

# MÉMOIRE SUR LE PROJET DE TRAMWAY DE QUÉBEC

**PRÉSENTÉ AU : Bureau des Audiences Publiques sur l'Environnement (BAPE)**

**PAR : Fernand Trudel, ex-conseiller municipal**

**Présenté en juin 2020**

## PRÉAMBULE

*Chers membres du BAPE,*

*Ce mémoire résulte de nombreuses recherches et expériences personnelles.*

*Je suis un ex-conseiller municipal qui a le bien-être de ses concitoyens à cœur.*

*Je ne fais partie qu'aucun groupe ou mouvement et je livre ma propre vision.*

*J'ai une formation comptable et j'ai dirigé des entreprises au le privé dans le domaine des concessions automobiles pendant 5 ans.*

*J'ai été professionnel en situation de gestion à la vérification de la CNESST (CSST).*

*Dans ce mémoire, je vous présente un plan global et régional de ma vision, car je crois que le projet de tramway doit se prendre dans l'ensemble des décisions gouvernementales touchant à la mobilité durable.*

*Je connais aussi le domaine du transport en commun, car en 2011 j'ai été lobbyiste enregistré pour le monorail Trensquébec, composé de l'inventeur du moteur-roue (M. Pierre Couture), en collaboration avec l'ancien président du RTC (l'ex-conseiller Gilles Marcotte) et le promoteur du projet (l'ex député Jean-Paul Marchand).*

*Espérant que certains de mes commentaires sauront vous être utiles.*

*Fernand Trudel, citoyen engagé*

## Lexique des Chapitres

- Chapitre 1 : Historique et mise en contexte du projet
- Chapitre 2 : Un projet sans acceptation sociale
- Chapitre 3 : Un projet mal ficelé, un brouillon
  - 3.1 : Une mauvaise planification urbaine
- Chapitre 4 : Un plan de mobilité durable qui n'en est pas un
  - 4.1 : L'Étalement urbain est une réalité
  - 4.2 : Quand l'exemple bordelais devient bordélique
- Chapitre 5 : Le réseau structurant: un miroir aux alouettes
- Chapitre 6 : Le rapport Systra et ses failles
  - 6.1 : Le Monorail Aérien, une autre solution envisageable
  - 6.2 : Comparaison entre le tramway et le métro
- Chapitre 7 : Le Trambus est-il une alternative valable?
- Chapitre 8 : A-t-on eu un véritable débat de fond?
  - 8.1 : Les trains de banlieue éludés du débat
  - 8.2 : Des rails qui attendent qu'on les utilise
  - 8.3 : La Rive-Sud laissée pour compte
- Chapitre 9 : L'environnement, une science inachevée
  - 9.1 : Les îlots de chaleur urbain (ICU) et la densification
  - 9.2 : L'énergie fossile coupable sans procès
- Chapitre 10 : Conclusion
  - 10.1 : Un scénario raisonnable

## Chapitre 1: Mise en contexte du projet

- 1998 : Le maire L'Allier, de retour de Bordeaux, propose un tramway pour le 400<sup>ème</sup> anniversaire de Québec
- 1999 : Bombardier accepte de procéder gratuitement à une étude de faisabilité sur le tramway
- 2000 : Le ministère des Transports du Québec donne au RTC le mandat d'effectuer une étude d'opportunité et de faisabilité pour l'insertion d'un tramway le long des axes Métrobus au montant de 700 000 \$
- 2002 : Le maire L'Allier sonne le glas du tramway en refusant qu'il serve uniquement à remplacer les Métrobus existants
- 2003 : L'étude d'opportunité et de faisabilité amorcée en 2000 au montant de 700 000 \$ recommande la construction d'un réseau de tramway à Québec
- 2005 : La ville de Québec inscrit le Tramway dans son plan directeur d'aménagement et de développement 2005 - 2025, et commence à installer en place le réseau de Métrobus
- 2007 : En novembre, Régis Labeaume est élu très majoritairement en faisant l'élection contre le tramway présenté par le parti adverse.
- 2009 : En novembre, Régis Labeaume et son équipe sont réélus sur le thème de la construction d'un amphithéâtre pour préparer le retour des Nordiques à Québec
- 2010 : Dépôt du rapport du comité sur la mobilité durable du RTC. Il recommande l'implantation du tramway d'ici à 2030. Le trajet à ce moment emprunte le boulevard Charest et on exproprie Giguère Automobiles sur Wilfrid-Hamel pour y installer un poste d'échange
- 2013 : En novembre, l'Équipe Labeaume est fortement réélue en défiant l'opposition sur la construction d'un tramway
- 2015 : Dépôt de la deuxième étude de faisabilité. La ville de Québec choisit d'écarter le tramway et de privilégier un service rapide par bus (SRB) qui comprenait une desserte sur la Rive-Sud. C'est la dernière étude publiée.
- 2017 : Le projet de SRB est à son tour abandonné en avril 2017, à la suite du retrait de participation de la ville de Lévis.
- 2017 : Le RTC procède à des consultations pour poursuivre son plan de mobilité durable de 2018 - 2027
- 2017 : Lors de l'élection, le maire a parlé d'un projet structurant sans le préciser et laissant planer que le développement se ferait pour améliorer les services du RTC en périphérie 2001 dans les villes fusionnées en 2001 tout en décrivant le tramway. Il n'a jamais fait allusion aux consultations du RTC
- 2018 : Le 10 janvier, le maire et le Premier Ministre Couillard se rencontrent. Le maire en ressort rassuré pour financer un réseau structurant doté d'un tramway. Le tramway décrié en élection ressuscite.
- 2018 : Le 10 février, le premier Ministre Couillard garantit le financement du tramway
- 2018 : Le 16 mars dans une conférence de presse conjointe, le maire réélu de la ville de Québec, Régis Labeaume, aux côtés du premier Ministre Couillard, relance officiellement le projet d'un tramway à Québec.
- 2018 : En mars, le RTC publie son plan stratégique de développement 2018-2027 intitulé «Au cœur du mouvement»
- 2018 : En octobre, la CAQ est élue, réclamant expressément que le projet du RTC inclut un lien entre les deux rives.

## Chapitre 2 : Un projet sans acceptation sociale

Dans toute cette saga de l'implantation du tramway, jamais la population n'a donné son aval à ce projet. Au contraire, l'acceptabilité sociale n'est pas au rendez-vous, malgré les milliards gouvernementaux et les multiples scénarios de parcours de tramway ou de SRB. Au contraire, à plusieurs reprises le projet a été abandonné au grand plaisir des citoyens.

La plongée drastique du parti Renouveau Municipal de Québec dirigé par Jean-Paul L'Allier et Ann Bourget (devenu Démocratie Québec, et largement au pouvoir jusqu'à l'arrivée de la mairesse Boucher), est aujourd'hui rendu avec 1 seul conseiller sur 21. Ceci démontre que l'acceptabilité sociale du tramway que ce parti a toujours défendu n'y est pas.

En page 31, dans le dernier rapport de faisabilité publié en 2015, on peut lire ceci au dernier paragraphe:

*« Enfin, lors des étapes subséquentes que franchira le projet de tramway, **il sera important de consulter la population tout au long du processus qui mènera à l'étape de conception finale et à la production des plans et devis.** Cette approche permettra d'optimiser l'intégration du projet sur le plan environnemental, mais facilitera aussi son acceptabilité sociale. Dans le cadre d'un projet se déroulant dans un tissu urbain et périurbain d'une agglomération abritant les villes de Québec et Lévis, soit deux villes au passé riche en histoire, cette approche de consultation sera garante du succès de ce projet d'envergure. »* (voir réf. 1).

Il est à noter que dans ce paragraphe du rapport de faisabilité de 2015 le lien de la Rive-Sud est cité. Par la suite, la Rive-Sud est disparu des cahiers et on revient à remplacer à coup de milliards des Métrobus, sans encore de lien inter-rives.

À mesure que des précisions apportées au projet se dévoilent, l'opposition au projet grandit pour toute sortes de raisons, et démontre que la Ville a produit un projet « à la sauvette ». C'est un remake de 2003 « version 2018 », pour certains modifié sur un coin de table, afin de profiter de la manne des milliards gouvernementaux pour les programmes de transport en commun.

Comment faire confiance au maire Labeaume, qui disait en octobre 2017: *« En 2007, je n'étais pas d'accord », a rappelé celui qui sollicite un quatrième mandat. « C'est pourquoi, nous, on va se demander comment on peut desservir le Nord et l'Est de la ville. Et ça, c'est notre vision. Et on va prendre le temps de bien le faire ».* (voir réf. 2)

Or le 27 janvier suivant, le maire rencontrait le Premier Ministre pour demander de financer son projet de tramway. Il se disait encouragé par les propos du Premier Ministre Couillard pour le financement d'un réseau de transport collectif structurant à Québec. Par la suite (le 10 février 2018), le Premier Ministre garantit le financement du tramway, sans consulter personne. Le gouvernement et la ville se sont entendus pour ressusciter le tramway sur des études du RTC. (voir réf. 3 & 3.1)

La suite des événements est décrite dans le chapitre 1 « Mise en contexte du projet » (voir réf. 4, 4.1 & 4.2)

**Le projet que vous avez en examen est le contraire de ce que le maire a déclaré publiquement en octobre 2017 : le Nord et l'Est sont absents du projet et il n'a de structurant que le mot.** Le maire Labeaume a subitement changé d'avis après 10 ans de pouvoir, où il a repoussé à plusieurs reprises tout projet de tramway, tout en ridiculisant l'opposition sur le sujet. Il y a peut-être sous ce volte-face l'avidité des milliards des gouvernements et la volonté soudaine du Premier Ministre Couillard de faire son legs politique à la région. Or depuis, le dépôt du projet en mars 2018, des changements se font nombreux à mesure qu'on avance dans le plan de conception de ce projet. On dirait que le plan soumis n'est pas celui qui sera réalisé dans son ensemble, qu'il est remplacé par un « plan B ».

## Chapitre 3 : Un projet mal ficelé, un brouillon

Dans tout projet sérieux, on commence par échafauder un plan d'affaires démontrant la nécessité du projet et une analyse des coûts la plus réaliste AVANT de présenter le projet aux autorités gouvernementales pour qu'elles investissent dans le projet. Or, on a eu que des études de faisabilités. À chaque occasion les études ont été tablettées : même le projet que vous avez sous les yeux.

Il est étrange que pour s'inscrire aux programmes gouvernementaux de transport en commun (où les milliards fusent) qu'on ressort des tablettes du RTC après l'avoir revampée une étude d'opportunité et de faisabilité datant de 2003. Depuis 2005, le RTC dans le cadre de son plan Stratégique de développement de son réseau, a toujours inséré la recommandation du tramway. Or, en 2018, le nouveau au plan stratégique de développement qui passe maintenant à dix ans (2018 – 2027) inclut un tramway dans un plan maintenant intitulé « Au cœur du Mouvement ».

**Aucun projet de tramway n'a été approuvé par la population depuis 1998.** Subitement, après l'élection de 2017, un projet de tramway demandé depuis longtemps par le RTC « ressuscite », sans desservir adéquatement le Nord, l'Est et encore moins la Rive-Sud. Les intentions du maire avant son élection sont oubliées. Le bulldozer fait place aux belles paroles.

Le peu d'études sur le tramway est dû aux changements de parcours de Grande-Allée à Charest (et maintenant René-Lévesque), y compris de tramway à SRB à tramway avec trambus. On est resté au stade de l'étude de faisabilité, ne passant pas aux étapes suivantes devant le manque de volonté politique, et chaque étude a été tablettée. Mais le RTC ne s'est pas avoué vaincue.

On ne sait même pas si le projet soumis au BAPE sera le même qui sera réalisé. On n'a qu'à consulter les appels de candidatures pour s'en rendre compte, Dans un de ces appels, le devis a changé plusieurs fois pour enfin trouver preneur. Un projet aussi gigantesque ne peut changer au gré du vent. À mesure que l'on couche un plan réel, les données changent. On n'a plus de station souterraine dessous le projet du Phare, le parcours a changé dans St-Roch, etc... (voir réf. 5 & 5.1)

Ce qu'on vous présente aujourd'hui, c'est une ébauche conçue à la hâte et pas un plan complet. La preuve en est que le Ministère de l'Environnement pose 147 questions pointues et pertinentes. Je cite deux extraits publiés dans Le Soleil le 28 février 2020 «Un tramway et ses 147 questions» :

Premier extrait : « Des questions existentielles qui renvoient à la finalité même du projet. Celle sur la «rentabilité sociale» du projet par exemple.

*«L'initiateur [la Ville] devra mettre en perspective les avantages et les coûts du projet pour la société.»  
On peut s'étonner que le gouvernement se la pose encore si tard dans le processus et si longtemps après voir confirmé son investissement dans le tramway. »*

Deuxième extrait : « Plusieurs des questions aujourd'hui dirigées d'un ton impératif à la Ville de Québec sont inspirées du Guide de l'analyse avantages-coûts des projets publics en transport routier du ministère des Transports (2016).

Ce guide pose d'entrée de jeu des questions essentielles :

- *comment les autorités du Ministère peuvent-elles savoir que leurs décisions seront réellement rentables pour la société?*
- *comment le décideur public peut-il s'assurer que les projets dans lesquels il s'apprête à investir serviront réellement l'intérêt public?*
- *comment s'assurer qu'un projet engendrera des avantages qui dépasseront les coûts supportés par l'ensemble de la société pour sa réalisation? » (voir réf. 6)*

Ce sont d'excellentes questions que pose le chroniqueur et qui doivent guider l'esprit du BAPE. C'est normal que le Ministère pose autant de questions, il y a trop d'inconnues. De plus, l'acceptabilité sociale n'est pas au rendez-vous. Même le gouvernement de la CAQ en élection avait un discours centré sur le troisième lien. Pour le tramway il exigeait impérativement un lien inter-rives pour donner son aval au projet de tramway, ce que le projet soumis à votre commission du BAPE n'a pas, sauf de maintenir la situation actuelle : que la STL traverse le Pont de Québec.

Selon le plan de mobilité durable prôné par le RTC, on ne tient pas compte des autres moyens de transport en commun (ex : les trains de banlieue) et on prétend que c'est un plan intégré de mobilité durable!. La STL (sur l'autre rive du fleuve) doit-elle aussi de se doter d'un plan stratégique de développement? Est-ce bien cohérent??

Citons en exemple : à l'Est, le tramway ne se rendra pas à Beauport longeant la 1<sup>ère</sup> Avenue jusqu'à Louis XIV à Charlesbourg : on a prévu un poste d'échange dans La Cité-Limoilou à D'Estimauville, qui n'est pas du tout dans l'arrondissement Beauport. Ce n'est pas un tramway qu'on nous propose à ce poste d'échange, mais un trambus : il faut croire que le trambus est aussi efficace que le tramway...

Le peuple a été leurré par un projet ébauché à la hâte pour faire décaisser les gouvernements supérieurs. Certains vont dire qu'il a été dessiné sur un coin de table.

### **3.1 : Une mauvaise planification urbaine**

De plus, le projet devant vous souffre d'une trame urbaine débalancée, car elle est basée sur la présence des ponts et de la vie économique déplacée à Ste-Foy. Ste-Foy est dans l'axe du réseau routier québécois (autoroute 20-Jean Lesage et autoroute Charest Ouest prolongeant la 40 à partir de St-Augustin). Pour la 20, les deux ponts parallèles sont la seule façon de traverser les rives pour se rendre à Québec. Ste-Foy a aussi des réseaux ferroviaires dont l'un traverse le pont de Québec et possède aussi son aéroport. Ce débalancement crée un trafic de transit sur Félix-Leclerc pour traverser la ville, car la décision d'établir une entreprise repose sur la proximité de ces axes précités comme premier critère (route-rail-avion).

La trame urbaine de Québec ressemble à un «U», alors que tout développement urbain équilibré est doté d'un chemin de ceinture recentrant celle-ci. La densification recherchée autour du parcours du tramway ne repositionnera pas l'équilibre qu'on devrait avoir dans une ville bien planifiée. On ne peut réparer les erreurs du passé en en faisant d'autres.

La ville a créé le pôle du quartier Lebourgneuf dans l'espoir de rebalancer l'économie locale (avec un certain succès). Même le RTC a déplacé ses installations de St-Sauveur, coin Charest et Marie de l'incarnation, pour s'en aller dans Lebourgneuf. Mais ce n'est pas assez pour rééquilibrer la trame urbaine, car on a scindé en deux l'activité économique à l'Ouest du boulevard Laurentien. À l'Est du Boulevard Laurentien, on a laissé cette activité se délabrer avec le temps. On a vu l'usine de Coca-Cola désertier la 1<sup>ère</sup> Avenue. D'Estimauville est devenu un espace mort et sans vie. Le parc industriel de Beauport ne parvenait pas à se développer. L'éloignement de l'aéroport, le manque de lien ferroviaire et l'obligation du transport par camion-remorque à traverser la ville (car les ponts sont à l'Ouest) ont contribué à mettre en veilleuse le développement du parc industriel de Beauport.

Le débalancement a permis de vider Beauport de services régionaux, comme le déplacement de l'entrepôt des épiciers Métro et Super C du boulevard Ste-Anne près de D'Estimauville au parc industriel de St-Augustin.

Seul un lien inter rives dans l'Est peut permettre de recentrer la trame urbaine et la vie économique. Même le maire nous donnait l'heure juste comme vision à l'élection de 2017 « *C'est pourquoi, nous, on va se demander comment on peut desservir le Nord et l'Est de la ville. Et ça, c'est notre vision. Et on va prendre le temps de bien le faire.* ».

D'Estimauville a repris vie avec des édifices à bureaux du fédéral qui a centré ses services à la même place (plus de 1000 employés dans deux bâtiments). La CNESST est aussi en construction pour accommoder 1600 employés. Un peu plus haut sur D'Estimauville, la construction de Médiago sur les anciennes terres de la ferme SMA apportera aussi des travailleurs. Tout ça sans ajouter des espaces de stationnement et créant des problèmes depuis. Même le Parc-O-Bus de D'Estimauville a été rapetissé. Tout cet apport va amener des résidents à Beauport (qui compte plus de 82 000 citoyens). Je vois des développements domiciliaires pousser comme des champignons dans le secteur Nord de l'arrondissement. Par exemple, le long de St-David au Nord de Félix Leclerc il y a quatre édifices de condos de dix étages du groupe Dallaire.

Plusieurs condos ont vu le jour sur les terrains de Robert-Giffard. Enfin, la Côte-de-Beaupré se développe, et l'ancienne cimenterie St-Laurent à Beauport accueillera 4000 logements sur son terrain (et aux alentours). Je ne compte même pas la réhabilitation des anciennes sablières en 2300 logements résidentiels qui est en veilleuse, car le schéma d'aménagement de la Ville a oublié de l'inclure.

Seul un lien à l'Est permettra de recentrer la trame urbaine et éviter le transit sur Félix-Leclerc, pour aller dans les régions de l'Est et du Nord. Le plan soumis à votre attention est très silencieux sur ces déplacements de la population de la ville vers la périphérie. Mais on sait que les besoins en logements sociaux se retrouvent dans l'arrondissement La Cité-Limoilou, où le tramway s'y trouvera.

D'ailleurs le nouveau Ministre des Transports, François Bonnardel, déclarait après son assermentation retransmis dans Le Soleil, le 18 octobre 2018

*«Notre engagement est d'aller à l'Est et répondre par une interconnexion sur le réseau structurant [de Québec], a confirmé le ministre une fois assermenté. Ce n'est pas juste un projet de la Ville de Québec ou de la Ville de Lévis, c'est un projet de tout l'Est du Québec», a-t-il déclaré. De toute évidence, la Coalition avenir Québec (CAQ) accorde maintenant à ce dossier un statut d'enjeu économique qui dépasse les frontières des deux villes. Pour le ministre, la Ville de Québec devra aussi prévoir dans son projet de réseau structurant une interconnexion avec ce nouveau lien souhaité dans le secteur de l'île d'Orléans. «Je vais m'asseoir avec M. Labeaume et je vais m'asseoir avec M. Lehouillier. Je ne veux pas jouer à l'arbitre, a précisé M. Bonnardel, qui connaît les différends entre les maires. Et si le projet de réseau structurant doit être modifié pour amener une interconnexion pour être capable de répondre au lieu [à l'endroit] qu'on souhaite, à l'Est», il le sera, réitère-t-il.» (voir réf. 7).*

Faut croire que la mémoire est une faculté qui oublie!

## Chapitre 4 : Un plan de mobilité durable qui n'en est pas un

J'ai assisté aux consultations sur la stratégie de mobilité durable, parrainées par le RTC en 2010 pour remplacer le plan de 2005-2014. Ce que j'y ai constaté que le tramway s'insérait dans un plan de développement du RTC comme celle précédent, rien d'autre. J'avais écrit sur mon blogue en 2010 que ce n'est pas un plan de mobilité durable pour l'avenir. Que ce projet menaçait de diviser la ville en deux. (voir réf. 8)

Rien n'est encore plus vrai aujourd'hui, car le projet du réseau structurant du RTC de 2005-2014 est devenu un plan stratégique pour 2018-2027 dans lequel s'insère encore le tramway. Pour le Nord et l'Est de la ville « on verra », car il faut d'abord implanter le tramway. Alors pourquoi cette hâte d'un projet aussi mal ficelé? Un brouillon du plan de développement stratégique du RTC??

On a poussé l'audace en publiant le projet de réseau structurant le 28 mars 2018, que l'on retrouve dans le plan stratégique du RTC 2018-2027 « au cœur du mouvement » (qui a remplacé celui du plan stratégique 2005-2014, tout juste 12 jours après que le maire et le premier Ministre Philippe Couillard annonçaient la résurrection du tramway le 16 mars 2018, comme si c'était un plan coordonné entre les trois intervenants : le peuple s'est fait leurrer par tout ce beau monde.

Pire, le gouvernement Couillard annonçait la garantie de financement du tramway le 18 février 2018, avant même que le projet soit annoncé le 16 mars 2018. Le gouvernement s'est engagé sur un projet ficelé à la hâte. Depuis quand un gouvernement s'engage sans savoir? (est-ce un legs politique de Philippe Couillard?).

Le gouvernement actuellement au pouvoir est conscient de ce problème que vivent les gens de la Rive-Sud sur les ponts parallèles, soir et matin. Le projet de tramway à l'étude a complètement occulté cette réalité grandissante. Pourtant, Lévis se développe rapidement, y compris les municipalités de la région de la Beauce-Appalaches, de la région de Portneuf, de la ceinture Nord et de la Côte-de-Beaupré. Comment parler de mobilité durable intégrée dans de telles circonstances?

C'est une faiblesse du projet soumis à votre attention que le gouvernement en place tente de rafistoler, avec un lien de centre à centre qui élude complètement le principe de chemin de ceinture autour de la ville de Québec et rompt avec ses intentions du début de leur mandat. Pourtant, cette solution d'un lien à l'Est a été étudiée depuis des décennies en de nombreux rapports. Mettre sur la tablette cette option de ceinture du travers de la main rend encore une fois orphelin tout l'Est et le Nord de la ville de Québec et tout l'Est du Québec. (voir voir réf. 9).

Pourtant le Ministre Bonnardel disait tout le contraire dans un article paru dans Le Soleil le 18 octobre 2018. Loin de maintenir le cap, le Ministre nous arrive avec un lien au centre-ville de Québec!

C'est une tentative grossière d'arrimer le projet de tramway déposé au BAPE sans lien nouveau avec la Rive-Sud. Le gouvernement n'a pas à suppléer à la décision du maire Labeaume de ne pas écouter le Ministre Bonnardel. Le projet de lien centre-à-centre s'adapte au projet de tramway et non le contraire. Qui mène le bal, le maire ou le Ministre?

Le gouvernement du Québec s'est engagé dans un projet de tramway conçu en 2003, revampé en une mouture 2018 pour 2,6 milliards et sans lien pour la Rive-Sud, avec un plan de mobilité durable pondu par une Commission de transport. Un projet qui n'a que structurant que le nom. Je dis 2,6 milliards, car le gouvernement s'était engagé pour 1,8 milliard mais a dû ajouter la part de 800 millions que le fédéral a refusé d'honorer. Le fédéral versera 400 millions au lieu du 1,2 milliards qu'il s'était engagé à payer. **En 2002, le maire L'Allier avait refusé d'investir 750 millions pour remplacer des Métrobus. Pourquoi, avec la même situation qu'en 2002, les gouvernements doivent engoulir de telles sommes?**

Pourtant un lien à l'Est peut lui aussi inter-relier les deux Commissions de transport, conformément à la volonté du gouvernement. Le parcours 53 du RTC passe dans le quartier Montmorency près de l'actuel pont de l'île d'Orléans, et il y a au pied de la Chute Montmorency la possibilité de faire un poste d'échange. Pour ce qui est de la Rive-Sud, tout est à construire : que ce soit à la sortie Mgr-Bourget ou à la sortie Lallemand. Le maire Lehouillier tablait sur le pont de Québec et n'avait pas de plan B. Même le MTQ avait reconnu cette solution quand il a démarré l'élargissement de la 20 à la hauteur du centre-ville de Lévis jusqu'à la tête des ponts. Le projet maintient le trafic du STL sur le pont de Québec. Ce n'est pas une amélioration de la desserte de la Rive-Sud. On ne change rien à ce qui existe déjà.

La fusion de 2001 a engobé les villes de banlieue de première ceinture, sauf deux irréductibles qui se sont défusionnées : St-Augustin et L'Ancienne-Lorette. Le RTC n'a même pas fini de développer son réseau actuel, et surtout dessert mal l'Est et le Nord de la ville, comme s'il y avait deux réalités dans cette ville. C'est ce que je

reprochais en 2010 au plan développement 2011-2015 du RTC sur la mobilité durable. Aujourd'hui, on nous dit : « Donnez-moi un tramway et je développerai l'Est et le Nord ».

Est-ce que le tramway est devenu la seule condition pour faire ce qu'ils n'ont pas fait depuis 2005 : mieux desservir les arrondissements les plus loins du centre-ville? C'est comme l'amphithéâtre, on met la charrue devant les bœufs.

Dans un contexte de crise pandémique où le gouvernement est obligé de vider ses réserves pour lutter contre le COVID-19, le gouvernement devra faire un choix déchirant.

#### **4.1 : L'étalement urbain est une réalité**

Aujourd'hui nous faisons face à une deuxième urbanisation à plus de 15 kilomètres du centre-ville de Québec. Cela inclut la Rive-Sud. Comment peut-on parler de « mobilité intégrée » sans agrandir le sujet à toute la région de Québec et sans lien nouveau avec la Rive-Sud? Ce sont ces municipalités environnantes de la Rive-Sud, au Nord, à l'Ouest et à l'Est qui amènent le flot de travailleurs pris dans les engorgements de plus en plus lourds. Les autos n'arrêtent pas aux limites de la ville pour prendre l'autobus, mais quand on donne à une commission de transport le travail qui devrait être fait par les élus de la région de la Capitale Nationale c'est ce qui arrive : un plan mal foutu.

Dans le rapport du plan stratégique 2017-2028 du RTC on y insère le tramway comme l'épine dorsale d'un plan de mobilité intégré où le RTC joue un rôle majeur d'implantation. On peut lire : « *Les villes européennes et asiatiques denses et en croissance rapide sont les références en matière de mobilité intégrée. Les conditions sont très différentes pour l'agglomération de Québec. L'innovation sera donc d'adapter cette nouvelle façon d'organiser les transports à la réalité de Québec et d'en faire un modèle pour les villes Nord-américaines comparables.* ».

Oups, voilà qu'on innove. Si la situation est différente à Québec, créons un modèle adapté à nous : ça fait cher pour faire des nouvelles expériences!. Pour la même raison, le gouvernement du Québec a refusé un monorail qui ne demandait que 250 millions pour innover et en faire un modèle mondial. Le RTC nous dit : « Commençons par le tramway et tout va se greffer là-dessus, même tout ce qu'on a oublié au passage ». C'est pour cette raison qu'ils ont intitulé leur plan stratégique 2018-2027 « Au cœur du mouvement » : commençons par grossir le cœur, on ajustera les artères après! Ou encore, c'est comme dire : « Construisons un amphithéâtre et le club de hockey suivra! ».

On peut lire un peu plus loin dans le Plan stratégique 2017-2028 du RTC : « *En choisissant cette nouvelle avenue, le RTC endosse un nouveau rôle, celui d'intégrateur de mobilité. Sa mission, inscrite dans sa loi constitutive, évolue pour refléter ce tournant majeur. Être leader en mobilité en offrant des solutions modernes, efficaces, variées et intégrées, telle est sa nouvelle vision* ».

Comment une commission de transport peut-elle changer sa mission à la place du législateur ? Ce pouvoir que pense avoir le RTC de se donner une vision globale régionale est inacceptable. Les études d'un plan intégré de mobilité durable devraient se faire au niveau de la région de la Capitale Nationale. Seul celui du MTQ sur les trains de banlieue en 2011 qu'on a caché pour ne pas nuire au projet de tramway, a cette envergure régionale. On procède à l'envers du bon sens pour dépenser les fonds publics. Avec le temps, on d'apercevra qu'on a fait fausse route. Prenons le temps de réfléchir. Le péril en la demeure est la congestion soir et matin des artères majeures de la ville. Ce n'est pas de la grosseur des autobus qu'on doit parler mais comment on règle la congestion sur les artères principales de la région.

L'étalement urbain est une réalité et même s'étend partout dans la région de la Capitale Nationale. J'élaborerai dans un chapitre plus loin On dirait que nos penseurs cherchent à densifier le centre-ville de Québec sans avoir de plan de mobilité intégrée. À quoi sert d'élargir des routes secondaires en périphérie si elles débouchent sur un goulot d'étranglement en arrivant aux limites de la grande ville?

L'étalement urbain est dû par les jeunes familles cherchant à investir le moins possible pour avoir une cour pour les enfants et avoir un environnement vert et boisé basé sur leur capacité de payer. Tous les nouveaux développements en périphérie sont soumis aux mêmes normes municipales à travers la province. Pour la ville de Québec, le quartier Lebourgneuf est de l'étalement urbain bien planifié. On ne peut pas faire la même chose avec les vieux quartiers centraux, même si on les agrmente de projet d'aménagement paysager. L'étalement urbain est bénéfique pour l'environnement (j'élaborerai plus loin).

Il faudra que nos élus des municipalités dans un rayon de 50 kilomètres du centre-ville de Québec aient le désir commun de se concerter afin de piloter la région vers une vision globale intégrée et prendre en main la mobilité durable de toute la région à la place du RTC. C'est toute une région qu'il faut repenser: les artères sont bouchées et si

on grossit le cœur, on ne débouche pas les artères. Au contraire, on diminue la capacité d'accueil du centre-ville avec son cœur grossi en faisant disparaître 1400 cases de stationnement autour de ce cœur sur rail. C'est un trompe-l'œil.

#### 4.2 : Quand l'exemple bordelais devient bordélique

En 1998, le maire l'Allier est revenu de Bordeaux avec l'idée d'implanter un tramway ici pour le 400<sup>ème</sup> anniversaire de Québec et faire disparaître l'auto du centre-ville. Il n'a pas vu que Bordeaux appliquerait un maquillage pour y arriver. En 2003, Bordeaux a construit en même temps que le tramway 25 stationnements souterrains (ou étagers) totalisant 2100 cases que l'on appelle « Parc-Relais » autour des stations du tramway. Nous à Québec on enlève 1400 cases de stationnement sans les remplacer dans l'environnement du parcours du tramway. C'est un déficit de 3500 cases de stationnement, comparé à l'implantation du tramway de Bordeaux.

Dans le journal Sud-Ouest publié le 1<sup>er</sup> juillet 2019, on annonce la fermeture de ces stationnements souterrains pour des travaux de structure de soutènement qui a eu comme conséquence une perte d'achalandage du réseau de tramway bordelais. On titre : « Bordeaux : les parcs relais du réseau de tram ferment les uns après les autres pour des problèmes de structure »

Actuellement, les bordelais font un constat accablant avec l'usure du tramway qui a maintenant vingt ans. Laissons parler un journaliste de Bordeaux, M. Simon Barthélémy, rédacteur en chef du journal *Rue 89 Bordeaux* et journaliste à La Croix; voici deux extraits publiés dans le Québec Urbain: Bordeaux vers la fin du « tout tramway »

*« Pourtant le tramway est remis en question car beaucoup d'usagers et de responsables le jugent trop lent, trop cher, peu fiable... C'est une « rançon de la gloire », plaident les élus métropolitains : les rames sont pleines aux heures de pointe en ville, et le réseau s'use plus vite qu'anticipé, entraînant des pannes et d'importants coûts d'entretien. » ...*

*« Favorable au tram, la FNAUT (association des usagers des transports) considère également que le réseau bordelais, en étoile, est incapable de répondre aux besoins de déplacements des habitants de banlieue à banlieue. Ainsi, malgré un investissement colossal – plus de deux milliards d'euros depuis la mise en chantier simultanée de trois lignes, en 2000, la part modale des transports en commun a peu progressé – de 10 % à 12 % des déplacements dans la métropole. Si la part de la voiture recule (de 59 % à 49 %), c'est du fait de l'explosion du vélo et de la marche. Dans l'absolu, les distances en voiture continuent de croître (8,3 millions de kilomètres par an, soit 75 % du total) » ... « L'ambition du tram était pourtant de juguler la place de la voiture en ville. Mission réussie, mais dans Bordeaux centre, et ce malgré la création de nombreux parcs-relais aux stations des entrées de l'agglomération. L'étalement urbain conjugué à la concentration des emplois dans la métropole font de celle-ci la troisième plus embouteillée de France » ... « Tous écartent l'hypothèse – qui avait un temps ressurgi dans le débat local, d'un métro, jugé trop coûteux. Ils se rejoignent aussi sur la nécessité de développer les transports fluviaux et le « RER métropolitain » – multiplier les « cars express » et les TER, en utilisant davantage le réseau ferré de l'agglomération, important mais sous-exploité. » (voir réf. 10)*

Oups c'est un bémol dans la logique du RTC, qui nous dit que le tramway sera le moteur du changement et régler les problèmes de mobilité aux intrants de son réseau : c'est donc un vœu pieux. Qui dit ville embouteillée dit GES de plus, qui contre-balancera l'électrification du transport collectif : dans cette perspective, on ne fait que changer le mal de place!

Étrangement dans cet article, les trains de banlieue (réseau ferré de l'agglomération) réapparaissent. C'est comme si l'exemple bordelais devenait bordélique. Après avoir ignoré les voies ferrées de la banlieue de Bordeaux lors de la construction de leur réseau de tramway en 2003, on constate qu'il faut réparer cette erreur. Dans le plan déposé devant vous, faisons-nous la même erreur? **Il ne faudrait pas engloutir autant d'argent dans un projet qui va décevoir les usagers à la longue, et dont les résultats ne seront pas la hauteur des attentes que nous font miroiter les penseurs du RTC.**

Donc ces gens doivent se déplacer plus, et de plus en plus loin du centre-ville. Ça ressemble de plus en plus au portrait de notre agglomération de la Capitale Nationale : d'ailleurs la densité de Bordeaux est supérieure à celle de Québec; malgré tout, elle est aussi étalée que Québec et l'auto engorge encore les routes. Comme le cite deux autres extraits de l'article ci-haut cité dans le Québec Urbain sous le titre : Bordeaux vers la fin du « tout tramway ».

*«La métropole étant peu dense (1354 habitants/km<sup>2</sup>) et étendue, elle a voulu étendre son réseau au-delà de la rocade pour chercher des usagers. Mais les tramways mettent plus d'une heure pour traverser l'agglomération, ils sont moins remplis en bout de lignes, donc moins rentables.»*

*« L'ambition du tram était pourtant de juguler la place de la voiture en ville. Mission réussie, mais dans Bordeaux centre, et ce malgré la création de nombreux parcs-relais aux stations des entrées de l'agglomération. L'étalement urbain conjugué à la concentration des emplois dans la métropole font de celle-ci la troisième plus embouteillée de France, selon l'opérateur de GPS TomTom.»*

De plus, l'attractivité le long du parcours du tramway (dont parle le maire Labeaume) a donné flan à la spéculation immobilière à Bordeaux. Voici comment s'exprime ce journaliste bordelais et usager du tramway dans un autre article.

*« Au prix de l'exclusion des catégories populaires : du fait de la spéculation immobilière liée à l'attractivité retrouvée de la Belle Endormie, celles-ci ont de plus en plus de difficultés à trouver des logements abordables dans la métropole, où se créent pourtant la plupart des emplois ».*

Conséquemment, les gens doivent se rabattre sur la périphérie pour avoir du logis abordable. C'est ce qui se passe aussi à Québec.

Le projet de tramway bordelais a donc pas réglé l'étalement urbain et créer plus de congestion à l'entrée de la Métropole.

Faut croire que celui de Québec suivra le même pattern

Comme à Bordeaux, ça devient bordélique.



Photo de l'entrée d'un parc-relais à une station d'une rame du tramway bordelais

## Chapitre 5 : Le réseau structurant est un miroir aux alouettes

Dans ce chapitre, j'aborderai l'efficacité du réseau du RTC et démontrerai les aberrations de leur plan de mobilité concocté par le RTC et ses alliés appelé « réseau structurant ».

Premier exemple : je vis à Beauport et ai été conseiller municipal avant la fusion de 2001. Donc je peux en parler en toute connaissance de cause. Actuellement, je peux prendre le Métrobus 800 au coin de chez-moi en m'y rendant à pied. Le Métrobus 800 m'amène à Place Laurier sans transfert dans un délai plus long que si je prenais mon automobile. Avec le plan qui est sur la table, on ajoute deux stationnements incitatifs, mais le Métrobus arrêtera à D'Estimauville. Pour aller à Place Laurier, je dois transférer à un Trambus. Dites-moi si le temps de parcours va être plus court pour moi et la population de l'arrondissement de Beauport (plus de 80,000 citoyens) avec un transfert de plus? Si je veux éviter un transfert je serai obligé de prendre ma voiture pour aller à D'Estimauville, est-ce mieux?

Deuxième exemple : les usagers du défunt parcours Express 295 à St-Augustin qui résident dans le secteur des Bocages (portion Sud du Lac) se sont vus privés du seul service Express dans leur quartier le 17 août 2019, puis -suite à une lutte soutenue des citoyens concernés avec le RTC qui aura duré plus d'un an, initiée par une pétition de plus de 600 noms et accompagnée de nombreuses plaintes enregistrées au Service à la Clientèle-, le RTC a finalement accepté (par l'intermédiaire de son Directeur Général) de remettre en service un nouvel Express (le 294), mais ce parcours passe plutôt par Cap-Rouge (qui comptait déjà plusieurs Express sur son territoire), et ne dessert plus le secteur adéquatement pour ces usagers. Il faut rappeler ici que le secteur de Cap-Rouge en question est celui même où réside M. Rémy Normand (Président du RTC), mais c'est sûrement un hasard fortuit si son secteur est si bien desservi...



(bannière utilisée en 2019 dans l'offensive citoyenne des Bocages contre le RTC)

Les usagers des Bocages, après s'être frottés à l'intransigeance de M. Normand lors des assemblées du C.A. du RTC (et à l'aveu d'une « erreur » à mots couverts lors d'une rencontre citoyenne en novembre 2019, où le Président du RTC brillait par son absence), ont certes obtenu un volte-face de la direction générale et un retour aux tables à dessin, mais doivent maintenant se rabattre sur leur voiture pour rejoindre le réseau (et se stationner dans un Parc-O-Bus), ou ont dû carrément modifier leur itinéraire du tout au tout en reprenant leur auto. Le RTC n'aura choisi d'accommoder au final qu'environ 50% des utilisateurs orphelins de leur 295 (un circuit qui fonctionnait pourtant à pleine capacité avant son retrait), en dissipant les opposants chacun dans leur plan B respectif et en enterrant ainsi toute opposition résiduelle. Donc plus de voitures et de GES qui contrebalancent les efforts du RTC d'électrifier son réseau. On déplace ainsi le problème de la pollution de l'air.

Alors quand on vous dit que le service sera amélioré, on ne peut pas s'y fier : c'est tout autre sur le terrain, et ces citoyens de l'Ouest l'ont appris à leurs dépens. Pour moi, c'est un miroir aux alouettes. Pensez-vous sérieusement que ça va inciter les gens à utiliser les services du RTC et laisser leur voiture à la maison? Dans le secteur des Bocages, RTC signifie maintenant pour plusieurs: « *Reprends Ton Char* ». Ces citoyens échaudés de leur triste sort se sont tous trouvés un plan B dans les jours suivants pour aller travailler au centre-ville, et ce bien avant le retour de leur Express (6 mois après son retrait) : après un tel affront du RTC, ils ne seront certainement pas au rendez-vous quand passera le tramway, leur plan B pour se transporter étant déjà établi (mon propre fils est un de ceux-là...). Dans la même veine, le RTC entreprendra bientôt de « faire le même coup » aux autres arrondissements (ref: plan RTC 2017-2028).

**Il est toujours temps de tout remettre en question avant que les autorités municipales et le RTC (qui trépignent d'impatience) nous embarquent dans une situation de non-retour.** Boischatel l'a compris et a instauré son propre réseau, plus efficace avec 24 kilomètres, au lieu des 7 kilomètres qu'offrait initialement le RTC (voir réf. 11).

## Chapitre 6 : Le rapport Systra et ses failles

Un contrat de 12,5 millions a été accordé pour accompagner et de surveiller la construction et la mise en service du tramway. Par la suite, le RTC a ajouté un contrat supplémentaire sans appel d'offres pour faire la comparaison entre le métro et le tramway exigé par le Ministère. Le rapport Systra a fait un choix intéressé en privilégiant le tramway dont il a la charge. Au départ, la population était convaincue d'avance que la firme arriverait à cette conclusion. Quant à moi, je ne privilégie aucun des modes étudiés : tramway, métro, monorail. Je crois plutôt qu'on fait fausse route pour améliorer la fluidité du trafic régional.

J'ai apprécié que le Ministère de l'Environnement pose 147 questions pointues, et en particulier en forçant la ville à extrapoler davantage dans la comparaison globale (construction et opération) entre le métro et le tramway et de chiffrer le tout comme tout bon plan d'affaires qui se respecte. On aurait dû faire le même exercice pour le monorail et le trambus...

J'ai remarqué dans le rapport Systra qu'en pages 36 à 38, qu'on aborde la question du monorail aérien et en définit les avantages surpassant les inconvénients. J'aurais apprécié avoir une question du Ministère en ce sens. Le BAPE doit insérer le monorail et le trambus dans son analyse pour être équitable et mettre toutes les avenues pour le RTC sur la table. Le trambus est même inclus dans le projet sur certaines lignes.

Il en va de la cohérence de la mobilité régionale que l'on veut durable. Je rappelle que les coûts astronomiques font que **c'est le plus gros projet que la Ville de Québec n'ait jamais piloté en 412 ans d'existence. Le BAPE ne peut pas se permettre de regarder le casse-tête à la pièce et ignorer d'autres alternatives.** Prenons notre temps pour que la décision la plus efficiente soit la bonne option, car il y a trop de fonds publics en jeu.

### 6.1 : Comparaison entre le tramway et le métro

Contrairement au métro souterrain, le tramway coupe plusieurs rues transversales sur son passage et apportera une couverture de risque supplémentaire pour les véhicules d'urgence. Ces coûts ne sont pas quantifiés dans cette étude, ni les frais annuels d'opération du tramway. Car il faudra répondre aux urgences dans un délai court, et il n'est pas question de faire tourner en rond les véhicules prioritaires et de perdre des secondes précieuses. Au départ, les coûts du métro sont plus élevés, mais la longévité des installations et les frais d'opération (moindres que le tramway) contrebalancent à long terme la valeur de l'investissement.



**Boulevard René-Lévesque - nomenclature des changements qui seraient apportés :**

- 1) Ajout d'une dalle podotactile pour les non-voyants
- 2) Traverse piétonne sécurisée avec marquage au sol
- 3) Priorité à l'intersection au Tramway et virage à droite obligatoire pour les véhicules
- 4) Déplacement souterrain des réseaux d'utilités publiques sur les côtés de la chaussée
- 5) Remplacement du Métrobus pour un mode de transport à plus haute capacité
- 6) Plateforme axiale (voie du tramway centrale et voies de circulation de chaque côté)

Je suis tombé en bas de ma chaise avec cet exemple fourni par le RTC pour nous vendre sa salade : un très mauvais exemple, car déjà la rue Murray est prise avec la même situation à l'intersection de Père-Marquette, où les autos doivent tourner à droite. La rue est bouchée à cause de l'insertion d'une piste cyclable sur Père-Marquette. Donc, Murray serait coupée en trois au lieu d'être coupée en deux comme actuellement avec tout ce que ça amène comme problème de circulation.

Ça me pousse à apporter une autre dimension qui intéresse le corps policier, les ambulanciers et les pompiers, c'est la couverture de risque. L'augmentation du temps réponse aux urgences provoqué par la coupure de 148 rues transversales par le tablier du tramway augmentera le temps-réponse des urgences quand on sait que chaque minute compte. De plus, tous les GPS devront être programmés en fonction de cet obstacle majeur pour les services d'urgence (et même les taxis). Ces coûts ne sont pas estimés dans le projet. C'est un autre inconvénient majeur du choix d'un tramway.

Tout changement apporte des erreurs coûteuses et je prends en exemple les changements de nom de rues en janvier 2007, qui a occasionné une mort dans un incendie sur la rue Raoul-Jobin (autrefois Ste-Thérèse) au printemps 2007, car Hydro-Québec a plutôt délesté le courant sur la rue Ste-Thérèse à Beauport.

*«Selon la bande audio, il a fallu au moins trois minutes trente secondes avant que le courant soit coupé. Hydro-Québec aurait eu de la difficulté à identifier la bonne adresse en raison des changements de noms de rue» (voir réf. 12).*

Par la suite, la mère de l'enfant décédé a intenté des poursuites contre la ville et Hydro-Québec. Cette saga s'est terminée par une entente hors cour, selon un article du Le Soleil de mars 2009 (voir réf. 13).

Voilà ce qui pourrait arriver avec la coupure des 148 rues transversales par le tablier surélevé du tramway

Enfin, le tramway ne peut monter des cotes trop abruptes. Alors on devra à Ste-Foy et dans la Côte D'Abraham à partir du boulevard Charest jusqu'à des Érables faire des tunnels s'apparentant au métro (que certains privilégient).

## **6.2 : Le monorail aérien, une autre solution?**

S'il faut absolument un projet pour permettre au RTC de dépenser des milliards qui soit autre que le métro ou le tramway, le monorail aérien peut être une troisième alternative intéressante : il est moins coûteux et ne nécessite pas des infrastructures au sol contraignantes pour le trafic automobile y compris les taxis, le transport adapté et les véhicules d'urgence (ambulance, pompier). Il peut être automatisé (sans chauffeur syndiqué) et ne bouleverse pas le trafic aussi longtemps que les travaux de construction du tramway ou du métro. Pour le tramway, on parle de 2026 si on démarre au printemps 2021 et on ne sait quand sera livré le projet de métro. L'implantation d'un monorail aérien serait plus rapide car les structures au sol sont moins importantes.

On n'aurait pas besoin de charcuter les rues sur le parcours du tramway pendant deux ans pour enlever les infrastructures d'utilité publique de l'emprise du tramway et creuser des tunnels à l'Ouest et sur la colline parlementaire de façon si importante pour tenir compte qu'un tramway ou un métro ne peut pas fonctionner avec une pente supérieure à 7%. C'est ce qui rallonge le temps de construction.

Plusieurs villes dans le monde y ont vu une façon moins coûteuse d'instaurer un réseau structurant de monorail plutôt qu'un tramway et même un métro. On parle de la moitié de l'investissement gouvernemental de 3 milliards pour implanter un monorail. Je prends à témoin l'étude de coût pour monorail par IREC en 2010 à 12 millions le kilomètre. Le tableau qui est dans le chapitre 5 à la page 72 en fait la démonstration (voir réf. 14).

Je comprends qu'il faudra plus de stations en milieu urbain (35 arrêts sur 23 kilomètres de tramway). Naturellement, il faut actualiser et tenir compte du nombre de stations à construire. Avec ces deux variables, j'estime le projet de monorail aérien entre 45 et 50 millions \$ du kilomètre. Un avantage majeur : on n'enlève pas de voie de circulation pour implanter le monorail, contrairement au tramway qui coûte 75 millions le kilomètre (3 milliards pour 23 kilomètres de Tramway). De plus, les Métrobus ou des trambus pourraient continuer à déplacer des usagers.

Les chercheurs de l'IREC ont rencontré le Ministre des Transports de l'époque, Sam Hamad. (voir réf. 15)

**Coûts des travaux reliés à la réalisation d'une ligne de monorail entre Québec et Montréal qui passerait au centre de l'autoroute 20**

COÛTS DES TRAVAUX	Ligne de monorail Québec-Montréal	
	Coûts totaux	Coûts par km
	(M\$)	(M\$/km)
Structures d'acier	780	3,12
Bases de béton	200	0,80
Assemblage	25	0,10
Lampadaires	5	0,02
Ponts sur rivières (7)	125	0,50
Caténaires	75	0,3
Navettes (40)	100	0,40
Gares (3) et garages (2)	250	1,00
Expropriations	100	0,40
Traversées du fleuve (2)	400	1,60
Planification/gestion	300	1,20
Contingence	470	1,88
Recherche & développement	170	0,68
<b>TOTAL</b>	<b>3 GS</b>	<b>12 M\$/km</b>

Un projet présenté par un consortium de deux firmes internationales très sérieuses proposait de livrer un métro aérien en ajoutant au 23 kilomètres du tramway la desserte de l'aéroport et le lien avec la Rive-Sud pour 700 millions de moins, et pour 61 kilomètres, soit plus du double de kilomètres. Ça me rassure dans mes calculs. (voir réf.16)

C'est toute une différence en période de parcimonie budgétaire surtout que les gouvernements après la crise du COVID-19 devront prioriser des projets communautaires, faute de réserves épuisées au combat du virus, et la CAQ avait déjà fait son choix en 2018 avec le troisième lien à l'Est.

Pour vous démontrer que plusieurs villes ont pris le virage du monorail aérien, je vous cite un article de 2011 publié dans Le Devoir signé par Louis-Gilles Francoeur devenu commissaire au BAPE, sous le titre : « La Chine fait le pari du monorail ». Dans cet article on parle de 30 agglomérations qui seront dotées d'un monorail.

*« Alors que le Québec se demande s'il doit investir dans la mise au point d'un système à moteur-roues en lieu et place d'un TGV, la Chine a décidé de son côté de faire le pari d'équiper plusieurs de ses villes et même de relier certaines d'entre elles sur de courtes distances avec des monorails suspendus. C'est lundi dernier que les travaux du premier monorail suspendu ont débuté dans Beijing. Ils seront suivis de plusieurs autres projets dans des villes de plus petite taille, en raison des coûts de construction moins élevés et de la possibilité de faire fonctionner ces monorails de façon totalement automatique. »* (voir réf. 17).

Le monorail urbain n'est pas nouveau, mais le propulser à 250 km/h avec des moteur-roues comme celui que propose le chercheur Pierre Couture (inventeur du moteur-roue) est nouveau, car tous les monorails urbains en fonction vont au maximum à 75 km/h. C'est une vitesse acceptable pour du transit urbain.

Le tramway ou le métro ne peuvent monter dans les cotes abruptes de Québec et nécessitent des tunnels dans les deux cas. Ce n'est pas le cas du monorail aérien qui est capable de monter ces pentes facilement.

Les pylônes sont beaucoup moins envahissants au sol qu'une emprise de 12 pieds pour un tramway : c'est un avantage dans une vieille ville comme la nôtre. Le rétrécissement de René-Lévesque entre Des Érables et Lockwell peut accommoder le monorail, mais force le tramway à plonger sous terre comme le métro. Des poutres en arc furent nécessaires et installées dans la ville de Wuppertal, pour mettre en opération un monorail datant de 1901 (c'est un monorail suspendu sur roue de chemin de fer).

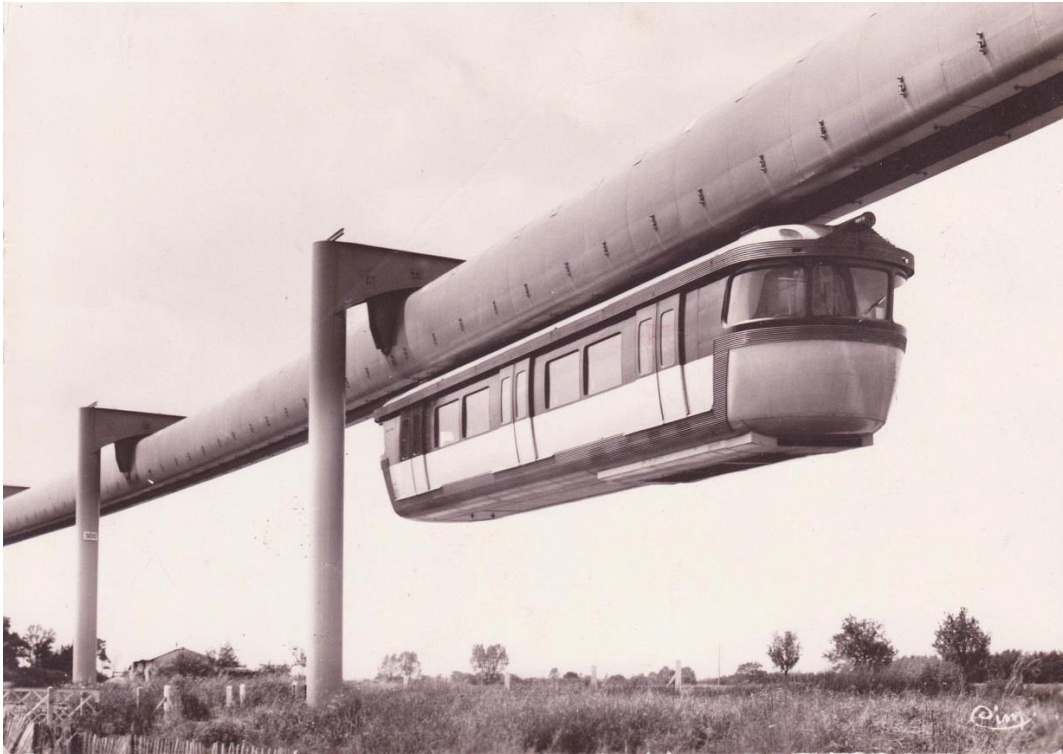


**Monorail de Wuppertal, datant de 1901**



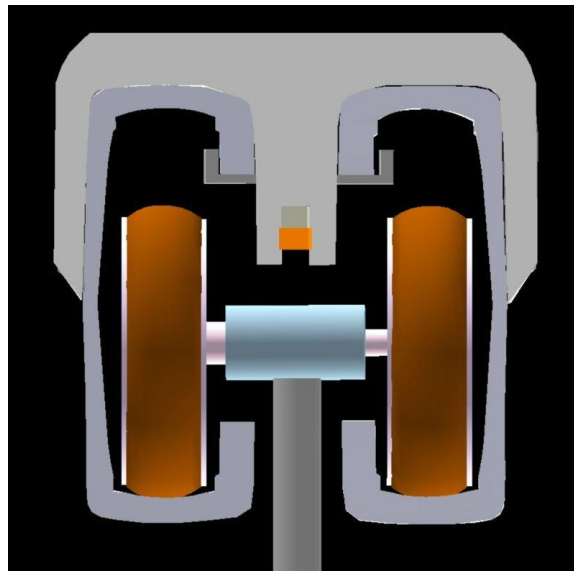
**Monorail de Chiba au Japon (datant de 1979) : les poutres sont en U**

Contrairement au monorail suspendu de Wuppertal, la nouvelle génération de monorails suspendus fonctionnant dans le monde ont des poutres-rails couvertes qui ne sont pas exposées aux intempéries. Elles ne nécessitent pas de systèmes de nettoyage ou d'enlèvement de la glace. Cet avantage permet de fonctionner sans entrave de la neige, de la pluie ou de la grêle, semblables aux intempéries québécoises dont nous avons l'habitude. Examinons le premier prototype de cette nouvelle génération.



**Banc d'essai du concept du Safege en 1960 à Châteauneuf-sur-Loire**

Voici comment le système SAFEGE est mu par un moteur électrique sur pneus. On remarque que le mécanisme est couvert pour être à l'abri des intempéries. C'est ce qui le distingue du Métro aérien conçu comme le REM de Montréal qui est au dessus de la poutre.



**Voici une coupe du système de suspension du Système SAFEGE**

SAFEGE Transport est une entreprise créée à la fin des années 50. Sa mission consiste en l'étude et la réalisation d'un métro suspendu mettant à profit la technologie récente des métros sur pneumatiques. En 1960 le système SAFEGE (Société Anonyme Française d'Études de Gestion et d'Entreprises), qui est gérée par un consortium de 25 entreprises, a construit un banc d'essai. Alstom (nouveau patron de Bombardier), fut l'un des 25 partenaires du projet, tout comme Michelin et Renault. La société Alstom a fourni les moteurs qui propulsaient le prototype.

En 1966, la ville de Manchester étudia la possibilité d'utiliser la technique SAFEGE pour relier l'aéroport au centre-ville, mais opta pour un train léger sur rail, car on a construit un tunnel pour arriver sous terre jusqu'au centre-ville.

En 1967, Général Électrique proposa à la ville de San Francisco le concept SAFEGE pour relier l'aéroport au centre-ville. Encore une fois, l'administration municipale de l'époque a opté pour un système sur rail. Étrangement en 2003, San Francisco a inauguré un monorail aérien appelé Air Train qui ressemble beaucoup au Skytrain de Vancouver (il est sur le rail au lieu d'être suspendu). Le rail n'étant pas couvert, il s'use plus vite aux intempéries (et c'est ce rail qu'on a retenu dans l'étude Systra).

En Chine, les Chinois ont commencé la construction d'un monorail suspendu selon la technique SAFEGE dans une trentaine d'agglomérations. Récemment, le fabricant chinois CRRC Qingdao Sifang vient de mettre en service celui de Wuhan appelé le «train volant», faisant le pari du monorail, comme l'écrivait Louis-Gilles Françoœur.



**Monorail de Wuhan (appelé «train volant»)**

Le monorail chinois dispose d'une forte capacité d'ascension et peut grimper un dénivelé maximum de 100 mètres sur 1000 mètres de long. C'est la dernière version du système SAFEGE de 38 kilomètres, qui fut inauguré en fin 2018.



**Monorail de Shonan au Japon (par Mitsubishi) : remarquez les pentes et l'intégration au paysage.**

À Shonan au Japon, l'agglomération est dotée d'une morphologie de terrain semblable à la Ville de Québec. Le monorail de conception SAFEGE fabriqué par Mitsubishi a pris le service sans interruption en 1970 comme celui de Chiba en 1979.

Siemens en Allemagne a aussi utilisé ce système SAFEGE qu'il appelle H-Bann pour les monorails de Dusseldorf (2002) et de Dortmund (1984).

Le TrensQuébec du Dr Pierre Couture utilise la même technologie. Il ajoute plus de moteur-roues (16 moteur-roues sur un wagon de 60 passagers) et prétend qu'il sera plus rapide. Il a besoin d'un banc d'essai de 5 kilomètres pour tester sa conception qu'il dit capable de rivaliser avec le TGV à 250 km/h. Les sources de financement au Québec hésitent à se lancer dans ce projet quoique Bombardier s'est montrée intéressée au tiers du financement, exigeant les deux autres tiers des deux gouvernements. Un investissement de 3 x 75 millions chacun, qui pourrait apporter du travail au Québec et la capacité d'exporter la technologie de l'avenir.

Dans ses voyages en Europe le maire aurait dû essayer celui qui part de l'aéroport de Dusseldorf et qui va vers le centre-ville (en service depuis 2002). Il aurait parlé en connaissance de cause et aurait pris au sérieux cette troisième alternative moins coûteuse et moins dérangeante que le Métro aérien ou le tramway.

**Ça prend une concertation de tout le territoire de la région dans un rayon de 50 kilomètres du centre-ville. Le débat est loin d'être clos comme le maire le disait en octobre 2017 : «On va prendre le temps de bien le faire». Alors n'allons pas trop vite à statuer, la crise du COVID-19 aidant les gouvernements à jauger tout investissement non réalisé.**

## Chapitre 7 : Le trambus est-il une alternative valable?

Dans le projet qui est devant vous, la trame urbaine est débalancée, car elle est basée sur la présence des ponts et de la vie économique déplacée à Ste-Foy. La densification autour du parcours du tramway ne repositionnera pas l'équilibre qu'on devrait rechercher dans une ville bien planifiée. On ne peut réparer les erreurs du passé en faisant d'autres erreurs. Pourtant, le maire nous donnait l'heure juste en voulant améliorer la desserte au Nord et à l'Est avant toute chose. Voilà le plan stratégique auquel le RTC doit s'affairer, au lieu de multiplier la propagande pour avoir absolument un tramway mal aimé.

Aussi, le déficit de transport collectif en deuxième ceinture oblige les gens à se déplacer en automobiles. Ils n'ont pas d'autres choix. Ce n'est pas parce le tramway relie Place Laurier à la Colline parlementaire que ça va dégager les deux ponts, le boulevard Charest, les autoroutes Henri-IV / Duplessis / Robert-Bourassa / Laurentien / Félix-Leclerc, etc... Les deux tiers des résidents de la région ne sont pas desservis par le RTC. Le développement domiciliaire se fait plus vite en périphérie du réseau du RTC. L'expérience bordelaise a prouvé que malgré une augmentation de la part modale du tramway de 10% au centre-ville, le transit en auto a repris le terrain perdu à la faveur du développement domiciliaire en banlieue.

On ne tient pas compte des autres moyens de transport en commun (par ex : trains de banlieue) dans un plan de mobilité durable qui se dit intégré. La STL sur l'autre rive du fleuve n'a aucune amélioration sur ce qui existe présentement. Elle se doit, elle aussi, de se doter d'un plan stratégique de développement. Est-ce bien cohérent?

Par exemple à l'Est, le tramway ne s'y rend pas à Beauport car on a prévu un poste d'échange dans La Cité-Limoilou à D'Estimauville. Mais c'est un trambus qu'on nous propose à ce poste d'échange. Faut croire que le trambus est aussi efficace que le tramway.

Le trambus pourrait être une alternative au tramway, non seulement pour la ligne D'estimauville-Ste-Foy et la desserte entre Expo-Cité et le poste d'échange de St-Roch, mais pour tout le projet soumis à votre intention; et qui plus est si on fait un nouveau poste d'échange au pied de la chute Montmorency pour permettre à la STL d'interconnecter le réseau du RTC en passant par un troisième lien à l'Est. De plus, le réseau du RTC deviendrait un agent pour recentrer la trame urbaine.

Le maire Labeaume a été ravi de voir le fonctionnement de ce moyen de transport collectif à Nantes (Busway). Il ne semble que l'apport du trambus, appelé Busway à Nantes serait plus approprié plutôt que de se lancer dans des projets gigantesques juste pour faire dépenser 3 milliards aux gouvernements.

L'instauration du trambus pourrait se faire plus vite et sans travaux majeurs en remplaçant les Métrobus dans les parcours les plus achalandés. Ça donnerait un temps d'arrêt au gouvernement pour se relever de la COVID-19 et tenir compte que notre façon de vivre a changé. Par exemple, le télétravail. la marche et le vélo augmentent en ce moment, et risquent à la longue d'enlever des clients pour le réseau de transport collectif.

La COVID-19 change la donne, et la distanciation physique jouera un rôle sur l'attractivité du transport en commun, ralentissant son rythme de croisière d'augmentation de l'achalandage et rendant caduque l'avènement du tramway. Je cite la réflexion de déconfinement d'Amiens Métropole titrée « "Priorité au bus et au vélo à partir du 11 mai" : Amiens Métropole dévoile son plan de déconfinement pour les transports ». On peut y lire :

*« Nous savons que les pratiques de déplacement de nos concitoyens vont être modifiées à partir du 11 mai (date de déconfinement). Il est probable que par crainte de la propagation du virus, nombre de personnes privilégient la voiture au détriment du bus et que d'autres se mettent au vélo. Aussi, nous avons anticipé ce retour afin que les déplacements en bus et vélo se déroulent dans les meilleures conditions possibles. En conséquence, nous avons mis en place une stratégie de facilitation du vélo dans la ville en adoptant des mesures provisoires en terme d'aménagement, mais qui pourraient devenir pérennes si elles s'avèrent positives, a indiqué Brigitte Fouré. »* On anticipe donc que ces habitudes pourraient devenir permanentes (pérennes) (voir réf. 18).

En 2000, Nantes fut la première agglomération à se doter de trois lignes de Busway, Trambus ou BHNS. Nantes Métropole vient d'annoncer en 2019 l'instauration de trois nouvelles lignes de Busway dont l'une relira l'aéroport ceci doublera le nombre de lignes de Busway.

En faisant des recherches j'ai trouvé 25 agglomérations qui se qui se sont doté de Busway (Trambus) ou Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), tout comme à Nantes au cours des dernières années. C'est devenu une alternative valable et moins coûteuse à implanter. Même Bordeaux n'y échappe pas : *« Actuellement, quelque 25 agglomérations, dont Nantes,*

Lyon, Toulouse, Rouen, Rennes, ont déjà adopté le BHNS. Plus long (24 m) qu'un bus articulé (17 m), il a surtout pour ambition d'offrir un niveau de confort et une régularité proche du tramway. Pour un coût trois fois moins élevé. Ainsi, le projet Bordeaux-Saint-Aubin se chiffrerait à 120 millions d'euros, soit six millions d'euros du kilomètre, alors que le projet de la ligne D du tramway (Bordeaux-Eysines) devrait coûter 215 millions pour dix kilomètres, soit 21,5 millions» (voir réf. 19).

Pourquoi l'agglomération de Québec n'embarquerait-elle pas dans un mouvement qui fait un tabac en France? En cette période de remise en question avec la pandémie, les projections d'achalandage présentées dans le projet sur la table deviennent caduques. Pour le même résultat de fournir plus de service aux lignes les plus achalandées, un trambus serait-il alors la solution? Pour les gouvernements ce serait une bonne chose, alors qu'ils vident leur coffre actuellement pour la pandémie. Ce qui me fait dire que des projets pharaoniques peuvent avoir comme objectif de remplacer des Métrobus, mais par un moyen de transport collectif plus modestes en investissement et d'une plus grosse capacité.

Dans le journal du lundi à Bordeaux le 4 juillet 2014 on titrait «L'exemple du réseau de bus nantais a transporté Juppé». Voici un extrait : «Pour parfaire notre choix en matière de transports, on est venu voir la référence nantaise », explique Christophe Duprat, chargé des transports à la Communauté urbaine de Bordeaux (CUB). Mardi, une délégation, menée par Alain Juppé, président de la CUB, est venue scruter le réseau nantais sous toutes ses coutures. Il s'est intéressé en particulier aux Bus à haut niveau de service (lire encadré), qui coûte 7 millions d'euros le kilomètre contre 20 millions pour le tram.» (voir réf. 20)

Le RTC dans son plan stratégique de 2018-2027 s'est bien gardée de mentionner que Bordeaux a présenté un BHNS en 2019!

Dans le premier projet, on prévoyait des véhicules classiques au gaz naturel (voir réf. 21)

En 2019, on est arrivé avec un projet remodelé avec un BHNS tout électrique, qui est de 40 millions plus cher soit 154 millions d'euros en tout pour 20 kilomètres de parcours.

Wow, c'est toute une différence de prix pour une capacité semblable à celle du tramway. Ceci devrait suffire pour la ville de Québec, qui est moins densifiée que celle de Bordeaux.



**BHNS de Bordeaux électrique avec prise USB et Wi-Fi**



**Busway de Nantes doté de prise USB et du Wi-Fi**

Avec la visite du maire de Bordeaux Alain Juppé en juillet 2014, les journalistes de Nantes ont voulu savoir l'objet de son voyage. Il leur a répondu après une ballade en Busway En 2019, Bordeaux avait son BHNS.

*«Faut-il systématiquement choisir le tramway ou recourir à d'autres modes de transport qui offrent une efficacité pour des coûts moindres ? C'est l'objectif de notre mission ici. Nous allons essayer d'en tirer profit. » Une heure plus tard, Alain Juppé semble assez convaincu. « On me parle d'un coût trois fois moindre que le tramway, pour un service intéressant. » (voir réf. 22)*

## Chapitre 8 : A-t-on eu un véritable débat de fond?

À la lumière de ce que j'ai précédemment écrit dans ce mémoire, je crois que non. Cinq séances d'information et de consultation ont eu lieu. Elles offraient la possibilité aux citoyens d'obtenir toute l'information sur le réseau structurant et le futur réseau de bus du Réseau de transport de la Capitale (RTC), de formuler des commentaires et de poser des questions, tant à la Ville de Québec qu'au RTC. Une dans l'arrondissement La Cité-Limoilou, deux dans Ste-Foy-Sillery-Cap Rouge. Les deux autres ont été tenues deux arrondissements à la fois, soient : un à Beauport et Charlesbourg et l'autre à Des-Rivières et Haute-St-Charles. Pas surprenant que ce sont dans les deux arrondissements du centre que les gens favorables au projet s'y trouvent.

Comme l'information a occupé la majorité du temps de la soirée, on ne peut appeler ça de la consultation mais bien de l'information. Les gens qui venaient étaient curieux de connaître ce qui emballait le maire et le RTC, alors que le projet était avancé et que certains travaux préparatoires avaient déjà été amorcés. L'information a tardé, mais les contrats ont déjà été accordés bien avant le BAPE et les soirées d'information. Le peuple était médusé devant un fait accompli et du peu de transparence au départ. C'est pour ça que je catalogue ces soirées des « pitch de vente du projet » et non de consultation. On n'a pas réfléchi longtemps pour nous pousser le tramway dans les jambes. Les seules corrections au projet ont été de peaufiner le projet et le mettre à jour au gré des interrogations ou craintes du public.

On nous a même caché que le trambus ou Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) était même convoité par le maire Juppé, ami du maire Labeaume. Il me semble que depuis 2014, il ne devait pas avoir juste «Bordeaux fête le vin» qui a traversé l'Atlantique. Cette information ne paraît nulle part dans toute l'information qui a été véhiculée sur le projet que vous avez sous les yeux qui est un remake du plan stratégique 2005-2024 conçu en 2003. On nous a aussi caché l'étude des trains de banlieue faite en 2011 par le RTC et la CMQ.

Si le maire avait joué franc-jeu en novembre 2017, le peuple se serait prononcé « en faveur » de ce genre de réseau structurant. Plus de 20 000 citoyens ont réclamé un référendum à un maire sourd à leur demande. Le maire avait le pied sur l'accélérateur sans écouter personne. Vite, pendant que la manne des gouvernements passe! Le rapport à l'étude est donc faussé.

Est-ce ça de la démocratie ?

### 8.1 : Les trains de banlieue éludés du débat

Aussi comme les trambus français (dont 25 agglomérations en plus de Bordeaux s'en sont doté depuis celui de Nantes en 2000), on a éludé l'interconnexion des moyens de transport en commun, en rayant du paysage un rapport du MTQ et de la CMQ publié en 2011 portant sur les trains de banlieue. Sans trains de banlieue, les automobiles provenant de ces MRC en deuxième ceinture augmenteront rapidement et n'utiliseront pas le réseau structurant du RTC, qu'il soit muni d'un tramway ou autre.

Je vous cite certains passages pertinents du rapport de mai 2011 de la CMQ et du MTQ intitulé «Utilisation potentielle des emprises ferroviaires et autoroutières du territoire métropolitain de Québec pour le transport collectif».

En page 3, le rapport situe le territoire à l'étude ce qui va donner une vue plus globale de la mobilité durable régionale : *«La CMQ, qui comprend 28 municipalités, englobe l'agglomération de Québec (trois municipalités, incluant la ville de Québec formée de huit arrondissements<sup>3</sup>), la ville de Lévis (formée de trois arrondissements), les MRC de La Jacques-Cartier, de La Côte-de-Beaupré et de L'Île-d'Orléans. La réserve indienne de Wendake et la paroisse Notre-Dame-des-Anges situées à l'intérieur des limites de l'agglomération de Québec sont exclues du territoire administratif de la CMQ. Les résidents de ces communautés sont toutefois des usagers du transport collectif, et, par le fait même, concernés par la présente étude. Pour les présents besoins, ces deux entités géographiques sont incluses dans l'agglomération de Québec. En plus des municipalités de la CMQ, le territoire à l'étude se compose de dix autres municipalités limitrophes, soient : Lac-Sergent, Port-Rouge, Donnacona et Neuville (partie de la MRC de Portneuf); Saint-Antoine-de-Tilly et Saint-Apollinaire (partie de la MRC de Lotbinière); Saint-Lambert-de-Lauzon (partie de la MRC de La Nouvelle-Beauce); Saint-Henri, Saint-Charles-de-Bellechasse, Saint-Michel-de-Bellechasse et Saint-Vallier (partie de la MRC de Bellechasse). »*

En page 5 on s'intéresse à la densification du territoire. :

*2.2.1. OCCUPATION DU TERRITOIRE La superficie du territoire de la CMQ est de 3 347 km<sup>2</sup>, ce qui couvre 80 % du territoire de l'enquête OD (Origine-Destination). Au total, plus de 70 % du territoire de la CMQ est couvert de boisés et de forêts<sup>8</sup>. Ainsi, les usages agricoles (19 %), forestiers (41 %) et de conservation (17 %) occupent la majeure partie du territoire<sup>9</sup>, alors que seuls 23 % du territoire est affecté à des usages urbains. L'occupation du territoire des grandes villes de la région reflète cette réalité alors que plus de 50 % de l'agglomération de Québec est occupée par les milieux agricoles et forestiers. À Lévis, uniquement 10 % du territoire est urbanisé, le reste de la superficie étant majoritairement voué à la culture (48 %), à la foresterie (36 %) ou à la conservation (6 %).*

On peut interpréter ces données pour affirmer que l'étalement urbain est loin d'être terminé et que le développement en périphérie dépassera la densification des villes. C'est bon pour diminuer les ilots de chaleur urbain (ICU).

En page 6 on parle de la densité de l'aire de service du RTC : « L'aire de service du RTC est caractérisée par une plus faible densité de population (870 hab./km<sup>2</sup>) que la plupart des aires de service de transporteurs des autres régions métropolitaines de 600 000 habitants et plus ».

On est loin de l'urgence que semble nous faire croire les promoteurs du tramway!

En page 13, on parle de la croissance des municipalités à l'étude. Voici deux passages pertinents :

*« Les cinq composantes de la CMQ ont connu une croissance démographique positive de 2001 à 2006 variant de 1 % à 12,4 %. Les MRC de La Jacques-Cartier et de La Côte -de-Beaupré ont enregistré les plus fortes croissances, soit de 12,4 % et 9,7 % respectivement. Depuis 2006, ces régions n'ont cessé de croître. Il existe des différences significatives à l'intérieur de la CMQ, les régions périurbaines ayant connu une croissance sensiblement plus rapide que les régions urbaines. »*

*« Le développement du pôle de Sainte-Foy est un facteur contribuant à l'accroissement du nombre de ménages dans certaines municipalités périphériques à l'agglomération de Québec, notamment sur la Rive-Sud et dans les MRC de La Jacques-Cartier »*

En page 25 on parle de la distance de parcours facteur de choix du moyen de transport :

*«La distance parcourue par les travailleurs est un indicateur important dans la mesure où celle-ci influence le mode de transport utilisé. On constate que les travailleurs habitant à plus de 15 km de leur lieu de travail utilisent un moyen de transport durable (transport en commun, vélo et marche) dans une proportion nettement inférieure que dans la région de Montréal et les autres régions métropolitaines canadiennes. Plus la distance parcourue est grande plus la proportion de personnes utilisant des modes de transport durable pour se rendre au travail diminue alors que l'utilisation de l'automobile croît. ».*

En page 26 on ajoute dans le même rapport de 2011 :

*«Les navetteurs de la CMQ empruntent l'automobile (conducteurs ou passagers) pour se rendre au travail dans une proportion de 80,3 %, cette proportion atteint 93,9 % des déplacements domicile-travail de la MRC de La Jacques-Cartier.»*

**C'est le même constat dans la Métropole de Bordeaux, qui a 20 ans d'usage d'un tramway pour pouvoir commenter si effectivement les changements promis se sont réalisés. Or, il semble que non et on parle d'échec, au point de vouloir ramener les trains de banlieue et le BHNS, car l'étalement urbain n'a pas arrêté. Penser qu'un tramway va régler ce problème de la périphérie est de la rêverie.** La région possède une faible densité marquée par l'étalement urbain et la dispersion des pôles d'activité sur les deux rives et une forte croissance des déplacements domicile-travail entre les deux villes situées de part et d'autre du fleuve et les autres sur le côté Nord de la rive à 50 kilomètres en périphérie.

## **8.2 : Des rails qui attendent qu'on les utilise**

En page 29 du même rapport 2011 de la CMQ et du MTQ titré «Utilisation potentielle des emprises ferroviaires et autoroutières du territoire métropolitain de Québec pour le transport collectif» :

«Les chemins de fer avec un volume de transport inférieur à 40 M\$ sont de la classe III. Ces chemins de fer sont souvent qualifiés de « chemins de fer à desserte locale ». Ils utilisent souvent des chemins de fer abandonnés par les classes I en raison du faible achalandage et des faibles revenus générés. Nous retrouvons trois compagnies de ce type sur le territoire de la CMQ, soit le Chemin de fer Québec-Gatineau (CFQG), le Chemin de fer de Charlevoix (CFC) et le Chemin de fer du Québec Central (CFQC). »

Examinons les trois principales voies ferrées étudiées dans ce rapport, et qui pourrait être vite mis en service pour un coût quasi inexistant : voilà -selon moi- comment on va pouvoir déboucher ces artères engorgées matin et soir.

Le Chemin de fer du Québec Central (CFQC) est opéré entre de Vallée-Jonction jusqu'à Charny. Le MTQ est propriétaire des voies ferrées et a un opérateur prêt à véhiculer des passagers. Il ne reste qu'une entente de partage avec le CN pour traverser de Charny vers la gare de Ste-Foy, et même jusqu'à la gare du Palais. Le rapport du MTQ et de la CMQ en 2011 recommandait ce trajet. Le retrait de l'ultra train de Valéro qui passait sur le Pont de Québec favorise cette entente de partage des rails.

Selon le site internet de Chemin de fer Sartigan, au premier paragraphe de la page d'accueil, on peut lire :

« Chemin de fer Sartigan est une entreprise beauceronne qui a comme mission d'offrir des services de gestion et d'exploitation ferroviaires pour le transport de marchandises et de personnes. Nous travaillons à relancer les activités de transport par train sur le réseau ferroviaire Québec Central, désormais propriété du Ministère des Transports du Québec (MTQ) depuis 2007. Depuis 5 ans, nous exploitons le tronçon qui a été réhabilité par le MTQ dans la MRC de la Nouvelle-Beauce entre Vallée-Jonction et Charny. Cette voie ferrée connecte avec le Canadien National à Charny ».

**Quelle belle façon peu coûteuse de délester les ponts parallèles! En plus, on peut mettre en branle l'opération immédiatement, et ainsi changer l'achalandage du RTC remettant en question les projections d'achalandage du tramway.**

À l'Est, un autre train de banlieue (le Chemin de fer de Charlevoix ou CFC), pourrait être facilement implanté partant de Beaupré, passant par Beauport et se rendant à la Gare du Palais. Actuellement la MRC de la Côte-de-Beaupré est le promoteur du projet. Encore là, le maire de la Ville de Québec feint d'ignorer cette possibilité de dégager l'apport de voitures sur Honoré-Mercier via l'autoroute Dufferin-Montmorency par esprit de clocher et non par esprit régional. Ça nuit à son projet. Pourtant le train de Charlevoix y voit une façon de pérenniser ses activités et les maires de la Côte (y compris l'Île D'Orléans) y voient une façon efficace de faire leur effort pour l'environnement (voir réf. 23)

Et pourquoi pas deux stations à Beauport, avec un arrêt à l'ancienne cimenterie (remplacée par un quartier résidentiel de 4000 habitants). Et l'autre à D'Estimauville, où se construit un quartier vert autour d'édifices gouvernementaux, et qui vont regrouper plusieurs milliers de travailleurs (Archives de la Ville, deux édifices fédéraux et CNESST) De plus, un complexe de recherches pharmaceutiques (Médicago) s'implante sur l'ancienne ferme SMA (toujours sur D'Estimauville), ce qui apportera plusieurs centaines de nouveaux emplois. Il ne faut pas oublier les complexes résidentiels et condos qui se sont bâtis sur les terrains de Robert-Giffard.

Pour l'Île D'Orléans, le train ferait déjà un arrêt au pied de la Chute de Montmorency doté de beaucoup de places de stationnement. Cet arrêt peut aussi accommoder les quartiers de Courville et Montmorency, ainsi que Boischatel.

Le Chemin de fer du CN (Subdivision La Tuque) est une autre solution pour drainer un pourcentage des navetteurs de la région de Portneuf jusqu'à la gare de Ste-Foy. Il pourrait y avoir partage de rails avec le propriétaire de ceux-ci.

Si on avait commencé par instaurer ces trois lignes existantes de train de banlieue on aurait un portrait différent du transit régional, et sûrement que nous serions aujourd'hui à étudier un projet structurant pour notre région qui désengorge les artères principales de la région (y compris les ponts).

Qui plus est, dans un deuxième temps il faudrait penser à implanter d'autres trains de banlieue pour desservir les banlieusards?

Voici une suggestion : le corridor des cheminots a été construit en temps de guerre pour véhiculer les travailleurs de Québec vers la base de Valcartier. On a malheureusement transformé ce tracé en piste cyclable, alors que le développement de la couronne Nord -lui- est grandissant. Une mauvaise décision qui pourrait facilement être revue et améliorée, tout en y aménageant une piste cyclable à côté (car l'emprise est assez large pour ça). Un quatrième train de banlieue pourrait ainsi être implanté. Celui-ci nécessite cependant des travaux de construction de rails nécessitant à leur tour un certain niveau d'investissement, ce qui pourrait occasionner de rester dans les cartons des projets gouvernementaux un certain temps.

Voilà des alternatives peu coûteuses au dispendieux tramway, aspirant-bénéficiaire des largesses de l'État.

**Tous ces implantations de train de banlieue diminueraient la pression sur les grandes artères en période de pointe et ralentiraient la construction ou l'élargissement de nouvelles voies routières régionales, décriés par les adeptes de l'environnement. J'y vois un avantage certain pour la fluidité améliorée du réseau autoroutier de la région. Ainsi on pourrait dire que les artères sont débouchées.**

Dans le même rapport de 2011 du MTQ et de la CMQ précité, on peut lire en page 34 des données sur la congestion autoroutière et augmentation du temps de déplacement :

*«Le réseau routier de la CMQ est de plus en plus sollicité aux heures de pointe et les problèmes de congestion routière dans l'agglomération de Québec s'aggravent. Au cours des dernières années (entre 1996 et 2006), le nombre de déplacements en automobile a augmenté de 30 % à l'heure de pointe du matin. Pour parcourir la distance entre le pont de L'Île-d'Orléans et le pont Pierre-Laporte en automobile en période hors pointe, cela prend 13,5 min. En période de pointe, le matin comme le soir, cela prenait 35 min en 2007.*

*Déjà dans le Plan de transport de l'agglomération de la Capitale-Nationale publié en avril 2000, le MTQ prévoyait que d'ici 2011, plus des deux tiers du réseau autoroutier seraient congestionnés ou proches de la congestion en période de pointe le matin et la longueur moyenne des déplacements aurait augmenté de 9 % et leur durée de 13 %.*

*De 2003 à 2007, le temps de parcours sur certains grands axes routiers s'est accru de 31 % à 102 % durant les périodes de pointe. Des retards sont ainsi observés à divers endroits sur le territoire. La congestion la plus marquée est ressentie sur la Rive-Sud à cause des ponts. Des files d'attente se forment sur l'autoroute Jean-Lesage Est et Ouest (A-20), l'autoroute Robert-Cliche Nord (A-73) et le boulevard de la Rive-Sud (route 132). »*

### **8.3 La Rive-Sud laissée pour compte**

Dans l'extrait précédent du rapport 2011 du MTQ, j'observe que la congestion la plus marquée est ressentie sur la Rive-Sud à cause des ponts. Des files d'attente se forment sur l'autoroute Jean-Lesage, Est et Ouest (A-20), l'Autoroute Robert-Cliche Nord (A-73) et le boulevard de la Rive-Sud (route 132). C'est la pire congestion du trafic routier de la région. Pour une deuxième fois, tout comme en 2002 la Rive-Sud est laissée pour compte dans le projet de tramway que vous avez sous les yeux. Le tramway s'insère dans le plan stratégique 2018-2027 du RTC sans lien avec Lévis autre que ceux existant des autobus du STL passant sur le pont de Québec. Ça me conforte encore une fois pour dire, comme en 2010 sur mon blogue, que le plan de mobilité durable n'en est pas un.

Le 18 avril 2019, Radio Canada titrait sur le troisième lien «Troisième lien : la CAQ a-t-elle suivi toutes les étapes?»

*«La Coalition Avenir Québec a confirmé jeudi avoir eu recours à une disposition exceptionnelle pour permettre au troisième lien de franchir toutes les étapes préliminaires à sa réalisation plus rapidement.» ... «François Bonnardel rappelle que le pont Pierre-Laporte et celui de Québec ont été fermés à quatre reprises l'hiver dernier. « Vous comprendrez l'importance d'aller de l'avant », a-t-il ajouté.» (voir réf. 24).*

D'ailleurs le lien inter-rives était une condition expresse du gouvernement élu pour accepter le projet. Or, ce n'est plus le cas. La tentative avortée du Ministre se relier les deux centre-ville vient d'être mise de côté par le maire Labeaume.

Le public s'est senti floué, allant de surprise en surprise avec deux revirements majeurs dans le dossier du tramway. Pas surprenant que l'opposition au projet s'organise et trouve de plus en plus d'adeptes : les gens ont perdu confiance envers nos élus municipaux et provinciaux des comtés de la région.

Le Ministre Bonnardel a voulu arrimer à l'envers les deux projets pour tenter de redonner la confiance au gouvernement d'avoir abandonné sa condition impérative à l'acceptation du projet de tramway. Il a essayé de nous rafistoler à la hâte une solution plus dispendieuse que le troisième lien à l'Est, il arrive à rallonger le tunnel plus long que celui de l'Est et de garder le 3 milliards du tramway, le tout sans étude de faisabilité, ni étude de coût. Il a choisi la poule et l'œuf et négligé la partie est de la ville de Québec, l'arrondissement de Beauport et même Boischatel. La trame urbaine est encore débalancée et on vient d'augmenter la facture. Donc, un manque évident de vision globale de la mobilité durable dans la région et de colonne vertébrale devant le mégalo maire de Québec.

Naturellement le fédéral a statué que le projet de tramway ne méritait pas autant d'investissement et a diminué sa participation de 1,2 milliards à 400 millions laissant au gouvernement du Québec d'augmenter sa participation de 1,8 milliard à 2,6 milliards. C'est le gouvernement qui va hériter de la part du lion dans cette combinaison de deux projets milliardaires dont le lien inter-rives demeure un inconnu. C'est à lui de mener le bal.

On n'y avait pas pensé mais le troisième lien à l'Est est un chemin de ceinture de l'agglomération et même qui dessert tout l'Est du Québec. Lui aussi peut garantir le lien entre les commissions de transport avec au Nord le parcours 53 qui passe dans le quartier Montmorency et passe près du stationnement abondant au pied de la Chute Montmorency. Ce stationnement sera utile à l'année, pas seulement dans la période touristique. On pourrait y aménager un poste d'échange entre le réseau du RTC et la STL. C'est ce que Bonnardel voulait en 2018. On ne répare pas une erreur par une autre erreur urbanistique.

Déjà la crise a forcé le gouvernement à injecter 2,5 milliards non prévu pour aider les entreprises à redémarrer lors du déconfinement. Cette aide non prévue à elle seule équivaut au projet de tramway (voir réf. 25).

J'ajoute à ces 2,5 milliards, les 500 millions pour les mesures d'urgence, 150 millions pour aider les travailleurs sans assurance-Emploi, 45 millions pour les agriculteurs, etc...

L'après crise, va obliger le gouvernement à centrer des investissements majeurs dans le réseau de la santé et du réseau scolaire car cette pandémie a changé la façon de vivre des citoyens. Le gouvernement Legault dans sa sagesse pourrait décider de brasser les cartes à nouveau et avoir un échéancier tout autre que celui du maire de Québec et du RTC. Surtout que le gouvernement du Québec investi la part du lion avec 2,6 milliards dans le projet sur la table.

## Chapitre 9 : L'environnement, une science inachevée

La climatologie a pris un essor fulgurant avec l'ordinateur, où l'on a pu accumuler des données comme jamais auparavant. Plusieurs s'improvisent climatologues, alors qu'il y a un seul détenteur d'un doctorat en climatologie au Canada. C'est un ancien professeur de l'Université de Winnipeg, Timothy Ball. À sa retraite, il dirige un organisme appelé «Friends of Science».



Un vrai scientifique fait des recherches et émet une théorie qu'il doit défendre devant ses pairs. Il se remet toujours en question, il doute et n'est jamais sûr d'avoir la vérité.

Feu Stephen Schneider -qui a présidé le rassemblement des décideurs (les chefs d'état) au COP du GIEC (IPCC) à Copenhague- est un chercheur de l'Université californienne de Stanford. Il a reçu 225 millions de dollars de quatre grandes entreprises, dont la pétrolière EXXON (100 millions \$), BP Petroleum et le constructeur automobile Ford pour financer ses recherches sur le climat (voir réf. 26).

Voici une des citations de Feu Stephen Schneider, auteur-coordonateur principal du GIEC. Elle nous montre que l'argent achète la conscience de certains scientifiques : « *Comme la majorité des gens, nous aimerons voir un monde meilleur, ce qui implique ici que nous travaillions à réduire les risques d'un changement climatique potentiellement catastrophique. Pour cela, nous devons avoir des soutiens importants afin de frapper l'imagination du public ce qui suppose bien sûr d'avoir un maximum de couverture médiatique. Pour cela, nous devons proposer des scénarios effrayants, faire des déclarations simples et dramatiques et éviter de mentionner le moindre doute que nous pourrions avoir* ».

Lui-même parle de 'potentiellement' catastrophique. Il note un bémol quant aux scénarios extrêmes que véhiculent les médias et les groupes environnementaux, qui -eux- en font une certitude et une vérité. Pour eux le débat est clos.

La science n'a pas de consensus, il n'y a que les activistes alimentés par un organisme de l'ONU dirigé par des politiciens et des multinationales pour faire des consensus. Dites-moi : Steven Guilbault, Dominique Champagne, Jean Lemire ou Greta Thunberg sont-ils bien des scientifiques diplômés, ou plutôt des influenceurs de science?

L'environnement est devenu au fil des ans un fourre-tout où les gourous verts se sont trouvés une niche payante et subventionnée pour y vivre de paperasse, d'études et de mémoires. Faut les voir accaparer les commissions comme la vôtre et multiplier les interventions pour dire qu'il faut absolument un tramway pour diminuer l'empreinte écologique et les GES. La vérité est toute autre : en réalité, en procédant de la sorte, on déplace simplement le problème vers la périphérie.

## 9.1 : les Îlots de Chaleur Urbains (ICU) et la densification

Ces bien-pensants, gouroux de l'Environnement, ne disent jamais qu'ils ont contribué à augmenter les Îlots de Chaleur Urbains (ICU) en recommandant aux municipalités de se densifier pour lutter contre l'étalement urbain. Ils prennent en exemple la situation en Europe, où la population fortement densifiée y vit sur un territoire plus restreint qu'ici. J'ai cité dans le chapitre des trambus l'expérience de Bordeaux, qui a libéré le centre-ville mais engorgé la périphérie, causant un déplacement de GES.

Les villes se disent vertes en densifiant et en luttant contre l'étalement urbain. Certains maires y voient un apport au rôle d'évaluation et aux entrées de taxes plus grosses. Il demeure que 75% des humains s'agglutinent dans les centres urbains de plus ou moins forte densité sur une planète majoritairement composée d'eau.

Mais pourquoi créer des îlots de chaleur urbains (ICU), Urban Heat Island (UHI) dans un pays aussi vaste et peu peuplé que le Québec où 60% du territoire est inhabité? C'est un peu comme un chien qui court après sa queue...

Après multiples recherches, je ne vois pas de phénomène plus significatif produisant des GES de nature anthropique. On observe des écarts de température entre les agglomérations urbaines et la « campagne » (moins densément peuplée) de quelques degrés. Je vous incite à faire la comparaison dans les régions lors du prochain bulletin météorologique. En mai 2020, la température est anormalement froide de plus de dix degrés, mais il y a toujours quelques degrés entre les régions. Donc, les ICU ne sont pas la principale source de l'écart avec la moyenne saisonnière (je me sens moins coupable!).

Même le GIEC reconnaît le peu d'influence sur le climat de l'urbanisation densifiée dans son 3ème rapport de 2001 en ces termes : « *These results confirm the conclusions of Jones et al. (1990) and Easterling et al. (1997) that urban effects on 20th century globally and hemispherically averaged land air temperature time-series do not exceed about 0.05°C over the period 1900 to 1990 (assumed here to represent one standard error in the assessed non-urban trends).* »

Le maire de Québec ne fait pas exception, et son appétit vorace pour les grands projets l'incite à densifier et même empêcher les municipalités environnantes de se développer en se mêlant de leur propre gestion (voir réf. 27).

La science de l'Environnement est assez récente, et est à ses premiers balbutiements. Ici au Québec, le Ministère de l'Environnement n'a été créé qu'en 1979. Le premier qui a occupé le poste de Ministre de l'Environnement a été M. Marcel Léger, qui fumait la pipe et « boucannait » à profusion. **Plusieurs auraient besoin de réfléchir et de s'informer au lieu de boire toute la propagande qui nous inonde. L'oligarchie verte a pris le sommet de nos priorités alors que notre Québec est le moins pollué des coins du monde.**

Quant à moi, je crois plutôt au consensus de Copenhague, où les priorités s'articulent autour de la survie équitable de l'humain. Je salue les maires de 43 communes de France qui -le 13 février 2018- ont adopté la philosophie de consensus de Copenhague pour avoir des villes en santé.

Le Centre International de Recherche sur les Problèmes Environnementaux, ICREI, a publié un article intitulé «Consensus de Copenhague, Une autre vision du développement durable selon Bjorn Lomborg », dont voici un extrait :

« *Pour ceux dont les intérêts sont les plus matériels, la nécessité d'agir sans tarder, avant que le public ne se rende compte de la réalité, est bien réelle* ». Citation de Richard S Lindzen. Professeur au MIT et ex-auteur du GIEC

## 9.2 : L'énergie fossile coupable sans procès

Il ne faut pas croire que la transition énergétique se fera du jour au lendemain. La science n'évolue pas aussi vite. Compte tenu que nous avons des réserves de pétrole les plus grosses du monde avec l'Arabie Saoudite et le Vénézuéla (qui lui aussi exploite ses sables bitumineux dans la vallée du fleuve Orénoque, voir réf. 28), ces trois sources d'énergie fossile sont capables au total de nous approvisionner pour longtemps. Certains estiment que les réserves dépasseront l'an 2100. Étrangement, toutes les pétrolières ont des filiales positionnées dans l'industrie verte, en attendant que les chercheurs mettent au point des alternatives moins coûteuses, aussi efficaces et renouvelables. La transition ne se fera pas pour demain, et il n'y a que les promoteurs de l'industrie verte qui s'impatientent...

Tout vient à point qui sait attendre : l'empressement est facteur d'improvisation et de solution à courte vue (et plus coûteuse). Par exemple, l'éthanol devait être plus propre. Or, la fabrication pollue les cours d'eau environnants au même titre que le pétrole. Que penser des ampoules fluo-compactes, dont la disposition cause problème?

Faut se rappeler que le consensus en science n'existe pas; le consensus est seulement politique, avec des moyens de propagande immenses. Galilée a été victime du consensus et est devenu un hérétique. Pourtant sa théorie s'est avérée juste avec le temps! Les climato-réalistes se sentent un peu ces années-ci les «Galilée» des temps modernes.

Une filiale de l'ONU, L'UNEP a instauré un programme pour planter un milliard d'arbres sur la planète. On a si bien répondu à l'appel de l'UNEP, qu'on a planté actuellement 14 milliards d'arbres. Ici, au Canada, les compagnies forestières reboisent depuis des décennies et les villes se font un devoir d'aménager des espaces verts. On oublie facilement que l'une des principales sources de GES en ville est la présence des tours à eau installées sur les toits (permettant de climatiser les édifices). Ces tours ne provoquent pas seulement la légionellose, mais aussi le smog en temps estival. 95% des GES proviennent de l'évaporation de l'eau, pas de l'humain.

TABLE 3.

Role of Atmospheric Greenhouse Gases (man-made and natural) as a % of Relative Contribution to the "Greenhouse Effect"

Based on concentrations (ppb) adjusted for heat retention characteristics	Percent of Total	Percent of Total --adjusted for water vapor
Water vapor	-----	95.000%
Carbon Dioxide (CO2)	72.369%	3.618%
Methane (CH4)	7.100%	0.360%
Nitrous oxide (N2O)	19.000%	0.950%
CFC's (and other misc. gases)	1.432%	0.072%
Total	100.000%	100.000%

TABLE 4a.

Anthropogenic (man-made) Contribution to the "Greenhouse Effect," expressed as % of Total (water vapor INCLUDED)

Based on concentrations (ppb) adjusted for heat retention characteristics	% of Greenhouse Effect	% Natural	% Man-made
Water vapor	95.000%	94.999%	0.001%
Carbon Dioxide (CO2)	3.618%	3.502%	0.117%
Methane (CH4)	0.360%	0.294%	0.066%
Nitrous Oxide (N2O)	0.950%	0.903%	0.047%
Misc. gases ( CFC's, etc.)	0.072%	0.025%	0.047%
Total	100.00%	99.72	0.28%

Dans l'optique du développement durable, les manufacturiers automobiles conçoivent de plus en plus des véhicules moins énergivores, des hybrides et des voitures électriques. L'époque n'est pas si loin où les voitures avaient de gros V8 avec un seul silencieux. Puis les fabricants ont ajouté le catalyseur pour diminuer les émissions de CO dans l'atmosphère. Ensuite, ils augmenté la performance des 4 cylindres pour être moins assoiffés de carburant pour délester de moins en moins de CO dans l'atmosphère. Un autre pas a été franchi avec les moteurs hybrides, qui diminuent la consommation de moitié. Enfin, viennent d'apparaître les véhicules électriques, dont la valeur à l'achat a une différence énorme avec un véhicule mû à l'essence, et ce malgré les incitatifs gouvernementaux.

Encore une fois, les gouvernements se mêlent du libre marché. Malgré tout le tintamarre écologique, les citoyens hésitent toujours à embarquer, faute de moyens, après avoir fait le calcul de leur budget mensuel. Le consommateur lui, est motivé par sa capacité de payer un achat et ne voit que ce qui sort de sa poche. Un parc automobile de plusieurs milliards de véhicules à travers le monde ne se transforme pas en un jour. L'objectif de 100 000 véhicules électriques au Québec en 2020 n'est pas atteint. C'est une goutte d'eau quand on voit que 6 millions de véhicules sont enregistrés au Québec.

C'est le même phénomène que l'étalement urbain : tout est question de pouvoir payer ses comptes d'une semaine à l'autre. La crise actuelle du COVID-19 nous fait une démonstration dramatique de la capacité de payer des gens. Ils crient aux gouvernements à l'aide pour boucler leur fin de mois. Je sais que l'avenir est à des énergies vertes, mais je compte sur la recherche pour nous aider dans le futur.

Les pétrolières qui produisent de l'énergie fossile, moteur de notre économie, sont victimes des attaques répétées d'activistes qui pensent que les énergies vertes peuvent remplacer du jour au lendemain le pétrole dans toutes ses formes, y compris le gaz naturel ou liquéfié (GNL). Malheureusement les sources de pollution sont très peu répandues au Canada, comme en fait foi ce graphique en page 8 du rapport du GIEC (IPCC) sur le piégeage et de la captation du carbone paru en 2005.

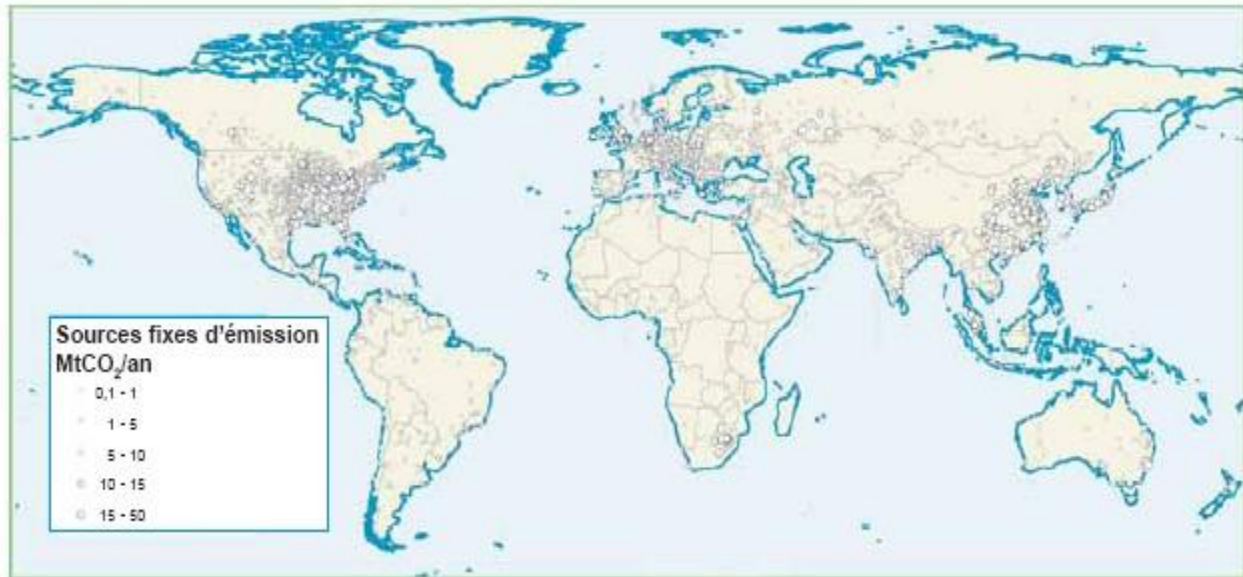


Figure RT.2a. Répartition mondiale des grandes sources fixes de CO<sub>2</sub> (selon une compilation des renseignements dans le domaine public concernant les sources mondiales d'émission; AEI GHG 2002).

Au Canada seule, l'Alberta est une source de carbone avec ses installations pétrolières. (figure RT.2a)

À Copenhague pendant le party du GIEC, Stephen Harper fut comparé à tort par les amis du théologien Steven Guilbault à un dinosaure, pour avoir participé au financement du projet Quest de Shell Canada. En même temps, le même groupe ovationnait debout le président du Vénézuéla Hugo Chavez, qui dépasse en volume le Canada dans l'exploitation des sables bitumineux dans le bassin de l'Orénoque (et pas toujours dans le respect de l'environnement). Mais ces groupes environnementaux, afin d'éviter toute comparaison, préfèrent dire que l'Alberta produit du pétrole sale et que le Vénézuéla produit du pétrole lourd.

Le gouvernement a pourtant suivi le rapport du GIEC sur le piégeage et la captation du carbone de 2005 en participant pour 120 millions au projet Quest de Shell de 1,3 milliard, afin de diminuer l'empreinte écologique dans ce secteur névralgique de notre économie. Or après 4 ans, la pétrolière a capté à la source 4 millions de tonnes de GES, ce qui équivaut aux émissions d'un million de véhicules par année. Pas si mal comme effort pour une planète moins polluée! (voir réf. 29)

Le gouvernement Harper a aussi collaboré avec la Saskatchewan Power dans le projet «Boundary Dam» pour capter à la source les émissions de leur centrale électrique alimentée au charbon. Eux aussi ont diminué réellement leur empreinte écologique (voir réf. 30).

Je vous invite à aller sur le site web de la «West Coast Green Highway» (l'autoroute de l'hydrogène en Colombie Britannique qui se rend jusqu'à Baja en Californie), une autoroute construite pour les jeux de Vancouver. Il y a quatre stations d'hydrogène liquide dans la région de Vancouver. Saviez-vous que le plus réputé laboratoire de recherche sur l'hydrogène dans le monde se trouve à Shawinigan est appelé la Cité de l'Énergie et est affilié à L'UQTR?

C'en est tout autre des intérêts de magnats de l'industrie verte qui tirent les ficelles du mouvement vert depuis toujours : Al Gore et ses amis sont de ceux-là. En 2010, j'ai écrit à ce sujet sur mon blogue « Fernand se déchaîne » un article intitulé : « Al Gore comment faire des \$\$\$ verts avec l'industrie du CO<sub>2</sub> ».

Or, ces gens qui s'enrichissent avec leur propagande verte tirent toujours les ficelles. Le 25 septembre 2019, le Centre de recherche sur la mondialisation a publié sur leur site internet (mondialisation.ca) un article intitulé : «Le climat et la finance verte». Voici un extrait :

« Greta Thunberg fait partie d'un réseau très bien connecté lié à l'organisation de Al Gore, qui est professionnellement et cyniquement promue et utilisé par des agences comme l'ONU, la Commission Européenne et les intérêts financiers se trouvant derrière l'agenda climatique actuel. »

Je doute de toute cette propagande environnementale, car je crois que l'homme -ce prétentieux- ne contrôlera jamais l'atmosphère terrestre. À chaque intervention pour changer les choses, la nature reprend ses droits. Vous ne vous êtes jamais demandé pourquoi les volcans font éruption plus souvent qu'avant? Les volcans sont les gardiens de l'atmosphère, et rééquilibrent celui-ci pour contrer les actions des activistes du climat.

« *Warming fears are the worst scientific scandal in the history. When people come to know what the truth is, they will feel deceived by science and scientists.* » Dr. Kiminori Itoh, ex-membre du GIEC et spécialiste de renommée mondiale en chimie-physique de l'environnement



## Chapitre 10 : Conclusion

Chers membres du BAPE, votre rapport décisionnel est crucial pour l'avenir de notre communauté régionale. Toutes les solutions ne sont malheureusement pas sur la table du BAPE. C'est un projet d'envergure dont on ne peut se permettre de prendre une mauvaise décision, ni prendre une décision à la pièce. Il y a trop de fonds publics à l'enjeu.

J'ai voulu aller au-delà du projet du RTC et avoir une vision plus globale de la mobilité durable au niveau régional, où toutes les pièces du casse-tête doivent s'imbriquer les unes avec les autres afin d'avoir un véritable plan de mobilité intégrée.

J'ai réussi à faire un tour d'horizon touchant à toutes les facettes de la mobilité durable sans se cramponner à une seule alternative entre le tramway, le métro ou le monorail aérien suspendu (ou métro aérien genre REM).

Dans le cadre de la pandémie, les gouvernements auront dépensé des centaines de milliards pour lutter contre la COVID-19 et garantir aux citoyens des revenus suffisants pour vivre leur confinement à la charge de l'État. Les prochains investissements sont tous tracés par l'après-crise. Le gouvernement doit : premièrement, investir dans la refonte des deux domaines les plus importants du budget québécois (la santé et l'éducation), car cette crise a changé la donne, et deuxièmement : payer la dette qui s'est formée à la faveur de cette crise sanitaire.

Un autre phénomène que j'ai constaté durant la crise du virus est la prolifération de vélos sur nos routes et dans les pistes cyclables. Malheureusement, certains boudent les pistes cyclables au grand dam des automobilistes. Il faut pouvoir accommoder tout le monde, car certains sont plus nombreux à se rendre au travail en vélo. Il y a aussi le télé-travail : ces deux phénomènes vont-ils continuer après le déconfinement? Une diminution de la part modale du transport en commun est prévisible, de même qu'une augmentation de l'auto, le vélo et la marche.

Les gouvernements ont le devoir d'investir aux bonnes places pour améliorer le sort de leurs citoyens. Ils devront faire des choix déchirants.

### 10.1 : Un scénario raisonnable

Le projet devant vous concocté par le RTC le démontre : il est conçu juste pour une seule ville et même là, une ville divisée en deux. C'est un projet qui divise les arrondissements du centre avec les autres arrondissements en périphérie. Il faut avoir une vision régionale de la mobilité durable. Actuellement nous n'en avons pas. Quand les artères sont congestionnées, on ne peut pas grossir pas le cœur pour pomper davantage. On doit déboucher les artères. Le RTC lui nous dit le contraire dans son rapport stratégique de développement 2018-2027 : il est le «cœur du mouvement».

J'aurais aimé que le monorail ait un peu plus d'attention : le coût au kilomètre pour ce type de transport est beaucoup moindre que celui du métro aérien ou du tramway. En cette période difficile pour les fonds publics, je recommande que ces trois options soient comparées l'une avec l'autre quant à leur coût respectif.

Tenant compte des éléments précités dans mon mémoire, je recommande de commencer par instaurer les trains de banlieue immédiatement. Leur venue va changer radicalement la dynamique de la mobilité durable dans un rayon de 50 kilomètres à la ronde. Elle va naturellement nous amener à reconsidérer l'investissement des fonds publics à la baisse.

On a écarté trop facilement du puzzle de la mobilité durable régionale en éludant du dossier deux importantes données: le rapport de 2011 sur les trains de banlieue et la dernière trouvaille des villes de France de 25 agglomérations dont Bordeaux, en faveur du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) appelé Trambus ou Busway. En 2000, la ville de Nantes fut le point de départ de l'engouement pour ce moyen de transport collectif. La nouvelle n'a malheureusement pas traversé l'Atlantique. Est-ce voulu de façon consciente d'écarter aux yeux du public ces deux alternatives?

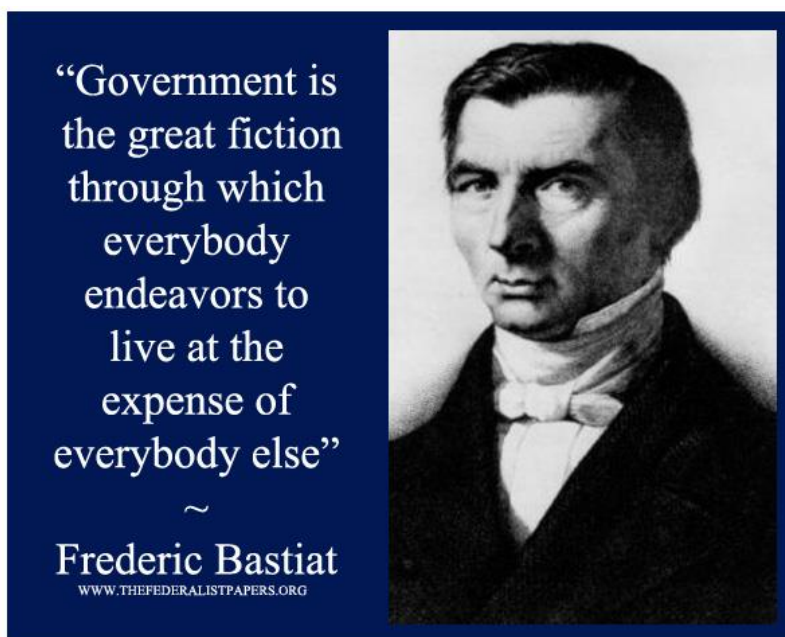
Déjà, une partie du projet sur la table est constitué en trambus : pourquoi pas recommander le trambus comme solution de rechange au Métrobus pour les parcours les plus achalandés. C'est tout à fait acceptable et moins coûteux d'implantation et d'opération.

Le BAPE peut demander au RTC et au maire de refaire leurs devoirs et d'envisager cette option sérieusement puis de revenir dans quelques années avec un projet de trambus intégrant toute la panoplie des Métrobus, bus ou des Minibus circulant sur le territoire desservi par le RTC.

Je rappelle que le Nord et l'Est de la ville doivent avoir un service aussi équitable que le reste de la Ville de Québec. C'est la mission première du RTC d'avoir des parcours performants avec le bon niveau de bus. Quand je vois des Métrobus vides, je pense qu'un bus régulier aurait fait l'affaire. Je suis d'accord à ce que le RTC vise à électrifier toute sa gamme de service. Mais c'est une autre affaire que de chromer leur réseau à la hauteur de 3,3 milliards, et ce, simplement pour profiter de la manne gouvernementale...

Je vais terminer cette réflexion en reprenant l'expression d'un jeune collègue comptable (un certain McSween), qui en a fait un livre plein de sagesse afin d'apprendre aux citoyens ordinaires à budgéter selon leurs moyens :

### **« A-t-on vraiment besoin d'un tramway à Québec? »**



## Variation de la population de la région de la Capitale-Nationale

	2011		2016		Augmentation	en %
<b>Région (1)</b>	700616		729997		29381	4,2
<b>Ville de Québec</b>	515941		532590		16649	3,2
<b>Périphérie</b>	184675		197407		12732	6,9

Constat : la périphérie augmente plus vite que la Ville de Québec

Si on ajoute à la périphérie les trois arrondissements de ceinture (76% de la ville), les données se lisent comme suit :

	2011		2016		Augmentation	en %
<b>Beauport</b>	77905		80925		3020	3,9
<b>Les Rivières</b>	69070		73075		4005	5,8
<b>La Haute-Saint-Charles</b>	79950		85630		5680	7,1
<b>Total arrondissements</b>	<b>226925</b>		<b>239630</b>		<b>12705</b>	<b>5,6</b>
<b>PLUS : Périphérie</b>	184675		197407		12732	6,9
<b>TOTAL CEINTURE</b>	<b>411600</b>		<b>437037</b>		<b>25437</b>	<b>6,2</b>

**% de l'augmentation en ceinture non-desservie par le tramway :**

**86,6**

**C'est donc dire que 86,6% de l'augmentation de la population de la Capitale-Nationale n'aura pas de tramway**

Source : site de la Ville de Québec, sauf (1)

(1) ces données proviennent de l'Institut de la Statistique du Québec

## Liste des références

- 1 : Étude de faisabilité du tramway de 2015 (page 31)
- 2 : Le Soleil du 14 octobre 2017 «Labeaume s'oppose toujours au Tramway»
- 3 : Le soleil du 27 janvier 2018 «Financement du tramway : Labeaume encouragé par les propos de Couillard»
- 3.1: Le Soleil du 18 février 2018 «Phillipe Couillard garanti les sommes pour le tramway)
- 4 : FM93-Cogeco Nouvelles 16 mars 2018 «Couillard et Labeaume présentent un ambitieux projet de tramway»
- 4.1: Document complémentaire au Plan Triennal d'immobilisation 2014-2016
- 4.2: Projet de réseau structurant avec tramway et trambus 2018-2027
- 5 : Le Soleil du 17 février 2020 «Tramway la ville abandonne Le Phare»
- 5.1: Le Soleil du 6 mai2020 «Des résidents de St-Roch « sous le choc » devant le nouveau tracé du tramway»
- 6 : Le Soleil le 28 février 2020 «Un tramway et ses 147 questions»
- 7 : Le Soleil le 18 octobre 2018 «Troisième lien : Bonnardel modifiera le mandat du bureau de Projet
- 8 : Blogue « Fernand se déchaîne » 24 septembre 2010 sur la mobilité durable
- 9 : La Presse du 29 janvier 2020 «Le troisième lien pourrait sortir au centre-ville de Québec»
- 10: Québec Urbain le 15 décembre 2019 : Bordeaux vers la fin du «tout tramway»
- 11: Le Soleil du 19 décembre 2018 «Boischatel large le RTC»
- 12: Journal de Québec du 18 avril 2007 «Hydro-Québec tarde à couper le courant»
- 13: Le Soleil du 12 mars 2009 «Enfant mort dans un incendie :entente à l'amiable avec la Ville et Hydro
- 14: Rapport de l'IREC, tableau des coûts de construction du monorail
- 15: Sam Hamad rencontre les chercheurs de l'IREC
- 16 : Journal de Québec du 14 juin 2018 «Voici le métro aérien que Québec n'a pas retenu»
- 17 : Le Devoir du 7 mars 2011 «La Chine fait le pari du monorail»
- 18 : Site web de Amiens & Métropole en date du 7 mai 2020 titré «Amiens : Bus et vélo priorité des déplacements pendant le déconfinement»
- 19 : Journal 20 Minutes publié le 13 avril 2015 «Bordeaux : Mais au fait, c'est quoi au juste un Bus à Haut Niveau de Service ?»
- 20 : Journal 20 Minutes publié le lundi 4 juillet 2014 «L'exemple du réseau de bus Nantais a transporté Juppé»
- 21 : Le journal Ouest-France du 5 mars 2019 «Transport urbain : le projet de BHNS redémarre à l'électrique et plus cher »
- 22 : Le journal Ouest-France «La balade de Juppé en bus à Nantes» paru le 3 juillet 2014
- 23 : Le Soleil du 27 mars 2009 «Gauthier ouvert à un train de banlieue entre Québec et Charlevoix»

- 24 : Radio-Canada (ici Québec) le 18 avril 2019 «Troisième lien : L« CAQ a-t-elle suivi toutes les étapes ?»
- 25 : Le Devoir le 20 mars 2020 «Québec débloque 2,5 milliards pour aider les entreprises »
- 26 : The New York Times 21 novembre 2002 «Exxon-Led Group is giving a climate grant to Stanford»
- 27 : Journal de Québec du 12 mars 2018 «Restriction à la construction : victoire de Lac-Beauport et Stoneham contre Labeaume »
- 28 : Commodex du 14 mars 2013 «Première production pétrolière dans la ceinture de l'Orénoque »
- 29 : La Presse du 2 mai 2019 «Le projet Quest de Shell Canada a stocké 4 millions de tonnes de carbone»
- 30 : Global News du 12 mars 2019 «Over 2M tonnes of CO2 captured by Boundary Dam CCS project : Saskpower»