



COOP MGV
1212 rue Albert-Lozeau
Québec (Québec), G1T1H2

Québec, le 15 septembre 2020,

Monsieur François Bonnardel
Ministre des Transports

Madame Chantal Rouleau
Ministre déléguée aux Transports

Ministère des transports
Gouvernement du Québec
Édifice de la Haute-Ville
700, boulevard René-Lévesque Est
29^e étage
Québec (Québec), G1R 5H1

Objet : Projet de transport collectif à la Ville de Québec

Madame la ministre déléguée,
Monsieur le ministre,

Votre ministère, en partenariat avec la Ville De Québec et le gouvernement du Canada, a alloué 3,3 G\$ pour l'implantation d'un réseau structurant de transport collectif dans la Ville de Québec.

Faisant suite au dépôt, en octobre 2019, du rapport de l'analyse comparative de la firme Systra qui recommandait d'aller dans ce sens, la Ville de Québec a opté pour la mise en place d'un système de tramway. Et ce, bien que le monorail suspendu proposé par la COOP MGV soit le moins coûteux de tous les autres systèmes sur rail.

Si l'on considère que 22 km seront couverts par le projet de tramway et qu'un budget de 3,3 milliards y sera consacré, force est d'admettre que le coût de déploiement tournera autour de 150 M\$/km pour le tramway de la ville de Québec. **Soit six fois plus cher au kilomètre que le coût estimé du monorail suspendu.**

Avec la même somme, selon nos estimations, la COOP MGV serait en mesure, à raison de 25 M\$/km, de régler une fois pour toutes la question du transport municipal à Québec et du 3^e lien! Les habitants de la grande région de Québec pourraient bénéficier non seulement d'une liaison Lévis-Québec (3^e lien) mais en plus, d'un service par monorail suspendu sur des parcours totalisant 100 km dans la ville de Québec et ses banlieues proches. Une offre unique. À un coût unique!

Nous considérons que l'analyse comparative de Systra n'a pas fait l'inventaire complet des solutions existantes. Leur étude est incomplète et biaisée.

En effet, le rapport en question aurait eu pour objectif d'éliminer la possibilité de l'introduction d'un système de monorail suspendu pour la ville de Québec et de favoriser le choix du tramway, que la firme Systra ne s'y serait pas prise autrement.

De plus, l'étude de Systra n'a pas envisagé l'ensemble des enjeux de transport pour l'agglomération globale de la capitale nationale. Son étude s'est limitée au parcours défini par la Ville de Québec.

Le monorail suspendu que propose la COOP MG V, basé sur le moteur roue du Dr. Pierre Couture, est techniquement supérieur et moins coûteux que le tramway de Québec. Il comporte de nombreux avantages parmi lesquels :

- Il s'intègre sans complications à l'environnement et au territoire
- Contrairement aux systèmes sur rails, son empreinte au sol est minime
- Reposant sur des pylônes espacés, il nécessite peu de travaux d'excavation
- Il nécessite peu ou pas d'expropriations
- Grâce au confinement de son rail, il est protégé des intempéries et il ne peut pas dérailler
- Il ne nécessite aucun déneigement l'hiver
- Il ne sépare pas le territoire sur le parcours où il passe
- Contrairement au tramway, il peut gravir des pentes abruptes
- Il n'accuse aucun retard dû aux embouteillages
- Il ne retire pas de voies de circulation
- Il peut s'ajuster à la demande en temps réel
- Il ne nécessite pas l'ajout de ponts, de tunnels ou de viaducs (qu'il peut surmonter)
- Il peut s'accrocher aux infrastructures existantes (ponts, viaducs)
- Il n'entrave pas la circulation des autres véhicules ni la circulation de la faune sauvage
- Il évite les collisions avec les piétons, les autres véhicules et avec les animaux sauvages
- Il ne cause pas d'impact sur la flore
- Il n'affecte pas les milieux humides
- Il ne constitue pas d'entraves à l'agriculture
- Il ne cause pas d'entraves à la circulation
- Il est fabriqué en série et en usine, au Québec
- Son installation est rapide

Le projet de tramway tel que planifié pour la Ville de Québec est un projet incomplet, mal ficelé et consiste en un énorme gaspillage de fonds publics. Il faut absolument que quelqu'un mette fin à ce gouffre et oblige les parties à le repenser en profondeur et dans sa globalité. On ne peut pas aussi légèrement dépenser l'argent des contribuables et se targuer d'agir avec pragmatisme.

Le 6 août 2020, nous avons déposé un mémoire et l'avons présenté en personne aux Audiences publiques du BAPE. Nous avons demandé au BAPE de reconsidérer le choix du tramway comme moyen de transport « structurant » pour la Ville de Québec. Nous lui avons aussi demandé de reproduire une étude qui analyserait les besoins de transports en commun pour la globalité de l'agglomération des municipalités ceinturant la capitale nationale. Incluant le 3^e lien et la Ville de Lévis.

Un modèle coopératif pour le transport en commun

La COOP MGV est une coopérative. **Elle ne défend pas les intérêts privés de particuliers investisseurs.** Son seul intérêt est de proposer le meilleur système abordable à ce jour pour les transports en commun publics urbains et interurbains. Tout en développant un produit et une industrie qui créera des emplois au Québec. Produit qui pourra être exporté partout dans le monde.

Le problème que nous rencontrons, c'est que nous éprouvons le sentiment profond de ne pas être pris au sérieux. Nous sommes déconcertés que notre projet de monorail suspendu ne soit pas considéré à sa juste valeur, pour ne pas dire ne soit pas considéré du tout.

La principale et – plus souvent qu'autrement – la seule question que nous recevons chaque fois que nous rencontrons les décideurs publics est la suivante : *« Est-ce que la COOP MGV possède en ce moment un monorail suspendu qui est en état de fonctionnement quelque part? »* Question qui est davantage une fin de non-recevoir qu'autre chose.

La réponse est simple et nous ne le cachons pas. Non, la COOP MGV n'opère pas en ce moment un monorail suspendu. Mais des monorails suspendus il en existe à plusieurs endroits dans le monde. L'un d'eux est même en action depuis plus de 100 ans. Ces monorails suspendus qui fonctionnent très bien, il y en a en Allemagne, au Japon, en Chine et en Russie. **Celui que propose la COOP MGV est supérieur à tous ceux-là. Et c'est un produit Québécois.**

Un monorail suspendu n'est pas un accessoire qu'on expose dans sa vitrine ou qu'on fait tourner dans un parc en attendant que quelqu'un achète le produit. Pour avoir un monorail suspendu en opération, il faut que quelque part un décideur public prenne le choix de doter sa communauté d'un tel service. Si chaque décideur public attend qu'un autre le devance avec la décision d'intégrer ce mode de transport à son offre, nous risquons d'attendre très longtemps.

Pour que le monorail suspendu fasse partie des options possibles, il faut simplement qu'un décideur public, comme vous M. Bonnardel et Mme Rouleau, prenne le temps de bien l'étudier, de consulter, de s'ouvrir et de s'intéresser à la proposition pour y découvrir tous les avantages.

Importance pour les décideurs d'avoir une vision... de sortir des sentiers battus

Dans les années 60, il existait très peu de métro sur pneumatiques. Si ce n'était de l'esprit visionnaire, de l'audace et de la détermination du maire Jean Drapeau, **il n'existerait pas de métro à Montréal.** L'humanité ne progresse qu'en osant faire les choses autrement. Pas en regardant le voisin sans oser l'innovation!

Il est de la responsabilité du gouvernement du Québec de s'assurer que les sommes gigantesques qu'il consent à verser à des projets soient dépensées de la meilleure façon qui soit et dans le meilleur intérêt de tous.

Les besoins en transport dans la région de Québec et l'argent des contribuables qui y sera consacré nécessitent qu'on s'élève au-dessus des intérêts particuliers.

La COOP MGV a à cœur tout autant que chaque citoyen de Québec, et son maire, la beauté patrimoniale de cette ville magnifique. La COOP MGV est disposée et impatiente de s'asseoir avec les décideurs publics, les citoyens et tous les acteurs concernés pour s'entendre sur les meilleurs tracés afin de protéger le joyau qu'est Québec, particulièrement la vieille ville.

Mais d'un autre côté, les maires de Québec et de Lévis ont la responsabilité et le devoir de tenir une discussion sincère afin de s'entendre sur un système qui sera compatible d'une rive à l'autre du fleuve, qui leur fera économiser beaucoup d'argent et qui sera gagnant pour chaque ville.

Et ce système, la COOP MGV peut le dispenser. Dans la mesure où on accepte qu'il faudra une première fois quelque part.

À vous de choisir entre un système lourd, coûteux, encombrant et soumis aux intempéries ou un système flexible, intégré, moins coûteux, à l'abri des aléas de la météo et qui fera entrer la capitale nationale dans le XXI^e siècle en lui conférera le statut de ville avant-gardiste.

Merci de votre attention.



Hubert Trépanier, président COOP MGV

hubert.trepanier@mgv.coop

www.mgv.coop