des moyens de vivre la ville autrement. Une telle approche nous donne accès à des déplacements au cours desquels les relations interpersonnelles d'échanges et d'entraide peuvent s'enrichir grâce à la liberté qu'ils nous permettent de vivre contrairement à l'automobile qui nous confine dans un espace réduit.

### Un incontournable : la protection de l'environnement

Enfin, il est inconcevable que le projet de tramway produise l'abattement de près de 2 000 arbres. On aura beau assurer qu'il y aura des plantations d'arbres pour compenser il n'en demeure pas moins qu'il y a lieu de douter qu'il n'existe pas de moyens permettant de construire sans détruire.

Dans le même sens, le projet actuel de terminus ouest dans le secteur Chaudière au sud-ouest de l'arrondissement Sainte-Foy doit être abandonné afin de protéger les boisés de ce secteur.

## Des reculs inacceptables

Depuis quelques semaines des informations transmises par la Ville de Québec laissent penser que l'on assiste à un affaiblissement dangereux du projet alors qu'il faudrait le renforcer.

La Ville de Québec a annoncé l'**abandon du trambus** pourtant considéré comme une composante majeure et complémentaire au tramway. Cette décision devrait être révisé car elle prive plusieurs milliers de personnes d'un service essentiel à notre époque pour un quartier négligé comme Saint-Sauveur en ce qui concerne le transport collectif. Cet abandon ferait également en sorte de réduire l'attrait du transport collectif pour Beauport et le sud de Limoilou.

Le projet de développement le long du boul. Charest, à l'ouest de Saint-Sacrement, serait également abandonné. Pourtant, c'est un espace qu'il est essentiel de récupérer pour y introduire une fonction habitation. S'il y a un secteur où il est urgent d'opérer un changement c'est bien celui-là. L'argument est l'importance des coûts comme pour d'autres coupures annoncées. On ne doit pas se satisfaire de cet argument. Il faut plutôt trouver des solutions au financement afin que le projet soit vraiment structurant. C'est désolant et incohérent avec une vision écologique que devrait avoir la Ville de Québec.

Ces affaiblissements du projet, et d'autres, ne sont pas acceptables.

## **Pour renforcer le projet de tramway, quelques recommandations**

1. D'abord, envisager **la gratuité** qui aurait une influence certaine sur l'achalandage comme le démontrent plusieurs expériences dans le monde. De toute évidence la gratuité contribuerait substantiellement à l'atteinte de l'objectif fondamental de réduction des gaz à effet de serre.
2. Ne pas oublier le **Taxibus** pour les secteurs moins desservis par le tramway pour permettre de rejoindre les grandes lignes du transport collectif.
3. **Maintenir le trambus** qui constitue un complément essentiel au tramway pour plusieurs secteurs de la ville.
4. Modifier la fin de la ligne à l'ouest. Au lieu de se rendre à la rue Legendre, il serait plus utile d'amener le tramway à la rue Marly où travaillent plusieurs milliers de personnes et où il existe un grand nombre d'immeubles d'appartements. Le tramway pourrait également passer par la gare ferroviaire de Sainte-Foy pour établir un lien avec un nouveau transport de personnes qui permettrait à des voyageurs et voyageuses de Portneuf ou de la rive sud de se déplacer aisément à Québec.
5. En conséquence, **abandonner le projet de terminus Legendre** dans le secteur Chaudière et le remplacer par une amélioration sensible du Parc-O-Bus et des parcours d'autobus permettant aux passagers et passagères de se rendre à leur lieu de destination. Ce faisant, les boisés et espaces verts devraient être considérés

comme lieux à protéger afin d'éviter tout développement qui reproduirait la catastrophe du développement qui a conduit à l'élimination des marais au nord de l'autoroute Charest et à l'ouest du boul. Duplessis.

6. Un tunnel au centre-ville de Québec a été présenté comme une nécessité absolue considérant la pente importante que représente la côte d'Abraham et l'avenue Honoré-Mercier pour se rendre jusqu'au boulevard René-Lévesque. On a également invoqué la difficulté que le trajet hors terre représenterait en hiver.

J'ai toujours gardé un certain doute quant au sérieux des arguments invoqués. Je pense que la technologie d'aujourd'hui est certainement plus avancée que celle du tramway que Québec a connu durant une bonne partie du 20<sup>e</sup> siècle et qui empruntait la Côte d'Abraham. Je suggère donc une **réévaluation de la nécessité d'un tunnel** à cet endroit afin de réduire les coûts du projet de manière significative.

## **Conclusion**

Pour conclure ce bref mémoire je tiens à réaffirmer mon appui au projet de tramway de Québec et des différentes composantes du projet de Réseau structurant de la Capitale pour une mobilité se rapprochant des exigences que nous imposent les changements climatiques et les besoins de repenser la ville en fonction de nos besoins collectifs.

Je remercie la Commission pour l'attention qu'elle accordera aux idées et suggestions de mon mémoire.

Serge Roy  
Québec  
Membre du Collectif  
*La ville que nous voulons*