

Un tramway nommé désir...

Robert Fleury

rffleury@lesoleil.com



Faut-il réclamer une étude en vue d'implanter un tramway à Québec ou plutôt miser sur une amélioration de la desserte d'autobus ?

Le conseil d'administration du Réseau de transport de la Capitale a choisi la première option. Il vient de déposer une demande au ministère des Transports pour qu'il finance l'étude d'avant-projet (12 millions\$) selon un programme existant. Cela permettrait d'élaborer les plans et de mesurer l'impact d'un tramway.

La chef de l'opposition à la Ville de Québec, Ann Bourget, réclame cette étude, Québec solidaire favorise le projet et le PQ, s'il est élu, s'engage même à la financer. Sauf que la mairesse Andrée Boucher a écarté cette option, préférant se rabattre sur l'autobus. Une occasion inespérée pour le ministre Michel Després et les libéraux de se libérer du projet !

Malgré son coût élevé, le tramway pourrait être un atout de taille pour améliorer la qualité de vie des citoyens et un attrait additionnel pour les visiteurs. Renoncer à en faire l'étude ne pourrait qu'avantager la réalisation de projets similaires dans d'autres régions. Sur la Rive-Sud de Montréal, des gens d'affaires font campagne, étude en main, pour que leur projet de train léger sur rail se réalise sur l'estacade voisine du pont Champlain, un investissement d'un milliard.

Dans le contexte de Kyoto, nos deux gouvernements entendent favoriser le transport en commun. Il faut en profiter pour obtenir des investissements majeurs et non quelques autobus de plus. Le tramway a permis à une dizaine de villes européennes d'augmenter leur nombre de passagers de 30 à 40%. Elles ont ainsi rafraîchi leurs infrastructures et mieux reconnecté leurs quartiers. C'est ce qui coûte cher.

La pollution et la congestion automobile coûtent cher aussi. Dans une ville touristique, l'attrait du tramway est certain, mais encore faut-il éviter les disgracieux fils aériens, dans les secteurs historiques du moins !

En 2003, le Groupe Roche avait déposé une étude de faisabilité

et le projet semblait tout à fait réalisable sur le réseau Métrobus. Le RTC ferait du tramway l'armature de son réseau. Les circuits d'autobus s'y arrimeraient, les secteurs actuellement mal desservis bénéficiant d'un redéploiement des véhicules devenus disponibles.

Avec le tramway, le RTC vise à faire passer son achalandage de 38 à 52 millions de passages par an. Les autobus ont moins d'attrait. Ils sont coûteux en frais d'entretien et d'exploitation. Ils durent trois fois moins longtemps que les rames d'un tramway.

La mairesse Boucher et le ministre Michel Després doivent donner une chance à ce projet structurant et non le tuer dans

Renoncer à en faire l'étude pourrait avantager la réalisation de projets similaires dans d'autres régions

l'œuf. Ce serait un manque de vision. Il faut penser à plus long terme.

Qui aurait prédit, il y a 10 ans, que l'essence coûterait plus d'un dollar le litre ou qu'un stationnement se louerait plus de 100\$ par mois au centre-ville ? Quels seront ces coûts dans 10, 20 ou 30 ans ? Ils ne pourront qu'augmenter. De quoi convaincre les automobilistes d'utiliser davantage le transport en commun, mais encore faut-il qu'il devienne plus attrayant et efficace qu'il ne l'est aujourd'hui.

La réalisation d'un premier tronçon de tramway, au coût de 300 à 400 millions\$, ne pourra se faire avant 10 ans, le temps de faire l'étude, de procéder aux consultations, de prendre une décision et de réaliser les travaux. Les autres tronçons s'ajouteraient au fil des ans pour compléter le réseau Métrobus ou établir un lien avec Lévis.

La population de Québec a tout intérêt à s'intéresser au projet, voire à se mobiliser. Si elle laisse passer le train, cela ne pourra que favoriser la réalisation de projets dans d'autres régions !