



Crédit photo: Ville de Québec

PARTAGER

TRANSPORTS • DOSSIER TRANSPORT STRUCTURANT

## La qualité de vie doit primer – Le tramway doit y contribuer



Monmontcalm • 5 août 2020, 13:05

**Résident du quartier Montcalm et directeur de Ruesécure, Paul Mackey présentait aujourd'hui un mémoire au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), dans le cadre des audiences sur le projet de Réseau structurant de transport en commun. Il en a produit le résumé qui suit.**

L'essentiel de mes propos est que la qualité de vie doit primer. Le tramway doit y contribuer. On est cependant loin, très loin du compte dans le quartier Montcalm.

L'initiateur indique que « Le territoire de la ville de Québec offre généralement aux résidants un environnement assez favorable à la pratique de la marche. » Cette affirmation gratuite n'est appuyée sur aucune référence ou étude. Elle contraste singulièrement avec la quasi-totalité des mémoires déposés dans le cadre de la consultation de la Ville de Québec sur sa Stratégie de sécurité routière 2020-2024 et des propos énoncés par la vice-présidente du Comité exécutif lors du Conseil municipal de février, où elle dit :

« Dans plusieurs consultations, [...] l'importance de la sécurité routière piétonne et l'aménagement qui favorise une meilleure sécurité revient continuellement. »

Il n'est pas surprenant qu'une citoyenne soit venue dire le 8 juillet en soirée que le piéton est considéré à Québec comme un citoyen de second ordre.

Au contraire, on doit favoriser par tous les moyens le transport actif, soit la marche et le vélo, pour des raisons de santé publique et d'environnement.

Le quartier Montcalm comprend une proportion importante d'aînés, en plus d'autres gens à mobilité réduite : parents avec poussette, personnes malvoyantes ou en fauteuil roulant, etc.

## La plate-forme

La plate-forme surélevée de 15 cm représente une barrière majeure, une coupure importante pour le quartier Montcalm. Elle vient contrecarrer la perméabilité du réseau piéton, cyclable et véhiculaire.

Elle crée aussi des voies de circulation sur le boulevard René-Lévesque extrêmement fragiles. S'il y a un véhicule en panne, un camion de livraison ou un camion-balai, on ne peut pas le contourner. Dans la voie étroite, il y avait des conducteurs qui se tassaient et arrêtaient pour laisser passer le camion

incendie, sauf qu'il n'y avait pas assez de place. Les camions klaxonnaient et utilisaient leur sirène pour inciter les conducteurs à se rendre à la prochaine intersection.

Quand l'initiateur parle de son approche façade à façade, ça exprime un certain mépris de ce qui existe déjà. C'est contraire au respect de l'existant. Pourtant, le quartier Montcalm suscite l'admiration pour son échelle humaine et la qualité de sa canopée. Pour la Ville de Québec c'est une reprise de la mentalité autoroutière des années 1960 : on passe et au diable les conséquences! On est loin d'un « réseau bien intégré à son environnement urbain » et d'une requalification « pour une intégration urbaine harmonieuse, équilibrée et de qualité », comme l'affirme le directeur de projet.

Il faut absolument écarter la plate-forme, pour retenir seulement une dalle de béton, mais au niveau de la chaussée. Il convient de réfléchir à fond sur cette question, parce que la mise en place d'une infrastructure va geler la situation pendant au moins une cinquantaine d'années.

Il devrait y avoir des traverses piétonnes à peu près à toutes les intersections. Les traverses doivent être munies de feux de circulation. De plus, il faut une protection du piéton, au moins pendant la phase d'engagement. La phase de dégagement doit être basée sur une vitesse de marche adaptée aux aînés. Des boutons poussoirs permettent de fournir le temps nécessaire aux piétons, alors qu'un cycle plus court pourrait suffire pour répondre aux besoins des automobilistes.

Un autre problème majeur pour le quartier est la sortie du tunnel, actuellement prévu dans le scénario du « tunnel long », entre les avenues Bourlamaque et des Érables. L'initiateur n'a pas fourni de données sur la longueur de la trémie, qui coupera le quartier en deux, mais, déjà, on peut comprendre que cet emplacement souffrira d'un niveau de bruit élevé, qui n'a pas fait l'objet d'une évaluation dans l'Étude acoustique. Le bruit se propagera vers le haut du HLM Bourlamaque.

Paul Mackey, 1er août 2020