



REVUE DE PRESSE

16 novembre 2020

Sommaire

Covid-19	2
Les membres de l'ATUQ	2
Tramway de la STO: le tunnel ou la boucle, dit Mathieu Fleury	2
Exo : 4 jours gratuits et horaires modifiés pour le temps des Fêtes	3
Une gare de 22,3 millions de dollars à Vaudreuil-Dorion.....	5
Quel avenir pour les usagers du Réseau de transport de la Capitale?	7
Sujets connexes	9
Le plan vert a été édulcoré par le bureau du premier ministre.....	9
Le rapport du BAPE passe à côté de l'essentiel	11
Veille technologique	12
Le révolutionnaire Hyperloop embarque des passagers.....	12

À la recherche d'un vieil article de journal?

Les archives de la revue de presse sont disponibles sur le site web de l'ATUQ :

<https://atuq.com/fr/nouvelles/revue-de-presse-quotidienne/>

SUIVEZ-NOUS SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX!





Covid-19

Les membres de l'ATUQ

Tramway de la STO: le tunnel ou la boucle, dit Mathieu Fleury



JULIEN PAQUETTE

Le Droit

<https://www.ledroit.com/actualites/ottawa/tramway-de-la-sto-le-tunnel-ou-la-boucle-dit-mathieu-fleury-0e0fa8152a081baa978a532295dea704>

Comme l'administration de la Ville d'Ottawa, le conseiller de quartier Rideau-Vanier, Mathieu Fleury, considère que l'option du tunnel sous la rue Sparks est à privilégier pour le projet de tramway de la Société de transport de l'Outaouais (STO). Il garde toutefois une porte ouverte au concept de boucle entre les deux centres-villes.

Dans une déclaration publiée sur son site web vendredi, M. Fleury soutient qu'il souhaite que le projet de la STO pour l'ouest de Gatineau et son arrimage au réseau d'OC Transpo permette d'abord et avant tout d'éliminer la circulation lourde sur la rue Wellington. Il n'est donc pas enthousiaste à l'idée que les autobus de la STO soient remplacés par un tramway.

«Étant donné que les édifices du Parlement se trouvent sur la rue Wellington, je ne crois pas que nous devrions envisager un plan qui favoriserait l'accès au joyau de notre capitale nationale, à moins qu'il comprenne une boucle», explique Mathieu Fleury. Cette prise de position vient quelques jours avant le dépôt d'un rapport de l'administration de la Ville d'Ottawa au Comité des transports.



Le conseiller Mathieu Fleury



PATRICK WOODBURY, ARCHIVES LE DROIT

Le directeur général d'OC Transpo, John Manconi, et la directrice de la planification des transports, Vivi Chi, y recommandent que les élus «approuvent l'option du tunnel de la rue Sparks comme solution optimale pour le couloir du tramway de la STO à Ottawa».

L'administration recommande également une approbation conditionnelle de l'option du tramway en surface, si la STO n'obtient pas le financement souhaité pour le tunnel sous Sparks.

Selon ce rapport de M. Manconi et Mme Chi, avant d'aller de l'avant avec le tramway sur Wellington, la STO devrait notamment assurer le maintien de l'accès à la Cité parlementaire, réaliser une étude d'impact sur la circulation et préparer un plan d'atténuation de son service en cas d'une fermeture de la rue Wellington — pour une manifestation, par exemple. Le conseiller de Rideau-Vanier demeure toutefois opposé à ce second scénario puisqu'il mettrait en péril les plans de la Ville d'Ottawa pour le transport actif sur Wellington. Le concept de boucle est pour lui le seul modèle acceptable d'amener un tramway en surface au centre-ville de la capitale fédérale. «La proposition d'une boucle est avantageuse pour les résidents des deux municipalités, car elle relierait le transport en commun par les centres-villes d'Ottawa et de Gatineau, écrit Mathieu Fleury. Pour considérer sérieusement le projet de la STO [...], ce plan doit appuyer les mesures qui profitent aux usagers de la STO, aux clients d'OC Transpo et aux touristes qui visitent la capitale.»

Exo : 4 jours gratuits et horaires modifiés pour le temps des Fêtes

<https://www.newswire.ca/fr/news-releases/exo-4-jours-gratuits-et-horaires-modifies-pour-le-temps-des-fetes-867051644.html>

MONTRÉAL, le 13 nov. 2020 /CNW Telbec/ - Cette année encore, les services de train, d'autobus et de transport adapté d'**exo** seront gratuits les 24, 25 et 31 décembre 2020, ainsi que le 1^{er} janvier 2021. Des horaires spéciaux seront aussi en vigueur du 24 décembre 2020 au 3 janvier 2021.

La gratuité des services **exo** est offerte par l'Autorité régionale de transport métropolitain, responsable de la planification, du financement et de la tarification des services de transport collectif dans la région métropolitaine.

Horaires modifiés pour le temps des Fêtes

25 et 26 décembre 2020 et les 1^{er} et 2 janvier 2022

AUTOBUS

Veuillez noter que toutes les lignes d'autobus seront en service selon les horaires normalement en vigueur les fins de semaine et les jours fériés. La clientèle est invitée à consulter le site web d'exo pour connaître les heures de passage.

TRAINS

Les lignes de trains exo1 Vaudreuil-Hudson et exo2 Saint-Jérôme seront en service selon les horaires normalement en vigueur les fins de semaine et les jours fériés. Les clients des lignes de trains exo3 Mont-Saint-Hilaire, exo4 Candiac et exo5 Mascouche, ainsi que ceux de la navette ferroviaire Deux-Montagnes / Bois-Franc, sont invités à emprunter les lignes d'autobus locales.



TRANSPORT ADAPTÉ

Le service de transport adapté sera exploité aux heures habituelles des fins de semaine. Seuls les déplacements réguliers pour raisons médicales seront assurés.

Pour plus d'informations et les options de transport durant ces journées, visitez exo.quebec/avis ou consultez l'application CHRONO.

Nouvel horaire réduit le 24 décembre et du 28 au 31 décembre 2020 pour le réseau d'autobus

Cette année, exo mettra en place un service réduit d'autobus pour ces journées. Ce service représentera de 65 à 75 % de l'offre normale, selon le secteur, afin de mieux refléter l'achalandage de cette période.

Depuis plusieurs années, les données du réseau exo indiquent en effet que l'achalandage est plus faible lors de ces journées, bien que celles-ci ne soient pas fériées. Le service réduit a été optimisé pour répondre aux besoins des travailleuses et des travailleurs qui empruntent les services. Il se caractérisera par une fréquence de passages moins élevée avec maintien de l'amplitude quotidienne de service et du rabattement vers les trains de banlieue. En effet, nous avons conservé des départs matinaux et de fin de soirée afin de faciliter les déplacements des travailleuses et des travailleurs aux horaires atypiques.

L'horaire réduit s'appliquera seulement au réseau d'autobus d'exo. Les trains circuleront selon l'horaire régulier. Le transport adapté fonctionnera selon l'horaire de fin de semaine et seuls les déplacements réguliers pour raisons médicales seront assurés.

Exo recommande à tous les usagers voulant se déplacer par autobus durant ces journées de planifier leur trajet. Les horaires réduits seront publiés sur notre site web le 23 novembre. Le lien vers les horaires réduits se trouvera sous l'horaire régulier de chaque ligne d'autobus.

Tableau résumant l'horaire des Fêtes 2020-2021 d'exo

Secteurs	24 décembre	25, 26 et 27 décembre	28 au 31 décembre	1 ^{er} et 2 janvier
AUTOBUS				
Sorel-Varenes	Réduit	Féié	Réduit	Féié
Vallée du Richelieu	Réduit	Féié	Réduit	Féié
Sainte-Julie	Réduit	Féié	Réduit	Féié
Presqu'île	Réduit	Féié	Réduit	Féié
Haut-St-Laurent	Réduit	Féié	Réduit	Féié
Sud-Ouest	Réduit	Féié	Réduit	Féié
Roussillon	Réduit	Féié	Réduit	Féié
Le Richelain	Réduit	Féié	Réduit	Féié
Chambly-Richelieu-Carignan	Réduit	Féié	Réduit	Féié
Terrebonne-Mascouche	Réduit	Féié	Réduit	Féié
L'Assomption	Réduit	Féié	Réduit	Féié
Laurentides	Réduit	Féié	Réduit	Féié
TRANSPORT ADAPTÉ*				



TA Laurentides	Fin de semaine	Fin de semaine	Fin de semaine	Fin de semaine
TA Terrebonne-Mascouche	Fin de semaine	Fin de semaine	Fin de semaine	Fin de semaine
TA L'Assomption	Fin de semaine	Fin de semaine	Fin de semaine	Fin de semaine
TA Couronne-Sud	Fin de semaine	Fin de semaine	Fin de semaine	Fin de semaine
TRAINS				
exo 1 Vaudreuil-Hudson	Régulier	Férialé	Régulier	Férialé
exo 2 Saint-Jérôme	Régulier	Férialé	Régulier	Férialé
exo 3 Mont Saint-Hilaire	Régulier	Aucun service	Régulier	Aucun service
exo 4 Candiac	Régulier	Aucun service	Régulier	Aucun service
exo 5 Mascouche	Régulier	Aucun service	Régulier	Aucun service
Navette ferroviaire Deux-Montagnes / Bois-Franc	Régulier	Aucun service	Régulier	Aucun service

* Pour le transport adapté, seuls les déplacements réguliers pour raisons médicales seront assurés du 24 décembre 2020 au 3 janvier 2021. Pour plus d'informations et les options de transport durant la période des Fêtes, visitez exo.quebec/avis ou consultez l'application CHRONO.

Pour la toute première fois, Exo regroupe sur un même site tous ses services Une gare de 22,3 millions de dollars à Vaudreuil-Dorion



- Photo: Courtoisie Exo

C'est via une vidéo partagée sur les réseaux sociaux qu'Exo a dévoilé, le 12 novembre, son tout premier pôle de mobilité situé à la gare Vaudreuil. Pour la toute première fois, Exo regroupe sur un même site tous ses services : autobus, train et centre de services à la clientèle.



Le nouveau pôle de mobilité a été réalisé dans le cadre d'un projet majeur qui comprenait la construction d'un centre de services et d'une vélostation, l'ajout de 230 places de stationnement et d'un quai ferroviaire, la réfection du quai sud et l'agrandissement de la boucle d'autobus. Le coût total des nouvelles installations s'élève à 22,3 millions de dollars. « *Vaudreuil-Dorion a toujours considéré le transport collectif comme un vecteur important de son développement. Avec ses deux gares et son terminus d'autobus, notre municipalité se positionne comme la plaque tournante régionale en matière de déplacement de personnes. Plaque tournante que ces nouveaux aménagements réalisés par exo, ajoutés à la construction prochaine de l'hôpital de Vaudreuil-Soulanges, viendront encore confirmer.* », a laissé savoir le maire de Vaudreuil-Dorion, M. Guy Pilon.

Nouveau centre de services et vélostation

Ouvert depuis le 24 août, le nouveau centre de services regroupe en un seul lieu un point de vente et de service, des aires d'attente intérieure et extérieure et des installations sanitaires.

Le centre est orné d'une mosaïque d'images réalisée par l'artiste Marianne Chevalier. L'œuvre d'art, intitulée *De verts et de vents*, propose une impression du panorama que l'on peut avoir par la fenêtre d'un train en marche.

Rappelons que le point de vente le plus près était situé à trois kilomètres de la gare. Les nouveaux aménagements accessibles aux personnes à mobilité réduite simplifieront les déplacements sur le site et accéléreront les correspondances entre l'autobus et le train. Exo met également à la disposition des adeptes de transport actif une vélostation qui peut accueillir jusqu'à 47 vélos dans un espace sécurisé.

Ces infrastructures majeures ont été financées en partie par les gouvernements du Canada et du Québec dans la mise en œuvre du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun, et dans le cadre du Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL), et réalisées avec la collaboration de la Ville de Vaudreuil-Dorion qui a facilité l'obtention des autorisations nécessaires.

« *Je suis heureux de souligner l'inauguration des nouvelles infrastructures à la gare de Vaudreuil, y compris le nouveau stationnement dans lequel le gouvernement du Canada a investi plus de 2,7 millions de dollars. Celui-ci rendra la gare plus accessible aux usagers et encouragera le recours au transport collectif avec tous les bénéfices que cela comporte sur le plan économique et environnemental. Le plan d'infrastructure du Canada permet d'investir dans des milliers de projets, de créer des emplois partout au pays et de bâtir des collectivités plus propres et plus inclusives* », a, quant à lui, indiqué Peter Schiefke, député de Vaudreuil-Soulanges, au nom de l'honorable Catherine McKenna, ministre de l'Infrastructure et des Collectivités.

Des travaux plus que nécessaires

En service depuis 2003, la gare de Vaudreuil avait besoin d'une remise à neuf. Plus de 853 000 passagers y transitent chaque année, en temps normal. Les travaux se sont échelonnés sur trois années.

La première phase des travaux s'est terminée à l'été 2018. Il s'agissait alors d'aménager de façon permanente le stationnement sud de la gare. La phase 2, elle, consistait à :

- agrandir et aménager le stationnement nord;
- construire un centre de services;
- ajouter un deuxième quai ferroviaire;
- réaménager la boucle d'autobus avec des marquises;
- refaire le quai sud (en automne 2020).



Quel avenir pour les usagers du Réseau de transport de la Capitale?



<https://www.quebechebdo.com/opinion/236694/quel-avenir-pour-les-usagers-du-reseau-de-transport-de-la-capitale/>

Nous ne devons pas nous étonner des nombreuses questions soulevées par le BAPE dans son rapport rendu public dernièrement. Ce rapport, faut-il le rappeler, en est un d'enquête sur la construction du tramway proposé par la Ville de Québec. Or, quiconque ayant assisté aux audiences publiques sur le projet de réseau structurant de transport en commun a pu se rendre compte que cet exercice consistait davantage à défendre le tramway qu'à répondre aux questions, pourtant bien légitimes, posées par les citoyens.

Malgré ses lacunes, le rapport du BAPE a au moins le mérite d'aborder de front, sans idées préconçues, la question fondamentale suivante : quels sont les avantages du tramway proposé sur le plan de la mobilité durable ? L'une des principales critiques à ce sujet mérite qu'on s'y attarde, à savoir l'imposition de « nouvelles correspondances pénibles et répulsives » causées par la stratégie de rabattement des parcours en périphérie vers le tramway.

En effet, quand on y regarde de plus près, on constate que de nombreux parcours d'autobus devraient être modifiés et même abandonnés à cause du tramway, à commencer par la majorité des parcours « eXpress » actuels. Cela tient au fait que le tramway, contrairement aux Métrobus 800 et 801 qu'il remplacerait, ne peut pas partager son trajet avec les autobus conventionnels : les voies non accaparées par le tramway ne peuvent servir aux autobus en raison de leurs arrêts fréquents qui bloqueraient la circulation automobile. Or, le service eXpress est une composante essentielle du réseau actuel desservant les banlieues.

À ce sujet, on peut lire sur le site web du RTC qu'il est « le meilleur moyen pour vous rendre au travail ou à l'école. Il emprunte les autoroutes et vous transporte donc rapidement de votre secteur résidentiel vers le centre-ville de Québec ou le centre de Ste-Foy. » Le hic, c'est qu'une bonne partie des axes empruntés par les parcours eXpress (boulevard Henri-Bourassa, 1^{ère} Avenue, boulevards René-Lévesque et Laurier, chemin des Quatre-Bourgeois) ne seraient plus accessibles en raison du tramway. En clair, cela veut dire que les eXpress de Charlesbourg à destination de l'Université Laval (330), de Ste-Foy centre (530) ou de Revenu Québec (331), par exemple, seraient à toutes fins pratiques abolis, de sorte que les usagers devraient se rabattre sur le tramway, avec les transferts et toutes les stations qu'il implique.

Or, la Ville n'a fourni aucune analyse précise sur les gains ou les pertes d'efficacité pour ces usagers des parcours eXpress, se contentant de dire que la situation est actuellement à l'étude. Et c'est bien là l'erreur qui lui est maintenant reprochée : avoir omis d'élaborer un plan précis, crédible et chiffré de desserte des banlieues. On peut bien sûr espérer minimalement que le tramway serait rapide et ne serait pas ralenti aux heures de pointe par l'embarquement de tous ces usagers par une seule porte; mais ici encore, nous avons reçu de la Ville pour toute réponse à ce sujet : « À savoir si les clients pourront entrer par toutes les portes du tramway : bien que cette solution soit envisagée, il est trop tôt pour se prononcer sur le mode opératoire qui sera retenu »... Voilà qui n'est guère rassurant!



Mais il ne suffit pas simplement de soulever les faiblesses potentielles du réseau proposé à l'instar du rapport du BAPE : pour être objectif, il faut également en souligner les avantages potentiels. Sur ce point, il faut accorder du crédit au maire Labeaume lorsqu'il mentionne la haute fréquence du tramway, sa fiabilité, sa rapidité et son confort. Il faut être un usager régulier du transport en commun pour comprendre (pour l'avoir vécu) que ces avantages ne peuvent pas être atteints avec les Métrobus. En effet, même si on en augmentait considérablement la fréquence, les phénomènes de ralentissement et de « percutage », causés notamment par l'embarquement des passagers par une seule porte, les arrêts aux feux de circulation non-synchronisés et l'interférence constante des automobiles, font que ces autobus conventionnels demeureront toujours lents aux heures de pointe car ils ont atteint leur capacité optimale eu égard à la densité actuelle de la population. Quant au confort, la déformation de la chaussée, causée par le passage constant et le poids des Métrobus, fait de ceux-ci de véritables manèges de foire par endroits tant leurs soubresauts sont nombreux!

Pour sa part, le tramway roulerait sur une chaussée renforcée de béton, lui assurant une grande stabilité, en plus d'être en « site propre » affranchi de la congestion automobile et synchronisé aux feux de circulations. Quant aux « correspondances pénibles » causées par le rabattement des trajets en périphérie vers le tramway, ils ne sont pas propres au tramway : quiconque a vécu à Montréal sait qu'un grand nombre de parcours d'autobus sont rabattus vers les stations de métro pour des raisons d'efficacité. Ainsi, pour autant qu'ils soient convenablement ajustés, les parcours en périphérie du RTC pourraient être rabattus vers le futur tramway sans trop de perte d'efficacité, voire même des gains d'efficacité.

Il incombait cependant à la Ville d'en faire la démonstration pour clairement définir son tramway en tant que véritable « colonne vertébrale » du futur réseau structurant de transport en commun. Or, ce qui nous a été présenté se résume à quelques pôles d'échange ne permettant pas trop d'entrevoir les interconnexions et les gains d'efficacité, et entraînant du même coup le BAPE à remettre en question la pertinence du tracé du tramway, voire du tramway lui-même. Certes, le plan de la Ville comporte de nouveaux trajets destinés à desservir les banlieues, mais quand on considère que l'un de ces axes majeurs, le trambus reliant le pôle D'Estimauville à l'Université Laval via le boulevard Charest, a dû être abandonné en raison des coûts, on ne peut que se désoler.

Cette remise en question du BAPE nous amène à la croisée des chemins. En effet, si on croit au tramway, son tracé ne saurait être modifié qu'à la marge (par exemple pour rejoindre le siège social de Revenu Québec comme nous l'avons réclamé), car ce tracé emprunte, selon nous, les voies optimales, dont la démonstration a été amplement faite par les Métrobus 800 et 801 pour leur fréquentation et leur efficacité. Ce qui doit plutôt être remis en cause, ce sont les budgets accordés par les gouvernements à la Ville de Québec. Quand on considère que le métro de Montréal compte à lui seul 71 kilomètres au coût moyen de 650 M \$ par kilomètre, pour un total de 46 milliard de dollars, on se rend compte à quel point un budget de 3 milliards \$ peut être dérisoire pour moderniser le réseau de transport de la Capitale.

En conclusion, nous croyons que le tramway devrait aller de l'avant, mais sans perdre de vue le fait que le futur réseau structurant de transport en commun viendra affecter l'ensemble du réseau actuel élaboré sur plus de cinquante ans. Il nous semble donc impératif que la Ville mette sur pied, dès maintenant, un comité de transition qui veillerait à répondre aux préoccupations légitimes des usagers actuels et à élaborer des solutions qui, à la fois, minimiseraient les impacts négatifs à leur égard tout en étant adaptées à de nouvelles clientèles en provenance des banlieues. Car il ne faut jamais perdre de vue que le futur réseau est en grande partie basé sur des modèles et des projections théoriques, tandis que le succès du transport en commun repose sur des considérations pratiques.

Pierre Gagné

Auteur de la pétition réclamant le passage du tramway à Revenu Québec

Ex-porte-parole du Comité régional des usagers du transport en commun de Québec

Ex-membre du Comité des plaintes du Réseau de transport de la Capitale (RTC)



Sujets connexes

Le plan vert a été édulcoré par le bureau du premier ministre

Le Québec doit réduire ses émissions de GES de 29 millions de tonnes pour atteindre sa cible de 2030, mais le plan ne prévoit qu'un effort de 12 millions.



Le premier ministre François Legault et le ministre de l'Environnement du Québec Benoit Charette en janvier 2020

PHOTO : LA PRESSE CANADIENNE / RYAN REMIORZ

Thomas Gerbet

Publié hier à 4 h 00

<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1749534/pev-economie-verte-legault-charette-environnement-cible-ges>

Le Plan pour une économie verte (PEV) qui sera présenté lundi a été délesté de plusieurs mesures après l'intervention du bureau du premier ministre du Québec, François Legault, a appris Radio-Canada. L'affaire a même créé une bisbille avec le ministère de l'Environnement, où des fonctionnaires et des cadres ont fait part de leur déception.

Selon nos sources, entre le document préparé par le ministère et les multiples versions révisées par le bureau du premier ministre, le PEV est passé d'un objectif de réduction des émissions de 20 millions de tonnes d'équivalent CO₂ d'ici 2030 à un objectif de 12 millions.

Cet effort est nettement insuffisant pour atteindre la cible de réduction de 37,5 % des émissions de GES en 2030 par rapport à 1990, qui correspond à une baisse de 29 mégatonnes.

C'était pourtant la raison d'être initiale du PEV : fournir la feuille de route complète pour respecter la cible.

Des cadres et des fonctionnaires du ministère de l'Environnement s'en sont plaints devant témoins. Certains d'entre eux ont même contacté des experts indépendants pour tenter de convaincre le bureau du premier ministre de ne pas dénaturer le PEV.

Retrait de mesures phares



Selon nos informations, on ne trouve plus dans le plan l'obligation pour les bâtiments neufs de chauffer à l'électricité dès 2025, comme l'avait recommandé le ministère de l'Environnement. On ne trouve plus non plus l'interdiction du gaz au moment du remplacement des appareils de chauffage en fin de vie d'ici 2025.

On soupçonne une grande influence des lobbys, en particulier le lobby du gaz, réagit le responsable de la campagne climat-énergie chez Greenpeace Canada, Patrick Bonin. *C'est inquiétant que le premier ministre dilue l'ambition d'un Plan qui n'était déjà pas assez ambitieux par rapport à ce qu'exige la science.*

Patrick Bonin, responsable de la campagne climat-énergie chez Greenpeace Canada Pour préparer son plan, le ministère de l'Environnement avait créé des groupes de travail formés d'une diversité de représentants de la société civile. On y trouvait notamment des gens d'affaires, des industriels, des scientifiques et des organisations environnementales.

Ces groupes de travail, qui étaient accompagnés d'experts de la fonction publique, étaient parvenus à [un consensus qualifié d'« exceptionnel »](#) qui avait été largement repris dans les recommandations soumises par le ministère au bureau du premier ministre.

C'est désolant de voir qu'il y a des mesures qui faisaient consensus qui ne seront pas adoptées, réagit Patrick Bonin, de Greenpeace. Le premier ministre devrait plutôt tirer tout le monde vers le haut, s'il croit vraiment à la lutte contre les changements climatiques et à l'urgence d'agir.

Interrogé au sujet des coupes dans le plan, le bureau de François Legault a répondu : Nous voulions un plan non seulement ambitieux, mais aussi réaliste et pragmatique, pour réduire nos GES et faire du Québec un leader en énergie verte, répondant ainsi à l'engagement pris par le premier ministre.

Beaucoup de carottes et peu de bâtons



Le 9 novembre, le premier ministre François Legault (à droite) rencontre le ministre de l'Environnement Benoit Charette (à gauche) afin de préparer la présentation du Plan pour une économie verte du Québec qui aura lieu lundi.

PHOTO : @FRANCOISLEGAULT / TWITTER / ÉMILIE NADEAU

Le PEV mise massivement sur l'électrification des transports. Des milliers de bornes de recharge seront déployées sur le territoire. Il est aussi prévu de ne plus [vendre que des voitures électriques ou hybrides rechargeables d'ici 2035](#) alors que les groupes de travail visaient l'année 2030.

Le gouvernement maintient l'incitatif pour l'achat de véhicules électriques, présentement de 8000 \$ au maximum. Une grande partie du budget de 6,5 milliards de dollars sur cinq ans y sera consacrée.

Toutefois, l'idée formulée par les groupes de travail d'associer à cette subvention une pénalité pour l'achat de véhicules polluants comme les VUS n'a pas été retenue par le gouvernement. Il y aura *bonus*, mais pas *malus*. Le principe d'écofiscalité, auquel les fonctionnaires adhéraient, n'est plus présent.



En fait, presque tout ce qui pouvait apparaître comme une contrainte pour les entreprises et les citoyens a été élagué, indiquent trois sources, qui regrettent que la province prenne du retard en reportant ce genre de mesures.

Le PEV contient beaucoup de carottes et peu de bâtons, estiment des sources proches du dossier. Un manque de « courage » selon le professeur titulaire de la Chaire de gestion du secteur de l'énergie à HEC Montréal, Pierre-Olivier Pineau.

Si on veut que la solution soit efficace pour réduire les GES, il faut qu'il y ait un aspect de contrainte. Malheureusement, aucun gouvernement n'est prêt à annoncer des contraintes aux citoyens.

Pierre-Olivier Pineau, professeur titulaire de la Chaire de gestion du secteur de l'énergie à HEC Montréal

Les subventions aux véhicules électriques ne sont pas une solution magique, rappelle l'expert, qui regrette qu'on redéploie des programmes qui n'ont pas permis d'atteindre l'objectif de réduction des GES de 2020. Il estime que vraisemblablement, on va répéter les erreurs des 10 dernières années durant les 10 prochaines.

[Thomas Gerbet \(accéder à la page de l'auteur\)](#)

Le rapport du BAPE passe à côté de l'essentiel

ALEX TREMBLAY LAMARCHE

Porte-parole des Jeunes de Québec pour la mobilité durable

<https://www.lesoleil.com/opinions/le-rapport-du-bape-passe-a-cote-de-lessentiel-4aa3c6cc6027f0ce1b3c21755ad03ba8>

POINT DE VUE / Comme d'autres l'ont fait depuis lundi matin, les Jeunes de Québec pour la mobilité durable déplorent le rapport inégal rendu par la commission d'enquête du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) et l'attention exagérée que ses auteurs ont porté à certaines opinions sans fondement qui ont été soulevées durant les consultations.

Même si la commission se devait de donner une voix tant aux adhérents qu'aux opposants du projet, force est de constater que la commission a failli à son devoir d'impartialité en citant surtout des mémoires s'opposant au projet, souvent sommaires et peu ou pas documentés. À l'inverse, le rapport fait très peu de place aux mémoires de qualité appuyant le projet alors que 80 % des participants s'y sont montrés favorables.

À la lecture du rapport, il semble difficile de croire que la commission se soit réellement approprié toute la documentation scientifique sur le projet et sur le tramway moderne en général. Les études se succèdent depuis les années 1970 et concluent chaque fois que le tramway constitue le meilleur mode pour Québec. Il est donc pour le moins curieux que la commission s'entête à rejeter en bloc le tramway, d'autant plus qu'elle ne possède pas l'expertise pour porter un tel jugement.

Il aurait été justifié que la commission s'attaque à certains aspects du projet, qu'elle propose des ajustements au tracé ou qu'elle mette l'accent sur des préoccupations citoyennes fondées. Son indépendance aurait pu lui permettre de déplorer la camisole de force budgétaire imposée au projet par le gouvernement provincial, une préoccupation pourtant maintes fois soulevée lors des séances de consultation qu'elle a choisie de passer sous silence. Elle s'est plutôt entêtée à raviver le débat métro-tramway et a fait siens des arguments avancés par un collectif citoyen qui demeure appuyé par aucun expert.

Consciemment ou non, la commission a contribué par son rapport décousu à politiser davantage un projet qui ne devrait pas l'être et à renforcer le traitement «deux poids, deux mesures» que l'on réserve au transport collectif dans la grande région de Québec. Elle donne ainsi, sur un plateau d'argent, une voix encore plus forte à une opposition minoritaire et bruyante, et conforte l'actuel gouvernement dans son hésitation à donner le feu vert au projet par décret.

Il est certain que tout projet de transport collectif est perfectible et il est légitime que la commission exige des améliorations ou des ajustements. Mais rejeter carrément le



projet de réseau de transport structurant, dont le tramway est la colonne vertébrale, et ainsi discréditer des décennies d'études sérieuses est non seulement malheureux, mais irresponsable de la part de la commission. La commission condamne sans doute ce projet à être soumis à une élection référendaire l'an prochain et fait courir le risque à l'agglomération de Québec d'être privée d'un réseau de transport collectif digne de ce nom pour encore les prochaines décennies. Les différents paliers de gouvernement et la Ville de Québec doivent plus que jamais aller de l'avant avec le projet qui est proposé à l'heure actuelle après l'avoir bonifié pour que Québec cesse d'être la dernière ville canadienne de plus de 500 000 habitants sans réseau de transport en commun structurant.

Veille technologique

Le révolutionnaire Hyperloop embarque des passagers

Virgin le « train » à 1.200 km/h, à l'essai dans la Ville Rose, vise à révolutionner les transports depuis l'Occitanie. Une première étude d'impact doit permettre d'en savoir plus prochainement...

L'incroyable « train » du futur d'Elon Musk, dont une version est testée à Toulouse, vise une mise en service en 2030 pour transporter des passagers à 1.200 km/h...



L'objectif du bolide à lévitation magnétique est de relier la Ville Rose à Paris en 40 minutes. Une étude de faisabilité est prévue en Occitanie, concernant une ligne entre Toulouse et Montpellier.

Un pas important a été franchi avec un essai mené dans le Nevada, avec deux passagers à bord : Josh Giegel, directeur technique et cofondateur de Virgin Hyperloop, et Sara Luchian, directrice de l'expérience passagers. A cette occasion, a été dévoilé le design de la cabine de cette capsule qui devrait accueillir plus de 20 passagers.



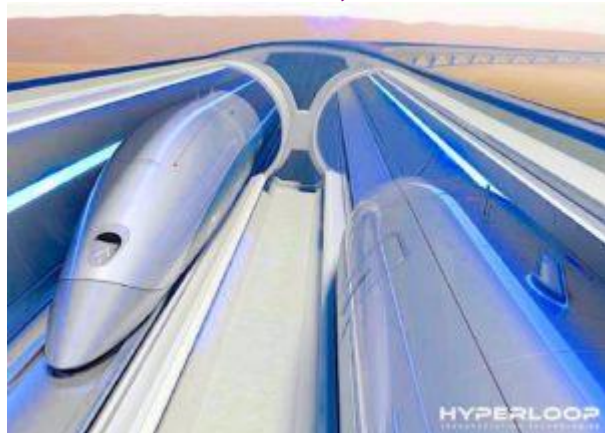
A l'origine de ce méga projet, on retrouve le très célèbre milliardaire américain, Elon Musk, porteur de projets spectaculaires (la fusée Space X, la voiture électrique Tesla...). Puis également, le patron de Virgin, Richard



Branson, même s'il s'est retiré récemment du conseil d'administration tout en restant actionnaire majeur.

Aux Etats-Unis, une étude a été réalisée avec l'agence des transports de l'Ohio, sur l'Hyperloop concernant le transport de voyageurs et de marchandises dans la région des Grands Lacs, pour des liaisons entre Chicago, Cleveland et Pittsburg. Elle met en avant qu'il « répond aux besoins de la région en termes de capacité et le fait de manière plus rapide, plus économique et plus durable que les autres options actuellement disponibles ».

A Toulouse Francazal, les tests ont commencé...



La version française de l'Hyperloop prend tournure depuis le centre de recherche et de développement installé sur l'ex-base militaire de Toulouse-Francazal. En janvier 2017, la Région Occitanie a décidé de s'associer au projet, et d'investir 1 million d'euros. De même, la SNCF a rejoint l'expérimentation de ce mode de transport révolutionnaire.

Des essais grandeur nature sont en cours sur la base toulousaine sur une piste de plus de 300 mètres de long. Un nouveau tube en acier va être installé sur une longueur de 1 km et à une hauteur de 5 à 6 mètres. De quoi, tester cette fusée sous tube avec des passagers.



La première capsule, fabriquée en Andalousie, près de Cadix, est déjà arrivée à Toulouse depuis plusieurs mois. D'une longueur de 32 mètres et d'une largeur de 15 mètres, elle est fabriquée avec un matériau composite « intelligent », le vibranium.

L'Hyperloop est boosté par l'activation de champs électromagnétiques à l'intérieur du tube, vidé de son air pour supprimer les frottements. La capsule est dotée d'un moteur à induction linéaire, alimenté par des batteries.



Passé une certaine vitesse, elle décolle automatiquement avec un effet de lévitation. C'est ainsi que ce « train » révolutionnaire peut atteindre une vitesse de 1 000 km/h jamais atteinte en transport terrestre, et sans mur du son.

Le défi technologique de l'Hyperloop TT est un élément supplémentaire pour accélérer la mise en place d'un véritable pôle de la mobilité du futur. En effet, à proximité, on trouve Easy Mile, qui travaille sur le développement de véhicules sans conducteur. Et bientôt, un centre d'essais des constructeurs automobiles français pour le véhicule autonome.



Bien entendu, pas loin de là, Airbus avance sur la voie de véhicules volants autonomes qui feront partie, demain, des modes de transport urbain.

Informations sur le site hyperlooptt.com