

Québec, le 26 juillet 2020.

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

140, Grande Allée Est
Bureau 650
Québec (Québec) G1R 5N6

Objet : Mémoire concernant le Projet de construction d'un tramway à Québec

Présenté par BENOÎT GAGNÉ

Madame, Messieurs les commissaires,

Mon argumentaire se veut un appui au développement du tramway à Québec. Je ne vois vraiment pas d'autre moyen de contrer l'explosion du transport individuel (à part le coûteux métro) et, sans le tramway, il devient un peu vide de parler d'un réseau structurant. Les autobus, mêmes électriques, ne peuvent s'affranchir aussi efficacement des voies routières et, laissés à eux-mêmes, condamnent le transport en commun à demeurer un appendice du transport global. La synergie d'un système sur rail et d'un système sur roues est un moyen fort de faire vivre le transport en commun.

COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

Mon premier point est gros comme le bras, à savoir que tout planifier en fonction de l'automobile entraîne une détérioration de la vie urbaine. L'aménagement du territoire et l'organisation du travail sont depuis trop longtemps à la remorque de ce type de transport. La superficie croissante liée aux voies de circulation et aux terrains de stationnement se fait au détriment de la fonction résidentielle. Cette appropriation vorace du sol est une conséquence directe de l'augmentation du transport individuel. J'ai vécu pratiquement toute ma vie à Québec et, depuis plus de trente ans, j'observe une baisse de la qualité de vie liée à l'envahissement de l'auto et du transport lourd.

Les causes de ce mal sont bien connues et je ne vais pas trop m'étendre là-dessus. Rappelons seulement l'étalement urbain et l'afflux de banlieusards ayant résulté de la construction des grandes autoroutes durant les années 1970 (Félix Leclerc sur l'axe est-ouest, Henri IV sur l'axe nord-sud et Dufferin-Montmorency qui a défiguré les battures de Beauport). Le réseau autoroutier de la région de Québec est devenu dans cette foulée l'un des plus denses en Amérique

du Nord (en kilomètres d'autoroute par 100 000 habitants). En fait, elle possède le réseau routier moyen d'une ville ayant le double de sa population. Beau titre de gloire ! Sans compter la sauvagerie de la conduite automobile... qui est devenue telle au cours des dernières années que la ville de Québec pourrait postuler au titre de championne de la grossièreté automobile.

Outre l'immense superficie requise par l'automobile, on parle beaucoup de la pollution de l'air comme conséquence négative de l'accroissement du parc automobile. La réduction de cette pollution est certes un argument fort pour un tramway électrique. Mais alors que l'industrie a fait quelques efforts pour réduire la quantité de substances nocives émises, la pollution sonore a toujours été laissée pour compte. On sait pourtant que le bruit est un grave problème de santé publique, tant par ses conséquences physiques que psychologiques, et il est bien établi que la principale cause de bruit en milieu urbain est l'automobile.

LE BRUIT, LE TRANSPORT ET MOI

À Québec, la réglementation sur le bruit automobile est faible et pratiquement pas appliquée. Des motos, des autos sport modifiées, des pick-up, des utilitaires gros comme des chars d'assaut ou simplement de vieilles autos mal entretenues y roulent à tombeau ouvert en faisant un vacarme épouvantable, et ce, sans que la police ne lève le petit doigt. J'en ai déjà parlé à un policier qui m'a simplement répondu : « Le bruit, ça ne tue personne ». Déranger à répétition tout un quartier semble anodin... et ce laxisme ne laisse présager rien de bon.

En tant qu'enseignant, j'ai passé beaucoup de temps dans les locaux d'un établissement scolaire. Mon lieu de résidence étant assez proche, je n'ai heureusement pas trop souffert de la congestion routière, véritable calvaire pour de nombreux travailleurs. Même si je savais que l'augmentation du parc automobile allait plus vite que celle de la population, cela demeurait un peu abstrait. Nouvellement retraité, et donc plus régulièrement à la maison, un nouvel élément s'est cependant ajouté : je subis désormais à temps plein l'envahissement agressif de ma rue par l'automobile et les camions. Ce n'est plus seulement un constat intellectuel, c'est une réalité sensorielle. Je suis chez moi, fenêtres fermées, et j'entends continuellement un bruit de fond. C'est le mauvais sort de ceux qui ont le malheur d'être situés sur une rue soumise au transit automobile.

Dans cet ordre d'idées, je recommande au BAPE d'être vigilant sur tout ce qui a trait aux nuisances sonores dans le contexte de la construction du tramway et de protéger la population. D'autant que la Ville semble s'en laver passablement les mains. Si la mise en œuvre d'un tramway pouvait contribuer à réduire un peu le bruit urbain, ce serait déjà un gros avantage. À cet égard, bien qu'un tramway électrique soit plus silencieux que des voitures à essence, je recommande au BAPE d'être vigilant sur le bruit que fait un tramway en empruntant une courbe, comme j'ai pu le constater lors d'un récent voyage en Europe.

LES DEUX RIVES

Un autre point de mon intervention concerne l'interconnexion entre les deux rives. La congestion à l'approche des ponts est un problème incontournable. Le transit inter-rives représente 27 500 déplacements par jour, soit 20 % des déplacements totaux et les problèmes de circulation continuent à empirer. Cette problématique est probablement la plus criante, celle qui déboule sur toutes les autres.

Le projet proposé en 2010 d'un tramway circulant sur le pont de Québec pour relier les deux rives semble s'être évaporé. De fait, que ce soit via l'autobus électrique ou le tramway, il faudra bien un jour raccorder par transport en commun le secteur ouest de Lévis avec le secteur ouest de Québec... et cela ne se fera pas tout seul. Devant l'impasse due à la chicane entre les maires de Québec et de Lévis, une intervention extérieure se justifie.

L'automobiliste qui se tape jour après jour son bouchon de circulation à l'approche des ponts, tout vaillant défenseur de l'auto qu'il soit, ne nage pas dans le bonheur. Il lui faudra un avantage concret, une véritable attractivité pour qu'il renonce à sa drogue dure. La meilleure formule pour le sevrer : un tramway qui part de la Rive-Sud pour atteindre en 40 minutes le centre-ville de Québec, en passant par la colline parlementaire.

TROISIÈME LIEN : LE NOUVEAU JOUEUR

Un projet parallèle est le fameux Troisième Lien, cher au gouvernement provincial. Le fantasme de boucler la boucle deviendra peut-être une réalité. Son ministère des Transports a fait état à cet effet en janvier 2020 d'un projet de tunnel sous-fluvial qui aurait une longueur hors tout de 9 ou 10 km avec voies routières et un couloir d'autobus électrique en site exclusif. Ce projet joignant le centre des deux villes est manifestement plus intelligent que la proposition initiale près de l'Île d'Orléans. Une grande fluidité de déplacement serait en effet atteinte avec la possibilité de traverser le fleuve à l'est (en tunnel) et une autre possibilité de le traverser à l'ouest (via le pont). Reste à savoir si l'achalandage prévu de ce tunnel justifie son coût et s'il peut diminuer significativement la congestion à l'approche des ponts.

Il faudra également préciser les modalités de raccordement de ce tunnel avec le réseau structurant de Québec. J'aurais souhaité pour ma part qu'il soit uniquement réservé au transport collectif sous forme de tramway, sans autos et camions. Un choix logique pour contrer l'étalement urbain et éviter l'impact négatif de l'ajout de véhicules sur l'autoroute Laurentienne déjà saturée. Cela n'empêcherait pas les étudiants de venir étudier, ni les travailleurs de venir travailler.

Si l'on s'en tient au scénario du Ministère, un moindre mal serait de faire arrêter les autobus électriques provenant de Lévis au pôle d'échange St-Roch (après les 3 stations intermédiaires de Petit Champlain, d'Youville et Jardin L'Allier). Les véhicules routiers (autos, camions) continueraient vers le nord en tunnel fermé sans possibilité de sortir avant Soumande. Cela encombrera l'autoroute Laurentienne au nord mais préservera au moins sa conversion en boulevard urbain au sud.

D'HIER À AUJOURD'HUI

Sous l'angle « historique », rien n'est vraiment nouveau à Québec. On a pu voir de vieilles coupures de journal datant au moins d'un demi-siècle faisant état d'un tunnel entre Québec et Lévis. De même, on peut trouver des schémas des années 1930 montrant l'ancien réseau de tramway à son apogée.

Plus près de nous, depuis près vingt ans, la question du tramway est revenue dans l'air. À cet égard, la version 2018 du tracé m'apparaît grandement améliorée par rapport à celle de 2010. C'est en partie grâce à la consultation citoyenne si le tracé 2018 ratisse plus large et se déploie plus efficacement avec moins d'angles ou de bifurcations. Ce tracé ramène en particulier le tramway à la haute-ville où se trouvent les plus gros besoins de déplacement. Le boulevard René Lévesque occupe maintenant une portion à la mesure de son achalandage.

Je regrette cependant la limitation du tracé au pôle Est. Cette limitation fait en sorte que l'arrondissement Beauport où je demeure en est exclu. Au pôle ouest, le point de chute à la station Legendre laisse un peu perplexe. On comprend qu'il s'agit de structurer un futur aménagement par le transport en commun. Pour le moment, toutefois, on ne voit pas grand-chose d'autre qu'un raccourci pour se rendre au magasin Ikea.

L'approche économique de la version 2010 (axe Charest pour le tramway) prônée par le maire Labeaume semble maintenant plus modérée. À la décharge du maire, il est défendable d'élaborer un tracé de tramway dans une optique de développement immobilier. Son arrivée dans un secteur peut en effet constituer un vecteur d'aménagements mieux conçus. Toutefois, cela ne doit pas se faire au détriment des besoins existants qui en sont la première justification. On se souvient à cet effet de la suffisance d'un haut dirigeant du projet devant un plaidoyer citoyen en faveur d'une modification de tracé pour desservir l'édifice Marly (ministère du Revenu) où travaillent des milliers d'employés. Souhaitons à cet égard que le ton ait changé pour le mieux.

ADIEU TRAMBUS... BONJOUR MÉTROBUS

Les derniers changements apportés au projet (juillet 2020) ne sont pas réjouissants. On les présente comme découlant de la contrainte budgétaire de 3,3 G \$ (un montant fixe à respecter, si tant est qu'on puisse déterminer de façon exacte un tel montant). La conséquence malheureuse en est de charcuter un point fort du projet : le trambus sur l'axe d'Estimauville-Charest-Université. Ce qui était hier un pilier devient négligeable aujourd'hui. Pourtant, un trambus électrique silencieux et confortable aurait pu transporter des centaines, sinon des milliers de fonctionnaires fédéraux et provinciaux, dont ceux appelés à occuper le nouveau siège social de la CNESST en fin de construction. Moi-même, je me réjouissais de cet accès près de chez moi. De façon générale, c'est un recul pour l'écoquartier d'Estimauville et le secteur environnant. Avec l'éventualité d'une congestion accrue, les gens en seront quittes pour se rabattre sur les Métrobus. Cette révision à la baisse est déplorable. Malgré ma déception, je ne remets cependant pas en cause la pertinence de l'ensemble du projet.

CONCLUSION

Le transport collectif n'est pas une option, encore moins un luxe pour Québec. Certes, de nombreuses difficultés accompagneront le développement du réseau de transport en commun, dont bien sûr le tramway. Elles ne doivent pas mener à rejeter son acceptabilité sociale. On en parle depuis si longtemps, et avec raison vu l'explosion du transport individuel, que le bon sens commande d'aller de l'avant.