

LETTRE D'OPINION DANS LE CADRE DE L'ANALYSE DU PROJET DE CONSTRUCTION D'UN TRAMWAY À QUÉBEC

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

Œuvrant dans le domaine de l'immobilier et du développement urbain depuis plusieurs années déjà, et ayant travaillé sur différents projets de développement à travers la province, je suis maintenant à l'emploi de la Ville de Québec. C'est cependant à titre de simple citoyen et grand amoureux de ma ville que je souhaite m'exprimer sur le sujet en titre, à travers la présente courte lettre.

Bien que le projet de réseau structurant de transport en commun inclut plusieurs composantes et devrait être considéré dans son ensemble, pour les besoins du contexte actuel d'analyse par le BAPE, le tout sera concentré sur sa pierre angulaire, soit le tramway.

La preuve de l'existence des bienfaits liés au type de projet concerné n'est plus à faire : amélioration de la mobilité des citoyens, diminution des accidents de la route, accroissement des déplacements actifs menant à une meilleure santé des citoyens (avec relâchement indirect de la pression sur le système de santé), stimulation du développement économique, accroissement de la productivité, etc. À l'exception de quelques impacts négatifs très ciblés, lesquels devraient être traités comme tels plutôt que comme des barrières infranchissables, il ne fait aucun doute que le poids du positif dépasse largement celui du négatif et que le portrait global ne devrait pas être perdu de vue.

À ce titre, de multiples études effectuées depuis plusieurs décennies ont fait état du besoin de réaliser un projet de tramway à Québec. Un bon exemple en est le *Dossier de présentation du projet de tramway à Québec*, effectuée par Genivar en décembre 2010, lequel dressait déjà un portrait assez clair de la faisabilité d'un tel projet, et surtout de la nécessité de le réaliser. Il est donc plus qu'évident que nous sommes très en retard...

Par ailleurs, les aspects techniques comme le tracé projeté, le choix des modes d'insertion, la saturation des services actuels d'autobus, et les impacts sur la circulation ont tous été maintes fois étayés, étude après étude, donc je ne compte pas m'y attarder.

Il importe toutefois qu'on s'arrête sur certains autres points qui, me semble-t-il, n'ont pas profité du même niveau de couverture médiatique que d'autres, alors qu'ils auraient dû, compte tenu de leur importance.

LA VITALITÉ ÉCONOMIQUE

Un projet de transport en commun aussi structurant que le tramway à Québec, comme ça a été le cas dans virtuellement toutes les autres villes s'étant dotées d'une infrastructure du même type, favorisera une structuration du développement selon une approche nettement plus axée vers le développement durable, notamment par une densification soutenue, laquelle, si couplée avec un rapprochement des différents types d'usages, permettra d'améliorer la mobilité de la main-d'œuvre en offrant différentes alternatives efficaces, rapides et confortables de déplacements à la voiture en solo. Sur la densification résidentielle, il faut noter que le concept ne rime pas nécessairement avec de grandes tours de logements ou encore avec l'exode des familles. Une proportion nécessaire de grands logements peut, et même doit être conservée dans les projets de développements futurs, de façon à laisser la place à l'installation de nouvelles familles dans les quartiers desservis par le tramway.

La stimulation du développement immobilier, de même que de l'activité économique générale, tout en améliorant la qualité de vie des citoyens (rappelons que les deux ne sont pas toujours reliés) va permettre de maintenir et soutenir l'attractivité de la Ville, ce qui est d'autant plus important à l'heure où la globalisation met chaque ville du monde en compétition entre elles pour attirer et retenir de nouveaux résidents, entreprises, et institutions en tous genres.

Sur ce point, les fréquentes comparaisons utilisées dans le débat avec les villes françaises comme Bordeaux ou Nantes méritent d'être élargies afin d'inclure des villes partageant des caractéristiques et un historique davantage rapprochés de villes comme Québec, de par leurs tendances de développement s'inscrivant davantage dans les réalités nord-américaines que nous avons connues, ainsi que par leur climat plus similaire au nôtre. Calgary, Edmonton et Denver en sont de bons exemples où l'implantation de systèmes semblables fait maintenant partie intégrante de la structure des transports urbains, et dans une moindre mesure Salt Lake City, Toronto, ainsi que Portland.

Il est nécessaire de rappeler qu'un projet comme le tramway, joint à des politiques de développement axées sur l'utilisation du transport en commun et les transports actifs, favorise grandement une utilisation plus optimale des fonds publics, de par la rentabilisation des infrastructures (en fonction des revenus de taxes foncières par rapport à la longueur de routes parcourues), la diminution des coûts d'entretien et de réparation des voies publiques, rendant disponible plus d'argent pouvant être investi dans des programmes et infrastructures profitant directement aux citoyens, non seulement de la Ville de Québec, mais de tous les contribuables québécois. Par une plus grande richesse foncière, il est également possible et même judicieux d'investir dans des incitatifs aux entreprises et des programmes servant à mousser la vitalité économique ou encore culturelle de la ville. À l'inverse, les investissements dans l'accroissement du système autoroutier n'ont fait, depuis bon nombre d'années, que repousser le problème vers l'avant et ainsi accroître l'urgence d'amorcer le virage.

L'ACCEPTABILITÉ SOCIALE

Les projets d'infrastructure publique de cette ampleur nécessitent une période d'adaptation, laquelle est tout à fait normale dans le contexte, bien que celle-ci fasse l'objet d'une appréhension de la part de certains, de même que d'une exposition médiatique sévère. C'est par ailleurs le genre de situation qui fait ressortir le penchant parfois conservateur de la ville de Québec. Après tout, nous avons profité depuis plusieurs décennies d'une qualité de vie plus qu'enviable et le plus grand joyau que nous ayons est tout un secteur patrimonial dont la richesse principale est l'attrait d'être figé dans le passé. Les changements aux habitudes apparaissant comme majeurs peuvent alors faire peur à certains.

Il a souvent été martelé que des investissements massifs en transport en commun et facilitant les transports actifs constituaient une sorte de guerre à l'automobile, alors que c'est très loin de la réalité. Il est important pour les détracteurs de comprendre que ce dont il s'agit en fait est de réduire la **dépendance** à l'automobile, surtout en occupation solitaire, non pas pour s'inscrire dans une tendance ou une mode passagère, mais tout simplement par nécessité de viabilité. L'automobile aura toujours sa place dans l'éventail des modes de déplacement, que ce soit pour les déplacements de fin de semaine, le trimplage des groupes d'enfants, les livraisons lourdes, les courses de longue distance, etc.

Par ailleurs, bien que certaines voix se soient élevées contre le projet, il importe de ne pas surestimer leur portée qui peut être enflée par les algorithmes de réseaux sociaux, lesquels avantagent les clics au détriment de la qualité du contenu cliqué, le tout pouvant être malheureusement moussé par les intérêts privés de certains groupes de récalcitrants. Se fier à la science et à la connaissance des experts n'aura donc jamais été aussi important.

Si, pour une quelconque raison, le projet venait à être abandonné, le projet ou un autre du même type deviendrait alors une pomme pourrie, à laquelle aucun élu ne voudrait toucher, de peur de se brûler politiquement, et ce pour certainement des décennies encore, condamnant davantage le développement intelligent de notre ville. Le prix à payer en serait conséquemment beaucoup trop élevé.

BIENFAITS SUR L'ENVIRONNEMENT

Avec la venue du tramway, un accroissement de la part modale vers le transport en commun et les transports actifs est logiquement à prévoir, ce qui signifie évidemment une diminution de la demande en énergies fossiles, donc du rejet de gaz à effet de serre, mais également une potentielle diminution de la demande en nouveaux véhicules et tous les coûts environnementaux liés à la production de masse de ces véhicules.

Un développement urbain axé sur le transport en commun, propulsé par une infrastructure comme le projet de tramway, permet de concentrer le développement

d'une ville davantage plus dense et de minimiser l'étalement urbain, permettant ainsi de réduire la pollution atmosphérique causée par les déplacements automobiles, la pression sur les milieux périphériques arborant des caractéristiques écologiques dignes de préservation, ainsi que sur les prises d'eau potable. L'imperméabilisation des sols accentuée par les développements en milieu sensible, en étroite corrélation avec la gestion des eaux pluviales, est également un enjeu majeur à considérer, en raison des impacts négatifs occasionnés sur les cours d'eau par le ruissellement additionnel contribuant à de plus en plus de débordements en période de crue. À l'heure où les enjeux environnementaux amplifiés par les changements climatiques se font de plus en plus nombreux et fréquents, ces aspects ne peuvent tout simplement pas être ignorés. Les coûts de ces enjeux, tant humains que financiers, ont le potentiel d'être trop faramineux pour être pris à la légère.

Un mot sur l'importance accordée à l'électrification des transports : Bien que l'électrification des transports soit à l'avant-scène du plan de transition énergétique de l'administration Legault, et qu'elle contribuera à diminuer la demande en énergies fossiles, il faut tout de même en cadrer les limites. On peut facilement présumer que la réduction des coûts reliés au plein de carburant pour les automobilistes, couplée à la déculpabilisation de bon nombre d'entre eux pourraient malheureusement mener à un accroissement de déplacements automobiles, donc de la demande en hydroélectricité, et éventuellement à la nécessité de devoir investir dans de nouvelles infrastructures afin de fournir toute cette demande future. L'électrification du parc automobile québécois, bien qu'absolument nécessaire et entraînant plusieurs effets positifs, risque alors fortement de ne pas être aussi efficace que certains ne le pensent pour réduire l'empreinte écologique du Québec, et ne nous y méprenons pas, ne doit pas être considérée en soi comme une panacée puisqu'elle n'aura l'effet escompté qu'en la mettant en marche parallèlement à une réponse positive au besoin important d'investissements en transport en commun, ainsi que de politiques d'aménagement du territoire reflétant le changement de paradigme nécessaire.

Les arguments prouvant la nécessité de réaliser le projet de tramway pour le bénéfice des citoyens de la ville de Québec, et à certains égards de la population du Québec en général, pourraient être étalés éternellement plus en détails, comme il l'a déjà été fait dans les multiples études de professionnels réalisées au cours des dernières années, mais vient un temps où la théorie doit faire place à la pratique. Pour finir, j'aimerais rappeler que les solutions magiques et parfaites aux problèmes environnementaux et de viabilité économique de nos villes, actuels et à venir, n'existent pas, mais les choix intelligents bénéficiant au bien commun, surtout ceux ayant fait leur preuve, comme l'implantation d'un tramway à Québec, devraient toujours être privilégiés.

En vous remerciant de votre efficacité dans la tenue de l'exercice en cours, je vous prie d'accepter, chers commissaires, mes meilleurs sentiments.

Olivier Doré Bouchard