

Avantages et des inconvénients du projet d'un 3^e lien

Deux options pour un 3^e lien ont surtout fait l'objet de discussions publiques, soit la proposition du ministère des Transports du Québec (MTQ) qui consiste en un tunnel entre les parties centrales de Québec et de Lévis, et celle du Parti Conservateur du Québec qui permettrait de relier Beaumont et Boischatel (BB) grâce à un nouveau pont du côté sud de l'île d'Orléans.

Les partisans du 3^e lien en attendent une mobilité accrue entre les deux rives alors que ses opposants y voient une augmentation des émissions de gaz à effet de serre. Or, malgré l'importance de ces deux critères, d'autres bénéfices et d'autres inconvénients méritent aussi d'être examinés en vue d'en arriver à une évaluation plus complète du bien-fondé du projet.

Cette évaluation doit se faire en tenant compte des besoins susceptibles de survenir au cours des 100 prochaines années puisque telle est la durée normale d'une telle infrastructure. Un tel horizon temporel commande de faire des hypothèses sur les évolutions à long terme de variables aussi déterminantes que la démographie (natalité, immigration), les modes de transport, le télétravail et les préférences en matière d'habitation. Puisqu'il est impossible d'avoir quelque certitude sur ces évolutions, le cadre de référence le plus plausible pour évaluer le projet consiste en une prolongation de la situation et des tendances actuelles, soit de postuler que dans 100 ans

- la croissance démographique se sera poursuivie, principalement sous l'effet de l'immigration (régulière et climatique),
- il y aura toujours du transport routier,
- les besoins de transport interrives seront au moins égaux à ce qu'ils sont aujourd'hui.

Faut-il un 3^e lien ?

Bien que l'absence d'études techniques sur les projets MTQ et BB ne permette pas d'en évaluer les coûts de construction et d'entretien, il est certain que dans les deux cas ces coûts se chiffrent à plusieurs milliards \$. Compte tenu des ressources financières limitées du gouvernement, ce serait autant d'argent qui ne pourrait pas être utilisé à d'autres fins peut-être plus utiles. Cette réserve est importante mais elle n'est pas suffisante pour renoncer au projet puisqu'il est normal que le gouvernement affecte aux infrastructures de transport une partie de son budget d'opérations et de sa capacité d'emprunt et ce, d'autant plus que, comme la santé et l'éducation, l'accès à un réseau routier efficace contribue au bien-être de la population.

Comme l'ont fait remarquer les opposants au projet, la congestion aux abords des ponts et du 3^e lien risque de revenir à ce qu'elle est présentement. Cependant cet engorgement ne risque pas de survenir de sitôt compte tenu du taux de croissance très modéré de la

population régionale, et entretemps les usagers des 3 liens profiteraient d'un gain de bien-être et les entreprises d'un surcroît de productivité et de compétitivité. En outre, même quand ce degré de saturation sera atteint, le 3^e lien aura permis à un plus grand nombre de ménages de choisir un lieu de résidence correspondant à leurs souhaits.

Les opposants font également valoir qu'il favoriserait l'étalement urbain et la perte de territoire agricole. Or, il est très probable qu'une large partie des développements résidentiel, commercial, institutionnel et industriel futurs se feront dans des zones périphériques. Dans cette perspective, un certain étalement se fera peu importe que ce soit ou non aux abords d'un éventuel 3^e lien. Le même scénario est valable pour la protection du territoire agricole, peu importe que les terres convoitées par les promoteurs soient à Beaumont et Saint-Henri ou à Saint-Apollinaire et Saint-Étienne-de-Lauzon ou encore à Saint-Augustin-de-Desmaures ou Neuville. Bref, la lutte à l'étalement urbain et la protection du territoire agricole si louables soient-elles ne constituent pas un critère discriminant pour juger de l'opportunité d'un 3^e lien.

La sécurité des liens interrives plaide en faveur d'un 3^e lien. Bien que la fermeture partielle ou totale, temporaire ou définitive du pont Pierre-Laporte, voire des deux ponts, soit heureusement peu probable les conséquences en seraient tellement catastrophiques pour la région qu'il s'agit d'un argument très fort à l'appui de la construction d'un 3^e lien. Il s'agit en somme d'une application du principe de redondance qui est fondamental en [ingénierie](#).

La fiabilité et la fluidité des liens interrives constituent également un atout pour le développement économique, notamment en améliorant le rattachement de la rive-nord et le Saguenay-Lac-Saint-Jean à l'est et au sud du Québec de même qu'au reste du continent.

Enfin, le projet d'un 3^{ème} lien peut être évalué en comparaison de la solution de rechange qu'on lui oppose généralement, soit une densification qui ferait en sorte qu'à moyen terme une proportion sensiblement plus élevée de la population régionale vivrait dans les quartiers centraux de Québec et de Lévis. Cette solution ne correspond pas à ce que souhaite une bonne partie de la population. Les ménages en cause ne s'y résoudront que faute de pouvoir faire autrement. En outre, si elle prend de l'ampleur, cette solution signifiera un transfert de richesse foncière des résidents des banlieues à ceux des quartiers centraux. De plus, elle entraînera une dévitalisation des municipalités de la périphérie et une dévalorisation des infrastructures commerciales, institutionnelles et communautaires qui y ont été établies. Enfin, des infrastructures de remplacement devront être installées dans les quartiers centraux ce qui signifie des programmes de construction ayant des conséquences sur les finances publiques et sur le bilan environnemental.

En somme, malgré son coût élevé, le 3^e lien peut être vu comme nécessaire compte tenu des bénéfices qu'il apporterait à la grande région de Québec et à d'autres régions

limitrophes en matière de sécurité, de fiabilité, de bien-être et de potentiel de développement économique.

Quel est le meilleur projet ?

Une fois résolue celle de l'opportunité du 3^e lien, une autre question se pose, soit celle de décider lequel des deux principaux projets présente le plus grand bénéfice net.

Le projet du MTQ serait préférable si l'on tient compte de sa capacité supérieure à détourner une portion substantielle des usagers empruntant présentement les deux ponts. En outre, il serait beaucoup plus propice que le projet BB à une intégration aux réseaux de transport en commun de Québec et de Lévis. Enfin, il serait beaucoup moins susceptible de favoriser l'étalement urbain et le dézonage de terres agricoles puisqu'à ses deux extrémités il déboucherait en milieu déjà urbanisé. Pour cette même raison, il n'aurait pas pour effet, comme c'est le cas pour le projet BB, de détériorer un paysage et un environnement bucolique. Il aurait cependant l'inconvénient majeur d'imposer d'importantes pertes de bien-être et des nuisances environnementales à la population des quartiers Saint-Roch, Limoilou et Vanier. Il y a là plusieurs dizaines de milliers de personnes qui depuis plusieurs décennies écotent déjà lourdement du fait de leur proximité du port, de grandes usines, de voies ferrées et d'axes majeurs de transport routier. Ne serait-ce que pour cette seule raison, le projet MTQ apparaît difficilement acceptable.

De son côté, le projet Beaumont-Boischatel serait vraisemblablement moins coûteux que le projet MTQ, notamment parce qu'il ferait appel à des techniques de construction plus conventionnelles et serait sensiblement moins long. En outre, il favoriserait un aménagement du territoire plus équilibré en suscitant des établissements résidentiels et commerciaux au nord et à l'est plutôt que de prolonger l'extension vers le sud et l'ouest qui a prévalu jusqu'à maintenant. Il en résulterait au total une réduction des temps et des distances de parcours moyens des ménages et des entreprises de la région et par le fait même des gains supérieurs en termes de bien-être, de productivité et d'économie d'énergie. En créant une véritable voie périphérique autour des agglomérations centrales il correspondrait davantage que le projet MTQ à l'évolution passée et prévisible de l'occupation du territoire, soit le développement de pôles satellites de commerce et de services et une mobilité accrue entre ces pôles satellites plutôt qu'entre les quartiers centraux et la périphérie.

Au net, le projet Beaumont-Boischatel paraît préférable.

Il est entendu cependant qu'une pondération différente des différents critères d'examen pourrait conduire à privilégier le projet du MTQ.