



Commentaire présenté par Craque-Bitume au sujet de la construction d'un tramway sur le territoire de la Ville de Québec dans le cadre du projet du réseau structurant de transport en commun (RSTC) – Juillet 2020

Craque-Bitume est un organisme actif en écologie urbaine situé dans Limoilou. Notre mission est de développer et de promouvoir des actions éco-responsables favorisant l'engagement citoyen et l'adoption d'un mode de vie durable. Craque-Bitume œuvre depuis bientôt 10 ans pour appuyer et encourager la venue d'une société éco-responsable et viable à long terme. Une très grande partie des déplacements de nos employéEs et bénévoles se font à pied, à vélo ou en autobus. C'est pourquoi nous nous sentons interpelléEs par la présente consultation publique sur le projet de tramway de la Ville de Québec.

Les limites du SRB; les avantages d'un tramway

Le Service rapide par bus (SRB) n'arrive pas à la hauteur de ce que pourrait nous offrir un tramway. Il est déjà admis que le SRB n'atteindra pas les objectifs du plan de mobilité durable. En terme de confort, d'attraction et de capacité à déplacer des gens, le SRB n'arrive pas à la hauteur du tramway, d'autant plus si celui-ci n'est pas électrique. Plus écologique, silencieux, moderne et rapide, le tramway est le mode de transport à la mode et que nombre de personnes que l'on ne verrait jamais prendre l'autobus monterait volontiers dans un tramway. Si l'on veut inciter les gens à se tourner vers le transport en commun, voici un bon moyen.

De plus, l'installation de rails pour le passage d'un tramway nous invite à réfléchir la voie publique autrement que comme une unique voie de passage pour automobile. Elle permet l'ajout d'arbres et de verdure, de pistes cyclables et de passages sécuritaires pour les piétonNEs. Il s'agit là d'une occasion à saisir pour améliorer grandement la qualité de vie à Québec.

Un projet trop cher, le tramway? On n'hésite pourtant pas à construire et à élargir des autoroutes, même si l'émission *La facture* a démontré en 2002 qu'il en coûte 764 000\$ du kilomètre (<https://ici.radiocanada.ca/actualite/lafacture/220/cout.html>). En comparaison, investir 3 milliards pour un projet de transport en commun qui structurera toute la ville n'est pas énorme.

Favoriser les transports actifs et collectifs dans la ville

Le réseau structurant de transport en commun (RSTC) favorisera les déplacements de courte distance entre les quartiers, sans avoir à utiliser une automobile, et améliorera la diversité de choix de mobilité qui s'offre à nous. En effet, comme il existe une grande complémentarité entre les transports actifs et les transports en commun, les modes de transport tels que le vélo, la marche et l'autobus devraient se voir favorisés au détriment de l'automobile, mode beaucoup plus

polluant. Faire la promotion d'un mode de vie plus actif en utilisant ces types de déplacement permettra de diminuer autant la pollution que certains problèmes de santé.

Lutte à l'étalement urbain

Québec possède le plus long réseau autoroutier *per capita* au Canada et le troisième plus vaste en Amérique du Nord. La conséquence logique est évidemment l'étalement urbain : en pouvant se déplacer plus vite sur le territoire, plusieurs sont prêts à vivre plus loin de la ville, car c'est le temps de déplacement domicile-travail qui guide le choix de la plupart des gens, pas la distance.

L'étalement urbain est un gouffre financier (construction de nouvelles infrastructures et routes à entretenir en banlieue), un désastre écologique (pollution atmosphérique, perte de terres arables et de biodiversité) et un élément de ségrégation sociale (des types de propriétés uniques, des quartiers accessibles seulement en voiture, pour les gens plutôt fortunés, etc.). Les transports actifs et collectifs sont plus économiques pour l'ensemble de la société, tant au niveau de la santé publique que des budgets dédiés à l'environnement et au renouvellement des infrastructures.

De plus, comme l'un des objectifs derrière la construction du tramway est la diminution de l'utilisation de l'automobile, il y aura pour conséquence un moins grand besoin d'espaces de stationnement. Ces espaces ainsi sauvés pourront avoir une vocation autre qu'à séjourner simplement des automobiles. Il y aurait donc possibilité de faire naître davantage de projets de verdissement de la ville, de jardins urbains, d'aménagements culturels et communautaires ou tout autre projet améliorant significativement la qualité de vie des résidentEs et des passantEs.

Améliorer l'accessibilité au transport collectif pour les personnes à mobilité réduite et à faibles revenus

C'est également un pas de plus vers la justice sociale que d'augmenter l'accessibilité aux transports en commun pour les personnes à mobilité réduite et à faible revenus : cela accroît les opportunités d'emploi et facilite l'accès à des commerces à prix plus abordables.

Renforcer le lien social de la communauté

Une plus grande mobilité sur tout le territoire engendrera nécessairement des effets sur le lien social, force liant les membres de notre communauté. Avec un meilleur accès à une plus grande diversité de services, de formations et d'opportunités de socialisation, par exemple par le biais d'organismes comme le nôtre, le lien social sera vraisemblablement favorisé. En effet, Craque-Bitume offre plusieurs espaces de socialisation et d'apprentissage par tous nos différents projets.

Conclusion

Les solutions pour augmenter la mobilité urbaine existent depuis longtemps ; il ne faut que les mettre en application et cesser de subventionner le « tout à l'auto ». L'environnement, l'économie et la santé des populations urbaines ne pourraient que mieux s'en porter. C'est pourquoi nous considérons que toute amélioration faite pour les utilisateurTRICEs des transports actifs et

collectifs se répercutera sur l'utilisation agréable des voies de circulation pour l'ensemble des citoyenNES.