

# Mémoire sur le «Projet de transport structurant» au BAPE

## Pertinence d'un tramway

### **Pourquoi le projet vous intéresse-t-il?**

Ce projet m'intéresse à trois titres, à titre d'utilisateur du transport en commun, à titre d'électeur qui a voté pour Régis Labeaume, et finalement, à titre de payeur de taxes résidant à Québec.

#### *a) L'utilisateur du transport en commun*

Je suis retraité du milieu de la Santé (technicien de laboratoire). Je n'ai jamais eu d'auto, et je compte entièrement sur le transport en commun, ou le transport actif l'été (marche ou vélo), pour mes déplacements. Inutile de vous dire que je suis concerné, par un transport en commun efficace.

#### *b) L'électeur*

J'ai voté pour Régis Labeaume à la dernière élection, notamment pour sa position claire contre le tramway, option présentée par son adversaire politique: Anne Guérette.

#### *c) Le payeur de taxes*

Ma femme et moi sommes à la retraite. Nos revenus sont fixes, et n'augmenteront plus suite à des changements de carrière. Nous sommes particulièrement sensibles aux taxes municipales, basées sur la valeur foncière de notre maison.

### **Quelles sont vos préoccupations à l'égard du projet?**

#### *a) L'utilisateur du transport en commun*

À titre d'utilisateur du transport en commun, ce projet de \$3,5 milliards n'augmentera pas l'offre de services pour moi. Le tramway reprend (à l'heure actuelle et sans coupure additionnelle pour rentrer dans le budget), essentiellement, le parcours du «Métrobus 801», qui me convient parfaitement.

#### *b) L'électeur*

La démarche de Régis Labeaume est foncièrement anti-démocratique. S'étant fait élire en critiquant le projet de tramway, et en promettant un vague projet de «Transport Collectif Structurant», sur lequel j'aurais à me prononcer. Depuis, on confond «consultation» et «séance d'information», où on essaie de nous vendre ce projet. Comble d'autoritarisme, maintenant on pousse ce projet mal figolé à toute vitesse, pour qu'il soit coulé dans le béton avant la prochaine élection. Ici le rôle du BAPE est primordial, pour que les électeurs soient réellement consultés sur ce projet.

#### *c) Le payeur de taxes*

Le gouvernement du Québec a été très clair. Toute augmentation des coûts du projet, sera à la charge des contribuables de la Ville de Québec. Ceci donne deux alternatives: soit le projet diminue comme «peau de chagrin», pour entrer dans le budget initial. Soit mes taxes foncières exploseront dans les prochaines années, mettant en péril le confort de la fin de ma vie.

### **En quoi influence-t-il l'environnement et la qualité de vie?**

#### *a) Environnement*

À titre d'utilisateur du transport en commun, j'aimerais ici attaquer un mythe concernant l'influence du transport en commun (particulièrement des autobus à essence), sur l'environnement.

Un autobus plein, pollue moins que l'équivalent de ses passagers en auto, mais vide, il émet davantage de GES. À quel seuil d'occupation la tendance s'inverse? La très grande proportion des autobus (entre autres ceux qui

desservent les quartiers) circulent vides. Si on inclut les véhicules en transit, somme toute, les autobus ont un taux d'occupation de 10% à 15%.

Maintenant que la plupart des autobus sont équipés de caméras (pour prévenir les gestes violents), on pourrait les utiliser sur différents parcours, pour évaluer l'occupation moyenne de ceux-ci.

#### *a) Qualité de vie*

Comme je n'habite pas les quartiers touchés par le tramway (ex: Limoilou), ma qualité de vie sera moins affectée par la construction du tramway. Comme je ne suis pas un automobiliste, la perturbation de la circulation ne m'affectera pas non plus. Cependant, à titre de client, je serai affecté par la disparition de certains commerces, que cette construction entrainera.

### **Ce projet est-il acceptable dans le milieu et pourquoi?**

#### *Changement?*

Ici la question à se poser en premier est: «Le milieu de Québec a-t-il changé et... durablement»? Nul doute que la récente pandémie a modifié les besoins en transport, dont celui du transport en commun. Le télétravail a diminué les besoins de se déplacer. Les préoccupations sanitaires ont amené la désaffection du transport en commun. Ces transformations sont-elles permanentes? Il est trop tôt pour le dire, mais ici la prudence est de mise... plutôt que la hâte pour éviter un plébiscite du projet, lors de la prochaine élection à l'automne 2021.

#### *Transport collectif et... moyens de pression?*

Le printemps nous a dévoilé un phénomène nouveau ici. L'utilisation de la paralysie du transport en commun (ex: le train de banlieue à Montréal) pour faire avancer des revendications (autochtones). Je dis «ici» parce qu'en France, la paralysie des trains est souvent utilisée pour des revendications syndicales. C'est à considérer avant de tout mettre «ses oeufs dans le même panier» du transport en commun!

### **Quels sont vos commentaires et vos suggestions pour améliorer le projet?**

Il serait bon ici, de regarder les différents projets séparément, en commençant par celui qui fait l'objet de la présente étude du BAPE: le tramway.

#### **Le tramway**

##### *Le tramway est-il une «calèche avec un look futuriste»?*

Le tramway est pour moi une technologie du passé, pourquoi y revenir? Le tramway a été abandonné en 1948 par le maire Lucien Borne. Malgré le «look futuriste» du projet, on ne m'a pas démontré qu'il y a des différences majeures, qui font que les inconvénients qui ont amené son rejet au siècle dernier, ne s'appliquent plus.

Québec est dans une situation unique, qui rend difficile la comparaison avec d'autres villes, où ce type de transport est implanté. Ici, on a deux facteurs qui ont une influence énorme sur un tramway: la température et la topographie.

##### *a) Température*

Nous avons des températures extrêmes (bien plus froides qu'à Ottawa, où le O-Train de OC-Transpo. connaît bien des difficultés, depuis sa toute récente mise en fonction). Se rajoute à nos températures glaciales hivernales, des chutes de neige abondantes, et le déneigement du tramway proposé ne m'a pas convaincu!

##### *b) La topographie*

Un tramway ne tolère pas des côtes abruptes, avec un dénivelé important, sur son parcours. Ceci nous oblige à serpenter pour contourner une forte dénivellation (quand c'est possible), où creuser dans la falaise... avec l'explosion de coûts que ça entraîne. En larguant la portion «Trambus» de son projet de transport structurant, le tramway accapare maintenant 94% des coûts de \$3.5 milliards du projet. Ce qui en fait une alternative extrêmement coûteuse, et plus dispendieuse qu'un métro (si on amortit les coûts sur le nombre d'années d'utilisation possible, d'un tramway et d'un métro).

### *Les «surprises»!*

Un tramway (contrairement à un métro, qui est beaucoup plus profond) fait des excavations directement dans la couche archéologique du sol. Connaissant la richesse archéologique de Québec, qui nous garantit que l'on ne tombera pas sur un vestige comme la «Palissade de Beaujours», en novembre 2018? Ce qui paralyserait les travaux et ferait exploser les coûts!

### *Une décision irréversible*

Faut-il ici rappeler les erreurs du passé? En 1976 (dans l'exubérance Olympique) on inaugurerait l'Autoroute Dufferin-Montmorency. Le maire J-Gilles Lamontagne donnait foi aux prédictions démographiques de l'époque, qui prévoyaient une population dépassant le million d'habitants à Québec pour le tournant du millénaire. Que s'est-il passé? Ça n'a pas été le cas, et on a dû démolir à grands frais en 2007, des bretelles d'autoroutes construites. En sera-t-il de même pour le tramway? Devra-t-on arracher les rails posés?

### **Les autobus**

Bien qu'on exagère grandement les bienfaits des autobus à essence sur l'environnement (voir précédemment: «En quoi influence-t-il l'environnement et la qualité de vie?»), ceux-ci ont encore d'énormes avantages sur le tramway.

### *L'autobus: souplesse et adaptabilité*

Avec le Festival d'été de Québec, le RTC a développé une expertise dans le transport des foules. Lors de tous les grands événements, on détourne certains autobus pour les desservir. Le tramway n'a pas cette flexibilité. Qui améliorera de façon notable l'offre touristique de Québec, les grands événements desservis par l'autobus ou le tramway comme attrait touristique?

### *Concilier: Desserte, fréquence de passages, popularité et arrêts fréquents, et autobus vides.*

Nous sommes ici devant la quadrature du cercle.

L'autobus doit desservir votre quartier immédiat, car de plus en plus d'usagers sont réfractaires à la marche.

Mais pour un nombre X d'autobus, plus les autobus couvrent un large territoire... et moins ils passent souvent. À un certain point, la fréquence est tellement basse (ex: une heure), que même si l'autobus passe à côté de chez vous, vous ne le prendrez pas.

Bien sûr on peut acheter plus d'autobus, et engager plus de chauffeurs, pour maintenir à la fois desserte et fréquence. Dans ce cas, c'est l'occupation moyenne des autobus en banlieue qui va chuter.

Un autre incitatif à prendre le transport en commun, c'est la rapidité du parcours. Moins il prend de temps, plus il est attractif. Pour cela, on doit limiter les arrêts entre le point de départ et la destination. Mais si on arrête pas, où embarquerons-nous les usagers?

### *Une solution envisageable*

D'emblée cette solution ne peut s'appliquer à tous, mais elle convient parfaitement aux banlieusards qui travaillent au centre-ville, selon un horaire régulier «style 8 à 4». C'est déjà une grande proportion des automobilistes, paralysés sur les autoroutes aux heures de pointes.

Ma solution implique des autobus (plus précisément des navettes), les Parc-O-Bus, et l'automobile. Le matin, l'automobiliste fait «sa run de lait». C'est à dire qu'il va mener ses enfants à l'école ou à la garderie dans son quartier. Ensuite il va stationner son auto dans un Parc-O-Bus, dont le prix du stationnement est inclus dans le prix du trajet d'autobus. Il prend alors une navette qui s'en va directement au centre-ville via les autoroutes (et des voies réservées, mais seulement aux heures de pointes); qui dépose les travailleurs à deux pas de leur lieu de travail. Pas de recherche de stationnement. Ceci ne nécessite qu'un point d'embarquement-débarquement dans nos centres-ville encombrés.

## **Le Métro**

J'avoue que c'est mon projet préféré à l'heure actuelle.

On ne risque pas de faire de dommages dans des sites archéologiques avec les excavations, et sa construction perturbe moins la circulation automobile qu'un tramway. Avec l'explosion des coûts associés à un projet de tramway qui rétrécit, les deux projets sont de plus en plus comparables.

### *Comparaison avec Montréal.*

Lors de son inauguration en 1966, Montréal avait une population similaire à celle de Québec aujourd'hui. Le métro de Montréal avait alors 26 stations, réparties sur trois lignes (dont une faisant un lien avec la rive sud et Longueuil). Il compte aujourd'hui 73 stations sur quatre lignes. Un métro se construit sur le long terme. L'analogie avec un embryon de réseau à Québec apparaît ici, avec deux lignes, une reliant la «Colline Parlementaire» et la «Cité Universitaire», et l'autre reliant la rive sud (telle que projetée avec le «3e Lien»). Ceci nous donnerait une solution régionale de transport en commun (et qui manque cruellement au projet de M. Labeaume).

### *Métro et rigueur de notre climat*

C'est ici que le métro décline d'autres projets comme le «Sky Train». Le métro permet des déplacements à l'abri des intempéries, et croyez un usager qui a attendu l'autobus à -20, ça n'a pas de prix!

De plus, un métro permet le développement d'une cité souterraine de commerces et services, qui devient une attraction touristique en soi!

## **L'automobile et le système autoroutier**

Comme expliqué précédemment («Transport collectifs et... moyens de pression?»), il ne faut pas mettre «tous ces oeufs dans le même panier». L'automobile a sa place dans les déplacements à Québec.

De plus, l'auto de l'avenir (électrique, autonome et «en partage») sera moins polluante, que les autobus à essence.

## **Quelle est votre position quant à l'autorisation ou non du projet?**

Ma position a peu d'importance, c'est celle D'UN individu, avec SES intérêts, et SON interprétation. Ce projet concerne l'ensemble des citoyens de Québec, qui l'utiliseront et en assumeront les coûts! Certains peuvent préférer le tramway au métro, et je respecte tout à fait leur point de vue. L'ensemble de la population de Québec devra se prononcer sur cet enjeu, soit par référendum, ou comme l'échéance électorale est très près, lors d'une élection référendaire sur ce sujet.

Je souhaite que le BAPE suggère au gouvernement un moratoire sur le projet, jusqu'aux prochaines élections. Ne vous laissez pas convaincre par l'argumentaire de M. Labeaume, pour hâter le processus afin que tout soit conclu avant l'automne 2021. Il utilise l'argument des marchés financiers «favorables», pour hâter une décision qui nous affectera pour les prochains vingt ans. Qui peut dire ce que seront les marchés dans six mois? Seront-ils plus favorables, moins favorables ou identiques? Si M. Labeaume voit l'avenir... qu'il investisse à la Bourse!

Michel Bellemare