

Réseau de transport structurant à Québec

Prémices :

Il est insensé de mettre les $\frac{3}{4}$ du budget sur une section du projet comprenant des tunnels hors de prix et impliquant des travaux extravagants et nettement exagérés.

Le budget actuel du projet est disproportionnellement mal réparti par rapport à la localisation de la population. J'ai calculé que, sur environ 550 000 habitants, environ 210 000 personnes seulement se situent le long de l'éventuelle ligne de tramway.

Les fils électriques aériens ainsi que des rails n'apportant aucune souplesse dans le déplacement des véhicules lors de situations de travaux nécessaires aux rues, sont vraiment d'une autre époque en plus d'être très laids, alors qu'il existe sûrement des solutions inédites et dignes du 21^{ième} siècle. Nous nous en sommes débarrassés il y a 70 ou 80 ans, pourquoi revenir en arrière.

Les lieux de travail sont, bien sûr, en bonne partie au centre-ville mais pas majoritairement en haute-ville le long de l'axe tramway.

L'approche actuelle en est une de : « Avez-vous vu notre tramway, il est beau, non ? » et très beau sur la publicité de la Ville. Ce que l'on construit en Europe ou ailleurs, n'est pas nécessairement ce qu'il nous faut pour Québec.

Propositions :

Mon approche en serait une de répartition équitable et confortable du service de réseau structurant partout sur le territoire de la Ville, c'est-à-dire :

Un réseau de **super abribus** de grande qualité, répartis à un très grand nombre d'arrêts, beaucoup plus que seulement aux terminus principaux.

Ces super abribus auraient la longueur d'un autobus, seraient chauffés et climatisés, comme le seraient tous les autobus, seraient collés à la ligne de la rue, comme les quais de métros par rapport à la ligne de métro et seraient munis deux vestibules en accordéon venant s'abouter à l'autobus lors de ses arrêts. Le trottoir contournerait le super abribus et ne constituerait pas un obstacle entre l'abribus et l'autobus.

Et permettre une desserte selon l'achalandage : dans certains secteurs aux 5 minutes, d'autres aux 10 minutes, etc. après études détaillées d'utilisation.

Cette solution constituerait une répartition judicieuse et honnête des équipements ainsi que des budgets pour tous les citoyens de la Ville et donc, serait vraiment susceptible de gagner l'approbation populaire.

De plus, il faudrait impliquer la compagnie Bombardier dans la recherche innovante pour adapter les véhicules aux conditions hivernales. Québec ne fait-elle pas partie de l'association mondiale des villes nordiques ?

À la haute-ville, privilégier un axe strictement réservé au transport structurant mais en surface et ayant tous les droits sur les feux lumineux de la Ville. Il s'agit maintenant de savoir comment. Boucles de détection ?

Encourager les lieux de travail ailleurs qu'à la haute-ville; en répartissant les lieux de travail, sans parler du télétravail, les déplacements des travailleurs ne se feraient pas dans une seule et même direction, créant d'éternels bouchons au centre-ville. On devrait répartir les centres d'emplois beaucoup plus sur l'ensemble du territoire urbain. Pourquoi une personne de Limoilou ne pourrait-elle pas aller travailler à Beauport et quelqu'un de Charlesbourg, à Loretteville, etc.

Éviter aussi les coupes d'arbres excessives.

FAITES QUE TOUTES ET TOUS SOIENT CONTENTS

Alfred Martel, Québec

2020.08.03