

LE TRAMWAY DE QUÉBEC : L'HEURE EST À L'ACTION

Mémoire présenté dans le cadre de l'enquête du Bureau d'audiences publiques sur
l'environnement

Présenté par
Bruno Falardeau

Québec
Le 30 juillet 2020

Table des matières

1.	INTRODUCTION	4
2.	RAPPEL DES FAITS : POURQUOI UN TRAMWAY?	5
2.1.	UN PROJET RÉFLÉCHI DE LONGUE DATE : LE MEILLEUR MODE POUR QUÉBEC	6
2.2.	LE FAUX DÉBAT TRAMWAY-MÉTRO.....	7
2.3.	UNE POPULATION CONSULTÉE DEPUIS 2009.....	8
2.4.	LA PLEINE EXPLOITATION ET LA SATURATION DU RÉSEAU D'AUTOBUS	9
2.5.	UN PROJET POUR LA VITALITÉ URBAINE, L'ENVIRONNEMENT ET L'ÉCONOMIE.....	10
2.6.	LA NÉCESSITÉ D'UNE INFRASTRUCTURE LOURDE ET STRUCTURANTE.....	12
3.	DÉBOULONNEMENT DES MYTHES ET FAUX ARGUMENTS	13
3.1.	LE CLIMAT.....	14
3.2.	LE BRUIT.....	15
3.3.	L'ABSENCE D'ACCEPTABILITÉ SOCIALE.....	16
3.4.	LA COVID ET LE TÉLÉTRAVAIL	17
3.5.	LA GUERRE À L'AUTOMOBILE	18
3.6.	LES TRAVAUX	21
4.	LA POLITISATION DU TRANSPORT EN COMMUN AU QUÉBEC : DEUX POIDS, DEUX MESURES	22
4.1.	LE DÉSÉQUILIBRE DES INVESTISSEMENTS.....	22
4.2.	LA MÉDIATISATION BIAISÉE DU PROJET.....	23
4.3.	L'ABATTAGE DES ARBRES	24
4.4.	LA CAMISOLE DE FORCE BUDGÉTAIRE	24
4.5.	LA NOUVELLE ÉTUDE D'ACHALANDAGE	25
5.	CONCLUSION	27

Note sur l'auteur

L'auteur de ce mémoire a vécu dans deux villes d'Europe dotées d'un tramway : Fribourg-en-Brigau, en Allemagne et Bilbao, en Espagne. Il a également emprunté le tramway ailleurs en Allemagne (Berlin, Brême et Cologne), en France (Strasbourg), aux Pays-Bas (Amsterdam), au Maroc (Rabat), en Norvège (Oslo), en Ukraine (Lviv), en Australie (Melbourne), en République tchèque (Prague) et au Canada (Toronto).

Le projet de tramway : l'importance de s'en tenir aux faits

1. Introduction

Dans la foulée des travaux qui approchent, il est normal de voir surgir une certaine opposition au réseau de transport structurant et de sa principale composante, le tramway. Hormis un contexte radiophonique particulier, cette opposition n'a rien d'unique à Québec, puisque l'opposition est une réaction humaine qui s'observe partout. Il est dans la nature humaine d'avoir peur de l'inconnu, surtout lorsque cet inconnu viendra chambouler certaines de nos habitudes de déplacement. Ce qui est déplorable, cependant, c'est lorsque cette opposition se fonde sur des faussetés ou des exagérations. Voilà pourquoi il importe de s'en tenir aux faits et de déboulonner certains mythes concernant le projet de tramway. Le transport collectif au Québec, et surtout dans la région de Québec, est aussi victime d'une certaine politisation qui nous fait perdre de vue les raisons premières pour lesquelles ce projet est primordial pour la région de Québec. C'est d'ailleurs principalement l'objectif de ce mémoire : revenir à la base, rappeler le pourquoi il importe de réaliser un tel projet dans une ville comme Québec, rappeler les faits qui le sous-tendent et déboulonner les mythes et faux arguments qui tentent de lui nuire.

Il faut par ailleurs s'étonner de voir la commission du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) (ci-après la « commission ») se montrer quelque peu sévère envers le projet de tramway, pourtant un projet de transport collectif dont les effets sur l'environnement sont largement positifs et documentés. On se souviendra d'ailleurs que trois importants groupes écologistes de la capitale avaient eux-mêmes adressé, en novembre 2019, une lettre à la ministre de l'Environnement de l'époque pour que le projet de tramway soit soustrait à l'enquête du BAPE, soulevant notamment des arguments d'ordre juridique¹.

Quoi qu'il en soit, il est inusité de voir la commission exiger le dévoilement de la liste de toutes les expropriations² et surtout du dossier d'affaires du projet³. Les expropriations, par exemple, sont chose courante dans ce type de projets. On se demande donc quel objectif la commission souhaitait atteindre en exigeant sa publication. Il est malheureux d'invoquer l'argument de l'« intérêt public » dans la mesure où, par exemple, la divulgation du dossier d'affaires risque grandement de miner le caractère concurrentiel du processus d'appel d'offres, ce qui nuira ironiquement à une saine gestion des fonds publics. D'ailleurs, cette demande hautement inhabituelle pour ce type de projets fait sourciller chez les groupes faisant la promotion des droits des citoyens en matière de transports

¹ Gabriel BÉLAND, « Tramway à Québec: la Ville veut éviter l'évaluation environnementale », *La Presse*, 22 janvier 2019, en ligne : <<https://www.lapresse.ca/actualites/regional/201901/21/01-5211877-tramway-a-quebec-la-ville-veut-eviter-levaluation-environnementale.php>> (consultée le 22 juillet 2020); pour lire la lettre : <https://static1.squarespace.com/static/5596a440e4b04990388f0909/t/5c4632b4b8a045737612e9de/1548104377521/1ettre+Ministre+Chasse%CC%81.pdf>

² Taïeb MOALLA, « Tramway : la carte des expropriations sera rendue publique par le BAPE », *Journal de Québec*, 9 juillet 2020, en ligne : <<https://www.journaldequebec.com/2020/07/09/tramway-la-carte-des-expropriations-sera-rendue-publique-par-le-bape>> (consultée le 21 juillet 2020).

³ Jean-François NÉRON, « Dossier d'affaires du tramway: la Ville de Québec mise échec et mat », *Le Soleil*, 17 juillet 2020, en ligne : <<https://www.lesoleil.com/actualite/la-capitale/dossier-daffaires-du-tramway-la-ville-de-quebec-mise-echec-et-mat-8724844d202cabfdc7e69c789a04c387>> (consulté le 21 juillet 2020).

collectifs⁴. Rappelons que cette divulgation n'a pas été exigée dans le cadre du projet du Réseau électrique métropolitain (REM) dans la région de Montréal.

2. Rappel des faits : pourquoi un tramway?

Quiconque ayant déjà vécu dans une ville dotée d'un tramway comprend aisément que les avantages (réaménagement de l'espace urbain, apaisement de la circulation le long de son parcours, requalification urbaine, redistribution équitable de l'espace urbain, augmentation de la valeur foncière, bonification des infrastructures dédiées aux transports actifs, diminution de la pollution atmosphérique et de la congestion) dépassent largement les quelques inconvénients (travaux et expropriations) de sa construction. Ces avantages ont été maintes fois documentés et démontrés, ne serait-ce que par l'expérience sur le terrain des villes dotées d'un tramway ailleurs en Amérique du Nord et à l'étranger, mais également par les études menées au fil des ans sur la pertinence ou non de construire un tramway à Québec.

Les deux choses qui sous-tendent principalement la justification d'un tramway à Québec et qu'il faut retenir sont les suivantes : capacité et site propre. Comme nous le verrons plus loin, le réseau d'autobus de la ville a atteint sa pleine capacité et enregistre un achalandage sur les grands axes qui aurait justifié l'implantation d'un tramway depuis longtemps. Ensuite, le grand avantage d'un tramway (ou de toute autre infrastructure lourde de transport) est le fait qu'il roule en site propre et qu'il n'est donc pas assujéti aux conditions routières. Si les voies réservées pour autobus sont une bonne façon d'améliorer leur efficacité, elles ont leurs limites; elles ne sont efficaces que si les automobilistes veulent bien les respecter. Qui plus est, la ville de Québec utilise exclusivement des voies réservées latérales, ce qui encourage les automobilistes à s'y insérer très tôt lorsqu'ils veulent effectuer un virage à droite plusieurs centaines de mètres plus loin, ralentissant ainsi les autobus dans leurs propres voies. Enfin, même en faisant le marquage de voies réservées, les autobus seront tout de même ralentis par un accident ou toute autre perturbation de la circulation (p. ex. l'empiètement d'un chantier de construction sur la voie).

On ne rappelle pas assez souvent que ce projet offrira une desserte inhabituellement large pour une première phase : 65 % de la population (345 000 personnes) et 81 % des lieux d'emploi se trouveront dans un périmètre de 800 mètres d'une des composantes du réseau, équivalant à moins de 10 minutes de marche⁵. Dès la première année de la mise en service, 82 % de la population connaîtra une amélioration de son temps de parcours⁶.

⁴ Audrey PARIS, « Dossier d'affaires du tramway bientôt publié : les négociations sont-elles menacées? », *ICI Radio-Canada*, 17 juillet 2020, en ligne : <<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1720489/tramway-quebec-dossier-affaires-transport-commun-bape>> (consultée le 21 juillet 2020).

⁵ <https://reseaustructurant.info/benefices/>

⁶ Réseau de transport de la capitale, *Analyse des temps de parcours : analyse complémentaire*, 29 octobre 2019, en ligne : <<https://www.ree.environnement.gouv.qc.ca/dossiers/3211-08-015/3211-08-015-18.pdf>> (consultée le 24 juillet 2020).

2.1. Un projet réfléchi de longue date : le meilleur mode pour Québec

On tend souvent à oublier que l'idée de doter la ville de Québec, une agglomération urbaine de près de 550 000 personnes⁷ au sein d'une région métropolitaine totalisant plus de 750 000 personnes⁸, n'est pas nouvelle et ne tient pas à l'humeur du moment de l'actuelle administration municipale. Cette idée remonte plutôt aux années 1970, il y a plus de cinquante ans! Entre 1972 et 1990, pas moins de quatre études suggèrent la mise en place d'un tramway pour le développement du transport collectif à Québec; le rapport Lavalin de 1990 conclut d'ailleurs que le tramway est le mode le mieux adapté à la capitale⁹. Il est donc impossible que l'idée d'un tramway puisse surprendre quiconque vivant ou suivant l'actualité à Québec ces dernières années.

En mars 2003, le Réseau de transport de la capitale (RTC) publie une étude d'opportunité et de faisabilité d'un système léger sur rail (essentiellement un tramway) à être implanté dans la capitale, faisant notamment une revue des expériences étrangères. L'étude fait état de tous les avantages mentionnés précédemment, notamment les effets de consolidation et de revitalisation de la trame urbaine¹⁰. L'étude mentionne également un avantage crucial rarement abordé : l'installation de rails au sol crée un effet de permanence du réseau, ce qui incite les différents acteurs du développement ou du réaménagement urbain à mettre sur pied des projets, sachant que la desserte en transport en commun le long de l'axe du tramway est assurée pour les prochaines décennies¹¹. C'est ce même effet de permanence qui incite aussi les citoyens à s'installer le long du parcours du tramway et à se déplacer en transport en commun, sachant que le tramway est là pour de bon. À l'inverse, un parcours d'autobus peut être modifié à tout moment, ne serait-ce qu'à l'occasion de travaux. Le tramway, quant à lui, n'est pas soumis aux contraintes des travaux de voirie, puisqu'aucune infrastructure souterraine ne se trouve sous ses rails.

Cet effet d'incitation à l'utilisation du transport en commun s'observe déjà dans le cas des Métrobus, dont les axes sont rendus quasi permanents par des voies réservées latérales. Entre 2006 et 2011, l'augmentation du service sur la ligne 801 a entraîné une hausse d'utilisation de 48 % chez les résidents vivant dans le corridor du Métrobus, cette hausse s'élevant à 52 % dans le corridor de la ligne 802¹². En 2003, l'étude du RTC estimait l'augmentation d'achalandage à 40 % dans les axes des lignes 800 et 801 et à 16 % sur l'ensemble du réseau après l'insertion du tramway¹³.

⁷ Institut de la statistique du Québec, *Coup d'œil sociodémographique*, numéro 71, février 2020, en ligne : <<https://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/bulletins/coupdoeil-no71.pdf>> (consultée le 20 juillet 2020), p. 7.

⁸ *Id.*, p. 8.

⁹ François BOURQUE, « Pas de tramway sans tunnel », *Le Soleil*, 2 mars 2018, en ligne : <<https://www.lesoleil.com/chroniques/francois-bourque/pas-de-tramway-sans-tunnel-30315c3b5fb0e3922633c975a736ccb5>> (consultée le 23 juillet 2020); voir aussi Réseau de transport de la capitale, « Le tramway de Québec : une nouvelle vision de la mobilité urbaine », *Étude d'opportunité et de faisabilité d'un système léger sur rail dans l'agglomération de la capitale*, mars 2003, en ligne : <https://cdn.rtcquebec.ca/sites/default/files/2019-07//RapportTramway_Qubec_2003.pdf> (consultée le 23 juillet 2020), p. 7.

¹⁰ *Id.*, p. 30.

¹¹ *Id.*, p. 5.

¹² Vivre en ville, *La réduction du bilan carbone par le transport en commun : études de cas sur l'augmentation du niveau de service*, 2019, en ligne : <https://vivreenville.org/media/828831/Vivre-en-Ville_La-reduction-du-bilan-carbone-par-le-transport-en-commun.pdf> (consultée le 23 juillet 2020).

¹³ Réseau de transport de la capitale, précité, note 9, p. 5.

En 2011, après près de deux ans de consultations, la Ville suggère et décrit en détail l'implantation d'un tramway dans son Plan de mobilité durable¹⁴. Constatant que la ville de Québec s'étalait de plus en plus, le tramway n'était pas simplement appelé à contrer la congestion, mais aussi à « effectuer une restructuration du développement qui permettra une densification du territoire et une croissance à long terme », un changement de cap dans le développement urbain plus que nécessaire à l'ère des changements climatiques. Quelques années plus tard, en 2015, une nouvelle Étude de faisabilité tramway-SRB conclut que « le tramway est faisable sur le plan technique et que son intégration dans le milieu urbain peut se réaliser de façon harmonieuse. De plus, il constitue le meilleur moyen de répondre adéquatement à la demande future¹⁵. » Après avoir conclu que seule l'amélioration sensible du transport en commun permettra de maintenir des conditions de circulation acceptables dans la capitale, les auteurs de l'étude concluent également que la mise en place d'un réseau structurant entraînera un gain d'achalandage global de 46 %¹⁶. Il importe de préciser que l'option du SRB n'avait été étudiée et plus tard retenue dans le cadre de l'étude pour la seule et unique raison que le gouvernement libéral de l'époque n'était pas prêt à investir suffisamment pour un tramway¹⁷ et non pas parce que le tramway présentait des lacunes.

2.2. Le faux débat tramway-métro

En 2019, une étude comparative de la firme internationale SYSTRA met fin au (faux) débat entourant la meilleure technologie à adopter pour Québec, un débat essentiellement amorcé par un groupe de pression¹⁸, dont ni les chiffres ni les prétentions n'ont été appuyés par quelconque expert en transport. Les auteurs de l'étude concluent aisément que le tramway est le mode le mieux adapté à la capitale, même en hiver¹⁹. Toute tentative de discréditer cette étude ou toute allusion à un parti pris envers le tramway seraient absurdes, puisqu'en plus d'avoir effectivement participé à la conception de plus de 600 km de réseaux de tramway dans le monde, notamment en France, à Dubaï, au Maroc et au Danemark²⁰, SYSTRA a participé à la moitié de tous les projets de métro dans le monde depuis 1961²¹. Qu'à cela ne tienne, l'étude a tout de même été validée de façon indépendante par deux professeurs de HEC Montréal²².

¹⁴ Ville de Québec, *Plan de mobilité durable*, janvier 2011, en ligne :

<<https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/transport/docs/PlanMobiliteDurable.pdf>> (consultée le 23 juillet 2020), p. 69.

¹⁵ Ville de Québec, *Étude de faisabilité technique tramway-SRB*, 2015, en ligne :

<https://reseaustructurant.info/docs/etude-faisabilite-technique/05-MANDAT 5 RAPPORT FINAL ÉTUDE FAISABILITÉ/RP ET TWAY SRB_VF.pdf> (consultée le 23 juillet 2020), p. 3.

¹⁶ *Id.*, p. 98 et 99.

¹⁷ Stéphanie MARTIN et Valérie GAUDREAU, « Le tramway est mort, confirme Labeaume », *Le Soleil*, 5 février 2015, en ligne : <<https://www.lesoleil.com/actualite/le-tramway-est-mort-confirme-labeaume-2015-6043a421b6ae53ecc1560efd590f08d8>> (consultée le 22 juillet 2020).

¹⁸ François BOURQUE, « Tramway ou métro? », *Le Soleil*, 27 novembre 2018, en ligne : <

<https://www.lesoleil.com/chroniques/francois-bourque/tramway-ou-metro-0a176168ed6a9825103d4845298c2eab>> (consultée le 26 juillet 2020).

¹⁹ Nicolas TAO TRUNG, Maxime ROCQUET et al., *Réseau structurant de transport en commun : analyse comparative des modes de transport lourds sur rail*, SYSTRA Canada, Rapport – Division transport, 2019, en ligne : <<https://reseaustructurant.info/docs/analyse-comparative-modes-transport/445-COM-a.pdf>> (consultée le 26 juillet 2020), p. 58 et 59.

²⁰ SYSTRA, *Rapport d'activité 2017*, mai 2018, en ligne : <https://www.systra.com/IMG/pdf/systra_ra2017_fr.pdf> (consultée le 26 juillet 2020), p. 53.

²¹ *Id.*, p. 47.

²² <https://reseaustructurant.info/docs/analyse-comparative-modes-transport/445-COM-c.pdf>

Il convient également d'ajouter qu'un autre des avantages peu abordés du tramway par rapport au métro est sa visibilité et donc sa contribution à l'animation urbaine et au partage équitable de l'espace public. Comme le soulignait aussi le Conseil régional de l'environnement dans un communiqué de presse²³, le tramway est attractif parce qu'il est visible; les usagers n'ont pas à s'engouffrer dans une station souterraine, ils peuvent circuler tout en étant conscients de leur environnement et peuvent ainsi mieux s'orienter. Les visiteurs et touristes sont aussi moins intimidés par un tramway puisqu'encore une fois, ils peuvent s'orienter dans la ville en tout temps et pourront plus aisément retrouver leur chemin. Cette visibilité contribue également à la vitalité économique des quartiers où le tramway circule. Mikael Colville-Andersen, designer urbain et expert en mobilité urbaine reconnu mondialement, souligne que lorsque les gens circulent en souterrain, il leur est impossible de voir, par exemple, quels commerces se trouvent sur l'artère ou quel nouveau restaurant vient d'ouvrir et ajoute sans détour : « *We don't advocate shoving citizens underground. We want them on street level on foot, on bicycle and in trams.*²⁴ » [traduction : Nous ne préconisons pas de forcer les gens à s'engouffrer sous terre. Nous les voulons dans la rue, circulant à pied, à vélo ou en tramway.] L'Institute for Transportation and Development Policy souligne quant à elle que pour respecter les normes d'aménagement axé sur le transport en commun, les stations à haut débit (tramway ou métro) doivent être situées à maximum d'un kilomètre l'une de l'autre (15 à 20 minutes de marche), ce qui se prête beaucoup mieux à une technologie comme le tramway, moins coûteuse que le métro. Rappelons que le projet de Québec prévoit d'ailleurs une distance de marche maximale de 800 m pour le citoyen partout sur le réseau.

Le tramway contribue aussi à l'apaisement de la circulation : l'environnement des automobilistes devient plus « chargé », ce qui les force à ralentir. Le tramway leur envoie autrement dit le signal que la rue ne leur appartient pas complètement, ce qui serait impossible dans le cas du métro puisqu'il est pour ainsi dire invisible.

En somme, le transport collectif ne devrait pas avoir pour seul but d'évacuer les usagers vers leur lieu de résidence, mais bien de rendre la vie « en surface » plus agréable, plus conviviale, et de redonner une échelle humaine aux quartiers centraux en redistribuant l'espace urbain de façon plus équitable. Le métro est incapable de remplir ces objectifs, puisqu'il force les usagers à s'engouffrer sous terre, pour en ressortir uniquement lorsqu'ils sont arrivés à destination. Tenir mordicus à un métro trahit malheureusement une vision à la fois simpliste et abusivement technique du transport.

2.3. Une population consultée depuis 2009

Il est faux de prétendre que la Ville a soudainement sorti ce projet de son chapeau et qu'elle a mis les citoyens devant le fait accompli. La Ville consulte la population sur la mobilité durable depuis 2009 et plus précisément sur un réseau de transport structurant depuis 2017 : sondage et questionnaire en ligne, puis séances d'information et de consultation. Les rapports de consultation sont là pour le prouver²⁵. Le questionnaire en ligne a à lui seul recueilli l'opinion de plus de

²³ https://static1.squarespace.com/static/5596a440e4b04990388f0909/t/5eed5b6cb72d7200830e5881/1592613740297/Scenarior+de+tunnel+raccourci+pour+le+Tramway_AT-EG-JPB-JPS_vf.pdf

²⁴ Lloyd ALTER, « Which Is Better for a City, Subways or Surface Transport? », *Treehugger*, en ligne : <<https://www.treehugger.com/which-better-city-subways-or-surface-transport-4856533>> (consultée le 26 juillet 2020).

²⁵ <https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/transport/consultations.aspx>

11 000 personnes. Par ailleurs, l'Équipe Labeaume a fait campagne, lors dernières élections municipales, sur le transport collectif et avait promis d'annoncer un mode de transport lourd dans les deux ans après les élections, comme en font foi les nombreux articles de journaux sur le sujet²⁶. Le maire Labeaume a d'ailleurs remporté les élections par une majorité. Les électeurs peuvent donc difficilement prétendre qu'ils ne savaient pas à quoi s'attendre. Aurait-il été souhaitable qu'Équipe Labeaume fasse campagne sur un projet en particulier? Peut-être. Les électeurs auraient-ils voté différemment? Probablement pas. Était-il plus sage que l'administration municipale laisse plutôt le soin à un groupe de travail composé d'experts de choisir le mode le plus approprié pour la capitale? Assurément. Et c'est ce qui s'est produit. Une certaine partie de la population semble croire que le tramway est un choix purement politique, alors que c'est tout le contraire : le choix du mode a été fait par un groupe de travail indépendant et émane d'une réflexion amorcée il y a déjà plusieurs décennies.

2.4. La pleine exploitation et la saturation du réseau d'autobus

L'implantation d'un tramway à Québec n'est ni une lubie ni un caprice. Le RTC fait état de la saturation et de la pleine exploitation de son réseau depuis déjà plusieurs années²⁷. Le RTC illustre parfaitement l'évolution d'un réseau de transport dans son plan stratégique 2018-2027 et les raisons pour lesquelles nous en sommes à l'étape d'une infrastructure lourde de transport plus capacitaire tel un tramway²⁸. On explique notamment que le réseau d'autobus actuel a atteint un tel point de saturation sur les grands axes que simplement ajouter des autobus devient contreproductif, puisqu'à force d'augmenter les fréquences et donc d'ajouter des autobus, on finit par créer une congestion d'autobus, même dans les voies réservées. Cette congestion s'observe notamment aisément sur la Colline parlementaire, sur l'autoroute Laurentienne, le boulevard René-Lévesque ou dans la côte d'Abraham. Pour décongestionner les grands axes, améliorer le service et attirer de nouveaux usagers, il est impératif d'opter pour un mode plus capacitaire et plus attrayant qui aura des effets concrets et durables sur la répartition spatiale des activités, les habitudes de déplacement et la qualité de vie des citoyens. Seule une infrastructure telle qu'un tramway peut en faire autant.

²⁶ Voir notamment Annie MORIN, « Élections municipales: sur la ligne de départ », *Le Soleil*, 22 septembre 2017, en ligne : < <https://www.lesoleil.com/actualite/la-capitale/elections-municipales-sur-la-ligne-de-depart-6ff77beb455936e922a960c96e88b451d>>; Céline FABRIÈS, « Régie Labeaume promet un mode de transport en commun structurant », *Mon Quartier*, 18 septembre 2017, en ligne : < <https://monquartier.quebec/2017/regis-labeaume-promet-un-mode-de-transport-en-commun-structurant/>>; Gabriel BÉLAND, « Le grand risque de Régis Labeaume », *La Presse*, 24 septembre 2017, en ligne : < <https://www.lapresse.ca/actualites/201709/23/01-5136127-le-grand-risque-de-regis-labeaume.php>>; Stéphanie MARTIN, « Labeaume demande aux électeurs un mandat fort pour le transport en commun », *TVA Nouvelles*, en ligne : < <https://www.tvanouvelles.ca/2017/09/22/labeaume-demande-aux-electeurs-un-mandat-fort-pour-le-transport-en-commun-1>> (consultées le 26 juillet 2020).

²⁷ Annie MORIN, « Transport en commun: le seuil de saturation atteint, selon le RTC et la mairie », *Le Soleil*, 19 décembre 2017, en ligne : < <https://www.lesoleil.com/actualite/la-capitale/transport-en-commun-le-seuil-de-saturation-atteint-selon-le-rtc-et-la-mairie-a1b67378eef87a0f582030b4ae9848af>> (consultée le 26 juillet 2020); Taïeb MOALLA, « Le RTC ne veut plus de Métrobus qui se congestionnent entre eux », *Journal de Québec*, 28 janvier 2019, en ligne : < <https://www.journaldequebec.com/2019/01/28/le-rtc-ne-veut-plus-de-metrobus-qui-se-congestionnent-entre-eux>> (consultée le 26 juillet 2020).

²⁸ Réseau de transport de la capitale, *Plan stratégique 2018-2027*, en ligne : < <https://www.rtcquebec.ca/rtc/aucoeurdumouvement/pdf/PlanStrategique.pdf>> (consultée le 22 juillet 2020), p. 89.

En 2003, on estimait l'achalandage moyen des Métrobus de l'époque (800 et 801) à 49 000 passages quotidiens²⁹. Depuis, l'achalandage des Métrobus s'est toujours maintenu. En 2012, on estimait l'achalandage moyen des Métrobus 800 et 801 à 50 000³⁰. En 2017, selon les données de la Carte OPUS compilées sur 24 heures à l'automne 2017, les Métrobus 800 et 801 ont totalisé près de 43 000 déplacements quotidiens³¹. En tenant compte des données tirées des parcours 807 (13 619) et 802 (8 062), dont les parcours sont parallèles au futur tracé du tramway ou le croisent à différents endroits, on totalise alors près de 65 000 passages quotidiennement. Ces chiffres démontrent deux choses : le succès des Métrobus ne s'est jamais démenti, mais il est difficile de réaliser un gain important d'achalandage sans passer à un mode de transport plus lourd et plus capacitaire. Quoi qu'il en soit, l'achalandage actuel des Métrobus 800 et 801, soit les axes où circulera principalement le tramway, justifie amplement l'insertion d'un mode lourd. À titre de comparaison, Lyon, en France, a construit un tramway sur un axe qui enregistrait 30 000 passages quotidiens, tandis que Portland, en Oregon, l'a fait sur un trajet qui enregistrait 20 000 passages quotidiens³².

En résumé, les autobus ne peuvent plus à eux seuls faire évoluer le réseau, encore moins répondre à la demande des prochaines décennies. Comme le soulignent les experts en transport, la clé réside dans la diversification de l'offre en transport³³. Et c'est précisément ce que tente d'accomplir le projet de tramway, en offrant à la population de Québec un tramway, une refonte des parcours d'autobus (Bus, eXpress, Métrobus), des aménagements favorisant la marche et une intégration au réseau cyclable utilitaire.

2.5. Un projet pour la vitalité urbaine, l'environnement et l'économie

Dans son guide *La prise de décision en urbanisme*, le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation du Québec précise que tout projet de transport durable comporte trois principaux piliers : 1) l'amélioration de l'environnement; 2) l'amélioration de la collectivité; 3) l'amélioration de l'économie³⁴. C'est précisément à ces trois piliers que répond le projet de tramway de Québec.

Comme mentionné précédemment, l'effet de permanence et la visibilité du tramway le transforment en un puissant outil de renouveau urbain. L'exemple parfait est le réaménagement

²⁹ Réseau de transport de la capitale, précité, note 9, p. 2.

³⁰ Annie MORIN, « 20 bougies pour le Métrobus », *Le Soleil*, 30 décembre 2012, en ligne : <<https://www.lesoleil.com/actualite/20-bougies-pour-le-metrobus-49c0933b2a8aeb5d600d70e1d2faa3c1>> (consultée le 26 juillet 2020).

³¹ Réseau de transport de la capitale, « Rapport d'achalandage, données mises à jour – 2019 », *Réseau structurant de transport en commun*, en ligne : <https://reseaustructurant.info/docs/achalandage-deplacements/RP_RSTC_Mod%C3%A9lisat%20VF.pdf> (consultée le 26 juillet 2020), p. 16.

³² Conseil régional de l'environnement – Région de la Capitale-Nationale, *Mémoire au groupe de travail sur la mobilité durable*, 2010, en ligne : <https://static1.squarespace.com/static/5596a440e4b04990388f0909/t/55ae6671e4b039eb79888da3/1437492849815/MemoireCREmobdurable2010FIN_000.pdf> (consultée le 26 juillet 2020), p. 9.

³³ « Changer ses habitudes plutôt que d'acheter une auto électrique », *Les Affaires*, 25 septembre 2018, en ligne : <<https://www.lesaffaires.com/blogues/evenements-les-affaires/changer-ses-habitudes-plutot-que-dacheter-une-auto-electrique/605231>> (consultée le 27 juillet 2020).

³⁴ Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH), *La prise de décision en urbanisme*, en ligne : <<https://www.mamh.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/intervention/transport-collectif/>> (consultée le 26 juillet 2020).

projeté de la rue de la Couronne, axé sur les transports actifs³⁵. À Brest, en France, le tramway a contribué à complètement « redessiner » la ville³⁶. Puisque les tramways modernes sont alimentés à l'électricité, les bénéfiques pour l'environnement, notamment pour la réduction des gaz à effet de serre, sont évidents.

Dans un article du *Devoir*, Pierre Barrieau, spécialiste en planification des transports à l'Université de Montréal et à l'UQAM, explique que les tramways ont non seulement un pouvoir phénoménal de mobilité, mais qu'ils constituent également un outil de réaménagement urbain, citant les exemples de Nantes et de Bordeaux :

Tout au long du tracé, on a refait les infrastructures, et on découvre que les valeurs foncières, des deux côtés des rails, ont augmenté significativement.³⁷

Par exemple, la Ville de Milwaukee estimait déjà en 2018 à 28 % la hausse de la valeur foncière des immeubles situés dans un rayon d'environ 500 mètres le long du tracé du tramway, un mois avant la mise en service du réseau³⁸. En 2017, une recherche de la Lloyds Bank a révélé une hausse moyenne de 12 % de la valeur foncière le long des parcours du tramway à Édimbourg, Manchester et Birmingham, au Royaume-Uni³⁹. La littérature scientifique nous indique que plus l'infrastructure est « lourde », plus la hausse de la valeur foncière est importante. Même les Métrobus ont entraîné une hausse de la valeur foncière le long de leurs tracés. Une étude dirigée en 2018 par le professeur Jean Dubé de l'Université Laval montre que la valeur foncière des maisons dans un rayon de 150 mètres de la ligne 800 avait augmenté de 4,5 %, puis de 2,8 % dans un rayon de 150 mètres à 300 mètres le long du tracé où circulent conjointement les lignes 800 et 801. Dans un rayon de 150 mètres de la ligne 802, les auteurs ont observé une hausse de 11,7 % de la valeur foncière⁴⁰. On ne peut que présumer que ces hausses seront encore plus substantielles avec l'arrivée du tramway.

Les investissements sont aussi au rendez-vous avant même la mise en service d'un train léger sur rail. Dans l'agglomération Kitchener-Waterloo-Cambridge, en Ontario, des permis de construction

³⁵ Jean-François NADEAU, « Une nouvelle version du tramway de Québec axée sur les piétons », *ICI Radio-Canada*, 13 mai 2020, en ligne : <<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1702557/tramway-transport-structurant-quebec-poles-echanges>> (consultée le 27 juillet 2020).

³⁶ Jean-Philippe DEFAWE, « A Brest, le tramway redessine toute la ville », *Le Moniteur*, 15 février 2013, en ligne : <<https://www.lemoniteur.fr/article/a-brest-le-tramway-redessine-toute-la-ville.575614>> (consultée le 26 juillet 2020).

³⁷ Jeanne CORRIVEAU, « Le retour du tramway », *Le Devoir*, 2 mars 2020, en ligne : <<https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/574021/le-retour-du-tramway>> (consultée le 26 juillet 2020).

³⁸ James B. NELSON, « Property values increase nearly 28% along the Milwaukee streetcar route, Mayor Barrett says », *Milwaukee Journal Sentinel*, 2 octobre 2018, en ligne : <<https://www.jsonline.com/story/news/local/milwaukee/2018/10/02/milwaukee-streetcar-values-have-increased-28-developments-along-route/1495667002/>>

³⁹ Lloyds Bank, « House prices boosted after opening tram routes in five leading cities », *Lloyds Banking Group*, 12 mai 2017, en ligne : <https://www.lloydsbankinggroup.com/Media/Press-Releases/press-releases-2017/lloyds-bank/House_prices_boosted_after_opening_tram_routes/> (consultée le 26 juillet 2020).

⁴⁰ Jean DUBÉ, Eugénie ADRIANARY, François ASSAD-DÉRY et al., « Exploring difference in value uplift resulting from new bus rapid transit routes within a medium size metropolitan area », *Journal of Transport and Geography*, vol. 72, octobre 2018, p. 258-269.

d'une valeur de 3,2 milliards de dollars ont été délivrés entre 2011 et 2019⁴¹, tandis que les villes de Minneapolis-Saint Paul, qui possèdent conjointement un réseau d'environ 19 km de train léger, rapportaient des investissements de 8,4 milliards de dollars le long de son tracé actuel et futur⁴². À Détroit, le tramway – symbole de la renaissance de cette ville industrielle et capitale de l'automobile ayant déclaré faillite en 2013 – a attiré des investissements d'au moins sept milliards de dollars le long d'un tracé d'à peine 5 km⁴³.

En gros, un projet de transport collectif n'est pas sensé que d'un point de vue environnemental ou urbanistique, mais aussi d'un point de vue économique. Tandis que la congestion routière fait perdre des milliards de dollars annuellement à l'économie québécoise⁴⁴, une étude de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain conclut que le transport en commun génère des retombées positives sur l'économie québécoise près de trois fois supérieures à celles du transport privé par automobile⁴⁵. Pire, le transport privé par automobile contribue au déficit de la balance commerciale du Québec⁴⁶.

2.6. La nécessité d'une infrastructure lourde et structurante

L'un des concepts les plus fondamentaux du projet de tramway qu'il importe de saisir est celui de la colonne vertébrale. Dans l'absolu, il n'est pas complètement dramatique qu'on ne construise pas le trambus pour 2026. Il nous faut à tout le moins le tramway pour enfin doter Québec d'une infrastructure sur laquelle peuvent se rabattre les multiples parcours d'autobus. Sans cette colonne vertébrale, toute croissance immobilière et économique exponentielle exercera une pression bientôt insoutenable sur un réseau routier municipal déjà saturé, ce qui conduira la ville et son économie tout droit vers un mur. Les opposants au projet font l'erreur de ne mesurer la pertinence du projet qu'en termes de congestion, alors que la réduction de la congestion n'est peut-être pas l'élément le plus crucial du projet. Ce qu'il faut comprendre, c'est que Québec, où poussent presque chaque année de gigantesques projets immobiliers, ne peut plus absorber une telle croissance et donc une hausse des déplacements seulement par de simples autobus ou par l'auto-solo.

⁴¹ Jennifer LEWINGTON, « Public transit investment spurs renewal in downtown core », *The Globe and Mail*, 10 septembre 2019, en ligne : <<https://www.theglobeandmail.com/business/industry-news/property-report/article-public-transit-investment-spurs-renewal-in-downtown-core/>> (consultée le 26 juillet 2020).

⁴² Ville de Minneapolis et Ville de Saint Paul, « Investment grows to more than \$8 billion along existing, future LRT lines », *Metropolitan Council*, 14 février 2018, en ligne : <[https://metro council.org/Transportation/Projects/Light-Rail-Projects/METRO-Blue-Line-Extension/News-Display-Page/2018/Investment-grows-to-more-than-\\$8-billion-along-exi.aspx](https://metro council.org/Transportation/Projects/Light-Rail-Projects/METRO-Blue-Line-Extension/News-Display-Page/2018/Investment-grows-to-more-than-$8-billion-along-exi.aspx)> (consultée le 26 juillet 2020).

⁴³ Philippe LEBLANC, « La renaissance prodigieuse de Détroit », *ICI Radio-Canada*, 29 janvier 2018, en ligne : <<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1080859/detroit-renaissance-tramway-brook-tower-construction-revitalisation>> (consultée le 26 juillet 2020).

⁴⁴ Kathleen LÉVESQUE, « Les coûts de la congestion évalués à 4,2 milliards pour 2018 », *La Presse*, 13 septembre 2018, en ligne : <<https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/201809/13/01-5196357-les-couts-de-la-congestion-evalues-a-42-milliards-pour-2018.php>> (consultée le 26 juillet 2020).

⁴⁵ Chambre de commerce du Montréal métropolitain et SECOR, *Impact économique et financement du transport en commun*, novembre 2010, en ligne : <<https://www.ccm.ca/fr/interventions/infrastructures-modernes-et-efficientes/impact-economique-et-financement-du-transport-en-commun/>>, p. 23.

⁴⁶ *Id.*, p. P.4.

Comme l'indique le Bureau de projet, on attend d'ici 15 ans 100 000 déplacements de plus par jour, soit l'équivalent de 11 nouvelles voies de circulation⁴⁷. Selon l'Institut de la statistique du Québec, la population de la région de la Capitale-Nationale atteindra plus de 782 000 habitants d'ici 2026, l'année de la mise en service du tramway. Dix ans plus tard, ce sont plus de 810 000 personnes qui y habiteront⁴⁸. Or, il n'y a plus de place en ville pour construire de nouvelles voies automobiles. Où et comment sommes-nous censés absorber une telle hausse des déplacements? Doit-on raser des pâtés de maisons pour construire de nouvelles voies automobiles? La littérature scientifique est pourtant claire depuis les années 1960 : plus on ajoute de la capacité routière (prolongement ou élargissement), plus la congestion routière augmente; c'est ce qu'on appelle la « demande induite ». Dans les faits, la congestion revient à son niveau antérieur après la construction de nouvelles après aussi peu que cinq ans⁴⁹. Au Québec, selon la spécialiste du transport urbain Fanny Tremblay-Racicot, les nouvelles voies de circulation sont congestionnées à nouveau après seulement trois ans⁵⁰. C'est aussi à partir de cette constatation que s'affaiblit grandement l'idée d'ajouter simplement des autobus pour améliorer le transport collectif à Québec : comment fera-t-on pour que ces autobus ne soient pas ralentis dans la congestion? C'est une impasse sans issue; la seule solution est de construire une infrastructure en site propre qui, à terme, produira un réel effet d'entraînement vers le transport collectif et l'abandon de l'utilisation systématique de la voiture privée.

Partant, plus un système de transport collectif est lourd, plus il aura d'influence sur la trame urbaine et sa densification. Cette caractéristique est primordiale vu les perspectives démographiques de la région de Québec, dont l'économie, avant la COVID, était une des plus performantes au pays. En gros, le statu quo est tout simplement intenable.

3. Déboulonnement des mythes et faux arguments

Hormis le contexte radiophonique particulier de la capitale, la principale difficulté de porter un projet de transport d'une aussi grande envergure réside dans le fait que l'on tente de construire un tramway dans une des villes les plus dépendantes de l'automobile sur le continent nord-américain⁵¹. Les habitudes de déplacements de la grande majorité des habitants de la capitale sont axées sur la voiture depuis près de 70 ans et très peu de citoyens ont fait l'expérience – du moins au quotidien – du tramway moderne, à moins d'avoir vécu ailleurs en Amérique du Nord ou à l'étranger. Cette

⁴⁷ <https://reseaustructurant.info/projet/pourquoi-un-reseau-structurant/>

⁴⁸ Institut de la statistique du Québec, *Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2016-2066*, édition 2019, en ligne : <<https://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/perspectives/perspectives-2016-2066.pdf>> (consultée le 26 juillet 2020), p. 77.

⁴⁹ Fanny TREMBLAY-RACICOT, « La loi fondamentale de la congestion routière et l'efficacité des interventions publiques visant à réduire la congestion », *Le Climatoscope*, septembre 2019, en ligne : <<http://climatoscope.ca/article/la-loi-fondamentale-de-la-congestion-routiere-et-lefficacite-des-interventions-publiques-visant-a-reduire-la-congestion/>>

⁵⁰ Patrick DUQUETTE, « Le fantasme du 6e pont », *Le Droit*, 4 décembre 2019, en ligne : <<https://www.ledroit.com/chroniques/patrick-duquette/le-fantasme-du-6e-pont-317605881e9c594edc8065c07684b85a>> (consultée le 26 juillet 2020).

⁵¹ En 2017, 78,5 % des déplacements sur une période de 24 heures s'effectuaient en voiture dans l'agglomération de Québec; voir Ministère des Transports du Québec, *Enquête Origine-Destination 2017 de la région Québec-Lévis*, en ligne : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/Planification-transports/enquetes-origine-destination/quebec/2017/Documents/EOD17_faits_saillants_VF.pdf> (consultée le 20 juillet 2020), p. 27.

réalité n'est pas anodine : des décennies d'aménagement urbain axé sur la voiture et de publicités agressives de la part des constructeurs automobiles pour promouvoir l'utilisation de la voiture ont fait en sorte de conditionner des générations de Québécois à croire que l'automobile est le mode le plus efficace et le plus pratique qui soit. Si le transport collectif ne réussit pas à s'imposer sur la voiture privée, c'est que l'aménagement de la plupart des villes nord-américaines, à commencer par Québec, favorise artificiellement l'utilisation de la voiture privée.

Karine Gagnon, journaliste au *Journal de Québec*, résume parfaitement le contexte propre à Québec dans une chronique du 10 mars 2020 :

Il s'agit d'un changement de mentalité et même de culture majeur, à Québec, où le transport en commun moderne – donc qui vient influencer l'organisation du territoire – n'a encore jamais été implanté.

C'est connu, le changement fait peur. Il n'est donc pas surprenant de voir des gens s'y opposer au point de craindre que le projet ne vienne défigurer la ville. Si l'image est forte, elle ne s'appuie, hélas, que sur des arguments fallacieux guidés par cette peur du changement.⁵²

L'analyse est on ne peut plus juste. Jamais les citoyens de Québec n'auront été confrontés à un projet qui est appelé à modifier aussi profondément le visage de la ville; il s'agit en fait du projet d'infrastructure le plus imposant et le plus complexe de toute l'histoire moderne de la ville de Québec. En fait, c'est la première fois qu'on tente de doter une ville québécoise d'un système léger sur rail.

3.1. Le climat

L'argument avancé systématiquement depuis l'annonce du projet sont les hivers de Québec. Selon cette logique fallacieuse, l'hiver québécois nous condamne à circuler qu'en voiture ou en autobus, puis qu'il « fait trop froid » et qu'il « neige trop » à Québec. Pourtant, la ville de Sapporo, au Japon, possède un tramway moderne. Il tombe dans cette ville en moyenne six mètres de neige⁵³, alors qu'il tombe en moyenne trois mètres de neige à Québec, soit deux fois moins⁵⁴. Quant au froid, les températures minimales moyennes en hiver peuvent atteindre environ -20 °C à Québec⁵⁵. À Calgary, une ville qui possède un réseau de près de 60 km de rails, les températures hivernales oscillent en moyenne autour de -15 °C⁵⁶, pouvant même atteindre les -30 °C, ou encore -45 °C avec le facteur éolien⁵⁷. En Amérique du Nord comme en Europe, des villes au climat nordique possèdent toutes un tramway ou un train léger sur rail, notamment Edmonton, Denver, Minneapolis, Stockholm, Helsinki, Oslo ou Moscou. L'auteur du présent mémoire est déjà monté

⁵² Karine GAGNON, « Tour d'horizon éclairant », *Journal de Québec*, 10 mars 2020, <<https://www.journaldequebec.com/2020/03/10/tour-dhorizon-eclairant>> (consultée le 20 juillet 2020).

⁵³ <https://www.weather-atlas.com/en/japan/sapporo-climate#faq>

⁵⁴ <https://www.ville.quebec.qc.ca/touristes/meteo/index.aspx>

⁵⁵ *Ibid.*

⁵⁶ <https://www.weather-ca.com/en/canada/calgary-climate#faq>

⁵⁷ CBC News, « Get ready for lows of -25 C in Calgary by the weekend », CBC, 6 janvier 2020, en ligne : <<https://www.cbc.ca/news/canada/calgary/alberta-motor-association-ama-warned-cold-snap-weather-freeze-1.5416728>> (consultée le 29 juillet 2020).

dans un tramway sans problème en pleine tempête de neige à Brême, en Allemagne, lors d'un hiver européen particulièrement rude et neigeux.

Quoi qu'il en soit, ce n'est pas une question ni de froid ni de neige, mais de technologie chauffante et de techniques efficaces de déneigement. La technologie et ces techniques existent, comme l'expliquait la Ville de Québec déjà en 2018⁵⁸. Rappelons qu'un tramway électrique roulait à Québec jusqu'à la moitié du 20^e siècle, alors que la technologie était beaucoup moins performante qu'aujourd'hui.

3.2. Le bruit

Certaines personnes aimeraient nous faire croire que le tramway est synonyme de dérangement; d'autres craignent qu'il détruise la tranquillité et la qualité de vie de leurs quartiers. Rien n'est pourtant plus faux. Selon une étude de l'Institut français des sciences et techniques des réseaux, de l'aménagement et des transports (IFSTTAR), un tramway émet en moyenne entre 70 et 80 décibels à une vitesse de 40 km/h à une distance de 7,5 mètres⁵⁹. L'étude acoustique de la firme SYSTRA conclut par ailleurs que le tramway de Québec, compte tenu des conditions d'insertion, émettra un bruit moyen de 75 décibels à une distance de 10 mètres⁶⁰. En fait, selon le mémoire technique du Rapport d'étude acoustique du projet, le bruit du tramway se situera entre 55 et 65 décibels sur la majeure partie du tracé⁶¹. En gros, les riverains ne remarqueront aucune différence sonore dans leur milieu de vie sur 95 % du tracé⁶². Aux fins de comparaison, selon un document publié par le ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec⁶³, un niveau de 60 décibels équivaut au bruit d'une conversation normale, tandis qu'un niveau de 70 décibels équivaut à une rue animée ou à une machine à laver. Selon le gouvernement de l'Alberta, un niveau de 70 décibels est ce qu'on entend à l'intérieur d'une voiture roulant à 100 km/h, un niveau de 75 décibels équivaut au bruit d'une radio. Tout dépend encore une fois de la distance à laquelle se trouve l'oreille par rapport à la source du bruit. Selon une publication danoise⁶⁴, un niveau de 70 décibels est le bruit d'une voiture à 10 mètres, tandis qu'un niveau de 80 décibels est le bruit d'un camion à 10 mètres.

⁵⁸ Jean-François NÉRON, « Tramway: pour en finir avec la neige... », *Le Soleil*, 20 mars 2018, en ligne : <<https://www.lesoleil.com/actualite/la-capitale/tramway-pour-en-finir-avec-la-neige-859f7e55c76ee20e72526a262dd39149>> (consultée le 29 juillet 2020).

⁵⁹ Marie-Agnès PALLAS, Chrystèle PHILIPPS-BERTIN et al., *Bruit et vibrations dus au tramway : Émission et perception*, Institut français des sciences et techniques des réseaux, de l'aménagement et des transports (IFSTTAR), décembre 2009, en ligne : <https://www.ifsttar.fr/fileadmin/user_upload/editions/inrets/Recherches/Rapport_INRETS_R279.pdf> (consultée le 29 juillet 2020), p. 54.

⁶⁰ Réseau structurant de transport en commun, *Étude d'impact acoustique en exploitation*, SYSTRA, 21 novembre 2019, en ligne : <<https://reseaustructurant.info/docs/presentation-acoustique-2019-11-21.pdf>> (consultée le 29 juillet 2020), p. 3.

⁶¹ Cédric FAURE, Éric AUGIS et al., *Mémoire technique – Rapport d'étude acoustique*, SYSTRA, 18 novembre 2019, en ligne : <<https://reseaustructurant.info/docs/RSTC%20-%20C3%89tude%20acoustique.pdf>> (consultée le 29 juillet 2020), p. 47 à 80.

⁶² Jean-Luc LAVALLÉE, « Aucun impact sonore sur 95 % du tracé du tramway », *Journal de Québec*, 21 novembre 2019, en ligne : <<https://www.journaldequebec.com/2019/11/21/le-tramway-de-quebec-sera-moins-bruyant-que-le-bus-conclut-une-etude>> (consultée le 29 juillet 2020).

⁶³ https://publications.msss.gouv.qc.ca/msss/fichiers/2016/echelle_bruit_16juin.jpg

⁶⁴ https://eng.mst.dk/media/mst/69037/typically_noise_levels_1175.1.11.pdf

Un niveau sonore moyen de 75 décibels (ou moins) n'est, dans les faits, rien de particulièrement dérangeant ni d'insurmontable pour la plupart des riverains, qui s'accommodent très bien des bruits occasionnés quotidiennement par les voitures, motocyclettes, scooters, voitures au système d'échappement modifié et poids lourds dans leurs quartiers. Les gens y sont tellement habitués qu'ils finissent par oublier que ces engins produisent aussi du bruit, pour la plupart tout autant ou plus que le tramway. Plusieurs personnes ayant déjà vécu à proximité d'une ligne de tramway ou dans une ville dotée d'un tramway, comme l'auteur de ce mémoire, vous diront d'ailleurs que le tramway est si silencieux qu'il doit parfois actionner sa sonnette pour avertir les piétons et cyclistes de sa présence. Et comme le tramway mène à un apaisement de la circulation automobile, il est fort à parier que la pollution sonore sera conséquemment réduite.

3.3. L'absence d'acceptabilité sociale

Il faut voir le transport collectif comme un bien collectif, un service public, qui entraîne des avantages démontrés et documentés sur l'économie, l'environnement et la santé publique. Or, on ne soumet pas la fourniture d'un service public à un référendum. Les appels incessants de certains commentateurs et élus pour la tenue d'un référendum sont mal venus. Il serait pour le moins troublant que le projet de tramway se voit imposer des contraintes qui forceraient le projet à être soumis à une élection municipale « référendaire » en novembre 2021.

Rappelons surtout que ce projet est appuyé par tous les grands acteurs économiques, sociaux et institutionnels de la Ville, ainsi que par les acteurs du milieu de la santé et de l'enseignement, en plus des grandes associations collégiales et universitaires qui regroupent des dizaines de milliers de personnes, y compris les plus grands employeurs de la capitale, qui ont tour à tour montré leur appui par des lettres ouvertes dans les médias⁶⁵. Un sondage mené en août 2017 montre même que 81 % des membres du CAA, pourtant une association d'automobilistes, appuyaient l'implantation d'un réseau structurant de transport en commun à Québec⁶⁶.

Il reste que le concept d'« acceptabilité sociale » peut être dangereusement abstrait et compte tenu du contexte de la région de Québec, il serait périlleux d'utiliser ce seul critère pour décider de la pertinence du projet de tramway. Premièrement, parce qu'il y aura toujours une certaine proportion de la population qui s'y opposera et parce que l'unanimité à l'égard d'un projet de transport est impossible. Deuxièmement, parce que l'acceptabilité sociale est difficile à mesure : à partir de quel seuil considère-t-on que le projet jouit d'une acceptabilité sociale? Est-ce à partir de 50 %, 55 %

⁶⁵ Lettre ouverte d'appui du Conseil du patronat du Québec : <https://www.lesoleil.com/opinions/point-de-vue/ottawa-doit-offrir-une-solution-flexible-et-vite-bde8b58e9ac113040da5dd096410789d>;

Lettre ouverte d'appui des grandes associations étudiantes : <https://www.journaldequebec.com/2019/04/15/la-jeunesse-de-quebec-impatiente-de-voir-se-realiser-le-reseau-structurant-de-transport-en-commun>;

Lettre ouverte d'appui des grandes sociétés privées et grands organismes de la capitale :

<https://www.lesoleil.com/opinions/reseau-structurant-de-transport-pour-un-denouement-rapide-du-financement-98beba757a95097d31f0f868cb690f7c>

Lettre ouverte d'appui de 20 médecins et chercheurs : <https://www.journaldequebec.com/2019/04/14/le-transport-en-commun-cest-bon-pour-la-sante>;

Lettre ouverte d'appui d'une soixantaine de personnes du milieu professionnel :

<https://www.journaldequebec.com/2020/02/15/appuyons-notre-reseau-structurant-de-transport-en-commun>

⁶⁶ <https://www.caaquebec.com/fr/actualite/communiqués-de-presse/article/81-des-membres-caa-quebec-en-faveur-dun-srb-ou-dun-tramway/>

ou 60 % ? Troisièmement, parce que comme il a été expliqué précédemment, c'est une entrée en la matière pour la population de Québec et elle n'a donc aucun point de comparaison auquel se fier. La population doit surtout comprendre l'importance du transport en commun et le voir comme un bien collectif, ce qui est chose ardue au sein d'une société nord-américaine plutôt individualiste et largement automobiliste. Le transport collectif ne bénéficie pas, contrairement à l'automobile, de milliards de dollars en dépenses publicitaires annuellement, ni d'une culture identitaire qui s'est ancrée au Québec à partir de l'après-guerre.

En clair, le projet de tramway n'est pas seulement un projet de transport collectif; c'est aussi une tentative de provoquer un profond changement de mentalité au sein de la population. La pertinence et la justification d'un projet de transport collectif doivent donc être décidées surtout par la science et par les experts du domaine. Tout le monde a bien sûr droit à son opinion, mais les faits doivent finir par l'emporter. S'il doit y avoir un débat sur ce projet, il doit porter sur des faits et non pas sur de simples opinions.

3.4. La COVID et le télétravail

La réponse à la question de savoir si le projet est toujours pertinent malgré la COVID-19 et l'engouement pour le télétravail était si évidente qu'il était surprenant de voir que la commission allait y consacrer temps et ressources. Il aura d'ailleurs suffi d'une seule intervention pour clore le « débat ». La réponse sans équivoque nous est venue du professeur Jean Dubé, directeur de l'École supérieure d'aménagement du territoire et de développement régional à l'Université Laval. Il a rappelé, avec raison, 1) que les mesures de confinement liées à la COVID ne sont pas éternelles; 2) que ce n'est pas la majorité des travailleurs qui feront ou voudront faire du télétravail à temps plein (les deux tiers des emplois ne peuvent se faire en télétravail); 3) que, contrairement à la croyance populaire, moins de 50 % de la congestion est liée au travail⁶⁷. Il a aussi rappelé avec justesse qu'on ne construisait pas un tramway pour uniquement répondre à la demande actuelle, mais pour répondre à la demande future, soit des cinq ou six prochaines décennies⁶⁸.

Par ailleurs, les études démontrent que les transports collectifs ne sont pas plus dangereux qu'un autre lieu. À Paris et en Autriche, par exemple, il a été démontré par des études épidémiologiques qu'aucun cas de COVID ne tirait sa source des transports collectifs, tandis que Hong Kong n'avait enregistré en juin qu'un maigre 1 100 cas sans avoir limité la capacité de ses transports⁶⁹. On a fait le même constat dans les mégapoles de Tokyo ou de Séoul, où les transports publics n'ont jamais ralenti⁷⁰. Il est donc malheureux que l'on persiste à véhiculer ce mythe que les transports collectifs

⁶⁷ Jean-François NÉRON, « Tramway: le télétravail n'empêche pas la congestion », *Le Soleil*, 7 juillet 2020, en ligne : <<https://www.lesoleil.com/actualite/la-capitale/tramway-le-teletravail-nempeche-pas-la-congestion-79ecf519fdd6ec588073d7dd886e1e21>> (consultée le 24 juillet 2020).

⁶⁸ Taïeb MOALLA, « BAPE consacré au tramway de Québec : le télétravail ne réglera pas la congestion, assure un expert », *Journal de Québec*, 7 juillet 2020, en ligne : <<https://www.journaldequebec.com/2020/07/07/bape-consacre-au-tramway-de-quebec-le-teletravail-ne-reglera-pas-la-congestion-assure-un-chercheur-de-luniversite-laval>> (consultée le 23 juillet 2020).

⁶⁹ Janette SADIK-KHAN, « Fear of Public Transit Got Ahead of the Evidence », *The Atlantic*, 14 juin 2020, en ligne : <<https://www.theatlantic.com/ideas/archive/2020/06/fear-transit-bad-cities/612979/>> (consultée le 27 juin 2020).

⁷⁰ Louis-Philippe MESSIER, « Bonne nouvelle : le métro et les bus semblent sécuritaires », *Journal de Montréal*, 16 juin 2020, en ligne : <https://www.journaldemontreal.com/2020/06/16/bonne-nouvelle--le-metro-et-les-bus-semblent-securitaires> (consultée le 27 juillet 2020).

sont « dangereux » et qu'on encourage ainsi l'utilisation de l'auto-solo au nom d'une supposée « protection ». Nous sommes en train d'anéantir bêtement des décennies d'efforts à faire la promotion du transport en commun.

Une chose que l'on peut retenir de la pandémie, cependant, c'est à quel point on consacre de l'espace urbain à la voiture, principalement pour qu'on puisse la stationner, une occupation foncière accaparante et coûteuse. À Manhattan, par exemple, on estime que l'espace réservé à la voiture sur l'île fait quatre fois la taille de Central Park⁷¹. En Californie, les accidents de la route ont connu une baisse de 50 % depuis le confinement⁷². Les riverains des grandes villes ont recommencé à entendre chanter les oiseaux et à voir un ciel bleu, révélant de façon plutôt cocasse, mais autrement tragique toute la pollution sonore et atmosphérique causée par l'automobile en milieu urbain.

Même dans les villes québécoises, où la circulation automobile avait largement disparu des routes au début du confinement, la COVID nous a permis de constater à quel point nous gaspillions de l'espace urbain au profit des voitures individuelles qui demeurent en moyenne stationnées, donc immobiles, 95 % du temps⁷³. À titre d'illustration, pour transporter cinquante personnes en voiture, on doit accaparer cinq mètres carrés par personne, tandis qu'on doit seulement prendre 0,8 mètre par personne si on les transporte par autobus et 1,4 mètre carré par personne à vélo⁷⁴. D'un point de vue purement géométrique, si tout le monde conduit, personne ne bouge, à moins qu'on élargisse éternellement des autoroutes et des boulevards qui finiront par être tout autant, voire plus congestionnées, ou à moins qu'on rase des quartiers pour élargir les voies automobiles.

3.5. La guerre à l'automobile

Les opposants au projet affirment très souvent que ce projet mène une guerre contre l'automobile. Il est difficile de prendre au sérieux un tel argument dans une ville où l'automobile est reine depuis les années 1950. L'argument est en soi absurde, mais le réfuter est néanmoins utile aux fins du présent mémoire.

Rappelons que la région de la Capitale-Nationale possède quatre autoroutes nord-sud (540, 573, 73, 740) et deux autoroutes est-ouest (440, 40), des obstacles infranchissables qui quadrillent littéralement la ville et qui enclavent encore aujourd'hui des quartiers entiers. Ces barrières de béton nuisent non seulement aux transports actifs et aux déplacements interquartiers autrement que par la voiture, mais accaparent d'immenses parties du territoire à l'intérieur du périmètre d'urbanisation qu'il est impossible de développer. Au total, ce sont plus de 1 700 km de routes qui sont mis à la disposition des automobilistes sur le territoire de la Capitale-Nationale, dont un effarant 467,7 km d'autoroutes⁷⁵. Selon des données de 2016, Québec se situe au 2^e rang de toutes les villes canadiennes, derrière Calgary, pour le nombre de kilomètres d'autoroutes par 1 000

⁷¹ Farhad MANJOO, « I've Seen a Future Without Cars, and It's Amazing », *The New York Times*, 9 juin 2020, en ligne : <<https://www.nytimes.com/2020/07/09/opinion/sunday/ban-cars-manhattan-cities.html>>

⁷² *Ibid.*

⁷³ *Les Affaires*, précité, note 33.

⁷⁴ Farhad MANJOO, précité, note 71.

⁷⁵ Ministère des Transports du Québec, « Infrastructures de transport », *Capitale-Nationale*, 2019, en ligne : <<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/organisation/organisation-territoriale/capitale-nationale/Pages/capitale-nationale.aspx>> (consultée le 27 juillet 2020).

habitants (1,09). C'est plus que Montréal (0,83), Toronto (0,68) ou Vancouver (0,27)⁷⁶. Québec surpasse également des grandes villes américaines, telles que Houston, au Texas, Baltimore, au Maryland, ou Pittsburgh, en Pennsylvanie⁷⁷. Si, normalement, les autoroutes doivent servir au transport interrégional et national, ce sont à Québec des artères « locales » que les gens utilisent pour se déplacer à l'intérieur de la ville. Québec est la définition même d'une ville dépendante à l'automobile.

Cette hégémonie de l'automobile ne se traduit pas seulement dans le nombre de kilomètres, mais également dans tout un système de gestion de la circulation axé sur la voiture, au détriment des transports actifs que sont la marche, le vélo et le transport en commun. À Québec, les cycles de feux de circulation durent en moyenne de 90 à 120 secondes, dans le but de faire circuler le plus d'automobiles possible à une intersection et ainsi de maintenir à tout prix une fluidité automobile, ce qui fait d'elle une exception non seulement québécoise, mais aussi nord-américaine⁷⁸. De plus, près de 90 % des intersections à Québec sont munies de phases piétonnes exclusives, ce qui oblige les piétons à « quêter » le droit de traverser, un droit qu'ils n'obtiendront qu'à la toute fin d'un long cycle, ce qui représente un ralentissement des déplacements pour les piétons de 33 % par rapport à Montréal et l'ensemble des villes nord-américaines, où un cycle durera entre 60 et 90 secondes⁷⁹. Cette approche est d'ailleurs contraire à toute la littérature scientifique sur le sujet⁸⁰. À cela s'ajoute un gestionnaire artériel, entièrement dédié à la circulation automobile, dans lequel seront investis à terme 25 millions de dollars par la Ville de Québec pour contrôler à distance les feux de circulation et ainsi améliorer les conditions de circulation des seuls automobilistes⁸¹. La Ville de Québec s'apprêtait d'ailleurs, avant la COVID, à mener une vaste campagne publicitaire pour mettre fin aux préjugés contre les piétons et cyclistes, voire à l'intimidation que subissent piétons et cyclistes de la part des automobilistes⁸².

Le projet de tramway aurait alors comme avantage d'insuffler une dose d'urbanité à la ville et d'opérer une redistribution équitable de l'espace urbain. La construction d'un tramway implique nécessairement un réaménagement des artères et un aménagement de stations axés sur les

⁷⁶ Jonathan LAVOIE, « Y a-t-il vraiment plus de kilomètres d'autoroute à Québec qu'ailleurs? », *ICI Radio-Canada*, 27 décembre 2018, en ligne : <<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1143950/kilometres-autoroutes-quebec-troisieme-lien>> (consultée le 27 juillet 2020).

⁷⁷ Angie SCHMITT, « Cities With the Most Highway Miles: a “Who’s Who” of Decay », *Streetsblog USA*, 20 avril 2012, en ligne : <<https://usa.streetsblog.org/2012/04/20/cities-with-the-most-highway-miles-a-whos-who-of-decay/>> (consultée le 26 juillet 2020).

⁷⁸ François BOURQUE, « Feux de circulation à Québec: 33% plus lents qu'à Montréal », *Le Soleil*, 25 mars 2016, en ligne : <https://www.lesoleil.com/chroniques/francois-bourque/feux-de-circulation-a-quebec-33-plus-lents-qua-montreal-a49f20954107220f9656d1c05b83149f>> (consultée le 27 juillet 2020).

⁷⁹ *Ibid.*

⁸⁰ Pour une revue de la littérature scientifique et une critique documentée des feux piétons à Québec, voir le mémoire du même auteur sur la nouvelle Stratégie de sécurité routière 2020-2024 de la Ville de Québec : <https://participationcitoyenne.ville.quebec.qc.ca/securite-routiere/widgets/47915/documents>.

⁸¹ Jean-Luc LAVALLÉE, « 15 millions \$ de plus pour gérer les bouchons de circulation à Québec », *Journal de Québec*, 20 septembre 2017, en ligne : <<https://www.journaldequebec.com/2017/09/20/15-millions--de-plus-pour-gerer-les-bouchons-de-circulation>> (consultée le 27 juillet 2020).

⁸² Gabriel BÉLAND, « Les préjugés contre les cyclistes perdurent à Québec », *La Presse*, 22 novembre 2019, en ligne : <<https://www.lapresse.ca/actualites/regional/2019-11-22/les-prejuges-contre-les-cyclistes-perdurent-a-quebec>> (consultée le 29 juillet 2020); Louis-Pierre BEAUDRY, « La rage ordinaire au volant à Québec », *Le Soleil*, 16 juin 2019, en ligne : <<https://www.lesoleil.com/opinions/point-de-vue/la-rage-ordinaire-au-volant-a-quebec-e9c20a13dd4e129bd95de29ba14ae32a>> (consultée le 29 juillet 2020).

transports actifs, à savoir la marche et le vélo. Il est donc possible d'espérer que le projet opérera tout naturellement un changement de mentalité au sein de la population, mais aussi au sein de l'administration municipale.

Dans une lettre ouverte publiée dans *Le Soleil* le 12 juillet 2020, Mme Annie Métivier Hudon, étudiante à la maîtrise en géographie urbaine, rappelle que la mobilité est un droit et que le transport collectif est avant tout une question d'équité sociale. Elle décrit aussi avec justesse le mouvement d'opposition au projet de tramway :

Il importe, ici autant qu'ailleurs, de combattre les iniquités. Le projet de tramway est une bonne façon de démocratiser la mobilité, améliorant la qualité de vie et les chances de réussite socio-économiques des moins favorisés. Il importe que les automobilistes reconnaissent leurs privilèges, et qu'ils acceptent d'en sacrifier une partie pour le bien commun. Tant que le groupe Tramway, non merci! ne présentera pas des critiques constructives et des alternatives réalistes au projet de tramway qu'ils et elles contestent, leur mouvement ne demeurera, comme tant d'autres, qu'une réaction inavouée et inopportune à la crainte de voir leurs privilèges réduits.⁸³

En effet, même si les opposants au projet se targuent d'être tout de même en faveur du transport collectif, il est permis de douter de leur sincérité. Proposer un métro, lequel est nettement surcapacitaire pour une ville de moins d'un million de personnes – sans compter les coûts de construction faramineux –, la construction d'un Skytrain, une infrastructure tout aussi surcapacitaire et coûteuse aucunement adaptée à la trame urbaine de Québec, ou encore simplement l'ajout de plus d'autobus, alors qu'il est clairement démontré que cette avenue est inefficace et contreproductive, revient à s'opposer à toute amélioration du transport collectif dans la région de Québec. On ne peut alors qu'être d'accord avec Mme Métivier Hudon : ces personnes ne veulent tout simplement pas perdre les privilèges dont ils jouissent depuis les années cinquante, soit l'appropriation complète de l'espace urbain et un environnement circulatoire qui les place tout au sommet de la pyramide de la hiérarchie des transports.

Au bout du compte, il convient de se demander si réduire l'espace de l'automobile en ville n'est pas tout simplement une bonne chose. Il est d'ailleurs bien connu et documenté que l'utilisation de la voiture encourage la sédentarité, ce qui implique une panoplie de problèmes de santé qui, à leur tour, représentent un immense fardeau financier pour le système de santé. Par exemple, même si le projet forcera le retrait de cases de stationnement sur certaines artères, l'on sait maintenant que le stationnement n'a rien à voir avec la vitalité d'une artère commerciale⁸⁴, c'est même l'inverse qui est vrai⁸⁵. Même si on devait retirer des voies de circulation automobile pour faire place au tramway, l'on sait désormais que le retrait de voies automobiles ne cause pas davantage de

⁸³ Annie MÉTIVIER HUDON, « Tramway, non merci : à la rescousse des privilèges menacés des automobilistes », *Le Soleil*, 12 juillet 2020, en ligne : <<https://www.lesoleil.com/opinions/tramway-non-merci-a-la-rescousse-des-privileges-menaces-des-automobilistes-4a1126f09feeab2872fd4d33b6152c57>> (consultée le 26 juillet 2020).

⁸⁴ Mathieu CHASSIGNET, « Commerces de proximité : en finir avec le dogme du “no parking, no business” », *Alternatives Économiques*, 12 décembre 2019, en ligne : <<https://blogs.alternatives-economiques.fr/chassignet/2019/12/12/commerces-de-proximite-en-finir-avec-le-dogme-du-no-parking-no-business>> (consultée le 27 juillet 2020).

⁸⁵ Colin STEWART, « Does more parking bring more business? », *Local Logic*, en ligne : <<https://blog.locallogic.co/does-more-parking-bring-more-business/>> (consultée le 27 juillet 2020).

congestion⁸⁶. Et si les opposants se plaignent du coût élevé du projet, ils ne devraient pas être sans savoir que le transport privé par automobile est le mode de transport le plus subventionné de tous : pour chaque dollar payé par l'automobiliste, il est estimé que la société paie en fait 9,20 \$, tandis que pour chaque dollar payé par l'utilisateur du transport collectif, la société ne paie que 1,50 \$⁸⁷. Même à supposer que 100 % des automobilistes roulaient à bord d'une voiture électrique, les infrastructures routières sont tout de même énergivores et coûteuses à construire et à entretenir. La voiture électrique n'élimine pas non plus la congestion, qui nous coûte des milliards collectivement en heures perdues.

En d'autres termes, ce que le projet de tramway cherche notamment à accomplir, c'est d'augmenter la part modale du transport collectif et ainsi de réduire la dépendance à l'automobile. Ce n'est pas tant la possession d'une voiture qu'il faut décourager, mais son utilisation systématique. L'automobile fera toujours partie de l'éventail des modes de déplacement qui conviendront à certains usages, mais il faut impérativement faire plus de place aux modes de transport collectif et de transport actif, plus sains et moins polluants.

3.6. Les travaux

S'il fallait retenir l'argument selon lequel les inconvénients occasionnés par les travaux justifient à eux seuls de ne pas aller de l'avant avec ce projet, aussi bien ne jamais rien construire. Le vieil adage selon lequel « on ne fait pas d'omelettes sans casser des œufs » prend ici tout son sens. Les automobilistes s'accommodent pourtant des gigantesques travaux d'élargissement de l'autoroute Henri-IV (73) depuis 2018, lesquels s'échelonnent jusqu'en 2023. On assiste alors à une réaction de type « deux poids, deux mesures » au détriment du transport collectif. Bien sûr, les travaux pour la construction du tramway s'effectueront dans des milieux plus denses, donc plus « sensibles », mais d'une durée néanmoins temporaire. Ils seront également accompagnés de toutes les mesures d'atténuation possibles. Si les citoyens des quelques centaines de villes dans le monde possédant un train léger sur rail ont survécu aux travaux sans perdre la tête, dont plus récemment Ottawa et Kitchener-Waterloo-Cambridge, c'est à se demander pourquoi les citoyens de Québec n'en seraient pas tout aussi capables. Par exemple, à Vancouver, on a récemment détourné des trajets entiers de trolleybus pour faire place aux travaux de prolongement du Skytrain qui s'échelonnent jusqu'en 2025⁸⁸. Aux dernières nouvelles, les Vancouverois ne sont pas descendus dans les rues en criant haut et fort que ces travaux allaient « ravager » leur ville.

⁸⁶ Nicolas BÉRUBÉ, « San Francisco dit non aux autos sur son artère la plus achalandée », *La Presse*, 27 octobre 2018, en ligne : <https://plus.lapresse.ca/screens/f58e9e41-7361-4c06-ac8f-fad6ffea8dbc_7C_0.html> (consultée le 29 juillet 2020).

⁸⁷ Christine MCLAREN, Caitlin HAVLAK et al., « What is the full cost of your commute? », *The Discourse*, 26 mars 2015, en ligne : <<https://thediscurso.ca/scarborough/full-cost-commute>> (consultée le 27 juillet 2020).

⁸⁸ Kenneth CHAN, « Three trolley routes begin years-long detours for Broadway Subway construction this month », *Urbanized Vancouver*, 5 mai 2020, en ligne : <<https://dailyhive.com/vancouver/broadway-subway-trolley-detours-vancouver>> (consultée le 27 juillet 2020).

4. La politisation du transport en commun au Québec : deux poids, deux mesures

Plusieurs événements survenus au courant du mois de juillet, lors de la première partie de l'enquête du BAPE, sont un douloureux rappel que les projets de transport collectif au Québec sont malheureusement tenus à un standard de perfection auquel aucun autre projet d'infrastructure publique n'est tenu, à commencer par les projets routiers et autoroutiers. Cette politique des « deux poids, deux mesures » découle d'une politisation des projets de transport collectif dans la région de Québec qu'il importe de dénoncer dans le cadre de ce mémoire. De fait, cette politisation du transport en commun fait en sorte que tout projet de transport collectif est alors désavantagé et soumis à des pressions qu'on ne pourrait qualifier autrement que de pressions politiques.

4.1. Le déséquilibre des investissements

Force est de constater que le Québec est toujours incapable de dépolitiser le transport collectif, alors que celui-ci devrait être un sujet apolitique vu ses bienfaits sur les plans économique, environnemental et social. L'exemple de l'Ontario voisine est frappant. Le gouvernement conservateur de centre-droit investit massivement dans les transports collectifs. Dans son budget de 2018, par exemple, il consacrait 76 % des investissements en transport au transport en commun et seulement 24 % au transport routier, tandis que le Québec prenait le chemin complètement inverse dans le Plan québécois des infrastructures 2018-2028, en consacrant un maigre 31 % des investissements en transport au transport en commun et le reste (69 %) au réseau routier⁸⁹. Cette distribution des investissements n'est pas anodine. Investir dans le réseau routier, alors que la grande majorité de l'électorat est automobiliste, a toujours été une stratégie politique et électoraliste gagnante et éprouvée; le bitume attire les votes. Or, qu'un gouvernement de centre-droit, une idéologie politique traditionnellement peu encline aux investissements dans les transports publics, investisse trois fois plus dans le transport collectif que dans les infrastructures routières est un signal fort et signe que le transport en commun n'a plus de connotation politique en Ontario. Son gouvernement et sa population reconnaissent simplement et objectivement l'importance d'investir dans le transport en commun.

Résultat : trois agglomérations urbaines de l'Ontario sont désormais dotées d'un système de train léger sur rail : Toronto, Ottawa et Kitchener-Waterloo-Cambridge⁹⁰, alors que Québec tente d'obtenir le sien depuis près de 30 ans. Précisons par ailleurs que le portait au Québec n'est guère plus reluisant dans le Plan québécois des infrastructures 2020-2030, puisque seulement 34 % des investissements en transport sont consacrés au transport collectif et 66 % au réseau routier⁹¹. La

⁸⁹ Transit Québec, *Budgets provinciaux 2018-2019 : Investissements en transport en commun : comparaison entre le Québec et l'Ontario*, fiche synthèse, juin 2018, en ligne : <<http://www.transitquebec.org/wp-content/uploads/2018/06/Fiche-comparative-Investissement-TC-Que%CC%81bec-vs-Ontario.pdf>>, p. 2; voir aussi Gouvernement du Québec, « Les infrastructures publiques du Québec », *Plan québécois des infrastructures 2018-2028*, mars 2018, en ligne : <https://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/budget_depenses/18-19/fr/8-Infrastructures_publicques_du_Quebec.pdf>, p. 51 et 54.

⁹⁰ À Toronto : <https://www.ttc.ca/Routes/Streetcars.jsp>; à Ottawa : <https://www.octranspo.com/en/ready-for-rail/>; à Kitchener-Waterloo-Cambridge : <https://www.grt.ca/en/ion-light-rail.aspx>.

⁹¹ Gouvernement du Québec, *Plan québécois des infrastructures 2020-2030*, mars 2020, en ligne : <https://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/budget_depenses/20-21/7-Plan_quebécois_des_infrastructures.pdf>, p. A.7 et A.9.

deuxième phase du train léger d'Ottawa est déjà en cours⁹², de quoi nous faire rougir de honte vu la lenteur des investissements au Québec. Dans ce contexte, la réalisation du projet de tramway à Québec s'avère des plus cruciales.

Même à Calgary, capitale pétrolière du Canada, la classe politique et la population sont capables de reconnaître que le transport collectif est important. Possédant déjà un réseau de train léger sur rail de près de 60 km et de 45 stations, le conseil municipal de Calgary a approuvé la construction d'une nouvelle ligne (Green Line) dont les investissements totaliseront à terme 5,5 milliards de dollars⁹³.

4.2. La médiatisation biaisée du projet

À regret, les médias nuisent aussi à l'image du projet en raison d'une couverture médiatique plutôt sévère. Ils font, par exemple, grand bruit des expropriations qui devront avoir lieu « pour faire place au tramway⁹⁴ », alors que seulement 11,7 % des expropriations seront des expropriations totales (37 sur un total de 315) et que les expropriations serviront non seulement à faire place au tramway, mais aussi à construire des stations d'une architecture de qualité et à offrir des aménagements urbains améliorés sur toute la longueur du tracé. Dans le cadre de projets routiers ou autoroutiers, les expropriations sont toujours passées sous silence ou n'émeuvent à peu près personne. Puisque la population et les médias sont habitués aux projets routiers, on a fini par normaliser dans nos esprits tous les inconvénients qui en découlent. Pourquoi ne pas réserver la même tolérance aux projets de transport collectif? Une ville est par définition un milieu qui est appelé à se transformer au fil du temps et les expropriations sont parfois un mal nécessaire, comme dans ce cas-ci.

Autre exemple cette fois-ci dans le cas du réaménagement de la rue de la Couronne : un article d'une station de radio privée titrait « Tramway : les automobilistes seront chassés de la Couronne⁹⁵ », alors qu'on y interdira seulement la circulation de transit, et non la circulation. Les automobilistes en transit bénéficieront d'une rue Dorchester élargie, ce qui compense entièrement la perte des deux voies de circulation sur la rue de la Couronne. Justement, lors de l'annonce concernant la métamorphose de la rue de la Couronne, un journaliste a demandé au maire s'il n'était pas « en train de transformer Saint-Roch en Plateau-Mont-Royal⁹⁶ ». Une question dont la pertinence est douteuse, mais qui aura réussi à faire détourner le discours. Soudainement, un réaménagement d'une grande qualité dans un quartier où de toute façon la moitié des résidents ne possèdent pas de voiture, et qui méritait objectivement des éloges du point de vue de

⁹² <https://ottawa.ca/fr/urbanisme-amenagement-et-construction/grands-projets/letape-2-du-projet-de-train-leger>

⁹³ City of Calgary, « Council approves Green Line program », *The City of Calgary Newsroom*, 16 juin 2020, en ligne : <<https://newsroom.calgary.ca/council-approves-green-line-program/>> (consultée le 26 juillet 2020).

⁹⁴ Louis GAGNÉ, « Plus de 350 acquisitions de terrains pour faire place au tramway », *ICI Radio-Canada*, 16 juillet 2020, en ligne : <<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1720105/publication-cartographie-lots-projet-tramway-ville-quebec-bape-expropriation-servitude>> (consultée le 24 juillet 2020).

⁹⁵ <https://www.iheartradio.ca/energie/energie-quebec/nouvelles/tramway-les-automobilistes-seront-chasses-de-la-couronne-1.12405239>

⁹⁶ La question, provenant d'un autre journaliste, a été citée dans l'article suivant : Gabriel BÉLAND, « Régis Labeaume se défend de s'inspirer du Plateau », *La Presse*, 13 mai 2020, en ligne : <<https://www.lapresse.ca/actualites/2020-05-13/regis-labeaume-se-defend-de-s-inspirer-du-plateau>> (consultée le 29 juillet 2020).

l'aménagement et de l'urbanisme, a été réduit de façon peu subtile en une tentative de nuire aux automobilistes, réputation souvent accolée au Plateau-Mont-Royal.

4.3. L'abattage des arbres

Troisièmement, l'exemple de l'éventuel abattage d'arbres dans l'axe du tramway est aussi révélateur⁹⁷. Cet abattage n'est certainement pas idéal, mais on oublie toute la canopée qui est déjà tombée pour la construction du réseau routier et encore aujourd'hui pour l'élargissement d'autoroutes ou de grands boulevards. Qui a crié haut et fort que ces abattages étaient un scandale? La Ville est essentiellement confrontée à deux choix dans l'axe René-Lévesque : couper les arbres ou retirer carrément des voies automobiles. Ce dernier choix serait plus sensé, mais lui attirerait les foudres de son électorat majoritairement automobiliste. La Ville se retrouve devant une situation insoluble, où elle sera critiquée d'une façon ou d'une autre. Si les citoyens qui déplorent la perte de canopée se préoccupent tant de la préservation de la canopée ou de la qualité de l'air, pourquoi ne militent-ils pas plutôt pour qu'on retire alors des voies de circulation sur René-Lévesque pour éviter l'abattage d'arbres et ne soutiennent-ils pas la Ville en cas de protestations? Critiquer le projet de tramway parce qu'il y aura abattage d'arbres n'est pas constructif. Ce n'est pas la « faute du tramway », c'est la faute d'une population qui refusera en bloc le retrait de voies de circulation si on le lui proposait.

Il importe peu que la Ville promette de replanter deux fois plus d'arbres qu'elle en abat pour compenser ces coupes, on s'empresse de remettre en question le bien-fondé du projet, voire la compétence du Bureau de projet sur ce seul aspect, adoptant une vision à court terme mal avisée. Rappelons que le BAPE ne voyait aucun problème à ce que le promoteur compense ailleurs la destruction de 21,65 ha dans le cadre du projet d'élargissement de l'axe du Vallon en 2004⁹⁸. En 2015, le BAPE adhérait sans problème aux principes de minimisation des pertes et de compensation minimale⁹⁹ pour le projet de parachèvement de l'autoroute 19 dans la région de Laval, un projet qui allait détruire de façon permanente 41,5 ha. C'est pourtant ce que propose la Ville de Québec, mais la barre semble plus haute étant donné qu'il est question de transport collectif.

4.4. La camisole de force budgétaire

Troisièmement, si l'on peut certainement déplorer les annonces récentes de la Ville de Québec selon lesquelles elle abandonnait le trambus, les remontées mécaniques et les voies réservées au centre de la chaussée sur plusieurs axes pour respecter le budget de 3,3 milliards de dollars, il est encore plus déplorable que le gouvernement du Québec refuse catégoriquement de bonifier sa contribution financière pour que le projet se réalise dans sa mouture originale. Si la Ville a fait l'erreur d'imposer un coût fixe au projet, rien n'empêche autrement le gouvernement du Québec d'y mettre plus d'argent. On assiste encore une fois à une politique de deux poids, deux mesures

⁹⁷ Louis GAGNÉ, « Tramway : des arbres à abattre qui dérangent à Québec », *ICI Radio-Canada*, 8 juillet 2020, en ligne : < <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1718045/audiences-bape-tramway-abattage-arbres-canope-rene-levesque-quartiers-montcalm-saint-sacrement> > (consultée le 22 juillet 2020).

⁹⁸ Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Prolongement de l'axe du Vallon*, rapport n° 195, août 2004, p. 33 à 35.

⁹⁹ Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, *Projet de parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées au transport collectif à Laval et à Bois-des-Filion*, rapport n° 312, janvier 2015, p. 83 et 84.

au détriment du transport collectif dans la région de Québec : tandis qu'on financera systématiquement le dépassement de coûts d'un projet routier ou autoroutier, une contribution de 1,8 milliard de dollars devient soudainement une somme si prohibitive qu'il n'est pas question de la bonifier¹⁰⁰. Une telle rigidité de la part du gouvernement du Québec laisse pantois. Précisons que, depuis 2015, le ministère des Transports du Québec (MTQ) a accordé un financement supplémentaire dans plus de 700 projets routiers¹⁰¹. Dans le cas du REM, le gouvernement du Québec n'a pas hésité à y injecter 2,2 milliards pour éponger des dépassements de coûts, en plus des 133,5 millions qu'il versera annuellement pour son exploitation¹⁰², suivi d'un montant supplémentaire de 62,3 millions en 2020¹⁰³.

La question que tout le monde pose est ainsi la suivante : pourquoi les projets de transport de la région de Montréal ne semblent avoir aucune limite budgétaire, tandis que chaque tentative de projet à Québec est systématiquement freinée par une certaine rigidité budgétaire? On ne peut que présumer qu'il se cache derrière une telle austérité une certaine crainte d'une partie de l'électorat de Québec, traditionnellement hostile à tout financement important du transport collectif. À Montréal, toutefois, l'importance du transport collectif est acquise et les grands projets, sans faire l'unanimité, sont généralement bien accueillis.

4.5. La nouvelle étude d'achalandage

Quatrièmement, après les annonces de la Ville de Québec confirmant l'abandon du trambus, la commission a exigé une actualisation de l'étude d'achalandage du réseau structurant, environ au même moment où le MTQ commandait une nouvelle étude d'achalandage pour tenir compte de l'hypothétique projet de troisième lien, un projet qui n'est toujours pas chiffré et dont la faisabilité n'a toujours pas été établie¹⁰⁴. Non seulement ajoute-t-on des délais pour tenir compte d'un projet dont les plans et le budget sont toujours inconnus, mais la commission ne semble pas croire le Bureau de projet, composés d'experts internationaux, qui affirme que la baisse d'achalandage – en remplaçant le trambus par des autobus articulés – se limite à moins de 2 %¹⁰⁵.

¹⁰⁰ Radio-Canada, « Tramway : la Ville devra assumer seule les dépassements de coûts », *ICI Radio-Canada*, 26 février 2020, en ligne : <<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1541877/tramway-quebec-budget-depassement-couts>> (consultée le 22 juillet 2020); voir aussi Taïeb MOALLA, « Étienne Gramdmont regrette la “camisole de force budgétaire” pour le tramway », *Journal de Québec*, 10 juillet 2020, en ligne : <<https://www.journaldequebec.com/2020/07/10/etienne-grandmont-regrette-la-camisole-de-force-budgetaire-pour-le-tramway>> (consultée le 22 juillet 2020).

¹⁰¹ Gouvernement du Québec, *Liste des dépenses supplémentaires autorisées par le sous-ministre depuis 2015-2016*, ministère des Transports, en ligne : <<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/contrats-engagements/suivi-couts/Pages/liste-depenses-supplementaires.aspx>> (consultée le 22 juillet 2020).

¹⁰² Francis VAILLES, « Québec sort 2,2 milliards pour le REM », *La Presse*, 29 mars 2017, en ligne : <https://plus.lapresse.ca/screens/16e22aa4-ca24-43bf-b433-ab1357209c7f_7C_0.html> (consultée le 22 juillet 2020).

¹⁰³ André DUBUC, « Québec absorbe de nouvelles factures de 62 millions pour le REM », *La Presse*, 7 mars 2020, en ligne : <<https://www.lapresse.ca/affaires/economie/2020-03-07/quebec-absorbe-de-nouvelles-factures-de-62-millions-pour-le-rem>> (consultée le 22 juillet 2020).

¹⁰⁴ Charles LECAVALIER, « Tramway : Québec commande une nouvelle étude d'achalandage », *Journal de Québec*, 13 juillet 2020, en ligne : <<https://www.journaldequebec.com/2020/07/13/quebec-commande-une-nouvelle-etude-dachalandage>> (consultée le 22 juillet 2020).

¹⁰⁵ Jean-François NÉRON, « Tramway: la Ville mettra à jour l'étude d'achalandage », *Le Soleil*, 16 juillet 2020, en ligne : <<https://www.lesoleil.com/actualite/la-capitale/tramway-la-ville-mettra-a-jour-letude-dachalandage-a38e7d1af965e4911827d9d9fe9fc335>> (consultée le 22 juillet 2020).

Le 15 juillet 2020, le journaliste François Bourque du *Soleil*, récompensé cette année par l'Ordre des urbanistes pour sa contribution significative au développement de l'urbanisme au Québec¹⁰⁶, écrivait dans une chronique :

Cela dit, je vois mal ce que le gouvernement espère vraiment apprendre de cette nouvelle étude qu'il ne sache déjà.

Le BAPE a lui aussi demandé des précisions la semaine dernière sur l'impact de l'abandon du trambus sur l'achalandage du tramway.

Comme s'il mettait en doute lui aussi les projections du Bureau de projet du tramway qui estime cette perte à 2 % si le trambus est remplacé par un Métrobus.¹⁰⁷

La question de savoir s'il était réellement pertinent de se montrer méfiant envers les conclusions du Bureau de projet et d'exiger une nouvelle étude d'achalandage se pose effectivement.

Enfin, quelques semaines auparavant, le gouvernement du Québec avait réagi au retrait du trambus de façon tout aussi inattendue, en faisant planer le doute sur son appui au projet si les banlieues n'étaient pas suffisamment bien desservies¹⁰⁸. Cette réaction est pour le moins curieuse. La première phase de tout grand projet de transport collectif doit commencer par les quartiers denses, où se trouvent les plus grands générateurs de déplacements et donc une masse critique d'utilisateurs. C'est lors de phases subséquentes que le réseau peut ensuite se déployer vers les banlieues, des quartiers peu denses, où il est peu rentable de construire une infrastructure lourde lors d'une première phase. La carte de la densité des déplacements, disponible sur le site Web du réseau structurant¹⁰⁹, illustre d'ailleurs très bien cette logique qui a mené au choix du tracé actuel. Si le tramway emprunte essentiellement le tracé actuel du Métrobus 801, c'est que le 801 dessert les principaux générateurs de déplacements et qu'il serait impensable et illogique de faire passer le tramway ailleurs lors d'une première phase. Rappelons que le trambus a été abandonné essentiellement parce que la contribution financière du gouvernement du Québec est inutilement ferme.

Les banlieues ne sont toutefois pas en reste : en plus des parcours réguliers et eXpress, elles bénéficieront de 6 000 places de stationnement gratuites réparties dans six Parc-O-Bus

¹⁰⁶ Valérie GAUDREAU, « François Bourque récompensé par l'Ordre des urbanistes », *Le Soleil*, 25 février 2020, en ligne : <<https://www.lesoleil.com/actualite/francois-bourque-recompense-par-lordre-des-urbanistes-db0c8d1bf28308fe28d67e912580d333>> (consultée le 26 juillet 2020).

¹⁰⁷ François BOURQUE, « Quel achalandage pour un tramway sans trambus? », *Le Soleil*, 15 juillet 2020, en ligne : <<https://www.lesoleil.com/actualites/quel-achalandage-pour-un-tramway-sans-trambus-e99460257b28ab4fef0b370db779acba>> (consultée le 22 juillet 2020).

¹⁰⁸ Stéphanie MARTIN, « Retrait du trambus : François Legault hésite à donner son appui », *Journal de Québec*, 30 juin 2020, en ligne : <<https://www.journaldequebec.com/2020/06/30/retrait-du-trambus-francois-legault-hesite-a-donner-son-appui>> (consultée le 22 juillet 2020).

¹⁰⁹ Voir la diapositive 11 : <https://reseaustructurant.info/docs/presentations/RST-TR-CENTRE-PR-PUBLIC-2019-06-13.pdf> (consultée le 22 juillet 2020).

régionaux¹¹⁰ et de parcours Métrobus à haute fréquence, dont le 802 et le 804¹¹¹, en plus de voies réservées pour atteindre la colonne vertébrale du réseau, soit le tramway.

5. Conclusion

En résumé, il importe de se rappeler que le bien-fondé de doter une ville aussi grande et peuplée que Québec d'une infrastructure lourde de transport collectif est largement démontré par la littérature scientifique : des études sérieuses et une documentation volumineuse dont les résultats parlent d'eux-mêmes. À l'inverse, les quelques arguments négatifs qu'on entend contre le projet de tramway se résument exclusivement à des paroles ou des arguments-chocs sans fondement, appuyés par absolument aucune étude. Ce sont essentiellement des arguments émotifs ou irrationnels qui trahissent la peur de perdre des privilèges que ces personnes considèrent à tort comme des « droits ». N'oublions pas que le tramway est une technologie éprouvée qu'a choisie plus d'une centaine de villes aux quatre coins du monde. S'il fallait croire à l'argument selon lequel le tramway « ravagera » la ville, faudrait-il alors conclure que toutes ces villes ont alors toutes eu tort de choisir la nouvelle génération de tramway depuis les années 1980? Ce serait étonnant.

N'oublions pas non plus que Québec commence à faire de plus en plus bande à part au pays, alors que la plupart des agglomérations de taille comparable ou supérieure ont déjà une infrastructure lourde. L'heure n'est donc plus au débat, mais à l'action et à la construction. Il est tout à fait légitime que certaines personnes expriment leurs craintes ou leurs préoccupations sur certains aspects du projet, mais encore faut-il être de bonne foi, garder l'esprit ouvert et accepter qu'une ville n'est pas un bloc monolithique et immuable qui reste figé dans le temps. Critiquer certains aspects du projet est une chose, mais tomber dans le piège de la désinformation pour ensuite s'y opposer totalement en est une autre. En tant que citoyens, il faut accepter que la ville où l'on vit doit évoluer. Ce projet est réfléchi et mûrit depuis cinq décennies. Il fera finalement entrer Québec dans l'ère de la modernité, la rendra plus attrayante et conviviale, fera en sorte que les jeunes – l'avenir de la Ville – ne s'exileront pas, améliorera grandement la mobilité de ses citoyennes et de ses citoyens et renforcera aussi son économie en attirant de grandes entreprises qui, de plus en plus, exigent la présence d'un réseau de transport efficace qui ne se limite pas qu'à de simples autobus.

Il serait imprudent de la part de la commission d'interpréter des modifications imprévues au projet comme le signe d'improvisation ou de manque de préparation. La commission doit garder à l'esprit, comme ce mémoire l'a démontré, que chaque tentative de projet de transport collectif d'envergure dans la région de Québec aura fait les frais d'une politisation inutile, d'un manque de courage politique ou de contraintes financières, ou encore des trois à la fois. Ce projet de tramway doit se réaliser, coûte que coûte. Après cinquante ans d'études et près de deux décennies de démarches et de tentatives concrètes, il ne serait pas décevant, mais carrément honteux que ce projet ne se réalise pas. Par conséquent, il est impérieux que la commission recommande la réalisation du projet de tramway. Il en va de l'avenir de notre capitale.

¹¹⁰ <https://reseaustructurant.info/composantes/parc-o-bus/> (consultée le 22 juillet 2020).

¹¹¹ Réseau de transport de la capitale, en ligne : <<https://www.rtcquebec.ca/informations-pratiques/grands-projets/votre-reseau-2026/metrobus-votre-reseau-2026>> (consultée le 22 juillet 2020).