

Québec, le 29 juillet 2020

Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement dans le cadre du projet de construction du tramway à Québec

En tant que citoyenne de la Capitale Nationale, je salue la volonté des deux paliers de gouvernements et de la Ville de Québec de doter la région d'un réseau structurant de transport en commun. Comme plusieurs concitoyens, je suis en faveur d'un investissement majeur dans le transport en commun pour le développement de notre ville et sa qualité de vie à long terme.

Les récents changements au projet annoncés par le Bureau de projet du réseau structurant de transport en commun (RSTC) devraient toutefois susciter une remise en question du projet dans sa forme actuelle et les documents déposés au BAPE permettent d'entrevoir des options qui auraient dû être davantage prises en compte pour mieux intégrer un tel projet dans une Ville comme Québec et en faire un véritable réseau de transport structurant et efficace à long terme.

Changements annoncés : caractère structurant remis en question

Au fil des semaines et lors de la première phase des audiences du BAPE, plusieurs changements annoncés laissent planer de multiples appréhensions et remettent clairement en question le caractère structurant du projet. Aussi, dès le départ, bon nombre de caractéristiques envisagées pour le tramway font que son insertion dans la Ville ne semble pas rencontrer l'acceptabilité sociale nécessaire. Voici quelques-unes des préoccupations soulevées :

1. L'**abandon** de composantes qui permettraient notamment de mieux desservir l'ensemble de la région métropolitaine font que le projet, à mon avis, perd son caractère structurant ne respecte pas les conditions établies par le gouvernement du Québec pour son financement:
 - Le trambus prévu sur 17 km est complètement abandonné, pour être remplacé par un métrobus. Des secteurs comme Beauport, la Basse-Ville de Québec, Vanier et le secteur du Boulevard Charest, notamment, ne sont plus inclus dans le développement d'un réel réseau structurant pour ces zones.
 - Deux remontées mécaniques entre la Basse-Ville et la Haute-Ville sont abandonnées.
 - L'abandon du trambus laisse de côté un secteur de la Ville qui ressort quant à la défavorisation matérielle et sociale, selon un rapport du CIUSSS de la Capitale-Nationale : « Dans Québec Basse-Ville et Limoilou–Vanier, plus des deux tiers des résidents, [soit 68%], sont très exposés aux conditions les plus désavantageuses à la fois matériellement et socialement¹ ». Une véritable vision d'avenir pour le transport en commun devrait inclure davantage ce secteur de la Ville, pour favoriser son développement, ce qui n'est pas le cas avec les changements annoncés.

¹ CENTRE INTÉGRÉ UNIVERSITAIRE DE SANTÉ ET DE SERVICES SOCIAUX DE LA CAPITALE-NATIONALE. L'indice de défavorisation matérielle et sociale 2011 dans la Capitale-Nationale : une nouvelle version pour mieux caractériser nos territoires, Direction de santé publique, 2017, p. 15.

- Le raccourcissement du tunnel dans le quartier Montcalm pourrait occasionner encore plus d'expropriations dans le secteur compris entre le Grand-Théâtre de Québec et la rue des Érables;
 - Le raccourcissement majeur du tramway envisagé dans Charlesbourg, entre la 41^e et la 76^e rue, diminue grandement son intérêt. Si le tramway s'arrête à la 41^e rue plutôt qu'à la 76^e rue, qu'est-ce que les citoyens de Charlesbourg et des environs gagnent avec la construction du tramway ? En quoi l'offre sera bonifiée par rapport au 801 actuel ?
 - Les études d'achalandage pour évaluer les impacts de l'abandon de plusieurs composantes ne sont pas faites;
 - La ligne est-ouest et les lignes nord et est sont annoncées sur le site du RSTC, mais on n'en connaît aucun détail. À nouveau, comment un appel d'offres peut être lancé si tous les éléments constituant le réseau structurant ne sont pas présentés aux contribuables et ficelés ? En quoi ces lignes vont constituer une alternative efficace, rapide et attrayante pour les résidents des quartiers nord et vont être une solution à long terme pour la congestion routière due à l'étalement urbain ?
2. Les coûts d'opération du tramway en hiver ne sont pas dévoilés. Ces coûts récurrents en saison hivernale ne seraient pas présents avec un métro souterrain. Ces coûts seront assumés par les citoyens de la Ville et on n'en connaît pas la hauteur;
 3. Le tracé prévu pour le tramway laisse de côté plusieurs sites d'importance, qui ne seront pas desservis par le tramway, ce qui diminue considérablement son caractère structurant :
 - L'Agence du Revenu (alors qu'une pétition et un sondage ont démontré l'intérêt des gens qui y travaillent)
 - Le Collège des Compagnons (perte des arrêts de Métrobus 800 et 801 à proximité. Environ 1300 élèves et membres du personnel)
 - L'aéroport Jean-Lesage et les gares de train de Sainte-Foy et de la Gare du Palais. Les usagers ne pourront donc même pas rejoindre directement au moins une des deux gares avec le moyen de transport censé être la colonne vertébrale du réseau;
 - Le site d'ExpoCité, où des investissements majeurs ont été réalisés, tels le Centre Vidéotron et le Grand Marché de Québec;
 - Le Nouveau complexe hospitalier (futur Méga hôpital de l'Enfant-Jésus)
 - La connectivité avec la Rive-Sud n'est aucunement prise en compte, en regard du transport en commun entre les deux rives;
 4. La cartographie des acquisitions et servitudes déposée au BAPE par la Ville n'est pas complète. Il y a des propriétaires, comme moi, qui ont reçu un avis d'acquisition partielle alors que leur lot ne figure pas sur la cartographie remise au BAPE. Combien de propriétaires sont dans la même situation que moi ? Le nombre d'expropriations et d'acquisitions à prévoir est donc sous-estimé ? C'est ce qui explique l'explosion récente des coûts envisagés pour les expropriations ? Est-ce que tout est mis en œuvre pour diminuer l'emprise requise afin d'éviter un maximum d'acquisitions ? À ce chapitre, soulignons la communication déficiente de la part de la Ville quant aux impacts pour les propriétaires riverains. Aucune communication écrite pour bien informer les propriétaires riverains sur le processus d'acquisition n'a été envoyée aux propriétaires touchés.
 5. Les évaluations du patrimoine bâti pour chaque tronçon touché déposées au BAPE font état de plusieurs impacts négatifs pour des édifices patrimoniaux ou à valeur patrimoniale et leur terrain, comme il est prévu de construire le tramway sur des artères anciennes de la Cité-Limoilou, Sainte-

Foy et Charlesbourg. Ces évaluations ne prennent pas en compte tous les bâtiments qui ont une valeur patrimoniale et qui seront impactés. Ces évaluations ne rendent donc pas compte de l'étendue réelle des impacts que les acquisitions, les expropriations et la construction auront sur le patrimoine bâti de la Ville. L'information transmise au BAPE et à la population est incomplète et ne permet pas d'avoir une image juste des dégâts sur le patrimoine bâti, qui est une des plus grandes richesses de notre ville. Comment la Ville s'engage à préserver le patrimoine bâti dans le cadre de la construction du projet de tramway, notamment si les évaluations ne rendent pas compte de tous les bâtiments impactés ?

6. La qualité de vie des riverains le long et à proximité du tracé risque d'être altérée par la construction et l'exploitation du tramway. L'installation de caténaires, de fils, de la plateforme, la coupe massive de 1701 arbres matures et de deux boisés vont défigurer certaines de nos plus belles artères historiques, dont le Boulevard René-Lévesque. Aussi, le bruit solidien qui résulte de l'exploitation du tramway est une crainte légitime des riverains du tramway. L'étude vibratoire déposée au BAPE mentionne que le tracé envisagé traverse beaucoup de sites sensibles, tels que des quartiers résidentiels : « la ligne de tramway longe un nombre important de maisons individuelles et de petits immeubles résidentiels de construction assez semblable : la partie basse de ces bâtiments est généralement en maçonnerie; la structure des étages supérieurs peut être quant à elle en bois. Cette configuration n'apparaît pas favorable en termes de comportement vibratoire²». Est-ce que le système de pose choisi parmi ceux qui existent sera fait essentiellement en fonction de son coût ? Est-ce que la pose sur dalle flottante sera exigée le long du parcours du tramway pour sauvegarder la qualité de vie des riverains ?

Un véritable projet démocratique ?

La Ville de Québec a remis un dossier d'affaires incomplet et périmé au BAPE, daté de décembre 2019. Les changements annoncés n'y figurent pas. Comment la Ville peut envisager lancer un appel d'offres si le dossier d'affaires mis à jour n'est pas présenté aux audiences publiques ?

La Ville de Québec veut aller de l'avant pour les appels d'offres à la fin de l'été 2020 alors que les audiences publiques du BAPE ne sont pas terminées et que le rapport du BAPE n'est pas publié. La population n'aurait donc pas l'occasion de consulter le rapport afin de bien saisir tous les enjeux et impacts du projet avant que les appels d'offres soient faits. Le gouvernement du Québec pourrait-il encore exiger des modifications au projet une fois l'appel d'offres lancé ? La précipitation de la Ville dans ce dossier et l'accélération de l'échéancier suscite des questions.

La population de Québec n'a jamais été consultée par rapport au projet présenté par l'administration municipale actuelle. Un projet de cette envergure devrait être soumis à une consultation de l'ensemble des citoyens de la Ville.

Un véritable réseau structurant pour le prochain siècle

L'analyse comparative des modes de transport lourds sur rail réalisée par Systra et déposée au BAPE aurait dû inclure un métro léger souterrain à deux voitures plutôt qu'un métro standard. Les audiences publiques ont permis d'apprendre qu'un métro léger répondrait davantage aux

² RSTC de la Ville de Québec, *Mandat 10.2 : étude vibratoire. Mémoire technique – Rapport étude acoustiques*. 2019, p. 23.

besoins de la Ville en termes d'achalandage, grâce à ce tableau remis par l'initiateur du projet (document DA9).

Métro léger avec deux voitures

Tableau comparatif répondant à la demande de la commission concernant le scénario métro léger avec deux voitures avec une capacité de 220 personnes par rame.

Mode	Fréquence Heure de pointe	Capacité par rame	Capacité (Passagers par heure et par direction)	Achalandage attendu en 2026	Taux d'occupation en 2026	Achalandage attendu en 2041	Taux d'occupation en 2041
Tramway	4 min	260	3900	3200	82%	3600	92%
Métro standard	4 min	900	13500	3700	27%	4200	31%
Métro léger	3 min	220	4400	3700	84%	4200	95%

En termes de capacité et d'achalandage anticipé, un métro léger à deux voitures serait une option optimale pour la Ville. Pourquoi ce n'est pas ce mode de transport qui a été utilisé dans l'étude comparative plutôt que le métro standard ? Cela donne l'impression que tout est mis en œuvre pour en arriver à la conclusion souhaitée dès le départ : il faut un tramway.

Considérant les coûts annoncés pour le tramway dernièrement, l'option de construire un métro léger devrait être désormais prise en compte, même s'il s'agit de repousser la mise en place du réseau structurant, pour que la meilleure option soit choisie pour Québec. La construction du tramway aurait des impacts en surface très importants, contrairement à la mise en place d'un métro, selon la méthode choisie pour la construction des stations et du tunnel. Par exemple, l'insertion du tramway entraîne des expropriations, la dégradation du patrimoine bâti de la Ville, la coupe d'arbres. L'insertion de la plateforme va séparer des quartiers en deux, entraver la fluidité de la circulation des automobiles, des vélos et des piétons, en raison du grand nombre de passages interdits aux intersections, dégrader la qualité de vie de certains quartiers en raison du tracé prévu dans des zones résidentielles, déverser la circulation sur les rues limitrophes au parcours du tramway, par exemple dans le secteur de Limoilou et sur le chemin Sainte-Foy.

Les citoyens de Québec et les contribuables du Québec méritent d'être bien informés des coûts et des impacts de ce projet, ainsi que des impacts des changements apportés depuis la signature de l'entente avec les gouvernements fédéraux et provinciaux. Ils méritent aussi d'avoir une véritable analyse comparative de modes de transport lourds, qui aurait dû inclure un métro souterrain léger et non un métro standard. Aussi, il apparaît essentiel d'arrimer les projets d'interconnexion entre la Rive-Nord et la Rive-Sud, ainsi que de développer un réseau attrayant, performant et efficace pour les résidents des banlieues de Québec afin de contrer l'étalement urbain d'offrir une véritable vision de la mobilité pour la ville, et non un réseau tronqué de ses principales composantes, incluant un tramway raccourci. L'urgence n'a pas sa place, il me semble, quand vient le temps d'offrir à notre capitale nationale le véritable réseau de transport structurant qu'elle mérite pour le prochain siècle à venir.

Recevez, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations les plus distinguées,

Audrey Cloutier

Résidente de l'arrondissement de la Cité-Limoilou à Québec