

Brigitte La Salle
 originaire de Charlesbourg, banlieue années 60 et résidente au centre-ville depuis plus de 35 ans.

Personne n'est contre la vertue. Un tramway à Québec comme un modèle de développement, une transition vers le durable..... certes MAIS.... Pas si vite....

Tenir compte des changements des modes de travail, du développement du centre-ville souhaitable pour que la QUALITÉ de VIE reste acceptable.... Qualité de l'air, déplacements sécuritaires, espaces alloués pour de réels aménagements verts durables et alimentaires(jardins urbains viables)

Après avoir assisté à des présentations publiques de la ville, plan d'aménagement et là avoir suivi les audiences et une rencontre sur le tramway, je ne peux m'empêcher de douter du processus.

J'aurais aimé que soit démontré de façon claire et en quoi diverses options ont pu être écarté quand au développement et de la ville, ses aménagements pour faciliter la circulation pour TOUS.

Si je suis d'abord une fervente piétonne, je suis aussi cycliste et j'ai un permis de conduire avec formation de l'usage de la route et je conduis une voiture. Le transport en commun de la ville a évolué mais pas assez en parallèle au développement autoroutier et à l'étalement urbain de Québec et zone péri urbaine incluant la rive sud.

Il y a plusieurs aspects pour améliorer le partage de la route qui ne sont même pas considérés. Comme je n'a pas tout lu, du dossier qui nous est présenté, je suis d'avis que ce qui émane de la Santé publique devrait être privilégié dans les choix, et non plaqués sur un projet présenté comme un Pitc de vente.

N'Y a-t-il pas lieu, étant donné l'envergure d'un tel projet, de le réaliser de façon globale. Soit, de revenir à considérer comme un tout, et surtout avec au coeur non pas des considérations où ce qui compte soit le budget ou se comparer à d'autres projets comme Montréal ou de faire appelle à des experts en matière de tramway pour nous faire croire à son efficacité! Non, car comme citoyens ne sommes-nous pas les experts?

D,abord, qu'est-ce qui vient appuyer l'idée qu'un tel moyen de transport va automatiquement engendrer par son attrait le retrait des voitures en trop grand nombre....?

Les deux pôles donnant lieu à des bouchons sont certes liés à l'accès à la colline parlementaire ainsi que le passage aux ponts vers les centres des employés du gouvernement, des étudiants et/ou des parcs industriels.

Or, ce sur quoi je souhaite insister c'est de PRÉSERVER le CENTRE_VILLE et les ARTÈRES qui font partie du PATRIMOINE de cette ville joyau du patrimoine mondial.

Je prône donc pour que l'accès des voitures au centre-ville deviennent limité

Il y a des modèles de ville piétonne. Aix-en-Provence par ex

Voir que Québec se marche, de Limoilou à la rue Cartier, de Marie-de-l'incarnation au Vieux-port.

Voir cela, c'est accepter qu'il n'y ait au centre-ville que de petits moyens de transport, mini-bus , petites voitures genre communauto, vélos, taxis-bus.... Pour désengorger et que dans ce contexte un

tramway ou un service de transport avec des circuits repensés puisse servir aux déplacements plus éloignés

Que les résidents ne puisse utiliser qu'une voiture par résidence et qu'au centre-ville l'accès soit à moindre coût.

Qu'il y ait des parcs au autos tout autour du périmètre réservés au centre de sorte.

Il est temps de réaliser que le développement autoroutier fait que s'éloignant du centre, la vie là-bas dans la nature, loin du bruit et de la pollution et des problèmes sociaux de tous les centre-ville du monde, a un coût social et pour la santé qui doit être réparti.

Si d'un côté la ville pr[^]ne de densifier la ville, elle doit utiliser tous les moyens pour améliorer la qualité de vie et rendre l'espace de vie attractive. Peut-on imaginer que les stationnements au centre-ville deviennent des jardins et de parcs. Qu'il y ait des développements domiciliaires humanisants!!!

Il y a lieu de repenser comme la ville tire profit par ses taxes en construisant.... C'est pourquoi, une vision globale implique tous les niveaux de gournance, ville, province et Fédéral....

Les citoyens, comme moi sont trop souvent réduits à l'impuissance.... Les processus démocratiques deviennent désuets. Au lieu de servir la population, les élus cherchent les financements en faisant fi des besoins.... Ce qui en apparence constitue des consultations, ne comprte pas de rétroactions. On présente une versoin abrégée, pour ensuite nous référer aux documents complets qui sont malheureusement un fouillis d'infos sans cohérence. On fait du cas par cas....

Alors, pour dire aussi mes doutes quant au trajet du tramway qui donne lieu depuis son origine à des cahngements je dirais improvisés, ou loin d'une vision globale démontrable et acceptable

S'il est vrai qu'un tel projet donne lieu à des changements en cours de projet.... Il y a, à mon humble avis, défaut des prémisses....

Les projections doivent tenir compte de la polpulation ACTIVE, des développements technologiques.

Lorsque la ville fait des sondages auprès des utilisateurs du tranports pourquoi ne s,attarde-tlle pas à la population qui résiste à l'utiliser.

Il y a eu des avancées notables dans l'efficacité du trasport en commun. Les appllications par téléphones, par ex donnent le sentiment de fiabililté.

Aussi, une part de l'augmentation de l,acahalndage peut certainement être attribuée à des initiatives comme pour les étdiants de l'université Laval qui en apyant leur cotisation étudiante bénéficie de la gratuité

Aussi, si le RTC voulait continuer ces avancées pour améliorer le service, ant d'embarquer un tramway, comme offrir la gratuité au centre-ville ou entre la rive-sud et ste-Foy via les ponts. Trouver des attraits pour la population réticente à parquer leurs voitures au abords de la ville.

alors qu'en pleine pandémie il roulait comme service essentiel et que les passages sont devenus fluides...

Si mon intervention peut apparaître naïve, je crois qu'elle relève d'une vision qui fait appel à une autre idéologie, avec au coeur l'humain.

Déjà, il y a lieu de faire en sorte que les gros camions ne passent plus par Charest pour la 40 mais bien le réseau des autoroutes!

Restreindre les VUS qui peuvent être mortels.

Lorsque le projet tramway veut nous faire croire que toutes formes vont cohabiter sur les routes, le danger de la cacophonie nous guette.

Déjà, les voitures passent sur les lumières jaunes, les piétons courent pour traverser.

Enfin, une proposition différente concernant le trajet ferait en sorte que la première avenue, René-Lévesque soient épargnées et sans qu'on s'acharne à faire passer un tunnel..... justifié par quoi?

Un trajet cohérent et en lien avec la vision de l'administration actuelle, ferait passer le tramway près du centre-vidéotron où un grand parc-auto pourrait ÊTRE UTILE ET SERVIR LE MARCHÉ, RELIANT LES ÉCOS-QUARTIERS D'ESTIMAUVILLE ET LELIÈVRE.

C'EST DIRE QUE LE TRAJET POURRAI TRÈS BIEN PASSER PAS LE BOULEVARD HENRI-BOURASSA DEPUIS CHARLESBOURG ET BIFURQUER VERS L'OUEST EN LONGEANT LE CAP ET NON EN Y PÉNÉTRANT.

CELA DANS LE BUT D'ÉVITER EXPROPRIATION, DÉMANTELLEMENT DE VIE DE QUARTIER, DÉTOURNEMENTS DU TRAFIC ROUTIER POUR ENGORGER LES RUES LORS DES HEURES DE POINTES ET CONTINUER À AMENER FRUSTRATIONS DE TOUTES PARTS SUR LE RÉSEAU ROUTIER

MERCI DE VOTRE ATTENTION

CI-JOINT EXTRAIT DE COURRIELS EN COURS DE PROCESSUS SANS AUTRE FEED-BACK QU'UN ACCUSÉ DE RÉCEPTION

BRIGITTE LA SALLE