

## PROJET DE CONSTRUCTION D'UN TRAMWAY À QUÉBEC

### AUDIENCE PUBLIQUE DU BAPE juillet-août 2020

Mémoire déposé par Daniel Deschênes ing

Madame la Présidente, messieurs les Commissaires

Citoyen résident du quartier Montcalm depuis plusieurs décennies, j'ai eu le privilège de rouler, de pédaler et de marcher dans la presque totalité des artères et parcs de ce quartier, et ce en toutes saisons. C'est un quartier magnifique et l'harmonie qui existe actuellement entre les différents types de déplacements, motorisés ou actifs, la disponibilité de services et commerces de proximité, ainsi que la présence d'institutions éducatives et culturelles, contribuent à maintenir un milieu de vie de qualité, sécuritaire et sain.

L'implantation du réseau structurant de transport en commun, tel que conçu ou présenté, aura un impact non négligeable sur les habitudes de vie des familles du quartier. Le présent mémoire a pour objet de vous faire part respectueusement de quelques commentaires à cet égard.

Il importe d'abord de rappeler ou de souligner les caractéristiques particulières de ce quartier, caractéristiques qu'affectionnent les citoyens et citoyennes qui l'habitent, de même que ceux qui aiment le fréquenter ou le visiter.

- Physiquement, ce quartier est borné à l'est par la colline parlementaire et le vieux Québec, arrondissement historique reconnu comme site du patrimoine mondial par l'UNESCO. Au sud, par un immense parc urbain de 98 hectares, les plaines d'Abraham, avec ses vues magnifiques sur le fleuve et les paysages de la rive sud. À l'ouest, par le quartier Saint-Sacrement et par l'avenue des Braves, territoire fédéral, avec sa limite de vitesse de 30 km et son interdiction aux camions et motos. Au nord, par le parc des Braves et par le coteau Sainte-Geneviève, ceinture verte séparant la Haute-Ville de la Basse-Ville, avec sa végétation d'une grande variété, ses escaliers et sa longue promenade que la Ville prévoit compléter le long de la falaise. (1)

Historiquement, le quartier Montcalm a été le lieu des affrontements des empires anglais et français en 1759 et 1760 qui ont changé le sort de l'Amérique. La ville de Québec évoque ainsi la Conquête : «Le quartier Montcalm est l'endroit où se sont déroulés les affrontements militaires les plus décisifs de la guerre de Sept Ans au Canada. Sur les hauteurs des plaines d'Abraham et sur le coteau Sainte-Geneviève, le sort de la colonie française de la Nouvelle-France s'est joué». (2)

Pour les résidents de ce quartier, il s'agit d'un site patrimonial, comme le leur rappellent, tous les jours, le parc des Plaines, l'avenue des Braves et le parc des Braves qui forment un ensemble de 108 hectares, géré par la Commission des champs de bataille nationaux (CCBN). Cet ensemble est l'un des parcours touristiques les plus importants de la Capitale. L'avenue des Braves est devenue une propriété fédérale et ce sont les patrouilleurs de la CCBN qui en assurent la sécurité.

Pour la CCBN, « le parc est à Québec ce que Central Park est à New York et Hyde Park à Londres : un parc urbain d'une valeur inestimable, un véritable poumon au cœur de la ville ... un site rassembleur par excellence qui accueille annuellement 4 millions de visiteurs». (3)

Pour la ville de Québec, «Le quartier Montcalm, issu de la fusion entre la ville de Montcalm et la ville de Québec en 1913, est aujourd'hui l'un des quartiers résidentiels les plus beaux et les plus recherchés de Québec ... Il compte une grande diversité de constructions qui rappelle les différentes périodes d'évolution historique du quartier. Bénéficiant de nombreux attraits et de plusieurs institutions culturelles et éducatives qui en font un quartier recherché, Montcalm offre à ses résidents une bonne qualité de vie en milieu urbain, une qualité de vie toujours fragile qu'il faut continuer de préserver ». (4)

En un mot, le quartier Montcalm est une agglomération au centre d'un parc, un joyau dans un écrin empreint de nature et d'histoire. Un quartier-parc pour ainsi dire.

De plus, il y a lieu de mentionner que les déplacements actifs sont favorisés par la densité et la mixité des activités commerciales, éducatives et culturelles. On parle ici de la marche et du vélo, sans oublier la trottinette de plus en plus utilisée, avec ou sans assistance électrique. Quant aux cyclistes, en plus d'utiliser les aménagements cyclables, ils circulent aussi sur toutes les artères où circulent les véhicules motorisés. D'ailleurs, les cyclistes, comme les piétons et les joggers, ont priorité aux intersections. (5) Tous ces déplacements se font autant en direction nord-sud qu'en direction est-ouest, hiver comme été. Montcalm est sans doute le quartier de Québec où l'on constate le plus de déplacements actifs. En quelque sorte, un quartier où il est possible de vivre à pied.

Bien sur qu'un système de transport collectif, dans un corridor dédié, avec priorité aux intersections, des véhicules confortables et une fréquence aux 4 minutes est une perspective des plus intéressantes qui enchante beaucoup de citoyens et une partie de l'élite politique. « En route vers la modernité ... le tramway, la meilleure option pour Québec», claironne-t-on!

Toutefois, il ne faut pas oublier que l'arrivée du tramway dans le quartier-parc Montcalm, sur une plateforme au centre du boulevard René-Levesque, viendra chambouler plusieurs schémas de circulation pour les déplacements motorisés et actifs.

D'abord les fameux virages à gauche. Il y a eu beaucoup d'effort de la part des autorités et des promoteurs du tramway pour banaliser à outrance la disparition des virages à gauche, en rappelant que la plupart de ceux-ci étaient déjà interdits aux heures de pointe. Évidemment, pour un automobiliste ou un cycliste qui ne fait que traverser un quartier il n'y pas de problème. Toutefois, pour un résident, le virage à gauche (VAG) est quand même disponible en dehors des heures de pointe, soit 87% du temps, et c'est très pratique pour éviter de faire des détours ou des boucles, même en soirée et les fins de semaine.

Actuellement, dans Montcalm, entre les avenues Bourlamaque et Calixa-Lavallée, le VAG est disponible, 87 ou 100% du temps, pour les automobilistes et les cyclistes, à 11 intersections en direction ouest et 12 intersections en direction est, pour un total de 23. Avec la plateforme centrale, les virages à gauche ne seront plus permis à partir de R-Lévesque. Ce qui n'est pas une amélioration de qualité de vie.

Cette plateforme centrale limitera aussi les intersections dites « traversantes ». Présentement, entre Bourlamaque et C-Lavallée, il y a 14 intersections où il est possible de traverser le boulevard R-Levesque ouest pour les automobilistes, les cyclistes et les piétons. Il est envisagé que 3 intersections seulement conservent leur statut pour les automobilistes et les cyclistes : Bourlamaque, Bougainville et Belvédère. Pour les piétons, ce sera limité à 7 intersections. Que de détours! À moins d'enjamber la plateforme ... ce qui sera sans doute invitant (15 cm de hauteur, comme un trottoir), mais fortement non recommandé. Une qualité de vie encore plus fragile!

Toujours sur le boulevard R-Levesque ouest, entre les avenues des Érables et Belvédère, le tramway sera inséré au centre de la chaussée avec une voie de circulation de chaque côté de la plateforme. Ces voies auront une largeur approximative de 4 mètres. Une telle configuration suscite beaucoup de questions, notamment en ce qui a trait à la fluidité de la circulation.

Par exemple, est-ce qu'un véhicule taxi immobilisé qui vient cueillir ou déposer des passagers et leurs bagages limitera le dépassement des véhicules qui suivent? Devra-t-il monter sur le trottoir pour éviter de bloquer toute circulation? Sinon, congestion?

Il y aura toujours des véhicules lourds sur R-Lévesque : camions de collecte des ordures et du recyclage, camions ateliers ou remorques ateliers de rénovation, camions de livraison, camions de déménagement (invitera-t-on les familles à planifier leur déménagement la nuit, comme cela a déjà été évoqué?), autobus scolaires et autres, autocars, véhicules de transport adapté, équipements de nettoyage ou entretien de la chaussée, équipements de déneigement, etc. On n'a pas vu beaucoup de ces véhicules sur les illustrations du réseau structurant!

Le RSTC qualifie ainsi l'hiver : «La province du (sic) Québec et sa capitale sont soumises à des hivers rigoureux avec des températures moyennes oscillant entre -10 et -20 C°. Ponctuellement, cette température peut atteindre les -30 C° ou au-delà. Cette période hivernale s'accompagne de chutes de neige abondantes, avec un cumul annuel s'établissant à 400 cm certaines années. Cela a naturellement un impact sur la fiabilité des systèmes en surface». (6)

Pourtant les accumulations de neige aussi sont plutôt absentes des documents présentés ou distribués. À Québec, les chutes de neige d'importance sont probables pendant une période d'environ 5 mois. Et quand la bordée se fera intéressante sur R-L, on verra apparaître, à droite, un andain de neige provenant de la chaussée, des trottoirs et des entrées privées et, à gauche, peut-être un autre provenant de la plateforme, ce qui réduira sensiblement l'espace de circulation et compliquera les déplacements motorisés et actifs.

Espérons qu'on n'aura jamais à déplorer qu'un véhicule ambulance, appelé au chevet d'un patient en détresse cardiaque ou respiratoire, est arrivé trop tard, retardé par le camion et l'équipement d'un arboriculteur en train de sécuriser un arbre endommagé par le verglas. Ou par l'équipement d'une équipe municipale en train de rétablir la fonctionnalité d'un puisard. Ou par un camion immobilisé pour la livraison d'électroménagers et la récupération des appareils remplacés (parfois au troisième étage). Ou par l'autobus du STAQ dont le conducteur est en train d'aider son (sa) client(e) à traverser l'andain de neige avec son déambulateur ou son fauteuil. Ou par le ou les véhicules d'un entrepreneur en rénovation en train

de débiter son chantier ou d'accueillir une livraison de matériaux. Ou par le camion nacelle du RTC en train d'installer, modifier, réparer ou enlever un dispositif de signalisation. Et autres circonstances éventuelles.

Une chaussée d'environ 4 mètres peut permettre le dépassement, tout en protégeant les rétroviseurs, si le véhicule immobilisé empiète sur le trottoir et si le véhicule dépassant (pressé) choisit de grimper partiellement sur la plateforme (hauteur d'un trottoir), ce qui n'est pas compliqué pour un VUS chaussé de roues de 19 ou 20 pouces, surtout lorsque la neige durcie ou la glace réduit déjà la fonctionnalité chasse-roue. Aurons-nous l'occasion, éventuellement, d'analyser une illustration d'une chaussée de 4 m, avec des véhicules lourds, des cyclistes et des andains de neige?

De toute façon, un corridor de circulation si étroit devra vraisemblablement afficher une vitesse maximale de 30 km par mesure de sécurité, notamment pour les transports actifs, dont les vélos, lesquels exigent (été comme hiver) une distanciation d'au moins 1 mètre. Une vitesse limitée réduira de façon sensible le débit de circulation, ce qui incitera les conducteurs à opter pour un autre axe de circulation, peut-être chemin Ste-Foy, mais surtout Grande-Allée ouest qui offre 4 voies. Et quand le débit sur Grande-Allée sera ralenti par ces transferts et les boucles résultant de la disparition des VAG, le problème sera vite réglé par la détermination de voies réservées aux taxis, autobus (oui, il y aura encore des autobus et des autocars) et autres véhicules méritants. C'est ainsi que les familles du QM pourraient perdre quelques km de chaussées additionnels, à ajouter aux 1,7 km officiels, calculés sans comptabiliser les voies réservées, et vivre dans un réseau congestionné. Et la qualité de vie dans tout ça?

En ce qui concerne la plateforme centrale, le RSTC précise : « ... il est prévu que la plateforme du tramway soit séparée de la chaussée par une bordure de 15 cm de hauteur, ce qui représente la hauteur d'un trottoir... bien qu'en théorie les piétons et les cyclistes pourraient traverser la plateforme à n'importe quel endroit, il leur sera fortement recommandé de traverser aux endroits aménagés à cette fin ...»(7).

Il a déjà été mentionné plus haut que la plateforme centrale viendra réduire le nombre d'intersections dites « traversantes » pour les piétons et les cyclistes, obligeant ceux-ci à faire parfois des détours dans leurs trajets nord-sud. À pied ou en vélo, enjamber l'équivalent d'un trottoir ce n'est pas compliqué. Étant donné que les véhicules (rames) circulent sur la plateforme à une vitesse raisonnable (moins de 30 km/heure) et à une fréquence de passage peu élevée (4 à 8 minutes à l'heure de pointe, 10 à 15 hors pointe), l'espace plateforme sera plutôt dégagé (ou désert) la majorité du temps et il sera tentant de traverser cette plateforme à l'endroit le plus commode au lieu faire un détour afin de rejoindre une intersection « traversante » sécurisée.

Espérons que ça ne devienne pas une habitude pour les piétons et cyclistes pressés et que ceux-ci n'en viennent pas à considérer tout bonnement la plateforme comme le « trottoir » du tramway». Espérons aussi qu'on n'aura jamais à déplorer qu'un gamin de Montcalm-nord, impatient de rejoindre ses copains sur la patinoire des Plaines, perde l'équilibre sur une plateforme enneigée, givrée ou verglacée, au moment où les 2 rames se rencontrent. Ou un écolier de M-Sud qui souhaite ne pas arriver en retard à l'école Anne-Hébert. Ou un étudiant du collège Mérici qui ne veut pas louper un examen important.

Et les fameux stationnements! Plusieurs centaines de stationnements seront retirés sur le boulevard R-Lévesque, vraisemblablement une bonne part de ceux-ci dans Montcalm. Le Journal de Québec (2020-03-09) rapporte que la ville envisage d'en relocaliser seulement 57%, se basant sur le taux moyen d'occupation actuel. Plutôt étonnant! Selon cette approche, pour que la totalité des cases soient remplacées, tel que déjà promis, il faudrait donc que le taux moyen d'occupation soit à 100%! Estimer le nombre de cases d'un ensemble résidentiel à partir du taux moyen d'occupation, c'est de nature à créer de mauvaises surprises pour les périodes de pointe.

Le RSTC considère même de rogner les droits et privilèges actuels des citoyens : «Les enjeux soulevés dans les quartiers Montcalm et Saint-Roch peuvent être gérés par un resserrement des attributions des vignettes de stationnement dans ces secteurs». (8)

On a déjà oublié les doléances passées des citoyens, endossées par le conseil de quartier : «Le nombre de cases de stationnement à l'intérieur du quartier Montcalm doit être augmenté afin de répondre aux besoins actuels et futurs». (9) «La question du stationnement dans le quartier Montcalm continue de soulever les passions». (10)

Même le citoyen lambda ose revendiquer : «Malgré l'engouement pour l'intensification de l'urbanisme, le stationnement demeure au coeur des préoccupations du lectorat de monmontcalm». (11)

On semble aussi ignorer que les familles du QM sont souvent contraintes de partager leurs stationnements sur rue avec les nombreux visiteurs qui envahissent le quartier. Mentionnons d'abord ce qu'on appelle les grands événements : les célébrations de fin d'année et du nouvel an sur G-Allée, le carnaval de Québec et ses défilés, le pentathlon des neiges, le défilé de la saint Patrick, la coupe du monde de ski de fond, le marché aux puces annuel de l'avenue Cartier, la fête nationale du Québec, la fête du Canada, le festival d'été (10 jours consécutifs plutôt intenses), les fêtes de la Nouvelle-France, les grands feux, le grand prix cycliste, le marathon de Québec et bien d'autres. Et il y en aura de plus en plus, l'accent d'Amérique étant une ville dynamique et accueillante.

De plus, les familles d'ailleurs désirent aussi profiter des charmes et activités du parc des Champs de bataille. C'est ainsi qu'on les voit débarquer à chaque fin de semaine ou jour férié, hiver comme été, avec les traîneaux, les skis, les raquettes, les patins à glace, les vélos, les planches à roulettes, les trottinettes, les patins à roulettes, les chaises pliantes, les glacières, les chiens, etc.

En matière de stationnement, il y a évidemment des périodes tranquilles où le taux d'occupation n'est pas au plafond. Les difficultés apparaissent lors des périodes de pointe et on constate que ces périodes de pointe augmentent continuellement, compte tenu de la densification et de l'attraction qu'exerce Montcalm.

Les attentes des familles du QM à l'égard des stationnements perdus sont élevées parce qu'il y a déjà eu des engagements de les remplacer. Questionné concernant l'enlèvement de cases de stationnement, le représentant de la Ville a déjà déclaré : « Nous, là où on va enlever des cases de stationnement, on va se poser la question : où on peut en ajouter aux alentours? Pour que les gens puissent retrouver une case de stationnement près de là où ils l'ont perdue». (12) « Près de là où ils l'ont perdue», ça veut sans doute dire

tout près, dans le voisinage immédiat, à portée de télécommande disent certains. Promesse confirmée en juin 2019 : «Il faut offrir du stationnement ailleurs, créer des zones de stationnement». (13)

Mais quand? Avant le début des travaux, espère-t-on, puisque les stationnements seront probablement retirés dès le début du chantier. Les sommes pour ces remplacements sont-elles prévues au budget?

On l'a déjà mentionné, un tramway fiable et confortable c'est un plus pour Montcalm. Mais un tramway sur une plateforme centrale entraîne un amoindrissement ou une fragilisation de la qualité de vie, été comme hiver, résultant de la perte de cases de stationnement, de la disparition des VAG et d'intersections dites « traversantes », d'une congestion accrue, des désagréments dans les déplacements tant motorisés qu'actifs et, possiblement, de nouveaux enjeux au plan de la sécurité.

Les citoyens et citoyennes de Montcalm ne comprennent toujours pas pourquoi le tramway est en mode tunnel dans la partie est et remonte en surface dans la partie ouest. La congestion de la partie ouest du plateau se propagera inmanquablement dans la partie est. On ne peut réduire subitement de moitié (de 4 à 2) le nombre de voies sur R-L sans conséquences majeures.

On ne peut, non plus, ignorer que la congestion est grandissante sur la colline parlementaire, conséquence d'une densification, résidentielle et autre. Il y a des projets importants réalisés récemment et d'autres en cours, en discussion, en attente ou potentiels. Pour tempérer cette congestion, il y a lieu de maintenir, sur le plateau, un réseau artériel efficace, tant en direction est-ouest qu'en direction nord-sud pour assurer un bon accès à la totalité des côtes, y compris Gilmore, Pente-Douce et Aqueduc.

Ce qui revient à conserver les 4 voies de circulation de R-L en prolongeant le tunnel d'environ un kilomètre, au delà de l'avenue Belvédère, une option qui a sûrement déjà été envisagée par l'équipe de conception du réseau structurant.

Bien sur qu'il y a dans cette option, en contrepartie des avantages pour Montcalm, des coûts additionnels importants. Mais si la longueur du tunnel passe de 2,6 à 3,6 km, la technique du tunnelier devient peut-être abordable.

Il y a aussi lieu de ne pas oublier que la durée de vie utile d'un tramway, c'est environ 25 ou 30 ans. Il est donc plausible qu'il soit éventuellement remplacé par une autre infrastructure, de surface ou souterraine. Quelle peut être la durée de vie d'un tunnel? 50 ans? 100 ans? Les tunnels ont parfois la vie longue lorsque le roc est confortable (i.e. non ou peu fragmenté, non friable) et que la nappe phréatique ne fraye pas dans le voisinage immédiat.

Dans ces circonstances, un tunnel devient un acquis, un actif! En quelque sorte, un investissement à long terme. De la même façon que, au siècle dernier, lorsqu'on a construit René-Lévesque (4 ou 5 voies) et Grande-Allée (4 voies), certains ont peut-être indiqué que c'était trop grandiose et trop cher pour l'achalandage d'alors. Aujourd'hui, on réalise qu'il s'agissait d'un bon investissement dans le patrimoine artériel routier de Québec.

Il est sans doute possible de faire des aménagements dans le calendrier de réalisation de l'ensemble du réseau structurant afin de dégager les ressources financières appropriées. En matière d'infrastructure de transport, il est parfois préférable de construire moins long pour mieux construire, quitte à prolonger ultérieurement.

Insérer une infrastructure de transport collectif dans un milieu urbain, c'est un projet d'une grande complexité. Et quand ce milieu est patrimonial et historique, la complexité devient extrême. On n'est plus alors dans la construction, mais plutôt dans la rénovation, et les chantiers de rénovation, chacun le sait, comportent toujours leur cortège d'imprévus et de coûts additionnels. En matière de transport collectif, on se rappellera, notamment, l'escalade des coûts qui avait compliqué le projet de prolongation du métro montréalais jusqu'à la ville de Laval, il y a quelques décennies. Plus récemment, il a été nécessaire d'apporter des ajustements non négligeables au budget du REM montréalais, encore en phase de construction.

La conception détaillée, phase à venir, apportera des précisions et révélera des situations, contraintes et difficultés susceptibles de nécessiter des interventions imprévues et des factures additionnelles. Il est devenu quasi inévitable que le promoteur du tramway doive revoir sa stratégie globale et ajuster la portée (longueur) du projet, en desservant d'abord les quartiers où il y a le plus de clientèle, quitte à déménager, s'il le faut, le centre d'entretien à Charlesbourg.

Le tramway c'est un train» a déjà confirmé un représentant de la Ville. (14). Le RSTC précise : « Le système *Tramway* est à la base un système ferroviaire classique (roulement fer sur fer) dans lequel des rames indépendantes circulent sur des infrastructures spécifiques (rails) ... ». (15) Et ces rails, deux paires en l'occurrence, seront installés, au centre du boulevard R-L, sur une plateforme de béton d'une largeur de 7,5 mètres, avec des poteaux d'acier en forme de T, lesquels supporteront les 2 fils (câbles) de contact qui alimenteront les rames en énergie via des caténaires. N'ayons pas peur des mots : il s'agit bien d'une infrastructure ferroviaire!

Les gens de Montcalm sont-ils suffisamment informés pour être en mesure d'évaluer l'impact visuel et spatial d'une telle installation dans le cadre urbain de R-L? Peuvent-ils percevoir dès maintenant les modifications et limitations qu'apportera cette construction à leurs déplacements motorisés et actifs? Y-a-t'il une acceptabilité sociale pour une infrastructure ferroviaire sur laquelle circuleront des rames à roues de fer pendant 20 heures, de 5 AM à 1 AM, à quelques mètres des façades, parfois à environ 10 mètres de façades en continu de 3½ étages? Ont-ils reçu toutes les informations et garanties suffisantes au plan acoustique? Tout ça n'est pas évident!

À défaut d'avoir un métro, les familles du QM accepteront vraisemblablement un tramway, mais pas dans une version «tunnel court», ni dans une version «tunnel long», mais plutôt dans une version «tunnel allongé» qui protégerait le caractère patrimonial propre au quartier, et ce en toutes saisons. Et au centre de R-L, en lieu et place d'une plateforme, lorsque la géométrie le permet, on retrouverait des terre-pleins en mesure de faire grandir de nouveaux arbres et d'accueillir des bacs de fleurs, à l'image de ce qui fait le charme de Grande-Allée ouest.

« Montcalm offre à ses résidents une bonne qualité de vie en milieu urbain, une qualité de vie toujours fragile qu'il faut continuer de préserver », avons-nous déjà cité. (4) Les résident(es) de Montcalm ne sont pas convaincu(e)s que le projet de tramway actuellement présenté est une garantie de cette préservation.

Il y a pourtant une obligation légale pour la Ville à cet égard. Le projet de loi 122 adopté en juin 2017 reconnaît que les municipalités sont, dans l'exercice de leurs compétences, des gouvernements de proximité faisant partie intégrante de l'État québécois et précise que les municipalités exercent des fonctions essentielles et offrent à leur population des services qui contribuent à **maintenir un milieu de vie de qualité, sécuritaire et sain**.

Par ailleurs, l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) rappelle, dans une fiche thématique publiée en avril 2019 (16), que améliorer la qualité de vie des citoyens demeure au cœur des préoccupations municipales et que la loi sur les compétences municipales (LCM), adoptée en 2006, peut servir, entre autres, à favoriser les déplacements actifs. L'INSPQ suggère même aux municipalités d'utiliser leurs compétences en transport pour faciliter les déplacements piétonniers en toute saison.

Il convient de mentionner que c'est regrettable que le projet pilote des deux remontées mécaniques prévues dans Saint-Sacrement et Saint-Sauveur ait été abandonné. La maîtrise de ces technologies et leur implantation permettraient de briser cette barrière qui perdure encore entre la basse ville et la haute ville et seraient un catalyseur des déplacements actifs dans tous les quartiers centraux. Plus particulièrement, dans Montcalm, en plus de faciliter de meilleures communications pour les piétons et cyclistes avec Saint-Sauveur, et vice versa, cette stratégie justifierait une accélération de l'allongement de la promenade du coteau Sainte-Geneviève, le long de la falaise nord.

En finale, une question importante demeure. Il a été question plus haut de l'avenue des Braves; on sait déjà que c'est l'avenue la plus large du secteur, et aussi, la plus belle. Son importance n'est pas que physique ou esthétique. Une publication de la Ville, dans la collection *Les quartiers de Québec*, rappelle que les concepteurs de cette allée, au siècle dernier, espéraient «qu'elle deviendrait le pont entre deux sites chargés d'histoire et un lieu de promenade privilégié ... Outre l'architecture, l'environnement impressionne par l'omniprésence des éléments naturels ... L'avenue a conservé le cachet que la CCBN souhaitait lui voir posséder au début du siècle (dernier)». (17)

Un autre document, prestigieux, *Les Plainnes d'Abraham, le culte de l'idéal*, relate que «l'avenue des Braves doit devenir une allée monumentale réunissant solennellement les deux champs de bataille». (18) L'avenue est donc plus qu'une artère : c'est une composante centrale et importante du parc des Champs de bataille.

Et voici la question. Est-ce que les concepteurs du projet de tramway ont oublié, ou non perçu, que le parc des Champs de bataille traverse littéralement et physiquement le quartier Montcalm et qu'une infrastructure ferroviaire pourrait bientôt croiser ce parc unique au Canada?



En corollaire, est-ce que les autobus, autocars et taxis touristiques qui font visiter le principal circuit touristique de Québec, i.e. le parc des Champs de bataille (3 composantes fédérales), vont rencontrer un barrage à mi-chemin lorsqu’arrivés au boulevard R-Lévesque? Si oui, ce serait plutôt destructurant.

Madame la Présidente, messieurs les Commissaires, merci pour la préoccupation que vous avez démontré en ce qui a trait à la diffusion de l’information aux citoyennes et citoyens de Québec.

Merci pour l’attention que vous apporterez au présent mémoire.

Un citoyen du quartier Montcalm,

Daniel Deschênes ing

30 juillet 2020

#### Références

- (1) [https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/environnement/milieuxnaturels/repertoire\\_milieux\\_naturels/docs/Site1-03f.pdf](https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/environnement/milieuxnaturels/repertoire_milieux_naturels/docs/Site1-03f.pdf)
- (2) [https://www.ville.quebec.qc.ca/publications/patrimoine/docs/histoire\\_de\\_raconter\\_montcalm.pdf](https://www.ville.quebec.qc.ca/publications/patrimoine/docs/histoire_de_raconter_montcalm.pdf), page 5
- (3) <http://www.ccbn-nbc.gc.ca/fr/>
- (4) [https://www.ville.quebec.qc.ca/publications/patrimoine/docs/histoire\\_de\\_raconter\\_montcalm.pdf](https://www.ville.quebec.qc.ca/publications/patrimoine/docs/histoire_de_raconter_montcalm.pdf), pages 2 et 32
- (5) Bulletin municipal MA VILLE juin 2019 cahier spécial RÉSEAU CYCLABLE  
[https://www.ville.quebec.qc.ca/publications/bulletin\\_municipal/docs/201906\\_CahierSpecial.pdf](https://www.ville.quebec.qc.ca/publications/bulletin_municipal/docs/201906_CahierSpecial.pdf) page C4 et aussi CSR article 349
- (6) <https://reseaustructurant.info/docs/analyse-comparative-modes-transport/445-COM-a.pdf> page 44
- (7) Demandes d’information 2020 0024069 et 2020 0029309 ainsi que 2020 0061244 et 2020 0061009.
- (8) <https://reseaustructurant.info/docs/achalandage-deplacements/%C3%89tude%20d'impact%20d%C3%A9placements%20tramway.pdf> (page 191)
- (9) [https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/amenagement\\_urbain/ppu/ppu\\_belvedere/docs/memoires-2017/29\\_Conseil%20de%20quartier%20de%20Montcalm.pdf](https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/amenagement_urbain/ppu/ppu_belvedere/docs/memoires-2017/29_Conseil%20de%20quartier%20de%20Montcalm.pdf) page 6
- (10) [https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/conseils\\_quartier/montcalm/Visualiser.ashx?id=1453](https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/conseils_quartier/montcalm/Visualiser.ashx?id=1453)  
Vision Montcalm page 15
- (11) <http://monmontcalm.com/2019/annee-2019-boutiques-stationnement-monument/>
- (12) <https://ici.radio-canada.ca/tele/le-telejournal-quebec/site/episodes/427532/episode-du-21-fevrier-2019> Télé-journal Québec 2019-02-21 segment minute 31:05/44:11
- (13) Quotidien Le Soleil 2019-06-13 <https://www.lesoleil.com/actualite/la-capitale/tramway-plus-de-questions-que-de-reponses-8b26321f6446259975200c72c41bfac7>

- (14) Le tramway, c'est un train <https://ici.radio-canada.ca/tele/le-telejournal-quebec/site/episodes/427532/episode-du-21-fevrier-2019> Télé-journal Québec 2019-02-21 segment minute 32:30/44:11.
- (15) Analyse comparative des modes de transport lourds sur rails <https://reseaustructurant.info/docs/analyse-comparative-modes-transport/445-COM-a.pdf> (page 7).
- (16) INSPQ, Les compétences et les pouvoirs des municipalités pour créer des environnements favorables à la saine alimentation et au mode de vie physiquement actif, 2019, pages 2-5.  
[https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2528\\_pouvoirs\\_municipalites\\_environnements\\_saine\\_alimentation\\_mode\\_vie\\_actif.pdf](https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2528_pouvoirs_municipalites_environnements_saine_alimentation_mode_vie_actif.pdf)
- (17) Ville de Québec, Montcalm Saint-Sacrement, nature et architecture : complices dans la ville, 1988, pages 50-51.
- (18) Jacques Mathieu et Eugen Kedl, Les Plaines d'Abraham, le culte de l'idéal, Septentrion, 1993, page 196

-----00000000-----