



# Le tramway de Québec : transformer la ville pour la rendre plus inclusive

Citer cet article

Bouchard, J., Martel, V. (2023), « Le tramway de Québec : transformer la ville pour la rendre plus inclusive », *Sociologie Visuelle*, n° 4, François Routhier et Pierre Fraser (éds.), Québec : Photo|Société, pp. 243-247.

Josée BOUCHARD<sup>1</sup>

Valérie MARTEL<sup>2</sup>

## Affiliations

1 Bureau de projet du tramway de Québec. 2 CIUSSS de la Capitale-Nationale.

**Résumé.** — Dès 2029, un tramway électrique sillonnera les rues de Québec. Sur un tracé de 19 km de Cap-Rouge à D'Estimauville, il constituera la colonne vertébrale d'un réseau de transport en commun bonifié sur tout le territoire de la ville. Les travaux préparatoires du tramway sont déjà bien entamés. Sur le terrain, on commence à prendre la mesure du plus grand projet de l'histoire de la ville.

**Mots-clés.** — Mobilité, RTC, transport collectif, tramway.



Saviez-vous que l'arrivée du tramway à Québec aura non seulement des retombées positives sur les options de déplacement, mais aussi sur l'inclusion de tous les citoyens ? En effet, le tramway sera intégré à l'environnement urbain de manière exemplaire. Notamment, les trottoirs seront élargis et les abaissements, équipés de dalles podotactiles pour faciliter leur repérage par les personnes ayant des limitations visuelles. En d'autres termes, que vous utilisez ou non le tramway, vous bénéficierez de cheminements piétons sans obstacles pour vous déplacer aisément dans la ville.



Afin de garantir l'accessibilité universelle du projet (photo de la page suivante), la conception s'appuie sur des exigences élevées en la matière. Les normes en vigueur dans le domaine et des pratiques exemplaires ont été étudiées pour guider les choix effectués. En outre, l'équipe de projet est soutenue par un groupe de travail en accessibilité universelle (GTAU), qui comprend des représentants du milieu associatif des personnes handicapées ainsi que du réseau de la santé en réadaptation.

Les personnes ayant des limitations devront s'adapter à un nouvel environnement plus accessible, mais aussi très différent. Avec les membres du GTAU, nous cherchons des solutions pour faciliter leur adaptation au changement. Par exemple, la présence d'une plateforme ferroviaire modifiera la manière de traverser la chaussée. Comme c'est déjà le cas sur les boulevards équipés de terre-pleins centraux avec des refuges pour piétons, les citoyens devront parfois traverser les voies en deux ou même trois temps. Cela nécessite une évolution du cadre réglementaire, sous la responsabilité du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (MTMDQ).



À ce sujet, nous avons mené des essais sur le terrain avec des personnes aveugles. Ces essais reproduisaient une situation de traversée en trois temps. Ils avaient pour objectif de documenter la perception des personnes non voyantes à identifier un signal sonore comme étant le leur, lorsque plusieurs signaux sonores sont installés dans le même axe. Au total, neuf personnes fonctionnellement aveugles ont participé aux essais (photo de la page suivante). Chacune devait se prêter à 16 mises en situation. Le nombre limité de participants aux essais ne nous permet pas d'effectuer

une généralisation statistique. Toutefois, cette démarche a permis de constater les avantages de l'utilisation d'un signal sonore distinct pour la traversée de la plateforme du tramway. Cette recommandation a d'ailleurs été transmise au MTMDQ, qui continue de travailler à la modification réglementaire à sa Table de normalisation.



Les variables suivantes étaient étudiées selon les cas :

- signaux sonores identiques, bout à bout, de manière consécutive OU signaux sonores bout à bout, de manière consécutive, celui du centre étant différent des deux autres ;
- participant souhaitant traverser OU en attente ;
- activation du signal à l'endroit d'attente du participant OU dans une autre portion de la traversée.

Nous suivrons de près l'évolution du dossier afin que les aménagements soient réalisés conformément aux modifications réglementaires. Le long du tracé du tramway, le nombre de traversées signalisées augmentera de près de 60 % par rapport à la situation actuelle. Cette amélioration facilitera et sécurisera assurément les déplacements actifs pour les personnes de toutes conditions.

