

Richard Bergeron, chroniqueur urbain
Ici Radio-Canada Première 95,1 FM, émission Le 15-18

Tramway de Québec : le BAPE erre

Chronique du 12 novembre 2020

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, le BAPE, a publié en début de semaine son volumineux rapport de pas moins de 441 pages sur le tramway de Québec. Il s'est attiré une volée de bois vert :

- *Tronqué, erroné, biaisé, tordu et rempli d'incohérences* (Régis Labeaume, Journal de Québec)
- *C'est un très mauvais rapport. C'est une honte* (Régis Labeaume, La Presse)
- *Labeaume a raison : ce rapport est une honte* (François Cardinal, La Presse)
- *Les incohérences du BAPE* (Brian Myles, le Devoir)
- *Un tramway à Québec au plus vite, SVP!* (Elsie Lefebvre, Journal de Montréal)
- *On savait que c'était une commission jugée faible sur le plan de la compétence des commissaires* (Alexandre Turgeon, DG du CRE de la Capitale nationale)
- *L'étrange rapport critique du BAPE* (Paul Journet, La Presse)

La seule opinion favorable fut celle du gouvernement Legault, qui exige que le projet soit révisé afin de **le rendre plus avantageux pour les banlieues.**

Voyons ce que j'en pense moi-même.

Lallier et Labeaume : le même projet

Le premier promoteur du retour du tramway à Québec fut Jean-Paul Lallier, maire de cette ville en première moitié des années 2000.

Québec et Bordeaux sont jumelées depuis 1962. En 2002, le Nouveau tramway de Bordeaux était en construction. Le maire Lallier caressait à ce moment un projet semblable pour sa ville. Sans surprise, il répondit positivement à l'invitation qui lui fut adressée par son collègue de Bordeaux, Alain Juppé, de participer à l'inauguration officielle de la première rame du tramway de cette ville. C'est ainsi que la mission tramway pilotée par le ministère des transports du Québec, Serge Ménard, croisa la délégation de Québec à Bordeaux en octobre 2002.

À Bordeaux, chaque rame du tramway porte le nom d'une ville. Celui de la toute première rame, qui fit l'objet de l'inauguration officielle, est **Ville de Québec.**



Il n'en fallait pas plus pour que le maire Lallier s'enflamme :

- Le point fort de l'allocution qu'il prononça fut l'invitation qu'il lança à Alain Juppé de lui rendre la pareille en participant à l'inauguration du **Nouveau tramway de Québec**, au plus tard en 2006.

Malheureusement, Jean-Paul Lallier n'a pas réalisé son projet. Je me suis enquis du pourquoi quand il m'a fait l'honneur de m'inviter à dîner avec lui, en 2010. Sa réponse fut qu'il n'avait pas voulu laisser à la Ville de Québec une dette de 1 G\$.

En théorie, les « **modes guidés** » sont la responsabilité du Gouvernement du Québec :

- Le premier ministre Jean Charest a toutefois autorisé Québec et Montréal à se doter chacune d'un réseau Nouveau tramway si elles le souhaitent, mais à la condition qu'elles en assument seules la responsabilité financière ;
- C'est ce qui a conduit Jean-Paul Lallier, puis plus tard Gérald Tremblay¹, à renoncer à leurs projets, auxquels l'un et l'autre tenaient pourtant beaucoup ;
- En **France**, où pratiquement toutes les villes se sont dotées d'un réseau Nouveau tramway, un instrument financier qui leur est propre, le **versement transport**, leur permet une quasi totale autonomie de décision et d'action en cette matière.

Ce qu'il y a de remarquable, c'est qu'à presque 20 ans d'écart et à quelques détails près, l'actuel projet Nouveau tramway de Régis Labeaume est le même que celui initialement envisagé par Jean-Paul Lallier.

Très forte similitude entre les projets tramway des maires Jean-Paul Lallier et Régis Labeaume



Projet du maire Régis Labeaume, 2020



Projet du maire Jean-Paul Lallier, 2004

¹ Le maire Tremblay avait pourtant, dès 2008, créé deux nouvelles sources de financement dédiées au financement de son **Plan de transport**, dont le premier chantier, et assurément le plus dispendieux, était le futur réseau tramway. Il s'agit de la taxe sur les stationnements commerciaux, au centre-ville, et d'un droit annuel d'immatriculation de 45 \$ sur les véhicules automobiles immatriculés sur l'île de Montréal. Au budget 2020 de la Ville, ces deux sources représentent des revenus attendus s'élevant à 59 M\$. En considérant les 13 années depuis que ces sources existent (2008-2020), elles ont rapporté entre 650 et 700 M\$. Plutôt que de les affecter au financement du tramway, ces sommes furent simplement versées au budget général de la Ville.

L'expérience européenne, française en particulier, enseigne que pour une ville de la taille de Québec, il n'y a pas 36 façons de lancer la création d'un réseau Nouveau tramway :

- On commence par les principaux corridors de transport collectif ;
- Lesquels conduisent forcément au centre-ville et le traversent ;
- Une fois cette Phase 1 en service, suivent des phases 2, 3 ou 4, jusqu'à saturer les dessertes pour lesquelles le tramway se justifie (Bordeaux, Strasbourg, Montpellier, etc.) ;
- Parallèlement, on complète la nouvelle offre de services par des modes moins coûteux et mieux adaptés aux secteurs moins denses, SRB et autres.

Ça, c'est le B-A-BA du sujet, qui permet de comprendre pourquoi le projet Labeaume est si semblable au projet Lallier. Faites venir à Québec 50 équipes qui savent planifier un réseau tramway et elles arriveront toutes à ce même résultat.

L'art de tourner en rond

Le BAPE soutient qu'avant de choisir le tramway :

- Il faut réaliser une étude complète des autres options que sont le métro, le métro léger à 2 wagons, le SLR, le monorail et le SRB ;
- Chacune de ces technologies devant être étudiée dans son **propre contexte optimal** d'implantation, plutôt que dans le seul corridor choisi pour le tramway ;
- Que toutes les dimensions apparemment pertinentes doivent être prises en considération : coûts de construction, coûts d'opération, impacts sur l'achalandage, sur le développement urbain, sur la circulation automobile, sur la production de GES, cohérence avec le schéma d'aménagement, et autres ;
- **Oh boy !** il y aurait là 20 ans du travail pour réaliser des centaines de scénarios, une véritable mine d'or pour les bureaux d'études.

Or, que je sache, aucune des 260 villes disposant d'un réseau tramway répertoriées à mon étude de 2014, dont la centaine qui ont implanté un tel réseau au cours des 30 dernières années, n'a réalisé une telle analyse comparative :

- Tant, depuis Nantes, Grenoble et plus encore Strasbourg, les avantages du Nouveau tramway dans un contexte apparenté à celui de Québec sont **ultra documentés, attestés, flagrants, indiscutables**.

Et que se passerait-il durant ces 20 années consacrées à tant de savantes études. Il se passerait ce qui s'est passé depuis qu'en octobre 2002, Jean-Paul Lallier s'engageait à construire le réseau tramway de Québec :

- De 2002 à 2019, le parc automobile de la région de la Capitale nationale est passé de 358 620 à 489 080 véhicules, une hausse de 130 460, ou 36,4 % ;
- La population n'a pour sa part crû que de 94 946 habitants, soit 14,5 % ;

- Si bien que dans cet intervalle, le taux de motorisation y est passé de 546 à 651 véhicules par tranche de 1 000 habitants.

Ces chiffres permettent d'identifier l'objectif réel des opposants au tramway de Québec :

- Profiter de 20 années supplémentaires de tournage en rond ;
- Le temps d'engranger 100 ou 150 mille automobiles de plus ;
- Puis, dans 20 ans, affirmer une fois de plus que Québec n'a aucunement besoin d'un mode structurant de transport collectif puisqu'elle est la **ville par excellence de l'automobile**.

Conclusion

Le BAPE a été créé dans le but de minimiser les impacts négatifs sur l'environnement des projets – usines, barrages, routes et autres – qui lui sont soumis.

D'entrée de jeu, il est incongru qu'on lui demande son avis sur des projets qui, à leur face même, sont bons pour l'environnement. C'est ce que je pensais en 2015 concernant le REM, c'est ce que pense à nouveau aujourd'hui concernant le tramway de Québec.

On a l'impression que conscient de son peu de légitimité relativement à de tels projets et craignant d'être jugé complaisant, le BAPE cherche à **compenser en se montrant hargneux** : ce fut le cas avec le REM, c'est le cas avec le tramway de Québec.

Le BAPE pousse un cran plus loin avec le tramway de Québec en cherchant cette fois à donner l'impression qu'il est le super expert, l'expert des experts, à la fois de l'aménagement du territoire et de l'organisation des transports.

Mesdames, Messieurs du BAPE, sachez que c'est raté :

- Ce n'est pas de la qualité de votre expertise dont vous venez de faire la démonstration mais bien de votre incompétence et de votre amateurisme ;
- Que vous ayez tenté de masquer le tout en remettant une brique de 441 pages n'y change rien, au contraire.