

UN TRAMWAY NOMMÉ DÉsir?

MÉMOIRE AU BAPE DE M. JEAN BAILLARGEON ET DE M. GASTON DÉRY C.M.



30 JUILLET 2020

Table des matières

	Pages
I- Pourquoi le projet de tramway vous intéresse-t-il?	3
II- Quelles sont vos préoccupations à l'égard du projet réduit de tramway?	5
III- Le tramway influence-t-il l'environnement et la qualité de vie	8
IV- Ce projet « réduit » de transport collectif est-il acceptable dans le milieu et pourquoi?	10
V- Quels sont vos commentaires et vos suggestions pour améliorer le projet de transport collectif?	14
VI- Quelle est votre position quant à l'autorisation du projet de tramway, 2e version?	15
VII- Annexe 1-Biographies	16
VIII- Annexe 2- Revue de presse	19

Introduction

Madame, messieurs les commissaires, nous sommes deux observateurs indépendants des enjeux d'intérêt public. Nous écrivons régulièrement notre opinion à titre de simple citoyen ou d'experts-conseils dans nos domaines respectifs, soit la responsabilité sociale ou la communication stratégique.

Pour votre information, nous avons écrit des opinions à plusieurs reprises (2017-2019) dans les médias afin de sensibiliser nos concitoyens à l'importance du transport collectif dans la grande région de Québec, ou celle des consultations du BAPE <https://www.lesoleil.com/opinions/point-de-vue/une-refonte-du-bape-simpose-b911d300edfd90b35f016b20c78d4ced> ou encore notre juste part des investissements publics comparativement à Montréal. (Voir textes en annexe). Nous sommes attachés à notre région pour des motifs patrimoniaux, mais aussi pour sa beauté et son environnement sain.

I- Pourquoi le projet de tramway vous intéresse-t-il?

A- UN CONTEXTE DE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE ET D'ENGORGEMENT

Depuis plusieurs années, l'engorgement de la circulation dans la région de la capitale nationale préoccupe la population qui subit les contrecoups de ces situations contraignantes et aussi attire toute l'attention des médias. Il faut reconnaître que nous sommes rendus à la croisée des chemins et qu'une solution devait être privilégiée. La ville de Québec se penche d'ailleurs depuis plusieurs années sur un plan de mobilité durable pour identifier les avenues à privilégier.

Un réseau de transport structurant s'avère essentiel pour une ville comme Québec. Un survol des grandes villes du monde illustre qu'elles sont majoritairement dotées d'un tel réseau de transport structurant et Québec doit, à l'image de ces grandes villes, bénéficier d'un tel réseau pour ses citoyens et les nombreux touristes qui veulent découvrir toutes les facettes de la ville et sa qualité de vie.

De plus, dans le contexte d'une réflexion sur l'utilisation de la voiture pour les déplacements quotidiens, un réseau de transport structurant prend tout son sens. En effet, la voiture occupe un espace public important et augmente en nombre année après année. Le nombre de véhicules a crû presque deux fois plus que la population de 15 ans et plus de 2001 à 2018. Elle n'est pas utilisée de façon optimum. Le taux d'occupation est d'à peine 1,2 personne par véhicule en pointe du matin dans la région de Québec. Une solution devait nécessairement être envisagée.

Le transport s'avère la plus importante source des émissions des GES. En 2015, au Québec, le secteur des transports (routier, aérien, maritime, ferroviaire et hors route) générait 34 Mégatonnes équivalentes CO₂ (Mt éq CO₂). (L'« équivalent CO₂ » (eq CO₂) est une unité créée par le GIEC pour comparer les impacts de ces différents gaz à effet de serre (GES) en matière de réchauffement climatique et pouvoir cumuler leurs émissions. Il s'agit d'un outil simplifié qui permet d'identifier des actions prioritaires pour lutter contre le réchauffement climatique et qui est notamment nécessaire pour réguler les « marchés du carbone »).

Rappelons que l'objectif central de l'Accord de Paris est de renforcer la réponse mondiale à la menace du changement climatique en maintenant l'augmentation de la température mondiale à un niveau bien inférieur à 2 degrés Celsius par rapport aux niveaux préindustriels et de poursuivre les efforts pour limiter encore davantage l'augmentation de la température à 1,5 degré Celsius. Cette limitation du réchauffement planétaire à 1,5 °C nécessite donc des transitions rapides et de grandes envergures dans les domaines de l'aménagement du territoire, de l'énergie, de l'industrie, du bâtiment, de l'urbanisme et du transport.

Le Québec a pris des engagements ambitieux en termes de diminution des émanations des GES. Nous les présentons pour les années subséquentes.

(<http://www.environnement.gouv.qc.ca/changementsclimatiques/engagement-quebec.asp>)

Cible 2030 : -37,5 % sous le niveau de 1990

À la suite d'une commission parlementaire de l'Assemblée nationale, le Québec s'est doté d'une cible de réduction de 37,5 % sous le niveau de 1990 d'ici 2030. Il s'agit de la cible la plus ambitieuse au Canada, une cible cohérente avec l'urgence d'agir et avec notre volonté de développer le Québec de façon durable et responsable.

Notons qu'en adoptant cette cible, le Québec respecte l'engagement qu'il a pris aux côtés des dix autres États et provinces partenaires de la Conférence des gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre et des premiers ministres de l'Est du Canada (CGNA-PMEC) envers une cible régionale de réduction d'émissions de GES de 35 % à 45 % sous le niveau de 1990 d'ici 2030.

Objectif 2050 : - 80 % à -95 % sous le niveau de 1990

Le Québec a adhéré à la coalition d'États fédérés et de régions signataires du Protocole sur le leadership climatique mondial (Under 2 MOU), un instrument qui vise à contribuer à la limitation du réchauffement climatique à moins de 2 °C et dont l'objectif consiste en une réduction des émissions de 80 à 95 % d'ici 2050.

La ville de Québec, capitale nationale du Québec, est dans l'obligation de faire sa part et de contribuer à ces objectifs environnementaux. Ainsi, dans un contexte de réchauffement climatique et des objectifs de diminution des GES, l'utilisation de la voiture et d'autobus conventionnel ne fait sûrement pas partie de la solution de l'avenir. Le Québec est reconnu comme un leader mondial en termes de producteur d'électricité avec Hydro-Québec. Un transport en commun à l'énergie électrique s'avère non seulement un choix judicieux, mais une nécessité. Le projet de l'implantation d'un tramway s'avère une solution qui est un premier pas pour l'atteinte de ces objectifs.

B. UNE RÉGION ORPHELINE SANS RÉSEAU INTÉGRÉ DE TRANSPORT COLLECTIF

Nous sommes fondamentalement scandalisés qu'une grande région comme la nôtre de plus de 950,000 habitants (Wikipédia), en incluant la Rive-Nord et la Rive-Sud, doive encore quémander le financement auprès des deux paliers de gouvernement pour la mise en place d'un réseau de transport collectif structurant. Pour financer le projet actuel, faut-il rappeler que la ville de Montréal a concédé une partie des sommes (800 millions) que le gouvernement fédéral lui octroyait? Est-il nécessaire de souligner que la région de Montréal bénéficie actuellement de plus de 11 milliards d'investissements publics pour ses projets de transports collectifs, et ce, sans compter l'investissement de 1.6 milliard pour la réfection du pont Champlain

servant de voie de passage au Réseau express métropolitain (REM)? Pendant ce temps, la ville de Québec est condamnée, de modifier à la dernière minute son projet initial faute de fonds suffisant tandis que le Pont de Québec attend depuis plus de 10 ans un entretien digne de son statut de pont historique unique, il est en effet le pont cantilever le plus long au monde!

L'abandon du projet de départ, combiné à la période de pandémie, a amené une majorité de citoyens de notre région à ne plus soutenir le projet de tramway selon un dernier sondage (Léger marketing 1^{er} juin 2020). Problème de communication diront certains? Ou plutôt un manque de leadership et de soutien de la part de partenaires régionaux? Nous sommes convaincus que le maire de Québec, malgré toute l'énergie qu'il déploie, ne pourra seul mener à terme le projet structurant de Tramway. De plus, à cela s'ajoute, la coupe de centaines d'arbres qui menace potentiellement non seulement la beauté et le charme de certaines grandes artères de la ville de Québec, mais aussi et surtout l'impact sur l'environnement et la qualité de vie des citoyens, nous traiterons de cet aspect en détail, étant donné son impact sur la foresterie urbaine.

Rappelons, enfin que nous sommes favorables à un système de transport collectif régional structurant, intégré, rapide et efficace, mais la dernière version du projet de la ville de Québec, ne répond pas à ces critères. Faut-il alors s'étonner de l'existence d'une baisse d'appui de plus en plus faible au projet? Dans sa version actuelle, le projet de tramway représente tout au plus la phase I, d'un futur projet structurant régional qui devrait inclure une plus grande fluidité entre la Rive-Nord et la Rive-Sud de Québec avec différentes phases. Comment? En intégrant le projet de 3^e lien à celui de tramway notamment dans les coûts des passages des stations souterraines, en fusionnant les deux sociétés de transport de Lévis et de Québec, et en utilisant le pont de Québec comme passage d'un lien rapide à l'ouest entre les deux rives.

II- Quelles sont vos préoccupations à l'égard du projet réduit de tramway?

Nos deux principales préoccupations sont d'une part, l'acceptabilité sociale du projet et d'autre part son impact sur l'environnement, notamment la préservation de la forêt urbaine et la diminution des gaz à effets de serre.

A. L'ACCEPTABILITÉ SOCIALE N'EST PAS AU RENDEZ-VOUS

Sans vouloir tourner le fer dans la plaie, il semble évident que la ville de Québec a « rater le tramway », du moins sur le plan des communications. Le rapport du vérificateur général de la ville de Québec en 2019 est éloquent à cet égard : « Les besoins de communication (structures, personnes responsables, etc..) ont été sous-estimés en 2018 et ont tardé à être définis ». De plus « l'efficacité des différentes activités de communication n'a pas été mesurée, ce qui aurait permis d'ajuster leur message, s'il y a lieu ». Dans son rapport de vigie, le vérificateur général conclut « nous jugeons que la ville doit s'assurer que ses efforts en matière de communication lui permettent de mobiliser le plus possible la communauté autour de l'intérêt public du projet. Ainsi, elle pourra capitaliser sur l'acceptabilité sociale du projet et compter sur la collaboration des parties prenantes ».

Bien que la ville de Québec ait finalement confié à du personnel de son service des communications de se joindre à la division des communications du Réseau structurant à l'automne 2019, force est de constater que les résultats quant à l'appui au projet sont minces, voire très décevants et même en deçà des attentes et des obligations. Quelques chiffres suffisent à démontrer l'échec au niveau des communications, et ce, malgré un investissement estimé à près de 2.4 millions :

- Selon un premier sondage Léger marketing, publié le 29 avril 2019 :
 - **59%** des résidents de la ville de Québec sont entièrement d'accord (35%) ou plutôt d'accord (24%) avec le projet de tramway. Plus encore, le pourcentage d'acceptabilité passe à **61%** lorsqu'on inclut les citoyens de la région métropolitaine de Québec (RMR), dont Lévis et l'île d'Orléans;
 - À l'inverse, 39% des résidents de la ville de Québec étaient plutôt en désaccord (21%) ou entièrement en désaccord (18%) avec le projet de réseau structurant. Ce pourcentage était alors de 36% au niveau régional. Mentionnons que ce sondage précédait l'entente de financement du projet avec les deux paliers de gouvernement. D'ailleurs, deux citoyens sur trois étaient d'accord (65% Québec et 66% RMR) pour que les gouvernements du Québec et du Canada assurent le financement du Réseau de transport structurant de la Capitale (RTSC);
- Un 2^e sondage de Léger marketing, publié le 1^{er} juin 2020, donc environ 13 mois après le premier sondage, nous révèle des résultats d'appui au projet totalement opposé au premier sondage :
 - 57% des répondants souhaitent maintenant que l'on remette le projet de tramway en question ;
 - Curieusement, l'appui au projet de RSTC de Québec reçoit davantage d'appuis dans la région de Montréal (58%) et au Québec (50%) que dans la région métropolitaine de Québec (40%);

Comment la ville de Québec a-t-elle brûlé un tel capital de sympathie?

Le contexte de la pandémie ne peut expliquer à lui seul le faible appui dans la région de Québec au projet de RSTC. En effet, le projet du Réseau express métropolitain (REM) (76%) et du prolongement du métro de Montréal (70%) obtient un appui fortement majoritaire malgré l'impression que l'usage du transport en commun va diminuer fortement au cours de la prochaine année (59%) en moyenne au Québec, dont 64% dans la région de Montréal et 60% dans la RMR de Québec. D'ailleurs, c'est dans la RMR de Montréal que l'on prévoit la plus forte augmentation de l'usage de la voiture personnelle (47%) contrairement à la RMR de Québec (31%).

Le seul consensus concerne l'incidence du télétravail sur les bouchons de circulation qui obtient la faveur de 84% en moyenne au Québec avec peu de différence régionale. À la question de la fréquence de l'utilisation de l'automobile tous les jours ou presque, la RMR de Québec se distingue avec 53% comparativement à 35% dans la RMR de Montréal. Nous avons donc à Québec un plus grand attachement à l'usage de l'automobile, notamment parce que le système de transport en commun est déficient en termes de compétitivité. (fréquence, confort, souplesse et temps).

La contestation du projet s'est faite sur une longue période. Il y a eu bien sûr les partisans du métro souterrain qui doute que le tramway soit capable d'affronter nos tempêtes hivernales. Il y a eu aussi des consultations publiques de proximité qui ont souvent semé la méfiance des citoyens, car ceux-ci avaient l'impression d'être mis devant un fait accompli sans pouvoir amender le projet initial. D'autres citoyens mal informés ou

préparés s'opposent carrément au tracé du tramway à proximité de leurs résidences, de crainte de perdre leur quiétude et leur qualité de vie, notamment durant les années des travaux de construction et d'aménagement.

Disons franchement que l'approche de la ville pour vendre le tramway n'était pas très sympathique au départ, les choix du tracé firent l'objet de fuite dans les médias avant les consultations préalables avec les intervenants du milieu. Aurait-il fallu proposer plusieurs tracés ou voies de passage? Mieux expliquer les retombées économiques et sociales du tramway? Le travail en amont n'a pas été fait, pourquoi? Manque de temps? Absence de stratégie de communication auprès d'alliés potentiels? Isolement du maire ou du bureau de projet cherchant à contrôler le message suite à l'échec du défunt SRB? Un mélange de tout ça, mais surtout l'absence de pédagogie pour convaincre des bienfaits du projet tant au niveau de la diminution des gaz à effet de serre, du fonctionnement électrique du tramway, de l'impact sur la congestion automobile et de l'amélioration de la qualité de vie pour l'ensemble des citoyens.

Pourquoi un plus faible appui au transport collectif dans la région de Québec comparativement à la région de Montréal, et ce, malgré le contexte de la pandémie?

En somme, peu importe le contexte de la pandémie, la région de Québec possède une culture bien ancrée dans l'usage quotidien de l'automobile. Le télétravail et la crainte d'attraper le virus COVID-19 dans le transport en commun ne favoriseront pas bien sûr l'appui à court terme au projet d'implantation du tramway. Faudra-t-il à l'instar de la métropole, obtenir des événements tels l'exposition universelle (1967) ou les Jeux olympiques (1976) pour implanter et convaincre sérieusement nos gouvernements d'investir dans un véritable réseau de transport régional (RTR)? Poser la question, c'est y répondre en partie, d'autant plus que le projet de 3^e lien entre Québec et Lévis ne reçoit plus maintenant que 35% d'appui au Québec, 50% dans la RMR de Québec contre 32% dans la RMR de Montréal. Même les partisans de la Coalition avenir Québec (CAQ) remettent en question le 3^e lien à 44% contre 40% en faveur du maintien de ce projet. C'est l'une des raisons pour laquelle nous prônons la fusion du projet du 3^e lien avec celui du tramway afin de bâtir un véritable réseau de transport régional (RTR) sans toujours opposer la Rive-Nord à la Rive Sud, comme ce fut le cas lors du projet de SRB, qui s'est soldé par un échec lamentable.

B. L'APPORT ET LA RICHESSE DES ARBRES URBAINS

Les arbres sont apparus sur terre il y a quelque deux cents millions d'années et nous accompagnent fidèlement et discrètement au fil de l'évolution depuis que l'humain y a fait son apparition. Cette pérennité existe également à l'échelon de la vie humaine. Pour l'homme, l'arbre paraît éternel. C'est le même arbre qui abritera sous son ombrage, le père du grand-père, le grand-père, le père, le fils, le petit-fils et ses enfants ! Six générations. Or 150 ans, c'est la longueur de vie de plusieurs arbres, dont les ormes d'Amérique (notamment sur le boulevard René-Lévesque). Semblable à l'homme, l'arbre dans son milieu naturel préfère la compagnie à la solitude. Il vit en société, formant une immense famille : la forêt.

Mais l'arbre urbain est différent. Pour nous, c'est un véritable champion. Solitaire, il croît dans un environnement qui lui est hostile, mais ne l'avantage pas. Il doit partager avec les maisons et édifices de tout genre, la lumière essentielle à sa croissance, adapter son système racinaire à un espace exigu et à la présence de surfaces imperméables à l'eau de ruissellement et à l'oxygène essentiels pour sa survie, combattre les effets du sel de déglacage épandu sur les routes en hiver, subir les nombreuses blessures infligées par la présence humaine, accepter de partager sa canopée avec notamment les fils électriques,

composer avec la présence d'infrastructures urbaines qui créent des micros climats extrêmes (froid hivernal, chaleur créée par le bitume, etc.) et nécessitent des excavations et des entretiens... Et nous en passons.

Mais leur existence fait tellement partie de notre urbanisation que nous ne sommes pas toujours conscients de leur présence et des bienfaits qu'ils nous procurent discrètement. Le projet de tramway aura nécessairement un impact sur l'arbre urbain. Sa protection et la disparition de nombreux arbres occasionnée par cette infrastructure de transport urbain s'avèrent une préoccupation pour les citoyens dont on doit tenir compte.

III- Le tramway influence-t-il l'environnement et la qualité de vie?

L'implantation d'un tramway à Québec aura nécessairement une influence sur l'environnement et la qualité de vie des citoyens. En premier lieu, le tramway contribuera à diminuer le flot de voitures le long du tracé ou se concentre actuellement beaucoup de circulation. Cette situation contribuera à améliorer la qualité de vie des citoyens, tout en valorisant ce secteur urbain.

Québec sera à l'image des villes du futur dotées d'une stratégie favorisant le transport collectif qui permettra aux citoyens de vivre en harmonie avec leur ville. L'implantation d'un réseau de transport structurant tel le tramway sera plus qu'un moyen de transport, cela doit devenir un mode de vie. Les abords immédiats du tracé vivront une véritable métamorphose avec des façades réaménagées, une architecture audacieuse et nouvelle émergera, la qualité, la beauté se seront donné rendez-vous, la vie des citoyens changera.

La diminution de voitures en villes aura aussi un impact direct sur la qualité de l'air et une diminution des GES et permettra de contribuer aux objectifs du Québec, tel que décrit à la section 1 de ce mémoire.

A- L'ARBRE URBAIN : UN ÊTRE VIVANT, TRÈS UTILE POUR CONTRER LA POLLUTION

Plusieurs publications disponibles dans la littérature illustrent les retombées positives des arbres urbains pour la société.

Ainsi, un document réalisé par le *Centre de transfert de technologie en foresterie* (CERFO) fournit des informations pertinentes sur ce sujet.

(https://afsq.org/wp-content/uploads/2017/10/les_rols_de_larbre_en_ville.pdf)

L'arbre urbain attire aussi l'attention d'organismes mondiaux. Nous soulignons que l'Organisation des Nations Unies (ONU) a publié sur ce sujet des lignes directrices. Voici un bref rappel des bienfaits de la présence d'arbres en milieu urbain, tel que proposé par l'ONU (<http://www.fao.org/zhc/detail-events/fr/c/455366/>):

- Les arbres jouent un rôle important dans l'accroissement de la biodiversité urbaine, en fournissant aux plantes et animaux un habitat, de la nourriture et une protection privilégiée.
- Un arbre adulte peut absorber jusqu'à 150 kg de CO₂ par an. Les arbres jouent par conséquent un rôle de premier plan dans l'atténuation du changement climatique. En particulier dans les villes où les niveaux de pollution sont élevés, les arbres peuvent améliorer la qualité de l'air, et faire des villes des lieux de vie plus sains.

- Planter les arbres à des endroits stratégiques dans les villes peut contribuer à abaisser la température de l'air de 2 à 8 degrés Celsius, cela réduit ainsi « l'îlot de chaleur » urbain, et favorise l'adaptation des communautés urbaines aux effets du changement climatique.
- Les grands arbres sont d'excellents filtres pour les polluants urbains et les particules fines. Ils absorbent les gaz polluants (comme le monoxyde de carbone, les oxydes d'azote, les oxydes de soufre et l'ozone) et filtrent les particules fines telles que la poussière, les impuretés ou la fumée se trouvant dans l'air en les stockant dans les feuilles et l'écorce.
- La recherche montre que vivre à proximité d'espaces verts urbains et y avoir accès peut améliorer la santé mentale et physique, par exemple en réduisant les problèmes de pression artérielle élevée et de stress. Cela contribue par conséquent au bien être des communautés urbaines.
- Les arbres adultes régulent l'écoulement des eaux et jouent un rôle clé dans la prévention des inondations et la réduction des risques de catastrophes naturelles. Un arbre adulte à feuillage persistant, par exemple, peut absorber plus de 15 000 litres d'eau par an.
- Les arbres favorisent des économies d'énergie et contribuent ainsi à réduire les émissions de carbone. Par exemple, l'emplacement correct des arbres autour des bâtiments peut réduire les besoins en climatisation de 30 pour cent et faire baisser les factures de chauffage en hiver de 20 à 50 pour cent.
- Aménager les paysages urbains avec des arbres peut augmenter la valeur des propriétés, de l'ordre de 20 pour cent, et attirer les touristes et les entreprises.

B- UN SERVICE MUNICIPAL DE FORESTERIE EFFICACE ET COMPÉTENT

La Ville de Québec possède un service de foresterie urbaine qui gère efficacement le capital forestier de la ville depuis des décennies. La ville a d'ailleurs déposé, devant cette commission, un document qui illustre sa vision sur l'arbre en ville. (Place aux arbres, vision de l'arbre.

(<https://www.bape.gouv.qc.ca/fr/dossiers/projet-construction-tramway-quebec/documentation/?mots-cles=arbres#filtres-recherche>)

Malgré un contexte inhospitalier, éloigné de son environnement naturel, l'arbre urbain réussit à vivre et s'adapte à une coexistence avec l'humain. Son omniprésence dans la ville de Québec constitue un témoignage éloquent de cette affirmation.

Les gestionnaires de la ville de Québec ont consacré, au cours des récentes décennies, beaucoup d'énergie et des ressources financières substantielles pour en arriver à ce résultat et envisage même d'augmenter la canopée actuelle qui est à 32 % à une cible de 35 %, ce qui nécessitera la plantation de 45K arbres.

Une question se pose : comment est-il possible de protéger le maximum d'arbres urbains et entretenir cette coexistence avec l'ajout d'une infrastructure urbaine d'importance : un tramway ?

IV- Ce projet « réduit » de transport collectif est-il acceptable dans le milieu et pourquoi?

Il est acceptable dans la mesure où il n'y a pas d'autres alternatives et surtout à cause des restrictions budgétaires imposées par le gouvernement du Québec. Avec l'abandon du trambus, on ne peut plus parler d'un projet structurant, mais plutôt d'un projet de tramway dans sa version minimaliste. Une campagne de communication sera nécessaire afin de convaincre la population des derniers changements. Quant à la protection de la foresterie urbaine, il est encore possible d'améliorer les aménagements prévus.

A. L'IMPACT DE LA CONSTRUCTION DU TRAMWAY

Le document déposé par le promoteur du projet (<https://www.bape.gouv.qc.ca/fr/dossiers/projet-construction-tramway-quebec/documentation/>) fournit l'information sur l'impact de l'implantation du tramway sur les arbres urbains, tant en milieu urbanisé que dans un milieu naturel.

On y apprend que :

La ville s'engage à :

- Protection : Conserver les arbres existants partout où cela est possible
- Plantation : Compenser l'abattage par la plantation
Bonifier la canopée le long de tracé : atteindre un ratio de 2 pour 1
- Abattage : Limiter l'abattage des arbres d'alignement et des superficies de déboisement

Le tracé compte 5 272 arbres et végétaux

- Selon les plans de conception actuels, 3108 arbres seront non impactés ou protégés et 1701 arbres seront abattus le long du tracé
- L'objectif de plantation : un ratio de 2 pour 1 pour une cible préliminaire de 3 402 arbres
- 75 % des arbres plantés seront sur propriété municipale
- La participation des propriétaires aux abords du tracé est nécessaire pour atteindre la cible (plantation sur propriété privée).

Nous émettons les commentaires suivants :

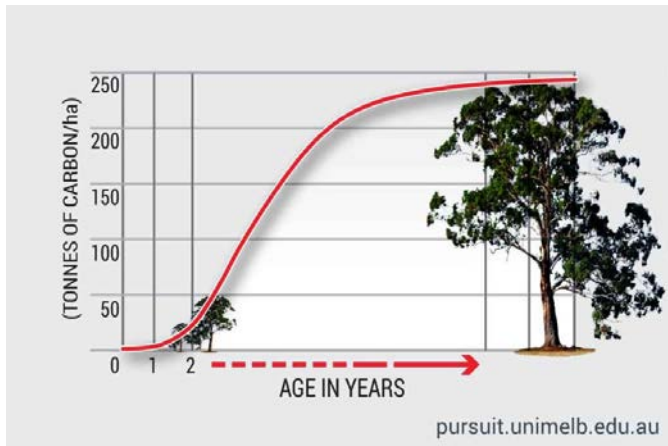
- Lors de la séance du 10 juillet en après-midi de cette commission, on apprend que les 5272 arbres et végétaux se retrouvent sur le parcours du tracé. *On a inclus aussi les grands arbustes qui sont d'importance, les grandes haies, parce qu'ils ont quand même un impact sur la canopée.* Il aurait été intéressant que l'on connaisse le nombre d'arbres individuels pour mieux saisir le nombre réel d'arbres qui disparaîtront et que l'on procède à une évaluation phytosanitaire des tous les arbres afin de connaître l'état de santé des arbres qui seront soit coupés ou conservés. Ces données permettraient de connaître le niveau de résistance de l'arbre à la suite d'un traumatisme et fourniraient des informations essentielles pour bien gérer les arbres présents sur le tracé.
- On dénombre 569 frênes, dont 369 seront abattus, ce qui représente 22% des arbres abattus. La présence de l'agrile du frêne, cet insecte exotique dépourvu de prédateurs, affectera irrémédiablement la population de frênes dans l'avenir sur le territoire de la ville de Québec. Cette situation demeure un élément important quant à la gestion des arbres et aux objectifs d'augmentation de la canopée.

- Des zones naturelles de boisés urbains et des milieux humides (Marais Isabelle) seront aussi affectés par l'implantation d'un tramway. Lors de la séance du 10 juillet en après-midi de la présente Commission, le commissaire Morissette a posé plusieurs questions pertinentes sur la gestion de ces zones boisées et des milieux humides. Nous constatons que les gestionnaires forestiers urbains de la ville de Québec ont porté une attention adéquate pour la préservation des zones boisées et des milieux humides. En effet, des ententes avec notamment l'université Laval ont été conclues et illustrent la préoccupation de minimiser l'impact sur ces zones boisées. (*« Pour ce qui est de l'Université Laval, c'est vraiment une entente qui est avec eux. Dans le cas de l'Université Laval, c'est un ratio de plantation de deux pour un, au même titre que pour tout le projet. C'est une entente qu'on a avec eux, qui est : relocaliser le long du parcours, mais aussi sur les propriétés de l'Université Laval pour ce qui est des quantités d'arbres qui sont touchés » : Benoit Carrier*).
- On illustre clairement les emprises du tracé avec les surfaces actuelles et supplémentaires affectant les arbres. Une étude (*Identification des principaux problèmes rencontrés chez l'arbre urbain dans la région de Québec*) réalisée par la firme Déry, Rocray et Associés pour le compte du ministère de l'Environnement du Québec en mars 1982 et qui a fait l'objet d'une publication (*Journal of arboriculture* en juin 1983) concluait que *« Parmi les maladies et les problèmes d'insectes que nous avons observés lors des inventaires, beaucoup sont assez graves pour tuer des arbres. Les maladies abiotiques sont les agents les plus destructeurs pour les arbres en milieu urbain; en effet, 52% des arbres ornementaux et 73% des boisés privés ont été affectés par ces perturbations, comparé à respectivement 30% et 10% pour les maladies biotiques. Blessures mécaniques et perturbations de construction sont les problèmes abiotiques les plus fréquemment observés »*. https://www.google.com/search?q=Problems+affecting+urban+trees+in+Quebec+city+Journal+of+arboriculture&rlz=1C1CHBF_frCA831CA831&oq=Problem&aqs=chrome.0.69i59j69i57j0l3j69i60l3.20123j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8
- Bien que cette étude ait été réalisée en 1982, les perturbations générées par des travaux de construction avec des excavations à proximité des arbres demeurent toujours une cause importante du dépérissement des arbres. De plus, la présence d'insectes tels l'agrile du frêne constitue des événements circonstanciels qui affectent qu'une seule espèce d'arbre et ont un impact moins important que des travaux affectant toutes les espèces d'arbres tels des travaux de construction.
- L'orme d'Amérique, l'arbre urbain par excellence, a fait l'objet, depuis les dernières décennies, d'une attention particulière pour lutter contre la maladie hollandaise de l'orme. * Ce géant qui caractérise la ville et représente 15% des arbres (774) présents sur le tracé et 13 % des arbres (217) qui seront abattus tout au long du tracé. La ville de Québec est aussi caractérisée par de nombreux érables sur son territoire. L'érable représente 29% des arbres sur le tracé, soit 1506 arbres et 32% des arbres abattus seront des érables, soit 548 individus. Ces deux genres d'arbres sont recherchés en milieu urbain dû à leur capacité d'adaptation au stress imposé par des conditions associées à cet environnement. Il y a lieu d'en préserver le maximum le long du tracé.

*(En référence, notamment, le programme de lutte contre la maladie hollandaise de l'orme que Déry, Rocray et Associés ont coordonnée au milieu des années 1980 et au programme d'injection d'un fongicide de la ville de Québec pour tenter de diminuer les effets du champignon responsable de la maladie (*Ceratocistis ulmi*)).

- On précise que les arbres seront protégés, mais on ne fournit pas de précisions quant aux types de mesure de protection et de mitigation qui seront mis de l'avant pour protéger les arbres lors de travaux. Nous sommes d'avis qu'un devis détaillé sur les mesures de mitigations à mettre en place pour la protection des arbres doit être inclus dans les appels d'offres auprès des soumissionnaires et que des professionnels de la foresterie urbaine soient mandatés pour surveiller les travaux de construction afin que ce devis de protection des arbres soit respecté.
- On prévoit aussi un ratio de deux arbres plantés pour chaque arbre abattu. Nous devons être conscients qu'un jeune arbre fraîchement planté n'aura pas le même effet bénéfique tel qu'identifié auparavant, qu'un arbre adulte solidement implanté dans son milieu, avant au moins deux à trois décennies. De plus, les jeunes arbres nécessitent plus d'entretien (arrosage, protection hivernale, etc.) que des arbres solidement implantés et sont plus sensibles aux perturbations externes (sel de déglacage, vent urbain hivernal créant la dessiccation hivernale sur les rameaux, etc.) Pour compenser un arbre de 60 cm de diamètre, il faut nécessairement plus que deux jeunes arbres.
- L'organisme UN.CINQ a publié un texte pour expliquer clairement le rôle des arbres (<https://unpointcinq.ca/comprendre/captation-du-carbone-par-les-arbres/>). Il est intéressant d'en prendre connaissance pour en saisir toute l'importance. *« Hormis les gestes que nous posons pour réduire nos émissions à la source, la captation puis la séquestration du CO2 par les arbres est le seul moyen – scientifiquement prouvé! – d'atténuer l'ampleur des changements climatiques. Voici pourquoi et comment. Durant la photosynthèse, l'arbre absorbe le CO2 de l'atmosphère à l'aide de ses stomates, des petits trous (invisibles à l'œil nu) situés sur la face inférieure des feuilles (ou des aiguilles pour les conifères). Il le transforme ensuite en séparant le carbone (le C de la formule chimique) et l'oxygène (le O2). Le carbone ainsi capté reste emprisonné dans les racines, le tronc et les branches, où il sert à créer la matière organique essentielle à la croissance de l'arbre. L'oxygène, quant à lui, est rejeté dans l'atmosphère. Par contre, l'arbre ne capte pas le CO2 avec la même intensité tout au long de sa vie. Un jeune semis a peu de feuilles ou d'aiguilles : il ne fait donc pas beaucoup de photosynthèse. Peu à peu, il acquiert un feuillage plus fourni et se met à emmagasiner de plus en plus de carbone », confirme Évelyne Thiffault, professeure adjointe au Département des sciences du bois et de la forêt de l'Université Laval. « Cette croissance se poursuit jusqu'à ce que l'arbre et ses voisins prennent toute la lumière disponible. Il continue alors à capter du carbone, mais à un rythme plus lent. »*

La figure suivante illustrant le poids de CO2 par hectares en fonction de l'âge de l'arbre est éloquente à ce sujet.



Carbon keepers: amount (in tonnes) sequestered by one hectare of trees over their lifetime.
 Research: Hugh McMaster. Graphic: Frank Maioran

B. LA SÉQUESTRATION NATURELLE DE CARBONE EN MILIEU URBAIN : UN OUTIL DE LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES À PROMOUVOIR!

(source : thèse de maîtrise réalisée à l'université de Sherbrooke par Michel Vararoath Meas)

Dans ce document, tout un chapitre est consacré à l'apport de l'arbre en milieu urbain. Il est intéressant d'y apprendre notamment que : « Il s'avère économiquement intéressant de procéder aux verdissements des villes puisque les avantages financiers, sociaux et environnementaux qui en découlent justifient l'investissement. À titre d'exemple, soulignons qu'un arbre moyen représente des bénéfices socio-environnementaux de 100 \$ annuellement globalement pour la collectivité et l'individu. » De plus, on identifie les arbres à favoriser dans un milieu urbain et propose des avenues pour améliorer le succès des plantations le long des rues et boulevards. Ce sont des considérations pertinentes et utiles dans le contexte de la construction d'un tramway.

- Nous comprenons que la base qui établit le ratio de deux arbres plantés pour chaque arbre abattu fait référence à l'espace disponible le long du tracé. Mais pour équivaloir à la perte des arbres matures qui seront abattus surtout dans le contexte où la ville se fixe comme objectif d'augmenter la canopée à 35% et pour compenser les effets bénéfiques des arbres disparus sur les GES, il y aurait lieu de revoir à la hausse ce ratio en plantant des arbres dans d'autres secteurs de la ville, permettant ainsi de contribuer plus rapidement à l'augmentation de la canopée à 35%.
- On apprend qu'il est prévu que 22 % des arbres à abattre sont considérés comme *replantable/transplantable*. Les individus remplacés par des arbres provenant de pépinières ont un fort taux de survie suite à une plantation. Cependant, un arbre relocalisé dans un milieu urbain aux abords d'une rue ou d'un boulevard tolère difficilement un choc de transplantation, car son système racinaire n'est pas distribué de façon homogène comme en milieu naturel. On doit alors prévoir que le succès de transplantation ne sera pas de 100%. Les données démontrent que plus de 70% des arbres présents sur le tracé ont un diamètre de 15 à 69 cm. Les arbres sont donc dans un état de maturité avancé, comme en fait foi le document présentant 610 arbres du parcours. (<file:///C:/Users/Gaston%20D%C3%A9ry/Downloads/DC1.1.pdf>)

- Quels seront les incitatifs mis de l'avant pour que les propriétaires privés aux abords du tracé participent effectivement aux efforts de plantation? La clarification de cette situation s'avère nécessaire pour atteindre la cible et surtout obtenir des appuis au projet.

V- Quels sont vos commentaires et vos suggestions pour améliorer le projet de transport collectif?

A-NOS 8 RECOMMANDATIONS POUR LE VOLET QUALITÉ DE VIE ET ENVIRONNEMENT

À la lecture des divers documents disponibles concernant l'impact qu'auront à subir les arbres urbains sur le tracé, on constate que beaucoup d'effort ont été consentis sur cette richesse, mais il demeure encore, à ce stade, des prévisions incertaines et des questions à analyser non seulement pour rassurer les citoyens, mais pour avoir en main toutes les informations permettant de protéger le maximum d'arbres urbains au service de la société. Dans ce contexte, voici nos recommandations spécifiques :

1. Identifier le nombre d'arbres individuels et procéder une évaluation phytosanitaire des tous les arbres afin de connaître l'état de santé des arbres qui seront soit couper ou conserver;
2. Considérer que les frênes résiduels sur le parcours du tracé seront impactés par la présence de l'agrile du frêne et tenir compte de cet élément quant aux objectifs d'augmentation de la canopée.
3. Préparer un devis détaillé sur les mesures de mitigations à mettre en place pour la protection des arbres et l'inclure dans les appels d'offres auprès des soumissionnaires;
4. Que des professionnels de la foresterie urbaine soient mandatés pour surveiller les travaux de construction afin que ce devis de protection des arbres soit respecté;
5. Porter une attention particulière aux ormes et aux érables qui représente 45% des arbres présents sur le tracé, car ces deux genres d'arbres sont recherchés en milieu urbain dû à leur capacité d'adaptation au stress imposé par des conditions associées à cet environnement;
6. Revoir le ratio de deux arbres plantés pour chaque arbre abattu utilisant d'autres secteurs de la ville pour équivaloir à la perte des arbres matures qui seront abattus surtout dans le contexte où la ville se fixe comme objectif d'augmenter la canopée à 35% et pour compenser les effets bénéfiques des arbres sur les GES;
7. Identifier des incitatifs, tels dédommager financièrement pour la perte d'arbres matures ou fournir les nouveaux arbres et assumer les frais de plantation, pour que les propriétaires privés aux abords du tracé participent effectivement aux efforts de plantation, car cette situation s'avère nécessaire pour atteindre la cible d'arbres présents;
8. Préparer un plan de communication pour bien faire comprendre aux citoyens toutes les mesures de mitigations mises de l'avant pour protéger le maximum d'arbres et les mesures compensatoires.

B- NOS 7 RECOMMANDATIONS POUR LE VOLET ACCEPTABILITÉ SOCIALE :

1. Repenser le projet de transport collectif en fonction d'un projet régional et non seulement en fonction d'un projet de la ville de Québec;
2. Faire une étude comparative des réseaux de transport collectif entre Montréal et Québec sur le plan des investissements à court, moyen et long terme;

3. Intégrer le bureau de projet du 3^e lien avec le bureau de projet du tramway afin de mieux répartir les coûts d'excavation des tunnels de raccordement sous le cap Diamant;
4. Mieux définir à long terme le réseau de transport régional (RTR) structurant comprenant deux liens avec la rive sud de Québec, notamment le métro fluvial souterrain et le passage d'un trambus sur le pont de Québec;
5. Modéliser le projet en plusieurs phases, mais en y ajoutant une vision régionale
 - a) Phase 1- Le projet actuel qui se limite au tracé du tramway à sa plus simple expression
 - b) Phase 2- Ajout au projet le tracé du trambus prévu dans la première version
 - c) Phase 3- Fusion des projets avec la rive sud
6. Fusionner les réseaux de transport en commun de la Rive-Nord et de la Rive-Sud
7. Faire une campagne publicitaire axée sur l'impact du transport collectif à propos des gaz à effet de serre (GES), de l'importance de la foresterie et de la qualité de vie urbaine

VI- Quelle est votre position quant à l'autorisation du projet de tramway, 2^e version?

L'argument budgétaire ne nous a pas convaincus pour restreindre le projet de Réseau structurant de transport de la capitale (RSTC) à sa plus simple expression. Nous recommandons d'ailleurs d'enlever le terme structurant et d'appeler le nouveau projet « Réseau de tramway de Québec (RTQ) » à défaut de compléter l'aménagement d'un véritable Réseau de transport régional (RTR) incluant la Rive-Nord et Rive-Sud, comme c'est le cas dans la région de Montréal.

Nous espérons que le BAPE recommandera au gouvernement du Québec de fusionner les deux bureaux de projets, celui du tramway et du 3^e lien afin d'intégrer les coûts des tunnels des deux projets. Cette première recommandation incitera le gouvernement à envisager un véritable réseau de transport régional (RTR) dont notre région a un urgent besoin.

Nous devons aussi réfléchir sur le raccordement des deux projets de tramway et du 3^e lien et son impact sur les gaz à effets de serre (GES). Il nous semble évident que le 3^e lien devrait être exclusivement réservé au transport collectif en excluant la circulation automobile et les camions lourds. Le lien sous-fluvial du métro entre Longueuil et Montréal et entre Laval et Montréal devrait inciter le ministère des Transports à refaire ses devoirs. Par ailleurs, il nous semble tout aussi pertinent de relier les deux rives à l'ouest par un réseau de trambus qui traverserait le pont de Québec et qui relierait le centre-ville de Lévis à Québec dans le pôle Sainte-Foy.

Un réseau de transport structurant s'avère essentiel pour une ville comme Québec. Nous rappelons qu'un survol des grandes villes du monde illustre qu'elles sont majoritairement dotées d'un tel réseau de transport structurant et Québec doit, à l'image de ces grandes villes, bénéficier d'un tel réseau pour ses citoyens et les nombreux touristes qui veulent découvrir toutes les facettes de la ville et sa qualité de vie.

En somme, est-il encore temps de revoir le projet réduit et de convaincre le gouvernement du Québec de fusionner les deux bureaux de projet de tramway et du 3^e lien? C'est notre souhait le plus sincère!

VII- ANNEXES 1- BIOGRAPHIES

Notes biographiques de Jean Baillargeon,

Expert-Conseil en affaires publiques et en communication stratégique

À titre de spécialiste en affaires publiques, j'ai débuté ma carrière au sein de plusieurs cabinets ministériels au gouvernement du Québec, notamment au bureau du ministre des Finances, du ministre de la Santé et des Services sociaux, du ministre de l'Éducation et celui du premier ministre. Je suis donc devenu généraliste et polyvalent pour analyser des enjeux complexes en relations gouvernementales et en gestion de crise.

Par la suite, j'ai créé ma propre entreprise tout en étant sollicité par des grandes firmes de consultants, notamment le Cabinet de relations publiques National et le Cabinet Hill+ Knowlton Stratégies à titre de spécialiste en gestion de crise, gestion de réputation et gestion de marque. J'y ai développé, notamment des aptitudes à titre de formateur en communication stratégique auprès des médias d'information et des grandes entreprises.

Fort d'une réputation d'intégrité, je fus choisi à plusieurs reprises par le gouvernement canadien pour l'organisation de trois consultations publiques. Ce fut, à titre de secrétaire, le comité consultatif sur l'avenir du vieux port de Québec, et à titre de président, la Commission consultative sur le réaménagement de la Pointe-à-Carcy et la Commission sur l'avenir du Manège militaire de Québec.

Pendant de nombreuses années, je fus lobbyiste-conseil auprès du gouvernement du Québec et auprès de nombreuses municipalités du Québec. De plus, j'ai développé et maintenu au fil du temps, un excellent réseau de contacts auprès de l'appareil décisionnel gouvernemental et des médias d'information, soit à titre de conseiller stratégique ou de formateur en communication stratégique.

Réflexions sur des enjeux publics

Rédaction de nombreux mémoires sur des enjeux stratégiques et présentation de plusieurs conférences sur des sujets d'actualité complexe.

- ◇ Consultations et réflexions stratégiques concernant l'après 400^e anniversaire de la ville de Québec pour la Commission de la Capitale nationale du Québec (CCNQ);
- ◇ Consultations (colloques, comités et analyses) concernant la prestation de services professionnels en rituels funéraires pour la Corporation des thanatologues du Québec (CTQ) auprès du Bureau de normalisation du Québec (BNQ);
- ◇ Expert-conseil à un comité consultatif du Conseil patronal de l'environnement du Québec (CPEQ) concernant le jugement de la Cour suprême sur Ciment St-Laurent;
- ◇ Expert-conseil à un panel-conférence sur la mondialisation de l'économie et l'avenir des PPP au Québec lors du colloque annuel de l'ordre des comptables en management accrédités du Québec;

- ◇ Consultations, réflexions et vision stratégique sur l'avenir de l'organisme de développement économique, Pôle Québec-Chaudière-Appalaches;
- ◇ Expert-conseil à une conférence sur le protocole de Kyoto et la loi sur le développement durable : Enjeux et perspectives pour les grandes entreprises au Québec;
- ◇ Consultations auprès des grandes entreprises sur la réforme de la fiscalité municipale au Québec et son impact sur les grandes industries à vocation unique au Québec
- ◇ Consultation auprès des grandes entreprises pharmaceutiques sur les perspectives d'avenir des médicaments d'origine au Québec et la nouvelle politique du médicament du gouvernement du Québec
- ◇ Consultations sur la gestion des espaces verts en milieu urbain au Québec, conjointement avec 12 municipalités et l'Université Laval : Enjeux et perspectives d'avenir sur l'utilisation des pesticides en milieu urbain et le code de gestion des pesticides
- ◇ Consultations et rapport sur les perceptions à l'égard de l'industrie de l'exploration minière au Québec : Enjeux et perspectives d'avenir

Expérience en journalisme

- Co-fondateur et rédacteur en chef de deux mensuels économiques dans la région de Québec, dont je fus le rédacteur en chef, soit le Journal économique de Québec et le Journal Relance.

Notes biographiques de Gaston Déry en matière d'expertise en foresterie urbaine

Gaston Déry est détenteur d'un baccalauréat ès sciences appliquées/génie forestier (1977) et d'une maîtrise sciences appliquées/aménagement (1979) de l'Université Laval. Son mémoire de fins d'études portait les arbres urbains du Québec : maladies et traitements. Il participe à la création de la firme Déry, Rocray et Associés en 1979, la première société-conseil en foresterie urbaine au Canada. https://treecanada.ca/files/2714/2798/4721/Une_perspective_historique_des_forets_urbaines_au_Canada_MRosen2015.pdf

Pour contrecarrer les effets dévastateurs de la maladie hollandaise de l'Orme, il prépare et coordonne un programme phytosanitaire pour la préservation de l'orme d'Amérique de la grande région de Québec au milieu des années 1980 et ce projet permettra d'éliminer plus de 3000 ormes morts et de diminuer la propagation de la maladie. La ville de Québec qui gère un programme pour préserver l'orme depuis 1981 est désormais caractérisée par une présence de cet arbre sur son territoire et ce projet d'éradication des ormes morts n'est pas étranger à cette situation. De plus il sera gestionnaire d'un projet financé par le gouvernement fédéral permettant à Déry, Rocray et Associés de réaliser l'inventaire phytosanitaire des 6000 arbres sur les plaines d'Abraham. Ce projet permettra de préparer pour la *Commission de champs de bataille nationaux* d'un plan d'entretien et de protection des arbres de ce territoire.

Il a été pendant 20 ans une référence au Québec en matière de protection des arbres et boisés urbains. Il a notamment été associé à des projets d'envergure pour protéger les arbres et les boisés urbains, entre autres lors de travaux de construction. Citons entre autres la Maison Michel-Sarrazin à Québec et l'amphithéâtre extérieur Fernand-Lindsay du festival de Lanaudière, la sauvegarde du Bois de Coulonges, et bien d'autres.

Il sera aussi chroniqueur pour des médias tels Radio-Canada (La semaine verte), Le Soleil et participera à des lignes ouvertes à CHRC avec Gaétan Hamel, en plus de commenter l'actualité associée à la foresterie urbaine. Il contribue notamment à l'élaboration d'une politique de protection des espaces verts au Québec et veillera à la protection des boisés urbains et des habitats naturels au Québec. Ces actions ont été reconnues par le Québec étant récipiendaire d'un Phoenix de l'environnement dans la catégorie *mise en valeur des habitats naturels et de la biodiversité* (2007).

De plus, la Gouverneure générale du Canada le faisait Membre de l'Ordre du Canada en 2017, « l'une des plus prestigieuses distinctions honorifiques civiles au pays, qui reconnaît des réalisations exceptionnelles, le dévouement remarquable d'une personne envers la communauté ou une contribution extraordinaire à la nation ». Cet honneur lui fut attribué *pour son dévouement à mettre en valeur notre patrimoine naturel et sa contribution au développement durable. (Gaston Déry a à cœur l'environnement et la mise en valeur de notre patrimoine naturel depuis plus de 40 ans. Comme ingénieur forestier, il a notamment été à l'origine de la première politique de protection des espaces verts au Québec. Il s'est démarqué par sa contribution à la biodiversité de l'estuaire maritime du Saint-Laurent en participant à la revitalisation, à l'aménagement et à la reconnaissance comme réserve naturelle de l'Île-aux-Pommes, assurant ainsi sa protection à perpétuité. Son dévouement pour la sauvegarde de l'environnement et le développement durable constitue un legs inestimable. Source : Bureau de la GGC* <https://www.gg.ca/fr/distinctions/recipiendaires/146-11202>

POINT DE VUE

Montréal, un modèle pour Québec

Jean Baillargeon et Gaston Déry
Québec

Le dernier budget du gouvernement du Québec a démontré hors de tout doute que le leadership consensuel est payant pour la région de Montréal quant au financement du transport collectif interrives. La métropole serait-elle devenue un modèle avec 8 milliards \$ d'investissements contre seulement 76 millions \$ pour la Capitale-Nationale?

En comparant les sommes prévues pour la mise en place du Réseau électrique métropolitain (REM) et la construction du pont Champlain aux montants accordés dans la région de la Capitale-Nationale pour le Service rapide par bus (SRB) (56 millions \$), l'étude du troisième lien (20 millions \$) et la rénovation du pont de Québec (0 \$...), les gouvernements provincial et fédéral sanctionnent hors de tout doute le manque de leadership consensuel qui fait particulièrement défaut à la région de Québec lorsqu'il est question de l'implantation d'un service de transport collectif reliant la rive nord et la rive sud. Qui est responsable de cette situation?

Contrairement à Québec, les deux paliers de gouvernement ont pris le leadership pour investir dans le transport collectif à Montréal. Souvenons-nous que l'ex-gouvernement fédéral conservateur a décidé d'investir 1,6 milliard \$ dans la construction d'un

nouveau pont Champlain, puisque le pont actuel était devenu dangereux et que le gouvernement fédéral en était l'unique propriétaire. C'est cet investissement qui a permis à la Caisse de dépôt et placement du Québec de contribuer 2,67 milliards \$ dans le projet du REM.

De plus, le gouvernement du Québec prévoit investir 2,2 milliards \$ et la part attendue du fédéral est évaluée à 1,28 milliard \$ dans le cadre de son programme d'infrastructures. Enfin, Hydro-Québec prévoit investir 295 millions \$ pour son électrification. Au total, les deux paliers de gouvernement fédéral et provincial, avec l'appui de la Caisse de dépôt et placement du Québec et d'Hydro-Québec, prévoient investir près de 8 milliards \$ pour construire un nouveau pont et mettre en place un système de transport en commun interrives.

PENDANT CE TEMPS
À QUÉBEC...

Pendant ce temps à Québec, la Chambre de commerce et d'industrie de Québec prend l'initiative de proposer une avenue (rapport Mallette) pour combler le manque de leadership afin de rénover et de mettre en valeur le pont de Québec d'un point de vue sécuritaire et patrimonial. Le problème? Le manque de leadership consensuel entre le gouvernement fédéral, le provincial et le Canadien National, unique propriétaire du pont, dont l'entretien



Les gouvernements provincial et fédéral sanctionnent hors de tout doute le manque de leadership consensuel qui fait particulièrement défaut à la région de Québec lorsqu'il est question de l'implantation d'un service de transport collectif reliant la rive nord et la rive sud, estiment les auteurs. — PHOTOTHÈQUE LE SOLEIL, PATRICE LAROCHE

et la mise à niveau sont évalués à 400 millions \$. À l'instar du pont Champlain, l'avenir du pont de Québec est devenu prioritaire pour la Chambre de commerce et d'industrie de Québec, puisque le SRB doit le traverser pour faire le lien entre les deux rives.

Autre discord, le fameux troisième lien autoroutier entre Québec et Lévis, qui est loin de faire consensus, non seulement entre les maires, mais aussi entre les

deux paliers de gouvernement. Nos élus devraient s'inspirer de Montréal pour réaliser les grands projets dont la Capitale-Nationale a un urgent besoin. À l'instar de Montréal, devrions-nous demander à la Caisse de dépôt et placement du Québec de créer une filiale pour prendre en charge le SRB, le projet du troisième lien, l'entretien et la mise en valeur du pont de Québec ainsi que la tête des ponts?

Pour l'instant, à Québec, nous sommes encore au stade des études et de la mise en place de bureaux de projets. La population de la région de la Capitale-Nationale doit obtenir sa part d'investissements au même titre que la région de Montréal. Que font nos élus provinciaux et fédéraux pour développer notre consensus régional? Ils ont la responsabilité de démontrer leur réelle volonté d'en arriver à des résultats concrets.

POINT DE VUE

opinions

Président et éditeur **CLAUDE GAGNON** Editeur adjoint et v.-p. information **GILLES CARIGNAN**

Un mandat pour la Caisse de dépôt

Jean Baillargeon et Gaston Déry
Québec

Lors de sa visite, le 9 mai dernier, à la Chambre de commerce et d'industrie de Québec, le premier vice-président de la Caisse de dépôt et placement, Monsieur Christian Dubé, a mentionné aux médias que la Caisse accepterait volontiers de réaliser les projets d'infrastructures de transport en commun comme elle l'a fait avec le projet de Réseau électrique métropolitain (REM) à Montréal, et cela, pourvu que le gouvernement du Québec lui en confie le mandat.

Faut-il rappeler que les fonds pour faire des études sur le projet de SRB et du troisième lien sont déjà disponibles, environ 76 millions \$, soit un montant de 56 millions \$ pour le SRB et de 20 millions \$ pour le troisième lien. Pourquoi alors ne pas mandater la Caisse de dépôt et placement pour réaliser les études de faisabilité et proposer au gouvernement du Québec un plan global de mobilité durable régional comme nous le suggérons dans une lettre d'opinion précédente?

La rénovation du pont de Québec permettra à la Caisse de dépôt d'évaluer la faisabilité d'un REM, d'un SRB ou d'autre moyen de transport

Le contexte politique actuel nous rappelle les vieilles «chicane» entre la ville — le centre et ses banlieues —, ainsi que la confrontation entre les intérêts de la rive nord et de la rive sud de la grande région de la Capitale-Nationale. Pendant que Montréal fête son 375^e anniversaire avec des investissements de plus de 8 milliards \$ dans ses infrastructures, Québec retourne 10 ans en arrière, à l'époque où il a effectué un virage lors des fêtes de son 400^e anniversaire et retrouvé une confiance régionale de réaliser de grands projets collectifs.

Il y a urgence d'agir en investissant dans la rénovation du pont de Québec, qui fête cette année son triste 100^e anniversaire avec son allure délabrée, délaissée par son propriétaire et presque

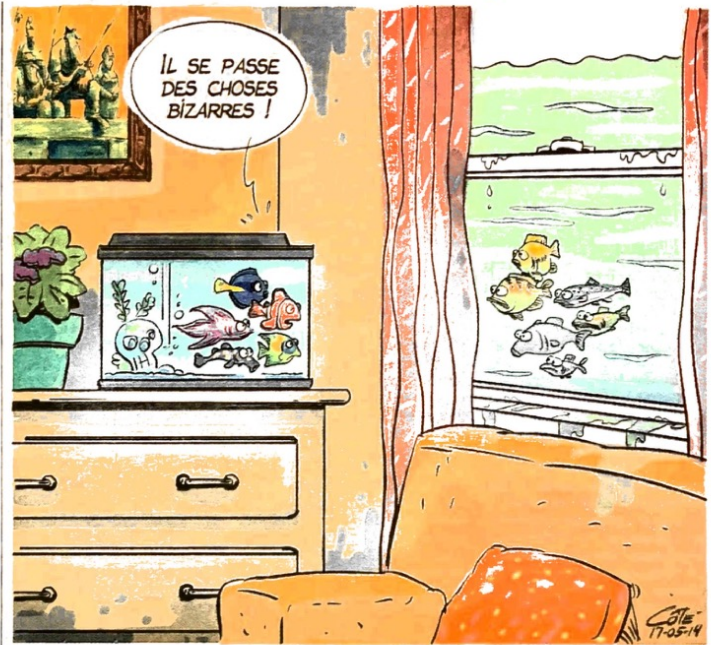
abandonné par les deux paliers de gouvernement qui se renvoient la balle depuis plusieurs années. Il aura fallu un rapport piloté par la Chambre de commerce et d'industrie de Québec proposant une avenue de solution aux différents acteurs (villes, gouvernements et CN), qui ne s'entendent toujours pas sur la voie à privilégier. Pendant ce temps, le gouvernement fédéral investit non seulement 1,6 milliard \$ dans la construction du nouveau pont Champlain, mais aussi des dizaines de millions depuis plusieurs années seulement pour maintenir de façon sécuritaire l'ancien pont, devenu dangereux.

Pourquoi y a-t-il deux poids, deux mesures lorsqu'il s'agit de la région de Québec, qui réclame 400 millions \$ pour l'entretien du pont de Québec, alors que l'on investit quatre fois ce montant pour le nouveau pont Champlain à Montréal? À l'instar du rôle qu'exerce ce pont, la rénovation du pont de Québec n'est-elle pas la clé de voûte de la solution du transport en commun dans la région de la Capitale-Nationale? Peu importe le moyen de transport

retenu, le pont de Québec servira de lien entre les deux rives et représentera une piste de solution pour endiguer les problèmes de congestion. La rénovation du pont de Québec permettra à la Caisse de dépôt d'évaluer la faisabilité d'un REM, d'un SRB ou autre

moyen de transport à Québec et contribuera encore davantage à développer son expertise dans le domaine des infrastructures liées au transport en commun, et ce, en collaboration avec Hydro-Québec.

À l'aube d'une consultation publique amorcée par la Ville de Québec, le gouvernement du Québec doit mandater la Caisse de dépôt et placement afin de réaliser les études nécessaires contribuant à la réflexion collective sur l'enjeu du transport en commun et de la circulation Québec-Lévis. Ce mandat comprendrait à la fois la restauration ainsi que la gestion du pont de Québec, un éventuel troisième lien et un projet global de transport rapide régional (REM, SRB ou autre moyen de transport collectif rapide).



MON CLIN D'OEIL

STÉPHANE LAPORTE
Collaboration spéciale

Donald Trump songe à nommer comme nouveau chef du FBI Patrick Huard.

Les Ursulines, sans mélancolie

Le départ des Ursulines du Vieux-Québec, dont on souligne la longévité historique, nous invite à réfléchir sur cette réalité incontournable de finitude qui nous habite tous. D'autres communautés marquées par l'âge sont en mode de gestion de la décroissance. Ces femmes et ces hommes de prière abordent cette transition avec sagesse. Leur propos reflète une préparation de longue haleine, on le constate. C'est une ouverture sereine sur un avenir dont le sens est accessible par cet apprentissage à vivre en recherchant l'essentiel, semble-t-il...

On peut se demander quelle est la recette? Les Ursulines, établies depuis longtemps ici, dont la présence semblait résister à l'usure des siècles, décident de tourner la

page, d'écouter la voix du départ. Une décision réfléchie, éclairée. Nous en sommes les témoins un peu bouleversés, par cet exemple qui porte à réfléchir sur la mouvance des êtres et des choses et d'en saisir toute la portée. Une leçon d'être authentique avec sa limite. Jouer son rôle, mais être prêt à partir sans mélancolie ou morbidité. Le départ des Ursulines illustre cette dimension humaine.

Douglas Beauchamp
Québec

Une bouffée d'air frais

J'étais très récemment en France. Diable que j'ai trouvé les Français moroses et découragés! Et que de jeunes Français rencontrés souhaïtent immigrer au Québec. Pour eux, leur pays n'a pas d'avenir. Il est bien vrai qu'il y a beaucoup de

monde en France, avec un chômage endémique et une bureaucratie pas mal plus compliquée que la nôtre.

L'élection du jeune président Macron amènera une bouffée d'air frais dans un pays qui en a grandement besoin. Il importe au plus haut point que celui-ci redonne confiance aux Français. S'il y réussit, ce sera un grand pas dans la bonne voie. Et les réformes toujours reportées, mais nécessaires, devraient suivre.

Oui! La France doit absolument sortir de sa morosité! Elle mérite mieux que ce qu'elle est maintenant. Elle demeure un pays si beau. Mais je crois bien que pour un certain temps encore, bien des jeunes Français logeront la terre des cousins d'Amérique. Ce qui devrait être un plus pour le Québec.

Michel Lebel
Entretiens

POINT DE VUE

Le tramway d'Angers, un modèle pour Québec?

Gaston Déry
Québec

Depuis plusieurs mois, l'engorgement de la circulation dans la région de la Capitale-Nationale occupe toute l'attention de la population et des médias. Il faut reconnaître que nous sommes rendus à la croisée des chemins et qu'une solution doit être privilégiée.

Lors d'un récent séjour à Angers, dans la Loire, j'ai pu constater la présence d'un nouveau tramway qui dessert le centre-ville de la capitale ligérienne. Il serpente du nord au sud et a fait d'Avrillé et des Portes de Ste Gemmes un drain tel un «canal de fer» entre la Loire et la Mayenne. Accompagné de mon ami Thierry Dechaume, une personnalité du domaine culturel et universitaire d'Angers, ce dernier me partageait ses commentaires sur cette nouvelle infrastructure urbaine. Voici son témoignage, reflet de celui des Ligériens.

«Le tram d'Angers, c'est plus qu'un moyen de transport. C'est une main tendue vers l'autre, un chemin qu'on emprunte avec bonheur pour voyager de la Rose-raie à Verneau, quartiers jadis dotés de qualificatifs péjoratifs et dévalorisants.

«Certes, des arbres ont fait les frais de la nécessité de son tracé et de profondes tranchées ont permis d'installer non seulement le réseau des rails, mais aussi d'enfourer des kilomètres de fils. Toutefois, quand après quatre années de patience et d'inconvénients, la première rame s'est ébranlée, vite on a compris qu'il allait se passer quelque chose.

«Nous avons vu le public du centre-ville se diversifier, les habitants de quartiers excentrés empruntant le beau véhicule arc-en-ciel, ont pu en quelques minutes sans se soucier des problèmes de stationnement accéder à la place du ralliement comme on arrive dans un aéroport. Étonnés, jeunes et plus âgés, confortablement installés dans de beaux wagons, se sont endimanchés et sont allés à la découverte de leur ville mal connue!

«Les abords immédiats du tracé ont connu une véritable métamorphose, les façades ont été ravallées, une architecture audacieuse et nouvelle a émergé, la qualité, la beauté se sont donné rendez-vous, la vie des citoyens a changé... le Bien, le Bon et le Beau sont devenus maîtres mots et tout un chacun a pris ce présent offert par la Ville comme un «cadeau» gratifiant.



Selon Thierry Dechaume, une personnalité du domaine culturel et universitaire d'Angers, «le tram d'Angers, c'est plus qu'un moyen de transport. C'est une main tendue vers l'autre, un chemin qu'on emprunte avec bonheur pour voyager».

—PHOTO 123RF/FRED49

«Un boulevard principal, auparavant embouteillé sur quatre voies, pollué par les échappements et les bruits des moteurs, a vu le silence s'installer par la prise de possession en son milieu de deux rails parallèles où se croisent les trams toutes les six minutes, la dictature de la voiture a été stoppée et les quelques irréductibles s'offrent une voie de circulation de chaque côté à partager avec les bus et les vélos.

«Une certaine sérénité accompagne ce fleuve et le tramway constitue désormais un lieu de rencontres...

tant de gens s'y croisent pour quelques minutes, mais les yeux, les sourires, les voix disent que la vie est belle avec un point commun «être de cette ville» et en être fier.

«Cette fierté, c'est l'écho du sens de la dignité en optant pour un bel ouvrage que représente le tracé et ses aménagements et en posant sur les voies un véhicule magnifiquement peint des couleurs de l'arc-en-ciel, le sentiment est fort d'être respecté, cela est très important pour le «bien vivre ensemble», bien

compris par les initiateurs d'un tel projet.»

Angers est une ville paisible qui se compare à Québec de par sa dimension, sa vitalité économique, sa dimension culturelle, le bonheur d'y vivre et ses citoyens fiers et amoureux de leur cité.

Ce témoignage d'un Ligérien engagé peut inspirer nos autorités politiques pour la mise en place d'un projet de société qui sera plus qu'un moyen de transport, mais aussi source d'une qualité de vie et de fierté.

Un compromis sur les pesticides

Christian Overbeek, président.
Producteurs de grains du Québec

Alors que le gouvernement réfléchit toujours à la forme finale de sa future réglementation, les Producteurs de grains du Québec proposent une voie de compromis permettant de gérer efficacement les ravageurs et l'usage des pesticides les plus nuisibles pour l'environnement, tout en respectant les

impératifs économiques propres à la production de grains, ainsi que le rôle de conseiller de l'agronome.

Le cœur de notre proposition est d'intégrer la planification de l'utilisation des pesticides les plus à risque dans le plan agroenvironnemental de fertilisation (PAEF) qui est exigé des producteurs agricoles et validé par un agronome, le professionnel indépendant qui est le plus en mesure de

poser un jugement pertinent dans chaque situation. En retenant cette approche de compromis favorisant une gestion intégrée des ennemis des cultures, la réglementation du gouvernement permettrait d'atteindre les objectifs visés, mais sans les conséquences négatives liées à l'approche par prescription retenue jusqu'à présent. Avec des efforts supplémentaires pour la recherche scientifique et pour le soutien aux producteurs devant

ajuster leurs pratiques, tout le Québec y gagnerait.

En effet, le projet de réglementation présenté plus tôt cette année par le gouvernement ferait augmenter les coûts directs, diminuer la productivité et restreindre la capacité de gérer les risques de milliers d'entreprises agricoles. Il est soutenu par des bases scientifiques contestables et privilégie une approche par prescription, inefficace en matière de pollution diffuse. Ce projet de réglementation serait d'autant plus contre-productif qu'il serait démotivant pour les producteurs, eux qui

ont déployé des efforts importants pour assurer une gestion adéquate des pesticides au cours des dernières années et qui prévoyaient le faire à l'avenir.

Rappelons que tous les pesticides utilisés par les producteurs du Québec sont approuvés par l'Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire, l'entité gouvernementale canadienne qui a la responsabilité d'évaluer les risques potentiels liés à leur utilisation. Nous nous attendons donc à ce que le gouvernement du Québec évalue sérieusement notre proposition.