

Projet de construction d'un tramway à Québec

Par
David Lemelin
Citoyen de Québec

Mémoire remis au
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

Juillet 2020

Présentation

Je suis un citoyen de Québec, ex-candidat à la mairie de Québec en 2013, chef fondateur du parti Démocratie Québec toujours représenté au sein du conseil municipal. Je suis un gestionnaire des communications depuis plus de 10 ans, ancien journaliste et analyste politique. Je suis toujours un citoyen engagé auprès des médias communautaires de Québec et vivement intéressé par les questions d'aménagement du territoire, à commencer par le projet de réseau structurant incluant un tramway. Je suis né à Québec et suis aujourd'hui résident de l'arrondissement de Charlesbourg. J'interviens à titre de citoyen.

Introduction

Le projet de réseau structurant est un incontournable pour assurer un développement cohérent et efficace du territoire de la ville de Québec et pour lutter de façon efficace contre la pollution atmosphérique, l'émission de GES et contribuer ainsi à la santé publique et environnementale de la région. L'idée n'est pas nouvelle en soi ; le projet de tramway, en particulier, a périodiquement occupé l'actualité de Québec, figurant notamment au programme de Démocratie Québec en 2013. Le projet devait se développer selon un processus démocratique permettant de consulter la population afin d'en arriver à un consensus le plus large possible.

Rappelons que lors de la campagne électorale municipale de 2017, le maire Labeaume n'a pas mis de l'avant de projet de réseau structurant ni le tramway. Pire, il s'y est même objecté pour le proposer, enfin, après les élections. Il eut été plus avisé de demander l'opinion des citoyens, mais le projet n'en demeure pas moins nécessaire et c'est une bonne chose qu'il ait décidé de s'y mettre. Après tout, il est difficile de ne pas en arriver au même constat : la densité de la circulation ne fait qu'empirer, la pollution et l'émission de GES sont à la hausse et ça ne changera pas sans un coup de barre conséquent. Et la pire chose que l'on pourrait faire est de penser l'aménagement du territoire par morceaux, sans vision d'ensemble.

Ce coup de barre, c'est un réseau structurant qui se déploie sur l'ensemble du territoire, avec une colonne vertébrale qui s'articule autour d'un moyen de transport de haut volume (métro, tramway). Le choix s'est arrêté sur le tramway, notamment parce qu'il permet davantage de kilomètres de rails que le métro, pour une même somme d'argent. Ce choix est défendable, mais plusieurs (dont moi-même) sont restés sur leur faim concernant l'analyse rejetant le métro. Qu'importe à présent, le choix est fait, il faut avancer, car le temps et la nature, eux, n'attendent pas. Qui plus est, la saturation du réseau actuel sur les axes principaux est connue et témoigne de la nécessité d'agir avant longtemps.

Un projet essentiel

Aujourd'hui, le projet est remis en question pour des raisons financières puis contextuelles : l'épidémie de coronavirus a poussé l'économie à favoriser le travail à distance, le télétravail, certains en découvrant des vertus non négligeables, notamment en termes d'organisation familiale.

Certes, le télétravail est là pour rester, mais il serait illusoire de croire que les proportions seront importantes, pour des raisons d'efficacité et de productivité, notamment. Puisqu'on ne peut s'appuyer sur le télétravail, il faut donc conclure que les routes de Québec seront aussi achalandées qu'avant la Covid, et que la croissance du nombre de véhicules sera, au mieux, légèrement moins forte que prévue, ce qui veut dire qu'il y aura, en somme, toujours plus de voitures sur nos routes, qu'importe le scénario retenu.

C'est pourquoi le transport en commun, les transports actifs, sont une clé indispensable de notre avenir collectif. Il n'est pas possible d'envisager l'avenir sans revoir la place de l'auto en solo, sans favoriser au maximum le partage de la route par ses multiples utilisateurs.

Concernant le transport en commun, seul un projet d'ampleur, seul un projet global d'aménagement est susceptible de répondre à la demande, d'une part, et d'éviter de créer des déséquilibres injustifiables, d'autre part. En effet, pourquoi deux secteurs aux besoins semblables n'auraient-ils pas un accès équivalent au transport collectif efficace? Pourquoi injecter plus d'argent ici plutôt que là, pour des conditions comparables? Le projet de réseau structurant, comme vision d'ensemble, relève ce défi à peu près correctement. Le secteur à l'ouest, autour de Le Gendre, est un des aspects les moins bien justifiés, surtout qu'en raison des contraintes financières, on ne cherche pas à répondre à la demande *réelle*, mais on préfère garder le cap sur un *potentiel immobilier*, ce qui constitue une erreur, dans le contexte, à moins d'en inverser le cours.

En revanche, prévoir les besoins futurs est justement une composante essentielle d'une planification à long terme réussie et il serait malhabile de ne pas offrir dans un secteur ouest en croissance un moyen de transport collectif efficace en mesure de contribuer à la diminution de l'utilisation de l'auto en solo. Il n'est pas absurde de s'intéresser à ce secteur, la chose mérite réflexion étant donné les ressources et les contraintes connues. Là encore, les réponses sont insatisfaisantes.

Il reste que seul un projet global, largement réparti sur le territoire, permettra de lutter plus efficacement contre les GES pour contribuer à l'amélioration du bilan de santé publique et environnementale de la région, tout en constituant une démocratisation du transport lorsqu'il devient plus accessible, et abordable, pour plus de gens. Enfin, un réseau de transport est une occasion formidable d'aborder l'aménagement du

territoire en prenant les meilleures décisions qui façonneront la ville pour les générations présentes et futures.

En peu de mots : le réseau structurant est incontournable, essentiel et vital pour l'avenir de notre collectivité. Ce serait une erreur colossale de s'en priver.

Nécessaire coordination

Le troisième lien, qui prendrait la forme d'un tunnel reliant les centres-villes de Québec et Lévis, incluant du transport en commun, suscite toujours de nombreuses questions. La justification du projet pour l'automobile n'a jamais été convaincante et des données probantes sont toujours attendues afin de clarifier le portrait et permettre la prise de décision éclairée.

Chose certaine, une desserte efficace vers la Rive-Sud doit faire partie de l'équation. Si l'essentiel des déplacements se fait dans l'ouest de la capitale, la vaste majorité des déplacements interrives effectués chaque jour se font de l'ouest de Lévis vers l'ouest de Québec. La congestion à la tête des ponts témoigne de son importance et on ne peut ignorer la forte croissance économique de la Rive-Sud qui permet d'anticiper l'augmentation des problèmes si rien de sérieux n'est fait à cet égard.

Pour l'heure, rien ne nous permet de croire qu'un tunnel au centre-ville sera le choix de prédilection des automobilistes qui ont surtout besoin de circuler à l'ouest des deux rives. Et même la croissance des déplacements ne change rien à la proportion observée : c'est à l'ouest que ça se passe. Comment alors justifier la place de l'auto dans l'équation d'un tunnel aboutissant au centre-ville, sachant l'impact que l'augmentation de l'achalandage aura sur le secteur? Comme l'écrit le chroniqueur François Bourque le 15 juillet 2020 : « De ce nombre (limité) de clients potentiels, combien auraient choisi le tunnel centre-ville à centre-ville pour profiter d'une connexion directe avec le trambus du boulevard Charest? À l'œil, pas beaucoup je dirais. Pas beaucoup, d'autant plus la Ville de Lévis a renoncé à la ligne de transport en commun rapide en site exclusif qu'elle projetait sur le boulevard Guillaume-Couture. Ce lien aurait pu « nourrir » la ligne de transport en commun sous-fluviale et en accroître l'achalandage. L'administration Lehouillier lui a préféré quelques tronçons de voies réservées qui n'auront pas un effet attractif important. »

L'interconnexion avec Lévis n'en demeure pas moins essentielle, et il est impensable de ne pas favoriser le transport en commun dans cette réflexion, sachant les défis que la congestion représente. Du reste, si le troisième lien devait voir le jour, il est absolument nécessaire de coordonner les efforts, la conception et la réalisation de celui-ci avec le réseau structurant. Pour deux raisons majeures : l'efficacité des installations et l'économie des coûts. Québec et Lévis ne peuvent se boucher sur ces enjeux, la collaboration s'impose, tout comme la cohérence des actions.

Selon les plans préliminaires, on constate que le tunnel du tramway et du troisième lien se dédouble sur un demi-kilomètre, dans le secteur Saint-Roch/colline parlementaire. Il y a même deux stations D'Youville de prévues. C'est un non-sens aussi improductif qu'exorbitant. Selon ce qu'on peut lire, chaque kilomètre de tunnel du tramway coûte au moins 358 millions \$. Inutile d'insister sur la nécessité d'éviter de creuser pour le plaisir ou par entêtement. Le contribuable mérite mieux qu'un gaspillage aussi manifeste. Alors, le travail conjoint des équipes des deux projets est aujourd'hui devenu incontournable.

Défis budgétaires

Les dépassements éventuels du coût du projet de réseau structurant de transport en commun suscitent des craintes et forcent la gymnastique budgétaire. Avec les coûts qui sont passés de 2,35 milliards \$ à 3,1 milliards \$ pour la « colonne vertébrale » du tramway de 22 km, la décision a été prise de retirer le trambus du projet à la faveur d'un métrobus articulé, afin de dégager environ 700 millions \$. Puis, la réserve pour les imprévus a été amputée, passant de 712 millions \$ à 591 millions \$. La démarche est appuyée par « les bonnes pratiques », dit-on, à la suite d'un examen plus précis. Néanmoins, diminuer la marge de manœuvre voudra probablement dire amputer le projet lui-même, une fois de plus, ce qui contribuerait à diminuer son efficacité et sa force, un aspect pourtant essentiel pour l'attraction du réseau auprès du public.

Il faut rejeter l'argument de la « demande insuffisante en Basse-ville » qui sert à justifier l'abandon du trambus. La déception des gens du secteur est compréhensible : les besoins ont été exprimés, les attentes sont grandes. Et surtout, sur quelle base les prévisions à *la baisse* dans la demande du secteur ont-elles été faites? Il est difficile de croire qu'une projection sur 10 ou 15 ans ne puisse conclure que le centre-ville aura besoin d'un trambus (ou d'une desserte de grand volume). On économiserait maintenant des sommes – plus importantes – que l'on regretterait de dépenser, plus tard.

Et puis, cela ne correspond pas à la vision qui a été « vendue » aux citoyens, à savoir la mise en place d'un réseau structurant efficace, avec le bon mode de transport au bon endroit, correspondant à des besoins réalistes, pour l'essentiel. Cet aspect est fondamental, car, à mon sens, c'est surtout l'*efficacité* du réseau qui le rendra attractif et qui convaincra toujours plus de citoyens de changer leurs habitudes ou d'adopter le transport collectif. Le réseau se doit d'être efficace et il doit répondre à la prévisible croissance de la demande. Autrement, c'est l'option de l'auto qui s'imposera, à chaque embûche majeure. Alors, il faut faire ce bond en avant. Les petits pas, lents et hésitants, ne sont pas une stratégie d'avenir. Le gestionnaire de projet doit savoir cela et il le sait, sans doute.

C'est pourquoi il est aujourd'hui important de convaincre les gouvernements et de garder le cap sur le trambus et la vision dont le déploiement dynamique et efficace du réseau constituait la principale force d'attraction. Un tunnel plus court a été évoqué comme solution pour économiser des coûts et, plus important encore, la collaboration des équipes de projet afin d'éviter les dédoublements honteux qui rappelleraient la gestion déplorable de certains projets du passé.

Une proposition

J'estime que le maintien du trambus est essentiel à la vision stratégique d'ensemble et constitue d'ailleurs le meilleur moyen d'offrir un lien direct à meilleur coût avec la Rive-Sud. Ainsi, afin de permettre une meilleure continuité avec le réseau de transport collectif de la Rive-Sud (et en stimuler le développement), il serait judicieux d'opter pour le trambus comme lien interrives afin d'optimiser l'efficacité du réseau comme tel. En effet, en transport collectif, les transferts (ruptures de charge) ont un effet négatif important sur la vitesse des déplacements et la fréquentation. Autrement dit : la fluidité, la rapidité et l'efficacité sont des arguments considérables lorsque vient le temps de choisir son mode de déplacement. Si l'on complique inutilement le déplacement, on nuit à l'objectif global d'attirer de la clientèle, d'inciter des gens à abandonner la voiture.

Avec un trambus qui se prolonge par tunnel vers Lévis, on obtient au final un parcours sans discontinuité entre la route 132 et le boulevard Charest. Cela nous offre un lien direct de Lauzon jusqu'à l'Université Laval. Cette proposition permet de combler une lacune du projet actuel, à savoir : l'intégration d'une connexion avec la Rive-Sud et évite que deux projets soient menés en parallèle, sans indispensable coordination.

Une connexion efficace de centre-ville à centre-ville entre Québec et Lévis, par le transport en commun, est une composante absolument essentielle à tout réseau qui se veut réellement structurant. Cette solution, très efficace, justifierait en plus le maintien à 100 % du trambus du projet initial, dont l'abandon est une perte dommageable et lourde pour le réseau structurant.

Dans l'état actuel des choses, on évoque un lien entre Saint-Roch et l'autoroute 20 à Lévis, dans un projet hybride autoroute/transport en commun, comprenant 5 stations souterraines pour un mode de transport lourd de type tramway. Voici le tracé qui résume cette proposition :



Or, ce projet est insensé pour plusieurs raisons :

- Nouvelle infrastructure autoroutière qui augmente le trafic induit et augmente les gaz à effets de serre;
- Effet de débordement du trafic en Basse-Ville avec impacts destructurants sur le tissu urbain;
- Coûts démesurés pour un tunnel de près de 8 km suffisamment large pour accommoder à la fois une autoroute, un mode de transport en commun lourd et 5 stations souterraines.

La seule manière logique et raisonnable de créer le troisième lien est de créer un tunnel à 100 % réservé au transport en commun. Non seulement la largeur du tunnel se trouverait réduite au quart, mais un tel projet n'aurait alors pas besoin d'être conçu en termes de liens entre deux autoroutes. Car c'est précisément cette exigence qui *oblige* la confection d'un tunnel de 8 km, ce qui est extrêmement coûteux – trop – sur le plan financier.

En revanche, un troisième lien réservé au réseau structurant permettrait un tracé beaucoup plus logique, avec un tunnel beaucoup moins long et, conséquemment, beaucoup moins coûteux. Voici le tracé optimal pour un troisième lien :



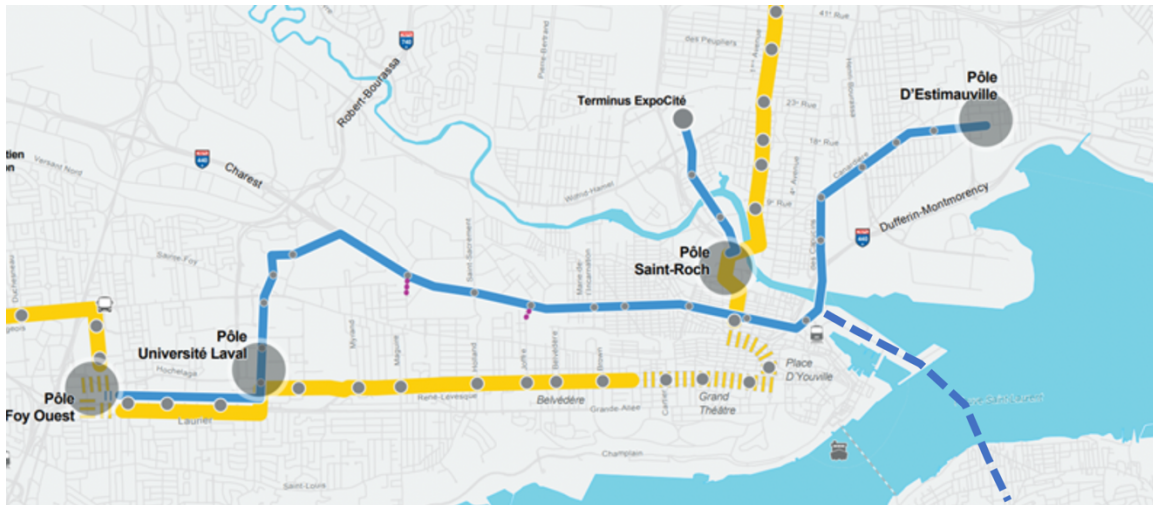
Dans ce projet, on profite de la jetée Louise pour y prolonger le trambus prévu à l'origine sur le boulevard Charest. Si on voulait prolonger le trambus sur la rue Saint-Paul, cela viendrait encombrer un secteur déjà congestionné (le Vieux-Port), tout en obligeant la construction d'une rampe d'entrée en tunnel qui défigurerait ce secteur patrimonial.

Or, la jetée Louise serait parfaite pour y construire l'amorce d'un tunnel. Une station de surface pourrait être construite juste à l'intersection de la rue Abraham-Martin et de la rue Dalhousie, pour desservir le Vieux-Port à distance de marche.

Il reste 500 mètres pour plonger en tunnel sous le fleuve. Alors, une station souterraine pourrait être construite sous la rue Saint-Laurent à Lévis. Une deuxième station souterraine serait construite à la hauteur de la rue du Mont-Marie, pour desservir l'Hôtel-Dieu et le collège de Lévis. Puis, le tunnel referait surface près du siège social de Desjardins, à temps pour se connecter sur un trambus passant par la route 132.

Ainsi, on a un troisième lien deux fois moins long que le projet actuel (3,5 km au lieu de 8 km) et de 4 à 5 fois moins large. Avec deux stations souterraines au lieu de 5, on passe d'un projet de 8 milliards \$ à un projet de 1 à 2 milliards \$. Avec les économies réalisées, on dispose amplement de l'argent nécessaire pour réaliser le trambus prévu sur Charest, ainsi qu'un autre sur la route 132.

De cette manière, le trambus de Charest devient le lien direct entre Lévis et l'université Laval et le pôle de Sainte-Foy :



Ce projet conserve toute sa pertinence, même si l'on ne construit pas de trambus à Lévis. En effet, il suffit alors d'utiliser des bus hybrides qui fonctionnent à l'électricité et au diesel. Ces bus existent, notamment à Seattle où les bus diesel qui parcourent la ville sans contrainte deviennent électriques (avec un pantographe) au moment d'entrer en tunnel.



En somme, avec cette proposition simple, réaliste, moins coûteuse, on ressuscite, dans une certaine mesure, la vision du rapport Vandry-Jobin, en version souterraine. Et puis, il ne faut pas négliger l'énorme potentiel de développement des abords du bassin Louise, dans le Vieux-Port. Avec les projets qui vivent depuis quelques années, on peut facilement imaginer ce qu'insufflerait comme dynamisme un projet de trambus dans le secteur.

Impact sur la circulation

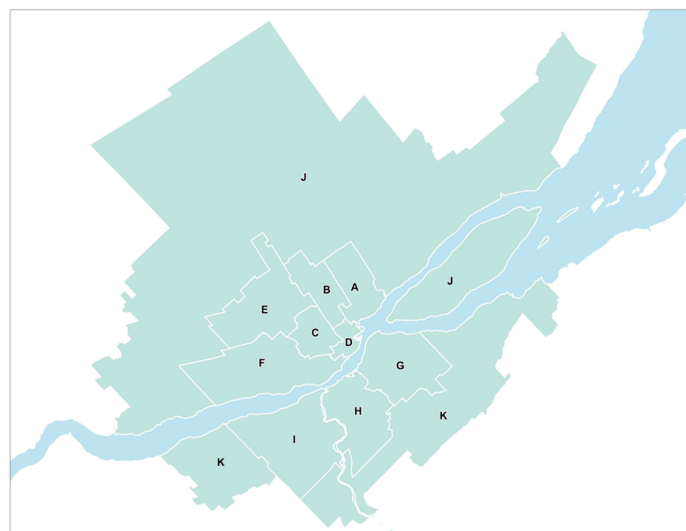
Évidemment, un projet ancré dans le Vieux-Québec ne règle que très partiellement les problèmes situés à l'ouest. D'abord, il faut savoir qu'il n'y a rien qui indique que le transport collectif réduira considérablement les embouteillages. Ce n'est pas l'objectif principal, *et ça ne doit pas l'être*, puisque le trafic induit tend à combler l'espace vide par de nouvelles voitures. Autrement dit : on ne pourra pas de manière importante corriger ce qui a été fait dans le passé. Alors, il faut regarder en avant et veiller à contenir l'augmentation du nombre de véhicules, voire freiner cette croissance de nouveaux véhicules sur nos routes.

En cela, le projet que je propose permettra de limiter la croissance et encouragera des gens à changer de mode de transport. Une évaluation, très simple, basée sur les données de l'enquête Origine-Destination de la région de Québec de 2017 permet une analyse digne d'intérêt. Voici l'ensemble des déplacements en voiture entre les différents secteurs identifiés sur la carte :

NOTE : Les volumes de déplacements inférieurs à 316 ne sont pas significatifs.

Matrice 6 – Déplacements motif « Tous », mode « Automobile », période « 24 h » – Territoire complet (2017)

		MOTIF : Tous				MODE : Automobile				PÉRIODE : 24 heures				
Grands secteurs		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	X	TOTAL
Arr. de Beauport (Québec)	A	77 680	12 095	13 352	18 579	3 139	9 529	1 103	903	535	11 279	258	1 080	149 530
Arr. de Charlesbourg (Québec)	B	11 746	66 797	18 458	19 077	6 639	10 497	951	661	704	7 599	294	1 002	144 426
Arr. de Les Rivières (Québec)	C	13 375	19 336	90 024	26 302	25 708	31 694	2 825	2 985	2 286	10 742	1 173	1 585	228 033
Arr. de La Cité-Limoilou (Québec)	D	18 816	18 716	27 211	60 030	10 165	35 361	3 396	4 017	3 726	12 754	1 154	1 736	197 082
Arr. de La Haute-Saint-Charles (Québec)	E	3 036	6 580	25 148	10 719	60 005	15 603	1 285	998	748	6 911	268	889	132 191
Arr. de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge (Québec)	F	9 326	10 139	32 023	36 134	15 420	193 285	7 161	11 046	8 422	14 998	2 485	4 068	344 505
Arr. de Desjardins (Lévis)	G	1 177	989	2 965	3 108	1 221	7 164	78 041	14 439	4 799	1 041	5 846	2 581	123 371
Arr. de Les Chutes-de-la-Chaudière-Est (Lévis)	H	968	600	2 944	4 225	1 013	10 822	14 477	46 620	8 104	848	3 161	1 995	95 777
Arr. de Les Chutes de la Chaudière-Ouest (Lévis)	I	519	768	2 379	3 878	744	8 201	4 743	7 704	32 037	670	1 878	1 803	65 325
Couronne nord	J	11 429	7 106	10 615	13 124	6 931	14 771	961	983	722	73 516	354	3 444	143 957
Couronne sud	K	248	186	1 143	1 285	272	2 669	5 962	2 840	1 886	372	18 076	3 807	38 747
Hors territoire	X	1 148	1 326	1 799	1 828	1 163	4 347	2 572	2 338	1 841	3 690	3 844	3 678	29 573
TOTAL		149 467	144 638	228 062	198 288	132 420	343 941	123 479	95 534	65 810	144 420	38 792	27 667	1 692 518



Si on isole seulement les déplacements en provenance de la Rive-Sud (3 principaux secteurs) vers la Rive-Nord, on obtient ce tableau (ci-bas). Pour chaque trajet, j'ai estimé un transfert modal possible vers le troisième lien en trambus. Par exemple, entre l'arrondissement Desjardins et l'arrondissement de la Cité, j'ai estimé à 70 % son potentiel attractif. En effet, le trambus deviendrait beaucoup plus rapide et attrayant que la voiture entre ces deux secteurs. Entre Chutes-de-la-Chaudière-Ouest et Sainte-Foy, le trambus n'aurait aucun effet : j'ai donc mis 0 %. Et ainsi de suite.

On peut imaginer différentes hypothèses dont on pourrait débattre longtemps, mais on peut néanmoins estimer qu'un tunnel de trambus de centre-ville à centre-ville pourrait avoir pour effet de diminuer le trafic automobile de 18,7 % sur les ponts. Ce n'est certes pas négligeable. Cela peut faire la différence entre un trafic relativement fluide et de la congestion.

Ceci ne tient pas compte des effets à long terme sur la répartition des usages dans l'agglomération (consolidation des centres-villes et des quartiers centraux) et sur les nouveaux déplacements induits.

Origine		Destination	Nombre de véhicules 2017	Transfert modal %	Transfert modal (nombre de véhicules)
Desjardins		Beauport	1177	60	-706
		Charlesbourg	989	50	-495
		Des Rivières	2965	20	-593
		De la Cité	3108	70	-2176
		Haute-Saint-Charles	1221	0	0
		Sainte-Foy	7164	30	-2149
		<u>Sous-total</u>	16624		-6119
Chaudière Est		Beauport	968	30	-290
		Charlesbourg	600	30	-180
		Des Rivières	2944	5	-147
		De la Cité	4225	40	-1690
		Haute-Saint-Charles	1013	0	0
		Sainte-Foy	10822	10	-1082
		<u>Sous-total</u>	20572		-3390
Chaudière Ouest		Beauport	519	10	-52
		Charlesbourg	768	10	-77
		Des Rivières	2379	0	0
		De la Cité	3878	10	-388
		Haute-Saint-Charles	744	0	0
		Sainte-Foy	8201	0	0
		<u>Sous-total</u>	16489		-517
		Grand total	53685		-10025 (18.7%)

Pour stimuler l'adoption du transport collectif, il faut, outre les campagnes dynamiques de promotion, évaluer les options de gratuité totale ou partielle, temporaire ou permanente, afin d'avoir une force d'impact respectable. Plusieurs exemples de par le monde peuvent nous inspirer, des succès manifestes, de même que des échecs, afin de faire les bons choix. Au budget 2020 du RTC, les revenus tirés des utilisateurs atteignent 78 millions \$. On peut parier qu'avec les gains sur la santé, sur l'environnement, sur la productivité, cette somme sera aisément compensée, sans oublier les sommes considérables économisées par un projet de tunnel-tram bus tel que proposé. En science économique, les avantages (la valeur) non monétaires de la nature et de la santé sont aujourd'hui mieux compris et plus sérieusement mesurés, de telle sorte qu'on ne peut plus balayer du revers de la main des arguments de cette nature. L'impact positif sur nos économies et nos sociétés est bien réel.

Mais, il faut surtout comprendre qu'un projet de la sorte structurera le développement futur. Il ne pourra régler tous les problèmes du passé. Les maisons unifamiliales de Saint-Nicolas généreront toujours un trafic automobile sur les ponts à l'Ouest, quoi qu'on fasse. Ainsi, même si l'on admet la possibilité que le tram bus au centre-ville puisse alléger sensiblement la congestion à l'Ouest, l'objectif central et principal reste le même : ne plus faire augmenter le trafic automobile. Un concept du genre aura donc un impact important et concret sur plusieurs décennies, atteignant nos objectifs de lutte à la pollution et la diminution des GES, d'amélioration du bilan de santé publique et d'aménagement d'un territoire de façon cohérente, en mesure de contribuer réellement à la qualité de vie.

Des citoyens partenaires

Étant particulièrement sensible aux questions de communication, je crois absolument essentiel d'effectuer un virage important à ce propos. On communique beaucoup, oui. On dit beaucoup de choses, oui. Mais les appuis au projet s'érodent dans la population, principalement en raison des modifications apportées au projet et aux lacunes dans les communications. Beaucoup trop de questions demeurent sans réponse, beaucoup d'informations sortent du champ gauche, renforçant l'impression d'improvisation ou de travail en vase clos à la Ville.

Je ne crois pourtant pas qu'on improvise. Pour avoir travaillé de près avec des ingénieurs, des urbanistes et des gestionnaires municipaux, je ne crois pas un instant que la Ville « veut » avoir l'air d'improviser et « fait exprès » de décevoir le public. Je pense qu'ils s'y prennent mal et que chaque déception des citoyens doit heurter l'équipe en place. Je suis persuadé qu'ils sont de bonne foi et méritent de faire partie d'une machine plus efficace et plus ouverte.

J'ai notamment assisté à des présentations de la Ville à propos du tramway et j'étais étonné de voir à quel point on prenait grand soin d'étouffer les commentaires, en dirigeant notamment les gens vers le fond de la salle pour recueillir les propos et coordonnées. Or, la stratégie de l'ouverture et du dialogue m'apparaît absolument vitale à la réussite du projet.

Aujourd'hui, en gestion de projet, les communications ne sont plus un aspect mineur, qu'on aborde en cours de route. Les communications font partie des *enjeux clés* d'une planification, surtout lorsqu'il s'agit de projets publics, a fortiori de cette ampleur, avec ce genre de répercussions. Il faut communiquer, parler, tenir informés, s'ouvrir aux commentaires et suggestions. Après tout, c'est LEUR ville.

Les pressions ont toujours été manifestes, et elles ne diminueront pas. De fait, on sait même qu'elles atteindront des sommets au moment où les chantiers seront considérables. La Ville de Bordeaux sert souvent d'exemple pour dire qu'il faut éviter « d'ouvrir la ville » et de mal préparer la population.

Alors, communiquez.

Il faut, tout au long du projet, accompagner les gens, leur parler, prévenir des inconvénients et ne pas les diminuer, ne rien leur cacher. Parler vrai, parler constamment, parce que le citoyen devra s'approprier le projet. Il ne peut être qu'observateur, voir victime du projet. Il doit se sentir concerné, écouté, respecté. Il doit se sentir partenaire du projet.

Communiquer plus efficacement facilitera les choses – et ce sera apprécié – assainira le climat social, diminuera les tensions, augmentera la cohésion, ce qui facilitera le travail de la Ville, même au chapitre des négociations gouvernementales.

Les ingénieurs sont compétents, les professionnels qui s'y consacrent le sont tout autant. Qu'il y ait des imperfections est incontestable, mais à plusieurs nous sommes encore meilleurs et plus pertinents. Faire preuve d'ouverture, favoriser la discussion, voilà comment on mène un chantier public qui aura autant d'impact auprès des citoyens.

Car ce projet est important. Il est vital pour notre avenir. Et nous n'aurons pas deux chances de bien démarrer cet incomparable projet d'aménagement.

Conclusion

Les sondages le démontrent fois après fois, la croissance de l'intérêt du public pour l'environnement est indéniable. Désormais, la majorité de la population a des attentes sérieuses envers ses dirigeants concernant l'impact de ses actions sur la

nature, le milieu de vie, sur la qualité de l'environnement et la qualité de vie. Il n'est plus possible de faire comme si l'âge d'or du béton, de l'asphalte et de la voiture était encore d'actualité. Cette époque est révolue, les citoyens espèrent mieux et autre chose de ceux qui les gouvernent.

C'est pourquoi le projet de réseau structurant est incontournable, parce qu'il constitue un véritable virage capable de changer la donne, capable de convaincre de plus en plus de gens d'opter pour le transport collectif, voire le transport actif. C'est le coup de barre nécessaire pour répondre à nos attentes collectives concernant l'environnement, la santé publique, le transport et l'aménagement du territoire. La ville doit être pensée, transformée, avec ce principe au cœur des décisions et des actions.

Si l'on manque cette opportunité, si l'on ampute le projet de sa principale force, à savoir l'efficacité de son déploiement, on créera plus d'insatisfaction, causant plus de frustration et nécessitant plus d'énergie que ce qui sera utile pour élaborer et réaliser un projet efficace, en lien étroit avec la population, et pouvant obtenir un consensus le plus large possible. En ce sens, la proposition présentée dans ce mémoire répond à ces critères. Surtout, elle constitue un exemple parfait pour illustrer le fait qu'un réseau de transport est d'abord et avant tout un projet d'urbanisme. On ne fait pas que connecter des routes et des véhicules : on transforme un milieu de vie.

Conséquemment, il faut prendre les bonnes décisions dès aujourd'hui. Car, réparer et corriger coûtera beaucoup plus cher et créera davantage de problèmes que si l'on fait les choses correctement, dès le départ. Et au sein de la Ville et des gestionnaires, ils le savent.