

COMMUNIQUÉ

Le développement du transport collectif passe par un tunnel plus central

Lévis, le 28 juin 2019

Le GIRAM est soulagé d'apprendre que dans le projet annoncé, le 27 juin 2019, l'île d'Orléans évite le désastre paysager anticipé grâce au choix d'un tunnel entre les deux rives sans accès à l'île d'Orléans. Il s'inquiète toujours du fait que ce lien autoroutier aura pour effet de promouvoir encore davantage le transport des personnes axé sur l'auto-solo. Certes, on peut saluer la volonté d'utiliser ce nouveau lien à l'est pour permettre le transport collectif et un raccordement éventuel avec le réseau structurant planifié sur la Rive-Nord, mais il faut à la fois dénoncer son excentricité par rapport aux concentrations de populations et à leurs besoins en déplacements vers les espaces centraux des villes de Québec et Lévis. Qui utilisera le transport collectif avec un tel détour dans une zone rurale pour accéder à ses lieux de travail? L'efficacité et l'attrait du transport en commun repose sur la rapidité, le confort et les temps épargnés et les économies réalisés par rapport au transport individuel.

Nos craintes, déjà exprimées, d'un étalement urbain effréné demeurent et croyons toujours que notre proposition énoncée, le 30 avril dernier, d'un tunnel centre à centre, réservé exclusivement au transport collectif (tramway ou métro) afin de se raccorder au réseau de transport structurant prévu à Québec, devrait être analysée sérieusement. Elle s'avère la plus pertinente, la plus environnementale et la plus porteuse d'avenir!

Heureusement, le ministre des Transports, M. Bonnardel, laisse planer une lueur d'espoir en demandant au Bureau de projet du tunnel Québec-Lévis « *de bonifier le mémoire d'avancement des travaux, devant être déposé au Conseil des ministres au plus tard le printemps prochain, avec une étude complémentaire d'un second tracé, lui aussi situé à l'est, mais plus près des centres-villes. Selon la volonté du ministre, cette étude comparative des coûts et opportunités sera rendue publique à la suite de son dépôt au Conseil des ministres* »¹. De plus, selon une nouvelle de Radio-Canada, le ministre se dit vouloir « **être à l'écoute des préoccupations** » des groupes (dont le GIRAM) et citoyens qui ont présenté des scénarios de nouveau lien à proximité des centres-villes de Québec et de Lévis, un tracé central sera aussi étudié par le gouvernement ».

¹ Communiqué du gouvernement du Québec, du 27 juin 2019.

Le GIRAM croit fermement qu'une voie dédiée au transport collectif serait plus porteuse à inciter les automobilistes à délaissé leur véhicule si un tramway ou un métro, intégré au tunnel routier ou non, pouvait desservir les gens de centre à centre ou à proximité de la ligne de tramway projetée à Québec. Notamment sur la Rive-Sud, les travailleurs et travailleuses de plusieurs institutions d'enseignement du Mouvement Desjardins, des PME, etc. pourraient surement en bénéficier pour accéder d'une rive à l'autre rapidement. Conséquemment, il est à espérer que **cette proposition** d'un autre tracé plus à l'ouest de l'actuel annoncé (exemple axe Mgr-Bourget ou Alphonse-Desjardins ou entre les deux) ne soient pas étudiée que sommairement ou que pour justifier à la population et au Bureau d'audience publiques sur l'environnement (BAPE) que le tracé privilégié actuellement est le plus valable.

Enfin, le GIRAM se désolé de l'improvisation qui a cours pour un projet d'une si grande envergure et nécessitant d'énormes fonds publics, possiblement de l'ordre de 8 milliards \$. Il aurait été hautement souhaitable que des études approfondies aient été réalisées afin de concevoir un véritable plan de transport métropolitain à long terme pour les deux rives, tant pour la planification du réseau routier et du transport collectif.

-30-

Source :
Gaston Cadrin, vice-président à l'environnement