

LGD

**MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU
BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT (BAPE)
RELATIVEMENT AU PROJET DE TRAMWAY DE QUÉBEC**

PAR LUC G. DALLAIRE

30 JUILLET 2020

QUÉBEC

1- Présentation de l'auteur

Je suis détenteur d'un Bac es-Arts (BA), d'un Bac en Sciences Appliquées (BScA) en Génie Géologique de l'Université Laval, et d'un Master in Business Administration (MBA) de l'Université de Sherbrooke.

2- Motivations de l'auteur

Je me présente devant le BAPE parce que je suis personnellement affecté par le projet de tramway. En effet, depuis 2006, je suis propriétaire d'un immeuble, situé directement sur le parcours, dans Limoilou. Il se trouve que j'habite également cet immeuble.

Le 7 juillet 2020, j'ai été avisé par la Ville que je serais partiellement exproprié pour permettre le passage du tramway. Il est probable que je perde trois stationnements en façade qui sont dédiés au commerce du rcd, ce qui affectera probablement la valeur de l'immeuble négativement.

Je me présente également devant le BAPE à titre de professionnel (retraité) impliqué dans le recrutement et la gestion des Ressources Humaines, l'organisation du travail et la planification stratégique RH pendant de nombreuses années. Le phénomène du télétravail représente un changement de paradigme imprévisible qui va transformer le monde des cols blancs et la société en général. Il faut s'attarder à bien comprendre ce phénomène afin d'en profiter au maximum.

3- Une révolution dans le monde du travail des cols blancs

La pandémie a forcé une profonde révolution dans le monde du travail des cols blancs. Le télétravail pourra être un résultat positif de la COVID-19... pourvu qu'on le pérennise et qu'on mette en place les conditions favorables pour qu'il se développe.

Le télétravail est une réalité qui est là pour rester, d'une part parce que la technologie le permet et d'autre part parce que cela fait l'affaire des employés et des employeurs. Le télétravail est Win/Win. Le modèle *méto-boulot-dodo* est obsolète. Après la pandémie, après plusieurs mois de travail à distance, on ne reviendra pas en arrière.

Pour les employés, le télétravail présente de nombreux avantages majeurs.

Il favorise la conciliation travail/famille. Il procure un sentiment de liberté. En effet, les nombreuses heures consacrées aux allers retours au travail peuvent être consacrées à la famille ou autres activités personnelles. (L'économie annuelle en temps de transport de peut représenter jusqu'à 300 heures, soit 12.5 jours).

Le télétravail permet aussi de faire des économies importantes au chapitre des coûts reliés au travail : transports, vêtements, restaurants et autres. On pourrait dans certains cas se passer d'une deuxième voiture pour la famille.

Le télétravail permettrait aussi à certains qui le souhaiteraient, de s'établir sans pénalité à distance du travail, là où les propriétés et les taxes sont moins chères.

Après la pandémie, après des mois et des mois de télétravail, l'habitude sera installée. La page sera tournée !

Pour les employeurs, les avantages du télétravail sont considérables. À la surprise de plusieurs, la productivité a augmenté depuis le travail à distance forcé, peut être parce que les employés épargnent le temps et le stress reliés aux déplacements, sont plus efficaces en réunion et communiquent plus efficacement entre eux.

Pourvu que l'on aplanisse les difficultés inhérentes au travail à distance, les employés pourront se sentir responsabilisés et impliqués dans le succès de leur employeur.

Le télétravail peut représenter des économies majeures pour les employeurs au chapitre des coûts d'espace de bureaux. Nombre d'entreprises songent déjà à réduire leur surface d'occupation dès que cela sera possible. On prévoit d'ailleurs une récession immobilière majeure dans les centres villes du monde entier. Québec n'échappera pas à ces ajustements d'espace requis par les locataires.

Il y a bien sûr des inconvénients au télétravail, surtout en termes de contact humain, de motivation, de stimulation, de créativité et d'esprit d'équipe. Ces inconvénients peuvent être atténués, pourvu qu'on mette en place de nouvelles façons de se côtoyer et de travailler ensemble.

En fin de course, les avantages du télétravail sont tels que les employeurs et les employés sont prêts à revoir leurs façons de faire pour que cela fonctionne.

En réalité, le télétravail est devenu un élément hautement valorisé dans le recrutement et la rétention du personnel.

4- Le phénomène de la "pointe"

La pression première de tout réseau de transport, sa raison d'être en fait, est de suffire à la demande générée lors des pointes d'affluence, aux endroits et sur les axes où cette affluence se distribue. C'est pour suffire aux pointes de la demande que l'on construit des réseaux structurants de transport en commun.

Or, si on diminue les pointes d'affluence, on diminue la pression sur le réseau. Aujourd'hui, en sortie hésitante de pandémie, on se rend compte que le réseau est non seulement suffisant, mais grandement sous-utilisé.

C'est précisément ce que le télétravail génèrera : une diminution significative de la pression sur le réseau et la possibilité de rencontrer les pointes avec des moyens beaucoup plus légers et moins coûteux qu'un tramway. Si on construisait le tramway et qu'il s'avérait sous-utilisé, les déficits énormes devront être absorbés par les usagers.

Le but de mon intervention est de susciter des interrogations chez les commissaires du BAPE, questions qui méritent des réponses avant que l'on procède avec un projet coûteux qui sera une balafre au visage de la magnifique ville de Québec, et qui pourra s'avérer un très mauvais choix technologique et financier.

5- Québec : ville de services

On le sait, le télétravail n'est pas possible pour tous les types d'emploi. Cependant, Québec est une ville très particulière car elle est avant tout une ville de services. Les principaux employeurs sont les gouvernements, les assurances, l'Université et tous les services connexes reliés à ces activités. Et c'est au centre-ville que se concentrent leurs activités.

De plus, physiquement, le centre de la ville, bordé par le fleuve, n'est accessible que par deux directions, ce qui concentre encore davantage les mouvements sur deux axes. Ces mouvements sont générés par le flot de travailleurs qui viennent travailler au centre-ville le matin et qui retournent chez eux le soir.

Le Promoteur a démontré en Commission qu'il semble occulter l'impact réel et durable du télétravail sur l'achalandage de son réseau, soit disant parce qu'on ne peut prédire l'avenir, et que de toutes façons le réseau est construit pour 50 ans.

Il serait pourtant bien simple et peu coûteux de contacter les Directions des Ressources Humaines de tous les grands employeurs du centre ville de Québec afin de connaître la position de leurs entreprises respectives sur l'avenir du télétravail. En effet, les employeurs ont déjà réalisé l'impact du télétravail dans l'avenir et ont dû développer les politiques adéquates pour l'encadrer.

On aurait ainsi une bonne idée de l'avenir de l'achalandage vers et depuis le centre-ville, aux périodes de pointe, après la pandémie.

Si d'aventure on découvrait que le télétravail des cols blancs du centre-ville de Québec deviendra une réalité de l'ordre de 3 jours télétravail- 2 jours bureau (comme avancé par le représentant du Conseil du Trésor en commission), ou même 50/50, qu'arrive-t-il de la demande en déplacements aux heures de pointe ?

Si la demande subit une chute importante durablement, et que les pointes ont diminué considérablement, un système lourd de transport public pourrait ne devenir nécessaire que dans plusieurs décennies. D'ici le moment où les gens seront à nouveau forcés de s'entasser dans les transports publics et sur les routes pour aller au centre-ville aux heures de pointe, si ce moment revient un jour, on aura peut-être trouvé des moyens plus efficaces qu'un tramway pour régler le problème des deux pointes d'achalandage à Québec.

Du point de vue environnemental, nous avons ici une opportunité inespérée de réduire de façon significative les déplacements et les émissions de GES dans nos grandes villes, à **la source**, en pérennisant et en encourageant le télétravail. Le bruit, la poussière, la pollution sont redescendus à des niveaux d'il y a des décennies ! Ne ratons pas cette chance qui nous est donnée par la fatalité

6- Un projet sans acceptabilité sociale

Comme bon nombre de citoyens de Québec, j'ai été surpris par l'annonce du projet de tramway, d'autant plus que le seul parti politique qui avait ce projet à son programme avait été battu sévèrement aux dernières élections.

Le projet de tramway, inspiré par les projets réalisés en Europe, s'avère un très mauvais choix technologique pour Québec. Que ce soit par sa configuration topologique, son climat, son tissu urbain et son histoire, Québec ne se prête pas à un transport de surface fixe sur rail. La preuve en a été faite il y a plusieurs années.

La technologie choisie, rail fixe et alimentation électrique par fils suspendus, est dépassée et beaucoup trop lourde. On fait tout de nos jours pour éliminer les fils électriques du paysage urbain ! Pire, la ville sera dorénavant coupée en deux par une plateforme pratiquement infranchissable pour les piétons, les cyclistes, les automobilistes, les véhicules d'urgence, les livreurs, et les autobus!

Les arguments qui justifient le choix technologique sont douteux : les comparaisons avec les autres modes possibles sont biaisées. On compare le tramway avec un métro sur-capacitaire pour Québec, par exemple, et les calculs comparatifs (*life cycle costing*) sont basés sur 50 ans, ce qui favorise la technologie la moins chère au départ. Ces infrastructures ont en effet une durée de vie beaucoup plus longue que 50 ans. Enfin, on ne tient pas compte dans ces calculs des coûts majeurs encourus par les propriétaires et résidents sur le parcours, durant et après les travaux.

De plus, le projet ne résout aucunement les problèmes à la tête des ponts, et ne dessert pas l'aéroport, le nouveau méga-hôpital de Limoilou, et le Carré d'Youville, entr'autres.

Pour toutes les raisons mentionnées plus haut, le projet manque complètement d'acceptabilité sociale.

En fait, le promoteur ne semble pas vraiment à la recherche de l'acceptabilité sociale. Par exemple, en tant que propriétaire-résident immédiatement touché par le projet, je n'ai jamais été approché ni consulté par la Ville. C'est moi-même qui ai dû contacter la ville à plusieurs reprises par email et par téléphone afin de savoir si j'étais touché par le projet. J'ai pu enfin me faire confirmer que je serai partiellement exproprié, sans plus de détail, à la veille de l'ouverture des sessions du BAPE, incidemment.

Les sondages d'opinion démontrent l'opposition grandissante de la population envers cette aventure pleine de surprises et déjà menacée de dépassements de coûts importants, faute d'évaluation initiale solide.

La Ville de Québec refuse de consulter sa population sur le plus gros projet d'infrastructures de son histoire ! Pas de temps pour consulter la population ! Le temps presse de relancer l'économie de Québec, nous dit-on, pour justifier la précipitation ! Un argument fallacieux qui voudrait nous laisser croire que l'économie de la ville de Québec serait relancée par des travaux de génie civil qui ne débiteront pas avant des années, par des analyses de consultants locaux et étrangers grassement payés, ou par l'achat de matériel roulant acheté à de firmes étrangères! Il y aurait pourtant bien d'autres investissements qui pourraient relancer l'économie plus rapidement et efficacement.

L'acceptabilité sociale ne s'achète pas à coups et à coûts de campagnes de publicité. Elle se gagne en jouant franc-jeu avec la population, en lui fournissant une information objective et en faisant confiance à son bon jugement.

7- Conclusion

D'une part, le projet de tramway n'est peut-être plus nécessaire, en raison de la baisse drastique et durable d'achalandage, due au télétravail. La Ville de Québec peut grandement profiter du télétravail et régler une partie des problèmes reliés à la circulation et à pollution sans avoir recours à une solution aussi lourde que le tramway.

D'autre part, le projet de tramway de Québec ne tient pas la route, tant du point de vue technologique que du point de vue du tracé proposé. C'est pourquoi le projet ne rencontre pas d'acceptabilité sociale.

8- Suggestions

- 1- Compte tenu de la nouvelle réalité du télétravail, en vertu du principe de réserve et de modération en matière de finances publiques, je suggère respectueusement au BAPE de recommander au Gouvernement du Québec de suspendre immédiatement les travaux de développement du tramway afin de :
 - revoir les données d'achalandage à court, moyen et long terme, à Québec ainsi que les données de pointe du système de transport public afin de déterminer si et quand un système lourd de transport public sera nécessaire ;
 - refaire les analyses de coûts comparatifs des technologies disponibles (*life cycle costing*) en fonction d'alternatives moins lourdes sur 100 ans plutôt que 50 ans ;
 - inclure dans les calculs des coûts comparatifs des technologies disponibles des coûts encourus bien réellement par les riverains et usagers durant et après les travaux (La route de l'Église pourrait servir d'exemple de coûts encourus par les riverains durant les mois qu'ont duré les travaux de réfection) ;
 - consulter la population par voie de référendum.

Prendre une pause, suspendre les dépenses de développement et revoir le projet relève d'une saine prudence dans la gestion des fonds publics et nous évitera de se retrouver '*le bras trop loin dans le tordeur*' sans pouvoir reculer.

- 2- Compte tenu des bénéfices importants du télétravail au profit de l'environnement, je suggère respectueusement au BAPE de recommander au Gouvernement du Québec de mettre sur pieds un comité ministériel qui voit à favoriser le développement du télétravail, au sein de l'État et au sein de la société en général, par des mesures fiscales et économiques susceptibles de généraliser et pérenniser cette pratique, là où cela sera possible.

LUC G. DALLAIRE