



Université Laval

Mémoire présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)

À l'occasion de l'enquête et des audiences publiques sur le projet de construction d'un tramway à Québec

Déposé par La planète s'invite à l'Université Laval

Le 30 juillet 2020

Présentation de *La planète s'invite à l'Université Laval*

La planète s'invite à l'Université Laval est un groupe étudiant militant pour la justice environnementale et sociale. Elle est membre de la Coalition étudiante pour un virage environnemental et social (CEVES), une organisation étudiante québécoise née de l'union des groupes militants du secondaire, du collégial et de l'université dans la foulée des manifestations internationales pour le climat du 15 mars et du 27 septembre 2019. En tant que membre de la CEVES, *La planète s'invite à l'Université Laval* prône la mise en place rapide d'une transition profonde, porteuse de justice environnementale et sociale, d'une société où la dignité et la vie sont prioritaires au profit, le tout en se basant sur le principe de décroissance, ainsi que l'autodétermination vis-à-vis des élites économiques et politiques.

Outre l'organisation des mobilisations pour le climat à l'Université Laval et à Québec, *La planète s'invite à l'Université Laval* a reçu le soutien de nombreuses associations étudiantes de l'Université Laval. Le groupe militant collabore également avec de nombreuses organisations étudiantes et citoyennes.

Pour *La planète s'invite à l'Université Laval*, l'accessibilité à une offre de transport collectif et écologique afin d'éliminer la culture écocidaire de l'automobile individuel est l'une des clés pour entamer une transformation socio-écologique de nos sociétés et assurer que celle-ci s'effectue dans le cadre d'une véritable justice environnementale et sociale.

Contexte

Pour toutes sortes de raisons allant des moyens financiers, des milieux de vie ou de simple préférence, les étudiant.es de l'Université Laval sont en grande partie des utilisateurs du réseau de transport en commun. Consciente de ce besoin collectif, la communauté étudiante de l'Université Laval s'est récemment dotée d'un projet ambitieux pour se faciliter l'accès au réseau de transport en commun. Depuis l'automne 2019, les étudiant.es de l'Université Laval profitent du Laissez Passer Universitaire (LPU) qui donne un accès au Réseau de transport de la capitale (RTC) et à la Société de transport de Lévis (STL) à prix réduit à tou.tes les étudiant.es résident.es des environs de Québec.

Depuis l'implantation de cette initiative étudiante, ce sont près de 80% des étudiant.es de l'Université Laval qui utilisent maintenant le réseau de transport en commun avec le LPU (Bendali, 2019). Dès l'implantation du LPU à l'automne 2019, on a observé une hausse du nombre de voyages en transport en commun des étudiant.es de 16% à Québec et 19% à Lévis (Université Laval, 2020). De plus, le LPU a un effet sur les étudiant.es faisant leurs déplacements en automobile jusqu'à l'Université Laval: en une année seulement l'Université Laval a observé une baisse de 21% des ventes de permis de stationnement, ce qui indique qu'ils sont de plus en plus à délaisser l'automobile pour le transport en commun (Université Laval, 2020). En bref, les étudiant.es constituent un groupe d'utilisateur.trices du transport en commun important qui s'accroît lorsque l'accessibilité du service est améliorée.

Faisant partie du projet de Réseau de transport structurant, le projet du tramway à Québec aura certainement des impacts à long terme sur la communauté étudiante de l'Université Laval. Si nous nous réjouissons à l'idée du tramway et d'un meilleur accès au transport en commun dans la ville de Québec, nous sommes toutefois inquiet.es de la fixation du budget et des coupes qui s'en sont suivi, dont l'abandon du trambus et des remontées mécaniques. Ainsi, *La planète s'invite à l'Université Laval* souhaite promouvoir des idées qui, selon nous, vont dans l'intérêt de la communauté étudiante, des résident.es de la Ville de Québec et de l'environnement.

Préoccupations et propositions

Le projet de construction d'un tramway à Québec tel qu'il est présenté actuellement n'est pas adapté à la forme urbaine de la ville, détruit des écosystèmes importants et sert les intérêts de promoteurs plutôt que ceux de la collectivité.

Forme urbaine

Le projet de tramway à Québec représente un élément structurant important pour la mobilité durable dans la ville. Toutefois, il se doit d'être optimisé afin de répondre réellement aux besoins de la ville, de s'intégrer à sa forme urbaine et d'offrir une alternative à la voiture.

Dans son état actuel, le tracé du tramway omet la plupart des banlieues de Québec, limitant ainsi son accessibilité pour plusieurs citoyen.nes, ce qui influence entre autres l'acceptabilité sociale du projet. Un scénario similaire s'est produit dans la ville de Zurich, en

Suisse, où les trois premières propositions de projets ne desservait qu'entre 20 et 30 km. Ces projets, votés par référendums, n'ont obtenu qu'entre 30 et 43% de voix favorables. C'est seulement lorsqu'un projet audacieux, étendu sur 380 km, a été mis de l'avant que la population a voté en faveur du réseau avec 74% des voix (Jemelin 2008). Cela démontre l'impact de l'étendue d'un réseau de transport en commun sur son acceptabilité. Considérant l'étalement de la ville de Québec dans sa forme urbaine, le tramway devrait s'adapter à cette réalité afin de réellement desservir les périphéries du centre-ville et donc d'assurer la résilience du réseau.

L'exemple zurichois peut également être repris pour ce qui est de la réduction de l'utilisation de l'automobile. Afin de mettre en place le réseau de tramway, la ville a transformé certaines voies automobiles en voies de transport en commun, en plus de limiter le nombre d'espaces de stationnement, le tout créant une ville vivante et à échelle humaine. Ce genre d'initiative présente de nombreux avantages environnementaux et sociaux, d'autant plus que ces mesures ont permis, par induction, la diminution de l'usage de la voiture. À preuve, 32% de la population se déplace désormais en tramway, 42% à pied ou à vélo et seulement 26% en voiture (Eckerson Jr. 2014). Cet exemple démontre que les citoyen.nes sont porté.es à utiliser les transports en commun et actifs, remplaçant la voiture, à condition que l'étendue du réseau le permette. La réduction du nombre de voitures en ville comporte d'ailleurs de nombreux avantages, tant sur le confort urbain que sur la santé et l'environnement : réduction du bruit, réduction de la pollution de l'air, rues plus agréables pour les piétons et les cyclistes, etc. Cela illustre une fois de plus l'importance de construire un réseau approprié aux besoins de la ville, sans quoi le projet de tramway demeure désuet.

Par ailleurs, le projet actuel de tramway présente une section souterraine en plein centre-ville entre les quartiers centraux de Montcalm et Saint-Roch. En plus de limiter la flexibilité du projet à long terme, cette approche est totalement aberrante si l'on considère que l'espace public – dont les rues – devrait appartenir aux transports collectifs – ici, le tramway – et aux transports actifs (piétons, vélos) et non aux automobiles. Non seulement la construction d'un tunnel sera-t-elle beaucoup plus coûteuse, mais elle sera d'autant plus dommageable pour l'environnement. Ainsi, afin d'assurer une certaine cohérence avec l'intention de construire un projet de mobilité dite durable, le tramway devrait plutôt se

trouver sur des rails, à même le sol, quitte à réduire l'espace dédié aux voitures. Rappelons que la ville de Québec s'est développée selon une logique de tramway. Entre 1865 et 1948, les grandes artères de la ville étaient desservies par un tramway, mêmes secteurs où se trouverait le tunnel pour le futur tramway (Figure 1).

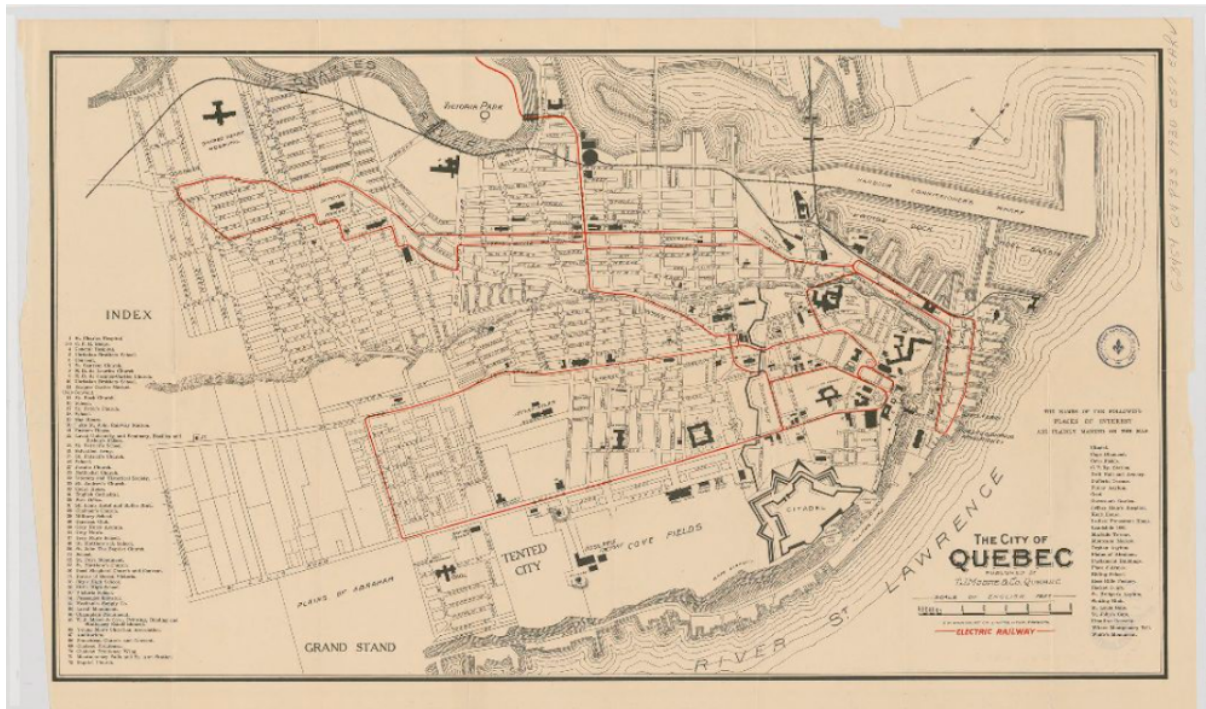


Figure 1. Carte du tramway à Québec dans les années 1930 (T.J. Moore & Company)

Dans le contexte actuel de crise climatique et écologique, le projet de tramway se doit d'en être un durable, plus large et mieux adapté aux enjeux actuels, permettant ainsi d'assurer la résilience des écosystèmes naturels et urbains.

Écosystèmes

En mettant de l'avant des projets de transport en commun, la Ville de Québec sous-tend que ces projets s'ancreront dans une logique de mobilité durable et de transition environnementale. Pourtant, si le projet de tramway demeure tel quel, la Ville détruira des milieux humides et abattra des centaines d'arbres selon la séquence « éviter, minimiser, compenser ». D'autant plus que la Ville ose même demander au Gouvernement du Québec de ne pas réaliser d'évaluations environnementales afin de ne pas causer de retard. Le gouvernement continue ainsi d'autoriser ces destructions en échange d'une compensation

financière minimale bien que le verdissement urbain et les milieux humides apportent des bénéfices non négligeables à toute la population.

Selon la mouture actuelle du projet, 49 540 m², soit 8% de la superficie totale des milieux humides retrouvés dans le secteur Chaudière, seront rasés (AECOM, 2019). Ceci représente une perte entre 50 000\$ et 100 000\$ par année en services écologiques (habitat à la biodiversité, régulation des débits de crues et filtration de l'eau) (Hénault-Ethier, et al., 2019). Par conséquent, il est aberrant que la Ville entretienne l'intention de créer le pôle d'échange Le Gendre, où se trouvera le terminus du tramway, dans ce secteur. Les promoteurs n'attendent que le feu vert pour construire des habitations et des entreprises qui détruiront le milieu humide dans sa majeure partie (Radio-Canada, 2020). Si les milieux humides et les autres infrastructures naturelles étaient comptabilisés dans les budgets d'infrastructures, le projet actuel ne verrait certainement pas le jour (Hénault-Ethier, et al., 2019). Ainsi, la construction d'un terminus de tramway dans ce secteur ne présente définitivement pas une option résiliente en termes de conservation et de protection des écosystèmes.

Pour renchérir dans la même optique, la Ville de Québec prévoit abattre 1701 arbres pour augmenter la largeur des rues et ne pas empiéter dans les voies dédiées aux voitures (Néron, 2020) – présentement, elle est la seule ville canadienne de plus de 500 000 citoyen.nes n'ayant pas de réseau structurant et cette situation a provoqué une forte dépendance à l'automobile. Dans ce contexte, l'argument énoncé que le réseau structurant, et donc le tramway, réduira la circulation ne s'appliquera pas sur une vision à long terme. Cela ne fera qu'entretenir le *statu quo* automobile, qui par le fait même encourage des logiques d'isolement social, ce qui est insensé considérant les crises climatique et sociale actuelles. D'autre part, la municipalité ne considère pas l'apport du verdissement en milieu urbain. La compensation de deux arbres pour un arbre rasé n'est pas viable. Les arbres matures doivent être conservés, surtout lorsque ceux-ci viennent d'être traités contre des maladies. Un jeune arbre n'a pas le même impact sur le confort, la qualité de l'air, la qualité de vie et la santé de la population.

Ce projet de transport doit être réévalué. Il se doit d'être construit selon une vision environnementale et non économique. Il est clair que la construction dans le secteur Chaudière, où la densité de population est très faible, n'est pas une option. Ce pôle d'échange

doit être déplacé. Les rues doivent laisser place au tramway et aux arbres. Pour une réaliser la transition climatique nécessaire, les voitures ne doivent pas avoir une place aussi importante dans un projet de réseau structurant.

Enjeux sociaux et collectivité

Le projet de tramway devrait prioritairement desservir la population de la Ville de Québec en connectant les différentes collectivités. Le projet pourrait relier les nombreuses banlieues de Québec entres-elles et ainsi faciliter les déplacements en transport en commun des habitant.es de ces agglomérations périphériques. À plus long terme, le projet de tramway pourrait même être lié à un réseau de transport plus large, reliant la Ville de Québec avec les autres régions de la province, à travers les voies ferroviaires, ce qui augmenterait davantage la résilience de nos communautés.

Cependant, avec le projet actuel du tramway, ces objectifs ne seront pas remplis. À ce jour, le projet priorise plutôt la mise en relation de zones commerciales et légitimise la construction de nouveaux développements domiciliaires dans les banlieues de Québec. Par exemple, le terminus Le Gendre sert principalement à desservir le Ikea et toute la zone commerciale en cours de construction. Il n'est pas adéquatement imaginé pour desservir la population de Cap-Rouge et des environs. Ce terminus permettra également au gouvernement de continuer l'étalement urbain du secteur, ce qui ne devrait pas être permis en situation de crise climatique. En effet, d'un point de vue environnemental et social, la Ville de Québec ne doit pas continuer à s'étaler en région urbaine. Elle doit, au contraire, mettre son énergie à consolider la vie communautaire et améliorer la qualité de vie des citoyen.nes de Québec. Pour ce faire, la municipalité doit investir dans des modes de transport adaptés à la ville, à la province et au citoyen.nes de Québec. Le projet de tramway, qui prévoit relier les arrondissements de Cap-Rouge et de Saint-Foy avec la haute-ville et la basse-ville de Québec, est un projet qui ne bénéficie qu'à une minorité de citoyen.nes.

D'un point de vue étudiant, le projet actuel n'est pas collé à la réalité des étudiant.es de la Ville de Québec. La majorité des activités de l'Université Laval se déroulent sur le campus, à Sainte-Foy. Or, la distance entre les quartiers plus éloignés comme Beauport ou Charlesbourg, jusqu'au campus peut facilement devenir un obstacle à l'accessibilité à l'éducation. Le Laissez-passer universitaire (LPU) a prouvé que les étudiant.es sont

intéressé.es par le transport en commun, mais que celui-ci n'est pas adapté à leur réalité. Ainsi, il est primordial d'avoir un service rapide et élargi pour que tou.tes les résident.es de la Ville de Québec aient accès à l'Université Laval. Avec un réseau de transport structurant adéquat, qui dessert la grande partie des banlieues de Québec, qui relie les communautés entre-elles, qui s'étend sur une plus grande partie du territoire et qui est abordable pour les étudiant.es ainsi que pour le reste de la population, les citoyen.nes de Québec pourront plus facilement délaisser la voiture solo et plutôt opter pour le transport en commun. De plus, un tramway rapide permettrait de favoriser la connexion entre les communautés. Un service rapide à l'effet de favoriser les déplacements et par le fait même les échanges entre les communautés. Ainsi, la rapidité du tramway ne doit pas être prise à la légère.

Conclusion

La planète s'invite à l'Université Laval se positionne en faveur d'un tramway au sein d'un réseau de transport structurant. Cependant, le projet actuel ne répond pas aux besoins des citoyen.nes de la Ville de Québec, dont une grande partie sont des étudiant.es qui utilisent déjà les transports en commun. De plus, le tracé du tramway ne s'arrime pas à la transition environnementale nécessaire dans le contexte de la crise climatique. Par conséquent, la municipalité devrait réévaluer la mouture du projet de tramway selon des intérêts collectifs, environnementaux et urbains et non économiques.

Bibliographie

- AECOM. (2019). *Construction d'un tramway sur le territoire de la ville de Québec dans le cadre du projet de réseau structurant de transport en commun - Étude d'impact sur l'environnement*. Ville de Québec.
<https://www.ree.environnement.gouv.qc.ca/dossiers/3211-08-015/3211-08-015-8.pdf>
- Bendali, N. (2019, 3 septembre). 80 % des étudiants admissibles de l'ULaval se sont procuré le laissez-passer universitaire. *Radio Canada*.
<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1284686/transport-autobus-etudiants-universite-laval-laissez-passer>
- Eckerson Jr., C. [streetfilms], (2014, 15 octobre). *Zurich's Policies Favor People & Transit, Not Cars*. [vidéo]. Youtube.
https://www.youtube.com/watch?v=6EUg6PMhomo&fbclid=IwAR345vYGsMj_RGgKnpQYHlrY72zEdUcMfGjGGqyCOLJoz1CoHbUFhKYPP0
- Hénault-Ethier, L., Gobeille, L., Grégoire, G., Brisson, J., Gosselin, P., Reeves, F. & Elsener, J. (2019). *Le pouvoir inégalé du verdissement*. Québec Vert 330 : 14-21.
- Jemelin, C. (2008). *Transports publics dans les villes - Leur retour en force en Suisse*. Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Néron, J-F., (2020, 24 juillet). Coupe d'arbres et tramway: y a-t-il un consensus acceptable? *Le Soleil*.
<https://www.lesoleil.com/actualite/la-capitale/coupe-darbres-et-tramway-y-a-t-il-un-consensus-acceptable-6f0d811ef68f48b4a5baf1c2b2c6b210>
- Radio-Canada. (2020, Juin 15). Un nouveau quartier près d'un terminus de tramway à Québec. *ICI Québec*.
<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1712322/tramway-secteur-chaudiere-terminus-legendre-quebec-deveollement-residentiel>
- T.J. Moore & Company. (1930). *The City of Quebec [With the electric railway]*. [Image en ligne] Bibliothèque et archives nationales du Québec.
<http://collections.banq.qc.ca/ark:/52327/2244060>
- Université Laval, 2020, *Le LPU génère 1,7 million de déplacements en transport en commun en une session*. Communiqué de presse.
<https://www.ulaval.ca/notre-universite/salle-de-presse/communiqués-de-presse/communiqués-2020/le-lpu-genere-17-million-de-deplacements-en-transport-en-commun-en-une-session>