

Sujet : Fwd: Tramway de Québec
De : Denis Allard <fmpf-rhwf@oricom.ca>
Date : 2020-08-04 09:12
Pour : Mariejo@copieelite.com

----- Message original -----

Objet: Tramway de Québec
Date: 2020-08-03 12:50 pm
De: Denis Allard <fmpf-rhwf@oricom.ca>
À: presidentcabinet@assnat.qc.ca
Cc: Francois.Paradis.LEVI@assnat.qc.ca

M. François Paradis,
Député de Lévis
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement
1045, rue des Parlementaires
1er étage, Bureau 1.30
Québec (Québec)
Canada G1A 1A3

Monsieur Paradis,

dans la journée du vendredi 31 juillet en début d'après-midi, sur le boulevard des Quatre-Bourgeois à Québec, par le plus grand des hasards, nos chemins se sont croisés.

Par la suite j'ai retenu avec intérêt votre préoccupation à propos du contrôle des coûts du Tramway de Québec. En général, il n'est pas donné à tous de connaître à fond la multitude de coûts associé au développement des transports publics, particulièrement en ce qui a trait à l'infrastructure de nouvelle génération.

Dans le cas du train de l'Est de l'AMT, je suis l'expert qui a suggéré au gouvernement libéral de Jean Charest, de développer la fameuse locomotive bi-mode afin d'accéder au tunnel du mont Royal. Cependant, j'ai été dans l'obligation d'intervenir afin d'empêcher l'électrification de ce trajet jusqu'à Mascouche.

La raison étant que le trajet en cause était beaucoup trop long. Ainsi, même avec un train de banlieue en mode électrique, l'usage personnel de la voiture aurait demeuré très compétitif.

La recommandation du Fonds mondial du patrimoine ferroviaire pour ce projet était un budget de \$ 300 millions de dollars afin de développer le trajet Mascouche - Laval - Outremont - Gare-Centrale. Par le biais d'un raccordement à double voie ferrée qui aurait procuré en tout temps, l'accès direct et stratégique au tunnel du mont Royal et à la gare Centrale de Montréal.

Ouvrage qui aurait permis au train de Saint-Jérôme d'arriver 30 minutes plus vite au centre-ville de Montréal, ce que le REM de la CDPQ ne peut procurer aux usagers de cette ligne. Par la suite, d'assurer le développement de la liaison Montréal-Québec de Via sur la rive-nord du Saint-Laurent. Le trajet le plus efficace.

Par surcroît, pour permettre à un éventuel TGV d'arriver à Trois-Rivières en moins de 30 minutes et à Québec en moins de 55 minutes, il est indispensable d'ajouter deux voies rapides dans le tunnel du mont Royal. Dans l'actuel projet de la Caisse, malheureusement, vous ne trouverez rien de tout ça.

J'ai toujours affirmé ce qui suit: Si l'on avait la possibilité du jour au lendemain, d'électrifier tout le parc automobile et de camions que compte à présent le Québec, un seul problème serait réglé de manière définitive, celui des émissions de GES.

Par contre, le bouchon de circulation dès le lendemain, sera tout aussi énorme que la veille!

Le véritable problème étant l'usage personnel de la voiture! Problème qu'il faut vaincre par le développement hautement structurant et durable des transports en communs. À savoir, le plus court chemin entre la banlieue et le centre-ville.

La région de Québec représente le quatrième bassin de population en importance du corridor Québec-Windsor. Après Montréal Toronto et Ottawa qui ont déjà érigés leurs propres réseaux structurants de transports collectifs. Villes qui détiennent une longueur d'avance sur Québec en terme de mobilité.

Dans le cas des wagons du métro de Montréal, il y a eu à un certain moment, une curieuse dérape médiatique entourant l'acquisition du nouveau matériel roulant. Certains voulaient rénover les vieux équipements MR-66 et MR-73, tandis que d'autres voulaient tout simplement accorder le contrat au plus bas soumissionnaire, l'Espagnole CAF.

Personnellement j'ai toujours considéré les résidents de la grande région de Montréal comme des Québécois à part entière, des gens comme vous et moi qui méritent ce que le Québec produit de mieux ici, en terme de technologie appliquée dans le matériel roulant.

Pour l'occasion, j'ai dû effectuer une sortie médiatique afin d'expliquer que c'était une excellente décision de Jean Charest. Le jour suivant, le bureau de M. Hamad, m'a contacté pour me remercier. Suite à cette sortie, le Gouvernement du Québec s'est senti grandement appuyé et conforté dans sa décision historique.

De nos jours, je suis heureux de constater que la dissidence manifestée à cette époque, par la suite, a largement fait place au consensus et à la très grande fierté des Québécois! Il en sera de même pour le Tramway de Québec

Dans de nombreux cas de projets structurant de transport en commun, c'est la méconnaissance des coûts qui plus souvent qu'autrement entraîne les médias et l'opinion public dans la mauvaise direction.

En tant qu'expert, je sais très bien que la perfection n'existe pas, des imprévus au projet de la ville de Québec, il y en aura certainement. Mais ces imprévus ne remettent pas en cause le bien fondé de la ville de Québec d'implanter à son tour le premier réseau hautement structurant de transport collectif sur son territoire.

Les différents réseaux de transports en commun dans le corridor Québec-Windsor, sont d'excellents compléments entre eux, y compris l'éventuel TGV de Via Rail Canada.

Toutefois, la pandémie ayant fait progresser énormément l'itinérance et la pauvreté dans la région

de Québec, tout report du projet retarderait inutilement la création d'emplois et les retombées économiques qui viendront avec.

La sortie de crise provoquée par la pandémie de Covid-19, passe par un investissement majeur et immédiat dans le réseau structurant que nous propose la ville de Québec. Pour ce qui est du contrôle des coûts, il ne reste qu'à déléguer un vérificateur qui sera nommé par le Gouvernement du Québec.

Par conséquent, le Fonds mondial du patrimoine ferroviaire appui à fond le projet de Tramway de la ville de Québec. Le numéro pour me joindre est le (581) 305-7304.

En espérant ces commentaires être portés rapidement à votre attention, je vous prie d'agréer, Monsieur Paradis, la grandeur de la Nation!

Denis Allard, président

Fonds mondial du patrimoine ferroviaire
Coalition du Train des collectivités de Via Rail Canada
Coalition du TGV Québec-Windsor
Coalition Vision Pro Rail
Case postale 46052
Lévis (Québec)
Canada G6V 8S3

--

Salutations cordiales,

Denis Allard, président

Fonds mondial du patrimoine ferroviaire
Coalition du Train des collectivités
Coalition du TGV Québec-Windsor
Coalition Vision Pro Rail
Case postale 46052
Lévis (Québec)
Canada G6V 8S3