



CET ÉCRAN A ÉTÉ PARTAGÉ À PARTIR DE LA PRESSE+

Édition du 30 juin 2021,
section DÉBATS, écran 6



ÉVALUATION DES PROJETS

CESSONS DE DÉSAVANTAGER LE TRANSPORT COLLECTIF !

SARAH V. DOYON ET FLORENCE JUNCA ADENOT

RESPECTIVEMENT DIRECTRICE GÉNÉRALE DE TRAJECTOIRE QUÉBEC ET PROFESSEURE À L'UQAM, ET SIX AUTRES SIGNATAIRES, MEMBRES DE L'ALLIANCE TRANSIT *

Lorsqu'il a annoncé son projet pharaonique de troisième lien entre Québec et Lévis, le premier ministre François Legault a parlé en conférence de presse d'un coût estimé entre 6 et 7 milliards de dollars, auxquels s'ajoutent des réserves et d'autres frais se situant entre 10 % et 35 % du coût de construction. Les Québécois et Québécoises ont donc compris qu'il s'agissait plutôt d'un projet de 10 milliards de dollars (pour l'instant).

Or, le gouvernement ne s'embarrasse pas de telles nuances pour les projets de transport collectif. Pour le prolongement de la ligne bleue ou pour le tramway de Québec, par exemple, ces frais sont de facto inclus dans l'estimation présentée. En effet, depuis quelques années, les sociétés de transports en commun doivent systématiquement présenter les « frais de financement » et autres réserves dans le prix annoncé d'un projet.

Il s'agit fort probablement d'une bonne pratique comptable, mais qui peut semer la confusion si elle n'est pas appliquée uniformément dans les communications faites par les élus, comme c'est le cas pour le troisième lien. De plus, la comparaison avec d'autres projets de transport collectif réalisés à l'international peut être affectée, donnant l'impression que tout coûte systématiquement trop cher au Québec.

URGENCE DE RÉFORMER LA LOI SUR L'EXPROPRIATION

Le monde municipal demande par ailleurs avec raison une réforme de la *Loi sur l'expropriation* depuis des années, et il est grand temps d'aller de l'avant. Comme l'a documenté l'Union des municipalités du Québec, qui a réalisé des comparaisons avec d'autres territoires canadiens, l'interprétation des tribunaux québécois dans les dossiers d'expropriation cause des délais disproportionnés, en plus d'accorder un montant exagérément supérieur à la valeur marchande aux parties expropriées.

Les projets d'intérêt public qui nécessitent un grand nombre d'expropriations, comme les projets de transport collectif, se voient donc retardés en plus de coûter plus cher. On sait pourtant que construire la ville sur elle-même est une bonne pratique d'optimisation des infrastructures contribuant à la santé des finances publiques.

Le gouvernement reconnaît que ce problème est réel et s'est engagé à y remédier lors de la conclusion de l'entente fiscale et financière avec le milieu municipal en 2019, mais les actions concrètes se font toujours attendre. La *Loi*

concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure (projet de loi 66) adoptée à l'automne 2020 n'offre qu'une solution partielle et temporaire, en plus de contourner les processus environnementaux.

DÉPASSER LA QUESTION DES COÛTS DE CONSTRUCTION

Au-delà des coûts de construction des projets d'infrastructure, une analyse plus approfondie des coûts assumés par l'ensemble de la société (congestion, pollution, accidents, etc.) devrait être prise en compte de manière transparente par le ministère des Transports du Québec lors de la sélection des projets à réaliser.

Selon une récente étude réalisée par les chercheurs Marion Voisin et Jean Dubé de l'Université Laval, pour chaque dollar dépensé individuellement, la société québécoise paie 5,77 \$ pour le transport en voiture et 1,21 \$ pour le transport collectif.

Sachant cela, il devient clair qu'en milieu urbain, la priorité absolue en matière de développement de l'offre de transport devrait aller au transport collectif.

Sacrifier la qualité des projets de transport collectif structurants actuellement planifiés au Québec, comme le prolongement de la ligne bleue dans l'est de Montréal, n'a tout simplement pas lieu d'être.

Dans ce dossier précis, la collaboration de tous les partenaires du projet au sein du groupe d'action dirigé par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) est certes salutaire. Rappelons toutefois qu'un projet qui se veut structurant pour le développement urbain d'un secteur se doit d'être à la hauteur. Voilà un bon exemple où les coûts gagnent à être appréciés en tenant compte des grands bénéfices potentiels.

AVOIR LE SENS DES RESPONSABILITÉS

Il est évidemment nécessaire d'offrir un réseau routier et sécuritaire aux Québécois et aux Québécoises. Comme l'affirment les organisations à vocations économique, environnementale et sociale rassemblées au sein du G15+, Québec devrait accélérer les investissements dans le maintien des actifs du réseau routier plutôt que dans le développement de la capacité routière.

Rappelons que le réseau routier québécois est plus de 50 % plus vaste que celui de l'Ontario, alors que la population est presque moitié moindre.

Après des décennies à avoir sous-financé les transports collectifs et développé des milieux de vie dépendants à l'automobile, le Québec doit cesser la construction d'autoroutes servant à des déplacements quotidiens et, minimalement, rééquilibrer les investissements totaux entre les réseaux routiers et collectifs, objectif inscrit dans le Plan pour une économie verte 2030 du gouvernement.

Avoir le sens des responsabilités, c'est investir dans les solutions, pas dans le problème.

* Cosignataires, membres de l'Alliance TRANSIT : Christian Savard, directeur général de Vivre en Ville ; Colleen Thorpe, directrice générale d'Équiterre ; Emmanuel Rondia, directeur général du Conseil régional de l'environnement de Montréal ; Etienne Grandmont, directeur général d'Accès transports viables ; Florence Junca-Adenot, professeure à l'UQAM ; Sabaa Khan, directrice générale, Québec et l'Atlantique à la Fondation David Suzuki ; Samuel Pagé-Plouffe, coordonnateur d'Alliance TRANSIT ; Sarah V. Doyon, directrice générale de Trajectoire Québec