

EN ROUTE VERS LA MODERNITÉ, MAIS LAQUELLE?

Je conviens d'emblée que cette réflexion arrive sur le tard, le projet étant passablement enclenché. En même temps, je ne peux m'empêcher de soulever un certain nombre de questions, non pas tant au sujet du choix technologique qu'en regard du contexte dans lequel nous voulons l'implanter. Car le contexte devant accueillir un tramway, ou toute autre technologie s'annonce déterminant sur son efficacité à structurer une ville, sinon à transporter ses citoyens. Trois grandes questions seront brièvement soulevées : l'urbanisme, l'environnement et la modernité.

Un étalement urbain qui nous échappe?

Le tramway semble porteur de plusieurs vertus, comme s'il allait résoudre de nombreux problèmes urbains. Spontanément, c'est la question de l'étalement qui vient en tête. Pourtant, l'économiste Thierry Rebours a fait remarquer, en simplifiant, que les valeurs foncières, depuis les années 1970, augmentent plus vite que les salaires. Autrement dit, bien des ménages se feraient *sortir* de la ville par une dynamique urbaine qui aurait tendance à nous échapper. Les analyses de Rebours rejoindraient à certains égards une observation de Marc Boutin selon laquelle l'agglomération de Québec serait aussi étalée qu'une ville américaine de trois millions d'habitants; nous sommes environ 800 000 dans la région, de Stoneham à Lévis, de Portneuf à la Côte-de-Beaupré. Si nous regardons la ville depuis le point de vue de Rebours, alors l'automobile serait bien plus une conséquence qu'une cause. Dans cette perspective, le tramway pourrait potentiellement jouer sur les valeurs foncières et contribuer à l'étalement urbain. Paradoxe! Dit de façon provocante, le troisième lien aurait au moins l'avantage de relier le *centre* avec cette périphérie éloignée qui accueille tous ceux qui se font sortir de la ville par la hausse des valeurs foncières.

Le tramway est surnommé « réseau structurant », c'est-à-dire, nous interprétons, qu'il pourrait avoir un impact sur la structure urbaine et sur les densités. Le métro de Montréal est ici un contre-exemple intéressant : Gérard Beaudet de l'Institut d'urbanisme (Université de Montréal) a montré qu'après 50 ans, certaines stations du métro n'ont toujours pas d'impact significatif sur leur quartier d'accueil. Cela suggère que la structure urbaine présenterait une certaine stabilité faisant fi des infrastructures de transport. Ce n'est peut-être pas le réseau qui serait structurant, mais le réseau qui s'inscrit ou non dans la structure urbaine. La nuance est importante dans la mesure où les effets attendus du tramway pourraient ne pas être au rendez-vous. Il faut rappeler que la ville est un phénomène auto-organisé capable de frustrer nos prétentions planificatrices. D'Estimauville est un exemple approprié : localisé dans une *vallée*, entre les *massifs* de Québec et de Beauport, le quartier a pour ainsi dire résisté au projet d'écoquartier qui, sauf erreur, a fait place à du logement social.

Un tramway ne représente donc pas nécessairement un vecteur de développement urbain ou de consolidation comme l'ont suggéré certaines vidéos promotionnelles où l'on pouvait voir des boulevards verdoyants se garnir d'édifices neufs au fur et à mesure où le tramway avance. Comme l'a souligné Jean-Marc Offner dans un article ayant eu l'effet d'une bombe à l'époque, le lien entre transport et développement serait plutôt un « mythe » à l'avantage du politique. Si la proposition d'Offner peut être critiquée, elle a au moins le mérite d'attirer l'attention sur le fait que certains projets peuvent avoir des objectifs qui n'ont rien à voir avec le transport des personnes.

Le paradoxe de l'environnement face à la multitude des options

L'environnement est un autre argument pour justifier un tel investissement. Le *Journal de Québec* nous apprenait que la construction du tramway impliquerait « environ 630 000 tonnes de matériaux d'excavation, soit l'équivalent de 40 000 voyages de camion » auxquels il faudra ajouter un autre 40 000 voyages pour le remplissage. Nous apprenions également qu'une quantité importante d'arbres serait abattue et que des milieux humides seraient détruits. Autrement dit, le projet et son chantier représentent une hypothèque environnementale importante qui nécessite peut-être une analyse du cycle de vie afin de le comparer avec différentes options. Et ce ne sont pas les options qui manquent. Une première serait d'abaisser le coût du billet. Cette option aurait l'avantage de permettre aux moins nantis de se déplacer à bon compte, eux qui sont relativement plus nombreux à dépendre du transport en commun et qui habitent des quartiers qui ne seront pas desservis par le tramway. Rappelons aussi que de nombreuses villes ont fait le choix de la gratuité, comme Dunkerque en France. En matière de développement urbain, il n'y a pas de solutions, il n'y a que des choix politiques et dans cette perspective, la gratuité se défend autant qu'un tramway. Une autre approche serait d'augmenter la desserte dans nos quartiers. Dans un contexte où le gouvernement du Québec entend favoriser le maintien à domicile, des navettes locales auraient au moins l'avantage d'être cohérentes avec les projets gouvernementaux.

La technologie offre de nombreuses possibilités. Il y a bien entendu les autobus électriques, dont certains se rechargent à chaque arrêt. Il y a également des autobus biarticulés qui représentent peut-être une autre option. Et un trolleybus nous permettrait peut-être de faire l'économie d'un tunnel et donc d'utiliser cette technologie sur plus d'un réseau. La compagnie canadienne Electra Meccanica propose une voiture électrique sous-compacte à trois roues avec une autonomie de 160 km qui cible spécifiquement les navetteurs. Parallèlement, les modes de transport alternatifs semblent se multiplier sans cesse, de la trottinette électrique au vélo électrique, en passant par ce bidule à une roue qui a récemment remonté ma rue. À cela s'ajoutent les modèles développés par Uber et Communauto qui reposent sur une flexibilité inégalée. Certes, ils ont leurs défauts, mais ces modèles de déplacements sont là pour de bon. D'ailleurs, ne serait-il pas temps pour une entreprise d'offrir une version québécoise d'Uber, ouverte et économiquement accessible? Pourquoi faut-il s'en remettre à des géants américains quand Québec est en mesure de développer ses propres solutions? Voilà une façon originale de lancer Québec dans la modernité! D'ailleurs, cette modernité tant désirée par la Vieille Capitale sera vraisemblablement faite de voitures autonomes et donc de la voiture comme service : dans un avenir prévisible, les citoyens ne posséderont pas de voiture, ils vont posséder un abonnement à une voiture qui viendra les chercher à la demande.

Technologie, quand tu nous tiens

Dans un contexte où la technologie est sans cesse changeante et sur le point de bousculer profondément nos mobilités, dans un contexte où les modes de transport vont se multiplier, notamment au fil de batteries de plus en plus performantes, il faut peut-être se demander si un tramway n'est pas déjà dépassé. La question peut choquer, mais la modernité, celle qui se dessine dans les cabinets d'ingénieurs, semble faite d'hyper mobilité individuelle. Posons la question de façon plus provocante encore : Québec ne devrait-elle pas être la première ville du continent à s'ouvrir massivement à l'auto autonome et à l'hypermobilité

individuelle au lieu d'être la dernière à installer un tramway? Est-ce que l'économie locale ne gagnerait pas à soutenir le développement des technologies sous-jacentes à ce type de mobilité? Il n'y a pas de réponses parfaites à cette question, il n'y a qu'un choix politique qui doit faire l'objet d'un débat démocratique. Cela est d'autant plus vrai que la ressource collective n'est pas infinie et que la modernité qui se dessine devant nous pourrait nous réserver des surprises.

Certes, le transport en commun ne disparaîtra pas, il est même essentiel pour une partie de la population, mais il pourrait devenir complémentaire à des modes de transport actuellement en devenir. Dans cette perspective étroite, investir dans un tramway pourrait constituer un manque de vision. Être la première ville au monde en matière de transports alternatifs serait peut-être une façon audacieuse de donner un *accent* à Québec et à son économie. Nul ne connaît l'avenir, mais certains indices laissent à penser que le choix du tramway n'est peut-être pas le meilleur compte tenu du contexte topographique, démographique et urbain de Québec et compte tenu d'innovations technologiques qui se dessinent à l'horizon. De même, la crise sanitaire actuelle pourrait également modifier certaines de nos habitudes (accentuation de la distanciation sociale par la valorisation de l'auto, une préférence pour la banlieue, etc.).

Une récente analyse faite par KPMG, réalisée notamment à partir d'un sondage fait par Gartner, laisse entendre que 10 à 20 % de la main-d'œuvre pourrait passer définitivement au télétravail. Certaines entreprises européennes pensent ouvrir des lieux de co-travail en banlieue pour réduire le temps de déplacement de leurs travailleurs. Les médias ont même fait écho à l'idée d'une semaine de quatre jours. L'Université Laval multiplie son offre de cours à distance et les cégeps en font autant. Bref, le monde du travail — le monde *tout court* — serait à l'aube de transformations susceptibles d'infléchir le trafic et l'utilisation du transport en commun, et encore plus à Québec en raison du contexte de la *ville de fonctionnaires* — public, parapublic, compagnies d'assurances, Desjardins, etc. — où la proportion de travailleurs susceptibles de faire du télétravail serait relativement plus importante à qu'ailleurs.

Un alignement de planètes semble donc se dessiner à l'intérieur d'un contexte topographique *difficile* : une dynamique foncière à *l'avantage* de la périphérie, des révolutions technologiques qui auront un impact sur notre mobilité et sur l'organisation du travail, une société qui semble favoriser l'hypermobilité individuelle, une crise sanitaire qui pourrait nous transformer. Autant d'éléments qui relativisent peut-être l'intérêt d'un tramway, d'autant plus que ce dernier est statique tout en exigeant un investissement financier et environnemental *lourd*. Autant d'éléments qui doivent peut-être nous ramener à l'essentiel : concevoir un système de transport en commun qui favorise en premier lieu la mobilité de ceux qui n'en ont pas les moyens tout en favorisant l'intégration de modes aussi multiples qu'alternatifs (Uber, vélo électrique, etc.).

La recherche d'une modernité

Le slogan du projet — *En route vers la modernité* — suggère que le tramway vise d'autres objectifs que le transport en commun. Pour une élite locale, un tramway permet d'incarner l'action politique dans quelque chose de concret comme il constitue un outil de marketing pour transformer l'image d'une ville. D'ailleurs, ce slogan comporte un non-dit : Québec serait-elle encore une vieille capitale? Il faut rappeler

que la recherche de la modernité ne date pas d'hier. Dans les années 1970, les nouvelles autoroutes devaient permettre à Québec de toucher une autre modernité; elles auront durablement marqué son paysage, notamment par le remplissage des berges du fleuve et par la rupture entre le Vieux Québec et Saint-Jean-Baptiste. Et cet héritage d'une autre modernité représente une forte concurrence pour le transport en commun. Serions-nous en face de deux modernités qui tendent à s'annuler mutuellement? Et si le réseau d'autoroute était utilisé pour implanter un réseau d'autobus biarticulés à grandes fréquences sur voies réservées? Autrement dit, avant d'investir lourdement dans un autre tunnel, ne pourrions-nous pas recycler le réseau d'autoroutes à l'avantage du transport en commun?

L'élite locale entretient vraisemblablement une autre espérance avec le tramway. À la page 51 du *Plan de mobilité durable. Pour vivre et se déplacer*, on peut lire un commentaire écrit au présent : grâce au réseau structurant, « Saint-Roch retrouve la vigueur économique et le rôle central qu'il avait avant le développement des banlieues au début des années 60 ». Faut-il y voir une nostalgie digne de la Vieille capitale? Le tramway sert-il à soutenir une vision passéiste de la ville et de son organisation? Faut-il y voir un éternel déchirement entre une ville idéalisée et un désir de modernité? Le Saint-Roch de la belle époque fut l'héritage d'une zone franche érodée depuis longtemps et comprendre cette dynamique c'est entrevoir que les impacts d'un tramway sur l'avenir de ce quartier risquent d'être limités. Cela nous renvoie à la stabilité de la structure urbaine et au mythe d'Offner.

Un tramway dispose d'une fonction première (transport) et d'une fonction seconde (incarnation de l'action politique, marketing régional, développement urbain, etc.) et certains indices laissent à penser que la fonction seconde aurait motivé un choix technologique qui ne semble pas cadrer avec le contexte spécifique de Québec, un contexte qui *s'épaissit* en raison de tendances sociales et technologiques qui pourraient nous réserver des surprises. Il y a lieu de penser que l'élite locale, celle qui ne prend jamais le transport en commun, aimerait avoir un tramway pour des raisons qui ne sont pas nécessairement liées au déplacement des citoyens (fonction seconde). S'il tel est le cas, alors il importe de rappeler que le choix d'un mode de transport ne doit pas se faire au détriment de l'accessibilité. L'entretien du tramway sera une affaire locale et il serait dommage que ce choix nous mène à une hausse du coût du billet; il serait dommage que les gagnes petits fassent les frais d'une élite locale qui serait à la recherche de sa propre modernité.

Rémi Guertin Ph.D.

géographe, auteur et utilisateur
du transport en commun