

Québec, le 28 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

Madame, Messieurs les commissaires,

C'est en tant que citoyenne préoccupée par les questions d'urbanisme et de développement urbain, d'environnement et de transport collectif que je m'adresse à vous. J'ai moi-même choisi de vivre au centre-ville de Québec pour des raisons de qualité de vie et de proximité. Pendant plus de 20 ans, je me suis rendue au travail à pied, et je marche ou j'utilise le vélo pour la plupart de mes déplacements. Le transport en commun est mon troisième choix, surtout pour l'hiver. Quant à l'automobile, je l'utilise rarement et surtout pour sortir de la ville.

Je vais d'abord parler des avantages du projet de tramway.

Je suis en faveur du projet de tramway, car je ne vois vraiment pas comment nous pourrions autrement augmenter l'offre et la qualité du transport collectif à Québec. Je m'inquiète même pour l'avenir de ma ville, car Québec est l'une des pires villes au Canada en matière d'étalement urbain et la seule ville de plus de 500 000 habitants à ne pas avoir de réseau de transport structurant ou en cours de réalisation. Quand on compare Québec à des villes de la même importance en Europe, le constat est encore pire. Je sais aussi que la qualité de vie, un environnement sain et la facilité des déplacements seront des critères de plus en plus importants pour attirer des investisseurs et des jeunes familles. Autrement dit, il est grand temps que nous rattrapions notre retard et que nous prenions un virage déjà entrepris ailleurs. Je crois que le dynamisme et le développement économique futur de Québec en dépendent.

Je ne pense pas avoir besoin de m'attarder longtemps sur les avantages du transport collectif par rapport au transport automobile pour l'environnement et la lutte contre les changements climatiques. Maintes études ont été faites sur la pollution de l'air, sur l'engorgement des voies de circulation, sur l'étalement urbain occasionnés par l'automobile. Également, je vois mal comment nous pourrions continuer à favoriser l'automobile et la construction de routes au moment où plusieurs sociétés tentent de sortir de la dépendance au pétrole. C'est aussi un non-sens, car souvent une seule place est occupée dans un véhicule qui peut contenir cinq personnes. Le tout-à-l'auto, avec l'ajout à n'en plus finir de nouvelles infrastructures routières, n'est pas une option d'avenir.

Quant au choix du tramway électrique relié au réseau d'autobus, je fais confiance aux experts qui se sont penchés sur les diverses options. J'ai entendu des opposants parler de métro, mais je n'ai rien vu de concluant là-dessus. J'ai lu une réponse d'experts qui parlait d'un trop petit volume de population. Il ne semble pas non plus y avoir beaucoup de possibilités d'expansion du côté des autobus. Il faut penser à un mode de transport assez intéressant pour que les gens décident de laisser tomber l'automobile. Le tramway est aussi un bon moyen d'avancer dans l'électrification des transports. Un gros producteur d'électricité comme le Québec devrait montrer l'exemple et favoriser l'électricité au lieu du pétrole.

Je vais maintenant aborder les principales raisons mises de l'avant par les opposants au projet.

D'abord, les coûts. Le financement d'un projet d'infrastructure important fera toujours peur à une partie de la population. Mais comment avancer comme société sans penser un jour avoir à investir dans de nouvelles infrastructures? Beaucoup de gens se trompent en pensant que le statu quo ne leur coûte rien. Encourager l'automobile entraîne des coûts énormes en infrastructures routières, sans compter les ressources liées aux problèmes de santé causés par la pollution et la sédentarité. À ces coûts il faut ajouter ce que dépense un individu ou une famille pour l'achat d'un véhicule, pour son entretien, pour l'essence et pour le stationnement. Il existe une enveloppe prévue pour la construction du tramway avec des fonds provenant des gouvernements fédéral et provincial. Or, cet argent nous revient de droit, car nous contribuons, par nos taxes et nos impôts, au financement des infrastructures de transport en commun ailleurs au Canada. Je ne sais pas combien de gens réalisent que, même si nous ne prenons pas la part qui nous revient pour le financement du tramway, nous financerons quand même, comme contribuables québécois et canadiens, le métro et le REM à Montréal, par exemple. Je crains aussi que, si nous refusons le financement prévu pour le tramway maintenant, les gouvernements, qui sont maintenant beaucoup plus endettés à la suite de la pandémie de COVID-19, ne seront pas en mesure de dépenser pour une telle infrastructure avant des années. Quant à la peur du dépassement de coûts, elle sera toujours là, peu importe ce que nous ferons. C'est un risque à assumer pour un équipement d'avenir qui bénéficiera à tout le monde.

On nous parle aussi d'inconvénients à court terme, entre autres pendant la construction du tramway. Beaucoup relèvent du syndrome du pas-dans-ma-cour. Oui, il y a des inconvénients pendant des travaux, mais nous en subissons chaque année à cause de la réparation des rues ou d'autres infrastructures urbaines. Les personnes vivant à proximité du passage du tramway seront-elles dérangées? Certainement pas plus que dans n'importe quelle ville où cette infrastructure existe, sans parler du bruit déjà produit par le passage des autobus. J'ai vu également circuler une pétition visant à protéger les arbres sur le tracé du tramway. Malheureusement, plusieurs de mes amis ont signé, pensant bien faire pour l'environnement. Mais, entre préserver des arbres et construire une infrastructure de transport électrique, je n'ai aucun doute sur ce qui aidera le mieux à réduire les gaz à effet de serre et à protéger l'environnement à moyen et à long terme. Rien ne me dit qu'il ne sera pas possible de replanter des arbres ou de verdir les abords du tracé d'une autre façon. Je remarque aussi que personne ne se soucie des arbres quand il est question d'élargir des rues ou de construire des routes. C'est la même chose pour les expropriations. Qui s'intéresse aux coûts et aux inconvénients causés par l'expropriation de terrains pour la construction ou l'agrandissement de routes, à part ceux qui sont directement visés? Je ne vois donc rien dans tout cela qui est particulier à la construction d'un tramway.

Enfin, je vais aborder une autre inquiétude, celle qui touche l'achalandage. Même si je crois qu'il y aura assez d'utilisateurs pour justifier la construction d'une telle infrastructure au moins à moyen terme et qu'il faut construire aussi en prévision de l'avenir, il existe énormément d'études qui démontrent qu'en matière de transport en commun l'offre génère la demande. Sans un bon système de transport en commun, les gens préfèrent l'automobile. Mais, si un bon système existe, ils découvrent des avantages à ne pas utiliser leur voiture. J'ai beaucoup voyagé et j'ai pu constater les bénéfices énormes pour les villes qui ont choisi de privilégier le transport collectif. À Berlin, presque 50 % des citoyens utilisent le transport en commun. À Tokyo, c'est presque 90 %. Tokyo est une mégapole de plus de 30 millions d'habitants. Pourtant, elle est très vivable, propre et pas trop polluée. Les villes chinoises comme Beijing, au contraire, sont des horreurs de pollution qui entraîne des morts chaque année. La Chine a commis l'erreur d'encourager l'automobile plutôt que de prendre exemple sur le Japon et sur son réseau très complet de transport urbain sur rail. Je n'ai donc aucun doute sur le fait que, mieux desservis, les citoyens de Québec seront plus nombreux à choisir le transport collectif.

En conclusion, à la lumière de tous les points que j'ai abordés dans ce document, je ne vois pas comment nous pourrions passer à côté de l'occasion d'enfin doter la ville de Québec d'une infrastructure que nous attendons depuis des années.

Je vous remercie de l'attention que vous avez accordé à mes arguments.

Anne Deronzier