

La trace de la société : une histoire de déplacement

Mémoire au Bureau d'Audience Publique en Environnement

Projet de tramway à Québec

Martin ST-Louis

«La coévolution, c'est comprendre le comportement des autres. Admettre que l'on vit dans un monde où il y a plusieurs formes d'intelligence n'enlève rien à notre propre intelligence»

(extrait de : <https://acteursdeleconomie.latribune.fr/evenements/2018-12-07/pascal-picq-la-definition-de-l-animal-est-a-repenser-800354.html>)

- Pascal Picq (paléoanthropologue français) Découvrez le en conférence ici : <https://www.youtube.com/watch?v=eR0x021gTyE>

Il faut le réaliser la coévolution de l'humanité face à ses outillages, ses services et ses banques de données numériques mènera le future de nos villes, nos vies, nos histoires. La coévolution c'est aussi notre rapport à l'outil. Comment on use de nos véhicules par exemple ou le silex comme nos lointains ancêtres humains.

Comme bipède à l'ère du numérique et dans une capitale en changement constant, il nous faut faire le point et constater le meilleur cheminement pour notre collectivité. En 2020 le monde local l'état régional ou encore le chez soi est plus que jamais un point de mire de nos existence.

On pourrait certes parler de la relation à la future digitalisation ou la présence accrue de l'«intelligence artificielle», de la relation intergénérationnelle ou de la démographie et sa densité réelle ou relative pour un projet, mais on ne toucherait pas le gros du paysage que comporte le défi du présent bureau d'audience publique en environnement qui aura soin de traiter le projet de tramway de la ville de Québec.

Culture et méthodologie

Le déplacement est à l'homme ce que le vole est à l'oiseau, un art, une science un état puissant. Que cela soit les branches des arbres que les lémuriens ont sus franchir pour parvenir à la préhistoires des hominiens et ensuite le pas de notre marche sur cette terre le mouvement tant dans la cellule que dans la biosphère qui fait la beauté de nos univers que nous partageons. Je n'ai point la qualification pour me dire apte à présenter un mémoire, mais j'ose franchir le pas et je vous remercie de prendre votre temps aujourd'hui pour me lire.

Au fil de mon texte je prendrai quelques références et textes pour étoffer mon état perplexe dans le processus choisi (tramway) et en présentant ma culture du déplacement (ou ma vision du moins).

Je ne ferai pas une gravure au silex ou un fusain sur une napkin, car je n'ai pas le réflexe ou l'agilité d'une telle minutie, mais je vais vous apporter quelques documents et réflexions qui sont venues à moi depuis les 2 dernières années dans ce dossier.

Climat et réalité climatique à venir

2020 n'est pas une année comme les autres et on doit se le dire on est pas sortie du bois avec cette expression surtout en matière de projet de société d'environnement d'urbanisation ou de transport collectif.

La coupe d'arbres annoncées ajoutée à la hausse de température et la vie des jeunes arbre va-t-elle plonger des secteurs de la ville dans des îlots de chaleurs. D'ici le prochain siècle la hausse des température oscillera entre 2,6 et 3,9 degré Celsius selon un récent rapport [<https://www.facebook.com/loic.giaccone/posts/10222828736208151> via : <https://agupubs.onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1029/2019RG000678>].

Quel impact pour une population vieillissante ou encore pour l'effet de serre si notre présent projet ne permet qu'un gain viable de 100 000 tonnes de GES Est-ce que 100 000 tonnes de GES sauvées pourront vraiment combler la marche face au démarche de la déclaration d'urgence climatique? Si nous en sommes au plus gros projet de l'histoire pouvons nous y mettre tous ensemble et vraiment réussir un palier de gain dont on fera un fierté nationale et non un simple complément en bas de page s'érodant face à la densification du milieu

Il faut également se rappeler que la ville et que de trop nombreuses municipalités ont signée la DUC (déclaration d'urgence climatique : <https://www.chantiersdeladuc.com/>) pour nous donner une réelle chance d'accomplissement de nos devoirs humain envers la nature. Le projet de tramway est bien, mais l'ambition et sont caractère en font un projet tout de même timide dans son action. Et encore le projet pouvant encore changer les gains aussi responsables soient-ils risque d'en pâtir si le projet perdait encore en taille (le trambus étant déjà éjecté, sera-t-on à perte si le projet est réduit ?)

Aménagement territorial

Quand on pense au Tramway et son impact physique permanent on ne peut sortir l'urbanisme d'un plan d'aménagement . Dans la nature de la gestion l'arbre des priorités est pour moi une réelle fascination. On créer le bolide avant l'espace, on promeut l'idée avant le dessin ... et pourtant on a un ministère du transport, un conseil du trésor un conseil des ministres et des lois datant de la révolution tranquille. Dans mon militantisme politique j'ai été mis au courant lors de a campagne de 2017 (pendant que de je suivais le dossier d'Anacolor) que l'Alliance Ariane voulait une réforme sur l'aménagement territorial. J'aimerais pas en venir à ce réflexe péjoratif, mais n'aurions nous pas dû faire la loi et sa réforme avant de lancer un projet d'infrastructure et ainsi avoir des balises claires en subventions?? Je comprends les budgets et la joute politique dans tout cela mais n'aurions nous pas à gagner pour le futur d'assurer la pérennité de nois lois fondamentales avant de se lancer dans des projets!?

Selon moi le MTQ devrait réaliser une étude sur la relation du terroir , du territoire et des ressources humaines pour aider la réalisation de la réforme dans les projets d'infrastructures.

Je sais que la réalité du covid a fait dérailler nombre de chose, mais la ministre est en relation avec cette organisme et la mise en place des grand axes sont connus du milieu. D'ici octobre on souhaite même avoir une avancée pour l'élaboration d'une politique nationale, il serait peut-être sain de demander si le projet de tramway est en synergie avec la volonté de réforme et surtout un vecteur permettant la mise en place de cette réforme demandée.

Ma problématique : l'espace le temps et l'argent.

J'ai en toute bonté ici aucune donnée brute à fournir, mais combien de fois lorsque je marche que je vois des gens crispés dans leurs automobiles ou encore tarauder par le rythme des lumière après celui de l'horloge ou celui de la famille et des enfants, vous savez le «beat»

On ne peut se plaindre de l'accès au déplacement, mais bien l'espace située qu'il occupe dans notre vie et surtout dans notre élaboration à devenir une société toujours plus avancées et espérons-le dans la civilité. Pas contre là où vient le noeud c'est qui prend place dans ces espaces et quand.

Cette «migration» spontanée de groupes d'humains est même sur la caméra en accéléré parfois quelque chose de stupéfiant (parfois de beauté, parfois d'arrière-goût pas qualifiable)

Permettez-moi donc ici de lyrer un peu dans mes mots pour faire une image, broser un tableau

«Quand je fais un pas j'habite mon corps, quand je roule je transite dans un véhicule, quand je suis à l'arrêt je demeure une pièce du vivant (cet arbre qui connecte chaque cellule sur Terre), mais les objets eux? Sans essence, sans vie, sans émotions, pourquoi autant de présence d'espace, si ce n'est que s'accaparer le présent davantage pour se donner quoi? Plus de temps?

On ne peut se battre contre l'innovation de la roue, qui comme le feu fait notre perception, qui là où nos yeux pose le pied ... Bon ça prendra pas un Romano Fafard (ouep 2034 approche) pour comprendre qu'on risque de finir tata si on n'a plus le réflexe oeil-main pour prendre le bon pas.

L'argent c'est les points à la mario bros, mais accueillis de tous comme le pain messianique. Certes c'est fort utile pour calculer son rang, sa vitalité et son endurance, mais l'économie c'est aussi le temps brute ... ce qui fait de nous l'être sans nécessairement l'avoir. Se déplacer c'est fondamental et utile pour notre compétitivité et on doit saisir l'audace de nos ambitions pour regarder au de-là de nos paradigmes en place.»

Jeter au sol un projet ne veut pas dire faire table rase ou abandonner, mais c'est parfois pour tester la qualité du produit qu'on regarde son impact et pour l'humains dont l'impact est planétaire,

Faut se faire résilient et courageux. J'estime que le recul de la trace anthropique(ou l'anthropisation) comme un besoin nécessaire pour signifier un regard distinct et dur sur comment on déplace durablement nos gens.

On a entendu précédemment au courant des autres jours de ce présent agora collectif sur ce projet combien la démographie ou la technologie pourrait avoir une influence sur les gens, mais le temps et les densités sont aussi majeure sur le devenir d'un être et du présent projet. Du moins le président du RTC à souvent fait allusion aux capacités des transports.

Nait pas humain nu comme un ver qui veut. On vient de là d'où on origine pour se prendre, une image à la fois, la linéarité tragique de nos vies. Tantôt un métro c'est une visite au parc, aller à l'école avoir son berlingot de lait du club des petits déjeuner ... (merci monsieur Mongrain) ou ensuite une partie entre amis et un retour assuré dans le confort et la sécurité. C'est anodin comment on oublie vite mais sans colonne vertébrale tout est mou trop fluide pour stabiliser le contenu. Néanmoins rationaliser un espace ne veut pas dire forcer la note et tant dans l'envergure du budget que dans les sommes en communications on peut se poser la simple question : suis-je la personne cible? Et c'est là que ma problématique apparaît.

Je vaux peu, je dépense peu et j'occupe peu d'espace Donc si en plus j'ai un faible réseau de contact, je ne vous fait pas le tableau, mais il est fort à parier que je ne vous fera pas déplacer en ma faveur!

Anthropologie comportementale

Je n'ai point la prétention de faire un Pascal Picq de moi, mais j'ai aussi au travers de ma quête sur la toile web fait la rencontre d'un joli rapport nommé «*AMÉLIORER LA QUALITÉ DES INTERACTIONS SOCIALES DANS LE MÉTRO DE MONTRÉAL : CHERCHER LE SENS POUR ÉVITER LES CONTRESENS*» que je souhaite faire ajouter à vos présents documents d'abord et avant tout pour la présence pédagogique. Comme je le mentionne humblement je n'ai pas vos qualités d'administrateurs, mais il convient à cette assemblée de prendre en main le plus grand nombre d'information qui je crois peuvent venir changer votre réflexion.

<https://archipel.uqam.ca/7535/1/M13814.pdf>

L'argumentaire actuel de la ville reposant sur des données en évolution ne permettent pas de regarder la réalité du tramway donc pour les réalités de confinement (ainsi que pour un lien plus tardif) j'introduis la présence du métro et des comportements pour montrer la cohésion qui se développe dans nos rudiments comportementaux. On pourrait bien citer le RTC sur les réactions des usagers, mais je ne désire pas le segment de plainte ou encore celui des réussites, mais bien comment on fait usage du système en place.

- Si ici je pouvais émettre une première recommandation bien que cela soit minime il serait intéressant de connaître un suivi constant et une évaluation constante des modes et usages dans

le transport en commun dans le futur pour aider à avoir de meilleures données sur la relation des gens et du milieu.

On comprend aussi que dans les comportements il n'y a pas que le transport collectif en jeu dans tout ce grandiose projet ... la question en suspens dans bien des radios et je n'ai point besoin de donner un lien ouvrir un radio et attendez le sujet viendra : Quelle est la place à l'auto On voit qu'autrefois après les 30 glorieuses (40-80) la voiture était la maîtresse de nos rues. Aujourd'hui les réactions et les comportements se modifient. Sur le blog Rayside qui nous parle que l'automobile et son privilège spatial a aussi un impact sur nos vies en général, j'ai pu voir un nouveau regard écoresponsable qui situe le poids du déplacement durable sur la présence du véhicule. <http://www.rayside.qc.ca/?p=18524>

Quand on parle d'espace on fait le saut bus vélo marche auto, mais la trottinette électrique et ses frères robotiques qui pointent l'horizon ou encore les futurs taxis drone ou prototypes autres auront dans la prochaine décennie un impact dans le déplacement durable ... la réalité va-t-elle maintenant changer plus rapidement ?

Futurologie, rêve et imagination

On aurait beaucoup de plaisir à parler expositions scientifique métro de Paris ou Olympique et métro de Montréal pour voir comment ces capitales économiques de leurs pays ont pu prendre forme. On pourrait jaser masder city et le concept de vivre avec tout à proximité, mais permettez moi une image



Ici on voit le projet d'un métropolitain souterrain et d'un trambus l'explosion même du rêve de j'y vais en métro avec la fusion de l'idée d'un trambus du projet de tramway. Les chiffres rapidement le trambus est à 42 km pour du 30M\$/KM et j'ai calculé le métro à 408M\$/KM soit plus de 12,5G\$ comme projet. Oh le coût est immense 3 fois en fait, ou 3 phases si on est intelligent dans notre investissement. Rappelons que l'Ontario étalera ses projets sur 15 ans dans sa mise en chantier et en investissement dans le dossier de transport collectif serait-il convenable de penser à cela? Si je vais à 408M\$/ c'est que la ville de Québec a noté son tronçon souterrain à 358M\$/KM lors de ses récentes présentations et qu'à Vancouver on pourrait songer entre 400 et 500M\$/km. J'extrapole et je vais au loin, je sais qu'icn je suis dans le fantasme et que la science pourrait me corriger durement mon insolence, mais ne gagnerions nous pas aussi de savoir si la ville à une phase d'expansion après cette construction, car pour ma part je serais prêt à bien plus encore. Vous ai-je parlé de la vision des jetson ou de samsung ou encore neuralink est comment la digitalisation allait changer notre rapport au physique.

En fait vous me voyez ici vous faire ma réaction en survol et je pourrais vous jaser des heures durant de ce dossier particulier, mais les gens ont nommé les points forts (sans oublier que les médias ont su également bien montrer les divers sensibilités) et leurs visions.

Je n'ai pas le réseau du maire Labeaume et encore moins les budget, mais j'ai pu intéresser un

groupe qui se nomme Transpod et ils ont une belle expertise dans le transport. J'aimerais vous en faire part davantage mais mes échanges sont encore aux stade préliminaire. Vous aurez également un vidéo pour étayer des points présents dans le document et d'autres qui viendront compléter.

L'humain et ses outils : Conclusion

J'ai survolé climat, notre environnement, ma méthodologie bien singulière, un regard anthropologique et lyré de ce projet. J'aimerais mieux pouvoir décrire ce qui traverse mon esprit mais l'écriture n'est point ma force. J'admire la volonté de bâtir et les grands projets, mais j'aimerais tellement voir cela dans une échelle plus humaines, car 5200 pages au premiers mois du lancement du nouveau tramway, les changements récents, ainsi que l'absence de dossier d'affaire complet m'empêche de e faire une idée. Sans compter que je suis un être orateur et qui adore le présentiel, donc le monde covid me pousse dans un inconnu ici.

J'ai le souhait que nous aurons tous et toutes le bon jugement pour s'offrir le meilleur projet qui soit. J'aimerais seulement plus temps et vous tendre la main pour vous montrer plus qu'un simple rêve, car je dois le dire tous ces médias, ces gens et ces images c'est ce qui m'a donné le goût de vous faire par de mon partage. Je tiens à souligner aussi la force d'esprit des commissaires de ce Bape j'ai confiance en votre savoir faire et vos recommandations finales. L'encore coule depuis déjà plus de 5 ans et on en aura pour un autre 5 ans avant d'avoir ce réseau. On pourra dire ce qu'on voudra ce projet aura laissé sa trace dans la société.