

Québec, le 30 juillet 2020

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

Objet : Lettre concernant le Projet de construction d'un tramway à Québec

Madame, Messieurs les commissaires,

Je dépose cette lettre en tant que citoyenne de Québec bien enthousiaste à ce que la ville se dote enfin d'un réseau de transport en commun durable, efficace et écologique. Pour avoir habité les quartiers du Vieux-Québec, Saint-Jean-Baptiste, Saint-Sauveur et maintenant Limoilou, comme piétonne, cycliste et utilisatrice des transports en commun, je crois qu'il est primordial de consolider les connexions entre ces quartiers centraux, mais aussi avec ceux situés en périphérie par le biais d'un réseau structurant fort.

L'abandon des remontées mécaniques est une énorme perte pour la connexion des différentes composantes du réseau structurant. Cette limite physique entre la haute-ville et la basse-ville décourage à l'heure actuelle certaines personnes d'utiliser le vélo pour se rendre au travail.¹ Les remontées mécaniques agissaient comme une composante importante du réseau présenté initialement aux citoyens par la ville, elles pouvaient servir notamment de liens entre les modes de transport actifs existants en plus de ceux à venir avec le projet de réseau structurant. En ajoutant ces liens, cela encouragerait encore plus de citoyens à se déplacer de façon active même si cela implique de franchir la limite physique de la falaise séparant la basse-ville et la haute-ville. En 2016, les études statistiques ont permis de démontrer que près de la moitié des jeunes de 15 à 24 ans sur le marché du travail utilisent un mode de transport durable.² En mettant en place des infrastructures facilitant les déplacements actifs, il est prouvé que nous verrons une augmentation du nombre d'utilisateurs utilisant ces modes de transport durable.³ En effet, dans une ville où les infrastructures de transport en commun sont nombreuses on retrouve une plus grande proportion d'utilisateurs.

Toujours dans l'optique que la ville de Québec doit se doter d'un réseau structurant complet et efficace, il est nécessaire de réévaluer la décision de supprimer la composante du trambus pour le remplacer par des autobus articulés de type métrobus. Le remplacement du trambus sur voie dédiée centrale par des métrobus

en voies latérales constituent une diminution de l'efficacité du transport en commun sur l'axe est-ouest. Le trajet du secteur d'Estimauville à l'Université Laval en métrobus ne sera pas aussi rapide que s'il était effectué avec le trambus sur une voie axiale centrale dédiée, on parle d'environ 5 minutes supplémentaires de déplacement.⁴ Pour encourager les citoyens à utiliser le transport en commun, il est primordial que celui-ci reste attrayant. C'est pour cela que toutes les composantes doivent être efficaces et invitantes. Le trambus peut aussi accueillir beaucoup plus de personnes qu'un métrobus, en plus d'être plus confortable. En retirant la composante du trambus du projet, on ampute le projet initial et par le fait même la qualité et l'offre de service en mobilité aux citoyens.

Les 3 éléments cités comme servant de base au projet, par la ville de Québec, sont la qualité, le budget et la portée. Comme le projet est toujours en cours d'analyse et d'études techniques, il est normal de voir la portée être ajustée. Par contre, cela ne doit pas se faire au détriment de la qualité du service offert en éliminant une composante complète, et ce pour respecter un budget figé trop tôt dans le processus d'étude.

Plusieurs bénéfices sont liés à l'utilisation des transports en commun versus celui de l'automobile, comme les bénéfices sur la santé physique et psychologique, sur la sécurité routière, la réduction des gaz à effet de serre, les bénéfices économiques des commerces de proximité, etc. Une piste de solution pour réévaluer le budget, sans couper dans les composantes importantes que sont les remontées mécaniques et le trambus, est entre autres de revoir la place de l'automobile. En effet, dans le projet on retrouve à plusieurs endroits divers investissements pour compenser la perte de voies automobiles engendré par le passage du tramway, comme par exemple, l'élargissement du Boulevard Hochelaga et de Laurier, en plus de la construction de la connexion Mendel.⁵ L'ajout de ces voies automobiles est-il nécessaire? Alors qu'il a été maintes fois prouvé que plus il y a de place pour les voitures plus il y a aura du trafic, communément appelé le trafic induit.⁶ La réévaluation de l'implantation de ces voies automobiles permettraient de revoir le budget dans l'optique de conserver les remontées mécaniques et le trambus, des composantes qui seront utiles pour un plus grand nombre de citoyens que des voies pour les automobiles.

Il est grand temps que la ville de Québec entre dans la modernité avec un réseau structurant à la hauteur des besoins de ces citoyens. Dotons-nous d'un réseau de transport à la hauteur de notre ville et des préoccupations écologiques du 21^e siècle. Évitions de couper dans la portée du projet initial pour garder de la place à l'automobile et pour respecter un budget figé prématurément.



Virginie Bernier

¹ Radio-Canada. (2020). «Tramway : l'abandon des remontées mécaniques dénoncé».

<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1717271/tramway-quebec-velo-remontees-mecaniques-transports>

² Statistique Canada. (2017). « Déplacement domicile-travail : faits saillants du Recensement de 2016 ».

<https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/171129/dq171129c-fra.htm>

³ Statistique Canada. (2017). « Navetteurs utilisant le transport durable dans les régions métropolitaines de recensement ».

https://vivreenville.org/media/828831/Vivre-en-Ville_La-reduction-du-bilan-carbone-par-le-transport-en-commun.pdf

⁴ Radio-Canada. (2020) « La ville abandonne le trambus, réaction d'Etienne Grandmont ».

<https://www.journaldequebec.com/2020/07/10/etienne-grandmont-regrette-la-camisole-de-force-budgetaire-pour-le-tramway>

⁵ Ville de Québec. Séance d'information au marché. (2019)

<https://reseaustructurant.info/docs/presentations/S%C3%A9ance%20information%20march%C3%A9%20-%20Volet%203%20-%20Survol%20du%20trac%C3%A9.pdf>

⁶ Radio-Canada. (2020) « La théorie du trafic induit : entrevue avec Marie-Hélène Vandersmissen ».

<https://www.ggr.ulaval.ca/actualites/la-theorie-du-traffic-induit-entrevue-avec-marie-helene-vandersmissen>