

RÉFLEXIONS SUR LES OBJECTIONS SOULEVÉES AU PROJET DE TRAMWAY À QUÉBEC

Je crois que le rôle du BAPE ne consiste pas à statuer sur l'exactitude des prévisions de coût de construction d'un tramway à Québec, ou sur les effets hypothétiques du travail à distance sur la fréquentation du transport en commun. Il a plutôt comme fonction d'évaluer ses effets environnementaux, notamment sur sa contribution à la diminution des émissions de gaz à effet de serre générées par les activités reliées au transport. Le bruit émanant d'un tramway est-il supérieur à ce que l'on entend au passage des autobus dans certaines rues à la fois commerciales et résidentielles? Est-ce que l'évaluation environnementale peut être l'occasion de mettre en lumière la possibilité d'atténuer les inquiétudes soulevées par certains quant aux effets sur leur qualité de vie en apportant des modifications mineures au projet actuel. Je me permets de vous soumettre certaines réflexions que les doléances de nos concitoyens m'ont inspirées.

Abattage d'arbres sur le parcours :

Il est impossible d'effectuer des travaux aussi considérables que la construction d'une ligne de tramway sans éliminer certains arbres. Lorsque l'on pose comme objection que l'on peut faire certaines excavations en éliminant des racines sans affecter la survie des arbres affectés, je crois que seuls des experts en arboriculture pourraient se prononcer sur le sujet.

Chaque fois que l'on élargit une route pour en faire une autoroute ou ajouter une voie, la végétation environnante est affectée et de tels travaux entraînent souvent l'abattage d'arbres.

La ville a indiqué son intention de compenser la perte de chaque arbre par la plantation de deux arbres dans différents lieux publics. On pourrait souhaiter l'élaboration d'un plan prévoyant que ces plantations débutent dès 2021. Il serait souhaitable qu'on ne se limite pas à la mise en terre de jeunes plants, mais en prévoyant qu'une certaine proportion soit constituée d'arbres d'au moins 10 centimètres de diamètre, afin de compenser plus rapidement la perte de sujets matures sur le parcours du tramway. Il serait souhaitable, dans la mesure du possible, de transplanter dans les parcs du même secteur certains des arbres qui doivent être éliminés par les travaux projetés.

Incertitude quant aux expropriations

Tout programme d'amélioration des infrastructures ou des communications urbaines occasionne la modification des limites de certaines propriétés privées entraînant des expropriations : l'évaluation des préjudices qui en découlent est sujette à un arbitrage qui relève, en l'absence d'entente avec les expropriés, d'un organisme judiciaire, dans le cas présent du tribunal de l'expropriation. Il y a lieu également d'assurer l'acceptation sociale du projet. Une négociation peut parfois diminuer les inconvénients d'un tracé, comme ce sera semble-t-il le cas dans le secteur Hochelaga pour le passage derrière l'école Rochebelle. Les audiences ont fourni une tribune à de nombreux résidents et commerçants situés sur le parcours du tramway de signaler l'incertitude quant à l'importance des expropriations auxquelles ils sont exposés. À de rares exceptions, le rapport du BAPE peut solutionner les problèmes individuels, car dans la plupart des cas l'évaluation de la compensation à laquelle ces propriétaires ou locataires auront droit relève de la compétence du tribunal de l'expropriation. Cependant, la Ville doit les informer le plus rapidement possible de l'étendue exacte de l'expropriation projetée, notamment, dans le cas des locataires de locaux commerciaux, pour qu'ils puissent, le cas échéant, rechercher un nouveau local.

Les conséquences du projet pour les automobilistes

Depuis le lancement du projet de transport intégré, les opposants et même les supporteurs ont malheureusement transformé le débat en une guerre contre les automobilistes.

D'une part, certains défenseurs de l'environnement confrontés au danger du réchauffement de la planète résultant des émissions de gaz à effet de serre ont parfois tendance à diaboliser les usagers de l'automobile, vu le pourcentage important des émissions de carbone provenant du transport terrestre. Le rêve de pénaliser les automobilistes pour les libérer de la dépendance du volant soulève un agacement chez la majorité des citoyens pour lesquels l'automobile est une nécessité en vue de leur faciliter l'accès au travail. Que dire des camionneurs dont dépend notre approvisionnement dans une société qui ne peut revenir à l'état d'autosuffisance de la ferme de jadis!

Rares sont les Québécois qui n'ont pas rêvé dès l'adolescence de se retrouver derrière un volant pour se déplacer rapidement et satisfaire leur curiosité d'explorer leur environnement. Pour la majorité des citoyens, l'automobile est le moyen le plus efficace dans la recherche d'emploi, pour se rendre à leur travail ou contacter d'éventuels clients. Pour les générations antérieures qui avaient souffert de l'isolement, l'acquisition d'une automobile a permis de connaître la liberté de déplacement. Il faut reconnaître également qu'au Québec, en raison de la faible densité de la population, les transports en commun n'ont pas répondu efficacement aux besoins essentiels de mobilité des citoyens. De plus, dans la ville de Québec, en raison du climat, même après la création des abribus, l'attente du prochain bus n'a rien de confortable par temps froid ou pluvieux.

D'autre part, l'opposition au projet, en particulier dans certains médias sociaux tente de soulever les automobilistes en invoquant une sorte de persécution à l'égard de ces derniers. Pour certains, l'important, c'est d'améliorer l'accès au centre-ville en augmentant les voies carrossables sur les autoroutes et de multiplier les espaces de stationnement. Or, pour l'automobiliste qui, en raison de la nature de son travail et de l'endroit de sa résidence doit nécessairement utiliser sa voiture pour atteindre le centre-ville, un projet favorisant une augmentation du nombre d'utilisateurs du transport en commun est l'unique moyen de prévenir un engorgement de ce centre-ville. Au contraire, plus on contribue à l'augmentation du trafic automobile, plus on complique la vie de ceux qui sont vraiment obligés d'utiliser leur automobile.

Je crois que les audiences n'ont pas permis d'insister sur l'importance de multiplier les places dans les parcobus afin d'inciter la population des banlieues et de l'ensemble de la région de la capitale à y laisser leur véhicule et d'utiliser le transport en commun pour rejoindre les points névralgiques de la ville de Québec.

En tant qu'utilisateur de l'automobile, Je rêve du jour où ce serait pratique de me rendre dans le vieux Québec en utilisant un transport en commun confortable. Je déplore que personne n'ait souligné la nécessité que les stations du tramway offrent un endroit à l'abri des intempéries.

La pollution sonore;

Dans certaines villes desservies par un réseau de tramway vétuste, j'ai parfois constaté l'inconfort intérieur des rames et le bruit de la circulation sur rail. Comme je n'ai pas eu l'occasion de faire l'expérience de lignes de tramway récentes, j'ignore l'intensité du bruit des nouveaux tramway .. Cependant un de mes amis me signalait qu'à Bordeaux, il avait réalisé que le tramway était plus silencieux que nos autobus. Afin de calmer l'inquiétude des intervenants quant à l'effet sonore du passage du tramway dans les quartiers où les résidences ont été construites à une faible distance de la rue, les promoteurs devraient créer une simulation de l'effet sonore du passage d'un tramway de la qualité de celui projeté par Québec. Je crois que le BAPE dans l'intérêt de l'avenir de ce projet devrait demander à la direction du RTC de présenter une telle simulation. Il est important de contrecarrer l'action des différents gérants d'estrade qui multiplient les entrevues pour battre en brèche le projet.

Les détails des coûts du projet avec ou sans trambus

Comme beaucoup de citoyens, la hausse subite du coût du projet initial invoquée pour justifier l'élimination du trambus m'a surpris. Cependant, en tant que contribuable, je ne souhaite pas que la direction du projet rende publics les estimés détaillés de cette augmentation pour chacun des éléments de la construction. Lorsque je demande des soumissions pour certains travaux je ne révélerais jamais aux soumissionnaires le montant auquel j'évalue mon projet. En tant que contribuable, je souhaite qu'il en soit de même lorsque la ville de Québec planifie des travaux publics. Le coût total doit être connu, mais non les estimations de chaque partie pour laquelle on demande des soumissions. Au nom de la transparence, il ne faut pas nuire à la compétitivité dans un tel processus. D'ailleurs, je crois que l'appréciation de l'exactitude de tels estimés excède le champ de compétence du BAPE.

Adaptation du projet au vieillissement de la population :

De plus en plus de personnes âgées éprouveront des limitations pour leurs déplacements et dans la conduite de leur automobile à travers des rues encombrées. Comme la plupart de ces citoyens conservent le goût de se déplacer de façon sécuritaire et continuent de fréquenter les commerces, les établissements de loisirs culturels ou les restaurants, l'amélioration des services en commun par un tramway devrait contribuer au maintien de leur qualité de vie. Lors des fêtes du 400^e, nous nous entassions dans l'autobus conduisant du stationnement près de l'aquarium pour participer aux spectacles dans le vieux port. Je souhaiterais que l'amélioration du transport public permette à cette partie de la population à laquelle j'appartiens de profiter de la vie culturelle et des nombreuses activités de notre belle ville.

Souhais pour l'avenir des déplacements dans la ville de Québec

J'espère que les recommandations du Bape permettront de parfaire le projet de tramway, sans en retarder la réalisation. Comme citoyen de la ville de Québec, je souhaite que nous profitions des subventions de trois milliards de la part des gouvernements supérieurs. Il est urgent qu'une publicité bien orchestrée fasse découvrir les avantages d'une évolution dans notre mode de déplacement, tout en répondant aux questions des citoyens qui ont manifesté leurs inquiétudes. Je compte sur le réalisme des suggestions que comportera le rapport du BAPE, afin que Québec cesse d'être l'unique grande ville au Canada qui n'a pas de réseau de transport public structurant.

Merci de m'avoir permis d'exprimer mon opinion.

Bertrand Gagnon

Québec