



**cre-capitale
nationale**

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT
RÉGION DE LA CAPITALE NATIONALE



VIVRE EN VILLE

la voie des collectivités viables



**ACCÈS
TRANSPORTS
VIAIBLES**

Regroupement des utilisateurs et
utilisatrices des transports collectifs
et actifs du Québec métropolitain

Québec, le 20 novembre 2018

Madame MarieChantal Chassé
Ministre de l'environnement et de la lutte contre les changements climatiques
Édifice Marie-Guyart
675, boulevard René-Lévesque Est
30e étage
Québec (Québec) G1R 5V7

Objets : Non-assujettissement du *Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec*, règlement relatif à l'évaluation et à l'examen des impacts sur l'environnement et BAPE générique sur le Climat

Madame la ministre,

Nous vous interpellons aujourd'hui concernant le *Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec*. Ce projet est, pour l'avenir de la Ville de Québec, des plus importants. Il a en effet le potentiel de changer le visage de la ville, tant pour la façon d'y habiter, d'y travailler et de s'y divertir, que pour la façon de s'y déplacer. Québec possède un réseau de transport en commun qui peine à répondre à la demande. Les nombreuses tergiversations des gouvernements successifs ont retardé la mise en œuvre d'un projet ambitieux de transport en commun, ce qui a fait de la Capitale nationale la seule ville canadienne de plus de 500 000 habitants à ne pas avoir de réseau structurant. La ville de Québec s'est ainsi retrouvée, comme dans la plupart des régions, à être fortement dépendante de l'automobile.

C'est de cette dépendance que peut contribuer à nous affranchir le *Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec*.

On réduit souvent, dans les médias, le *Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec* à un seul tramway. Ce parcours de transport sur rail n'en est pourtant qu'une des composantes. Dans des lettres d'opinions récentes, nous observons souvent une analyse simpliste comparant la longueur de la ligne de tramway et le coût total du projet pour établir le coût unitaire par kilomètre du tramway et le comparer à d'autres options. Le

Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec comprend certes une ligne de tramway de 23 km, mais il comprend aussi une ligne de trambus de 17 km, 16 km de parcours dédiés aux transports collectifs en site propre, 5 000 espaces de stationnements incitatifs (parc-o-bus), ainsi que le redéploiement du réseau de métrobus, de bus et de parcours express pour accroître l'efficacité des services à la population.

Non-assujettissement du *Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec*

Bien que les besoins soient criants, un tel réseau ne s'implante pas en quelques semaines ou quelques mois. Il demande une planification minutieuse, la préparation de plans et devis et une phase de construction sur quelques années. Par ailleurs, personne ne souhaite que soit retardée la réalisation de ce projet par la réalisation d'études d'impact sur l'environnement. Cela tombe bien puisque notre interprétation du nouveau *règlement relatif à l'évaluation et à l'examen des impacts sur l'environnement et certains projets* nous confirme que le *Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec* ne devrait pas y être assujetti. Cette interprétation est d'ailleurs partagée par différents conseillers juridiques que nous avons consultés. En effet, bien que le paragraphe 3 de l'article 7 du Règlement prévoit l'assujettissement de « *la construction [...] d'un système de transport collectif [...] sur rail [...]* » le dernier alinéa de ce même article 7 prévoit qu'en « *est soustrait de l'application du paragraphe 3 [...] le projet d'infrastructure de transport collectif qui satisfait aux critères déterminés par le Conseil du trésor en vertu du deuxième alinéa de l'article 16 de la loi sur les infrastructures publiques et dont le dossier d'opportunité est présenté au Conseil des ministres avant le 23 mars 2018* ».

Le *Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec* répond à cette définition puisqu'il avait même dépassé l'étape du dossier d'opportunité auprès du Conseil des ministres. En effet, dans *L'entente concernant le Réseau structurant de transport en commun* signé entre la Ville de Québec et le Gouvernement du Québec le 16 mars 2018, le gouvernement du Québec « *confirme son engagement envers le projet, dont le coût total est estimé à 2 990 500 \$ sur une période de huit ans (2018-2026)* » (article 2 : objet de l'entente). Aussi, « *le Gouvernement confirme l'inscription du projet en phase planification au Plan québécois d'infrastructure 2018-2028* » (article 4 : Engagements). Puisque l'étape « *planification* » est une étape ultérieure à l'étape « *du dossier d'opportunité* », il n'y a donc pas lieu d'assujettir ce projet à la réalisation d'étude d'impact sur l'environnement.

Règlement relatif à l'évaluation et à l'examen des impacts sur l'environnement

Aussi, nous désirons souligner que nous remettons en question deux éléments du *règlement relatif à l'évaluation et à l'examen des impacts sur l'environnement et certains projets*.

Premièrement, le « deux poids, deux mesures » entre les projets d'élargissements routiers ou autoroutiers qui continueront, malgré leurs très nombreux impacts négatifs, à ne pas être assujetties au règlement jusqu'au 23 mars 2023, s'ils sont dans une emprise appartenant au promoteur avant le 30 décembre 1980, alors que les projets de transport en commun, qui bénéficiaient eux aussi de cette exemption dans l'ancien règlement, ne bénéficient plus dans la récente mouture de ces 5 ans de grâce.

Deuxièmement, nous en avons contre l'idée d'assujettir des projets de transports en commun visé par le paragraphe 3 de l'article 7 du Règlement, simplement par qu'ils impliquent... un rail. Ainsi, un système rapide par bus qui implique une emprise plus large, qui est plus bruyant et qui fonctionnerait au diesel ne serait pas assujetti, alors que le tramway, qui fonctionne à l'électricité, est moins bruyant, s'insère mieux en milieu urbain à cause de sa faible emprise, ne cause aucune pollution à l'air ambiant, n'émet pas de gaz à effet de serre et qui a, de plus, une capacité de 2 à 3 fois supérieure à l'heure en termes de nombre de passagers, lui, serait assujetti. Il n'y a qu'un mot pour décrire ce paragraphe de l'article du règlement : absurde. C'est comme si on voulait s'empêcher d'enfin inscrire le Québec sur la voie de la mobilité durable.

BAPE générique sur le Climat

Enfin, tout en ne souhaitant pas assujettir le projet, nous souhaitons signifier que ce n'est pas un mandat d'analyse sur le projet de la part du BAPE que nous souhaitons éviter, mais bien le long processus entourant la directive pour la réalisation de l'étude d'impact, la réalisation de l'étude d'impact et les nombreux échanges entre le promoteur et le ministère, jusqu'à l'acceptation finale de l'étude par le ministère. Le *Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec* est tellement nécessaire d'un point de vue environnemental et d'un point de vue de lutte contre les changements climatiques, qu'on doit le mettre en œuvre dans les meilleurs délais. Sans compter qu'il est extrêmement bien planifié et s'appuie sur des analyses fines des besoins en déplacements, avec les bons modes aux bons endroits, et un appui massif de la population dans le cadre des consultations sur le projet.

Nous croyons cependant qu'un BAPE générique sur le climat, en plus de mobiliser la population davantage sur l'urgence climatique et d'aider votre gouvernement à orienter le prochain plan d'action sur le climat pour la période post 2020, pourrait apprécier la contribution de divers projets d'infrastructures de transports à l'étude ou en planification, dont le *Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec*, à l'atteinte des objectifs québécois de réduction de gaz à effet de serre.

En espérant avoir le plaisir de vous rencontrer prochainement et d'échanger avec vous sur ces questions, nous vous prions d'agréer, madame la ministre, l'expression de nos salutations les plus distinguées.



Alexandre Turgeon
Directeur général
Conseil régional de
l'environnement
Capitale nationale



Étienne Grandmont
Directeur général
Accès transport viable



Christian Savard
Directeur général
Vivre en Ville

c.c. Monsieur Régis Labeaume, Maire de Québec