

Projet de construction d'un tramway à Québec

Mémoire citoyen au BAPE - 30 juillet 2020

INTRODUCTION

Madame la présidente, Messieurs les commissaires

Présent à titre de citoyen, je veux tout d'abord remercier le BAPE de tenir cette Commission sur le projet de construction d'un tramway à Québec. Ce projet est une grande aventure dont l'historique est plein de rebondissements et depuis quelques mois en particulier, de surprises hebdomadaires. Ceci démontre bien la nécessité d'approfondir l'analyse de ce besoin, de questionner l'initiateur pour s'assurer qu'un investissement de 3 G\$ provenant des taxes et impôts des contribuables soit sérieusement validé et pas seulement né d'ambitions, d'improvisation ou d'opportunisme politique. Oui, la ville de Québec a grandi, surtout avec les fusions municipales, oui nous avons besoin comme toute ville moderne d'un système de transport adapté, fiable, rapide, sécuritaire confortable, plus écologique et digne d'une Capitale Nationale. Mais avons-nous besoin d'un tramway juste parce que nous sommes la seule ville de plus de 500 000 habitants à ne pas en avoir, ou parce qu'un élu en a rêvé?

UN RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN (RSTC) : pourquoi, comment?

1- Pourquoi?

La circulation à Québec est devenue infernale aux heures de pointe et c'est grandement dû à la croissance, aux développements des villes périphériques et de la communauté métropolitaine. Les liens avec la rive Sud sont particulièrement problématiques matin et soir, du lundi au vendredi. En dehors des heures de pointe et des événements spéciaux le trafic est supportable et nos autobus manquent de clients. Malgré les améliorations apportées par le RTC, il y a encore place à l'amélioration du transport en commun (TC) comme celle des déplacements selon diverses modalités (automobilistes, camions, cyclistes, piétons) avec le souci de diminuer la pollution et l'émission de gaz à effet de serre (GES).

2- Comment?

L'avenir du TC n'est plus à l'ère des hydrocarbures. L'électrification devient une norme pour notre avenir environnemental et demain l'hydrogène le sera aussi. À une autre échelle les vélos électriques sillonnent nos rues ainsi que dans certaines villes les trottinettes et les mono roues. De nouveaux aménagements adaptés sont donc nécessaires à plusieurs niveaux.

L'augmentation de la capacité par le TC est nécessaire aux heures de pointe sur les grands axes mais à d'autres moments de la journée c'est l'augmentation du service entre différents points origine-destination qui est à revoir. L'implantation d'un réseau structurant peut répondre à ce besoin mais je ne crois pas que donner tant d'importance à la colonne vertébrale que serait le tramway réponde à des problèmes plus ponctuels et plus locaux. Pour cela je pense par exemple au malheureux travailleur qui attend un bus à 21 h, en hiver, sur la rue Franck-Carrel. Quel service ou quel tramway lui est nécessaire?

Comment le super développement d'un seul axe principal peut-il prétendre régler nos problèmes de circulation quand on sait ce qu'il faudra de travaux, de modifications, d'inconvénients pour y

planter un tramway? C'est d'un véritable réseau structurant, au sens vrai des mots, dont nous avons prioritairement besoin. Dans le débat actuel, les liaisons Rive Nord- Rive Sud sont primordiales et à prioriser et intégrer à un RSTC métropolitain efficace et efficient. C'est d'ailleurs une approche récemment redécouverte par le Maire de Québec pour une toile régionale avec des coûts inconnus. Cette approche devrait aussi considérer l'avenir des villes et des campagnes, l'évolution démographique et les migrations des populations et ses effets socio- environnementaux globaux.

CE QU'ON NOUS PROPOSE

- Un projet très coûteux à cause d'une infrastructure de tramway pas forcément adaptée à nos contraintes hivernales et à notre géographie spatiale, notre patrimoine
- Un projet évalué à 3 G\$ avant d'en connaître précisément les intrants et les extrants
- Un projet étudié depuis 10 ans et qui change trop souvent
- Un projet qui demande beaucoup d'éclaircissements, de transparence et dont l'acceptation sociale est de plus en plus douteuse
- Un projet qui est loin de répondre aux questions très pragmatiques que les citoyens sont en droit de se poser sans passer pour des moutons noirs
- Un projet optimiste sur le devenir sur le devenir d'un TC basé sur des simulations ne tenant pas assez compte de nos habitudes et travers sociétaux face à l'automobile
- Un projet de tramway bien joli, bien attrayant pour la qualité de vie de ses utilisateurs potentiels (effet tout nouveau tout beau) mais aussi bien dérangeant pour certains citoyens expropriés ou décorés en façade par le passage des rames aux 4 minutes
- Un projet de tramway qui prend le départ de sa conquête de l'Ouest dans un secteur totalement inhabité
- Un projet qui demande encore beaucoup de réponses aux questions que la tenue de cette Commission du BAPE a heureusement permis de poser
- Un projet de rêve qui ajoutera bien des poteaux dans une ville historique, patrimoniale qui en a que trop
- Un projet qui ne tient pas assez compte des effets des nouvelles réalités du télétravail, des cours à distance ou à horaires décalés (à mettre en lien avec l'affluence d'étudiants à certaines heures) ou d'une autre pandémie sur l'accroissement des besoins de TC
- Etc., etc.

QUELQUES OUBLIS ET RÉFLEXIONS

Dans le désordre et non exhaustif!

- Notre hiver et notre climat de Capitale de la neige
Froid, verglas, neige et même pluie maintenant auront un impact préoccupant. Les nombreuses questions posées à ce sujet le démontrent. Nous ne savons toujours pas trop comment se fera le déneigement des voies ni le protocole de ramassage lors d'une tempête ou après. Quelle seront les entraves sur les voies parallèles empruntées par les automobilistes et les piétons. Si les statistiques d'enneigement à Helsinki (<https://en.ilmatiiteenlaitos.fi/snow-statistics>) sont fiables nous ne pouvons pas nous

comparer à cette ville pour les précipitations et prétendre qu'il n'y aura pas de problèmes avec la neige.

C'est sans compter avec les changements climatiques et l'augmentation des précipitations prévue en 2050 d'après une étude de l'Université de Winnipeg (projet ATLAS). La précipitation hivernale serait de 228 à 442 mm (moyenne 322 mm) contre 267 mm en moyenne de 1976 à 2005 (<https://atlasclimatique.ca/sites/default/files/cityreports/Quebec-FR.pdf>) Des hivers plus humides, plus chauds devraient donc voir se multiplier les épisodes de verglas.

- Les rails existants

Il existe dans l'agglomération tout un réseau ferroviaire pour le transport de marchandises principalement mais aussi de voyageurs. Quelles discussions, échanges ont été faits avec les compagnies propriétaires? Quels projets ont été évoqués ou pas, soumis? Au nombre de trains qui circulent il y a sûrement moyen de pouvoir insérer des navettes ferroviaires qui desserviraient au moins les gares existantes ou différents secteurs de l'agglomération. Cela aurait peut-être le mérite de permettre de voir un jour l'éternel projet de peinture du pont de Québec réalisé et d'embellir la vraie carte postale de l'entrée à Québec?

- La déesse automobile

Rien ne prouve que les automobilistes adopteront massivement le TC et le tramway. Nos habitudes sont bien trop ancrées à notre mode de vie nord-américain. Si la congestion routière diminuait à cause du tramway il y aura peut-être paradoxalement plus de tentation d'utiliser son véhicule. Une pandémie comme la Covid 19 et les mesures de distanciation sociale requises viennent de démontrer que l'utilisation de moyens personnels de déplacement est favorisée dans cette situation.

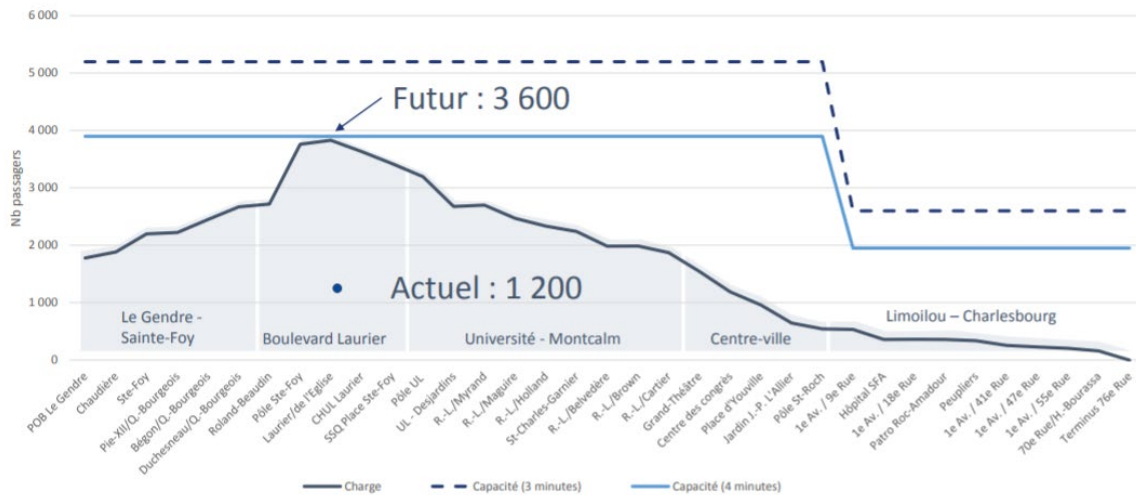
- Le confort, la charge et la vitesse du tramway

À 3 passagers par m² en situation de confort et 3,3 en heure de pointe, le confort est discutable puisque l'usager dispose de 3030 cm², soit un cercle de 62,1 cm de diamètre ou un rectangle de 60 x 50,5 cm. En tenant compte des surfaces au plancher des places assises, cette bulle personnelle n'existe plus. Donc prière de ne pas être trop corpulent et attention aux sacs à dos des étudiants. En temps de pandémie ou à la saison de la grippe, adieu la distanciation. Les profils de charge (DA54.1) à l'heure de pointe le matin qui sont actuellement au maximum à 1200 et 1900 sur le boulevard Laurier et au Centre-ville sont très en dessous de prévisions optimistes à 3600 et 3200 et en dessous d'une surcapacité de 4000 (à 4 mn) pour l'an 15. Quant aux gains de temps, sur quelle distance sont-ils calculés, sur un trajet Le Gendre-1ère Avenue ou sur 5 km? Sur de courtes distances, gagner 3 ou 4 mn n'est pas très significatif.

Profil de charge du tramway

Tramway en direction est, à l'heure de pointe du matin (7 h à 8 h)

An 15



Profil de charge du tramway

Tramway en direction ouest, à l'heure de pointe du matin (7 h à 8 h)

An 15

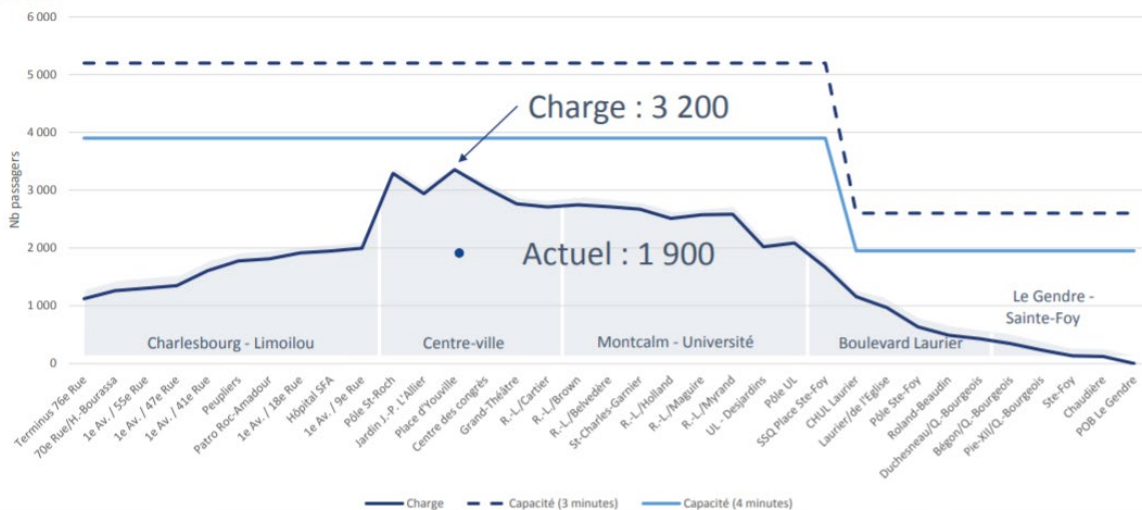


Fig. : Profil de charge du tramway 356 – DA54.1 / 6211-14-012

- Les parc-O-bus

Leur capacité d'accueil sera augmentée mais leur design actuel ne facilite pas l'entretien hivernal et ils s'ajoutent comme tous les immenses parkings des parcs technologiques, des centres d'achat, aux îlots de chaleur (ICU) que l'on veut combattre. Seront-ils déneigés avant nos rues ou après pour que les usagers puissent s'y rendre? Dans combien d'années les voitures seront à l'ombre des arbres qu'on y plantera?

- La plateforme de béton

Contrairement à ce qui nous est dit, je n'ai jamais vu de plateformes surélevées dans plusieurs villes visitées ayant un tramway. Il y a même parfois facilitation d'une circulation restreinte d'automobiles ne faisant pas des voies du tramway un obstacle. Est-ce possible d'avoir une liste des villes à plateforme surélevée? Ce que j'ai entendu par contre, c'est la différence bruit entre les tramways sur fer ou sur roues. Tout le monde sait que le moindre obstacle crée par effet de tourbillons une accumulation de neige plus grande derrière cet obstacle. Cet effet est-il négligeable ou non avec une plateforme surélevée?

- Les arbres

Beaucoup seront sacrifiés en particulier sur René-Levesque dont ils font le charme et l'environnement agréable en réduisant entre autres l'effet ICU. Des citoyens ont présenté toute une liste d'avantages de cette canopée mature. Planter 2 arbres pour 1 coupé n'aura pas le même effet tant qu'ils n'auront pas la même taille. Comment expliquer que l'on coupera des arbres nuisant au tramway et qu'on va en planter 2 à la même place? Où seront replantés ces arbres pour qu'ils ne nuisent pas, ils devront sûrement être beaucoup plus modestes -des arbustes- et se contenter d'un bac miniature de substrat. Nous ne pouvons qu'espérer qu'ils ne ressemblent pas aux arbres plantés sur Versant- Nord ou Quatre - Bourgeois, dont l'architecture reste rachitique et fait pitié après des années de survie aux embruns salés et aux souffleuses. La ville se targue une vision de l'arbre 2 pour 1 mais quand il faut sauver un boisé du "développement", la lutte citoyenne est plus qu'ardue et pas toujours gagnante.

- L'abandon des Trambus

Comment justifier cet abandon du Trambus après 10 ans d'études? Soudainement ce n'est plus important et ça ne change pas beaucoup l'offre de service sur un axe important lui aussi. On oublie en même temps la requalification du secteur Charest qui continuera d'aligner ses "parkings de chars" à peu de distance du centre-ville.

- Le 3^e lien

Actuellement, nous disposons de peu d'informations sur ce projet mais s'il se réalise selon les vœux du Gouvernement, comment se fera l'articulation avec le RSTC. Il y a des échanges entre les bureaux de projet, alors cette option de 3^e lien ne peut pas être négligée à la fois pour une vision réellement structurante qui ajoute aussi des coûts importants. L'intégration doit être prévue, documentée et réalisée en même temps.

- Hydro-Québec

Le passage du tramway dans l'emprise Hydro-Québec près d'une ligne à très haute tension est certainement une prouesse mondiale dont les conséquences restent floues. Quelles ententes, quels risques possibles, quel loyer ont été discutés? Les surprises s'ajoutent pour les citoyens de Pie XII qui devront supporter la plateforme et le passage du Tramway à 30 m de la ligne donc sur leur terrain. Merci pour la nouvelle qualité de vie!

- Le secteur Le Gendre et le TOD (Transit Oriented Development)

Il y a matière à interprétation pour le développement d'un TOD dans le secteur Le Gendre qui est en fait un cul-de-sac terminal pour le tramway, une zone non habitée, vacante, un terrain nu depuis qu'on y a rasé la végétation et coupé des centaines d'arbres pour la venue d'un IKEA. Quelle est actuellement la nécessité et l'opportunité de bâtir là une mini-ville de 7000 à 9000 habitants équipée d'autres commerces, de résidences, d'un secteur technologique et où l'eau sera rationnée après deux semaines de canicule en fonction des capacités actuelles de production d'eau potable? Quels effets aura cette implantation de TOD à proximité de milieux naturels humides à protéger, salamandre présente ou pas? D'où viendront ces milliers d'habitants, comme ceux destinés à coloniser les terres agricoles des Sœurs par certains promoteurs? Est-ce que l'on veut désertifier les campagnes pour remplir des condos à Québec?

- Le viaduc de la rue Mendel

Est-ce que l'on a comparé la possibilité et les coûts d'un passage sous-ferroviaire au lieu d'un imposant viaduc au-dessus de la voie ferrée en considérant particulièrement les pentes?

- La conception préliminaire

Lors des audiences tenues devant la Commission, maintes et maintes fois et vraiment surprenant nous avons entendu répéter par les initiateurs et responsables du Bureau de projet que l'on était à l'étape de la conception préliminaire et que le partenaire choisi proposerait une conception détaillée pour la construction? C'est plutôt inquiétant de savoir que beaucoup de choses peuvent encore changer, être remises en question, ajustées à la baisse et à quels coûts supplémentaires pour répondre aux exigences des garanties et des contrats sans pertes financières.

PROPOSITIONS ET CONCLUSION

Nous devons développer le transport en commun dans la ville pour des raisons écologiques et par nécessité mais pas à n'importe quel coût. Le plan stratégique 2018-2027 du RTC est ambitieux et plein de bonnes idées, cependant il néglige la mise en place de moyens simples pour améliorer dès maintenant une offre de services plus adéquats en harmonie avec une amélioration de la gestion du trafic routier dans la ville. De nombreux moyens et techniques simples devraient être mis en œuvre prioritairement pour répondre à une quantité de problèmes de congestion des automobiles et des bus.

Citons en exemples la généralisation des horaires variables, la gestion intelligente des feux de circulation et leur synchronisation sur tous les grands axes (ce dont on parle depuis 40 ans sans réussir à le faire), la suppression de ces feux à toutes les sorties de chemin et leur fonctionnement 24 h par jour 365 jours par an même dans les zones industrielles, feux clignotants la nuit surtout en secteur industriel désert, caméras robotisées pour les permissions de virage à gauche, la généralisation des ronds-points au lieu des arrêts, le contrôle automatique de tous les feux rouges à l'approche d'un bus et l'arrêt après le feu- pas avant, voies à sens unique ou à circulation inversée, etc. Il est scientifiquement prouvé que tout effet de ralentissement de la fluidité du trafic finit par créer un embouteillage générateur de plus de pollution de l'air tout comme à chaque arrêt-démarrage.

Une grosse amélioration est possible en généralisant en priorité tous les modèles de mobilité, l'auto libre-service, l'auto-partage, les taxis-bus, le covoiturage avec permission de rouler sur des voies dédiées, la multiplication de vraies pistes cyclables, un service de vélos en libre-service et de trottinettes électriques, l'achat de mini bus pour les dessertes locales et fonctionnant sur une approche de réseau satellitaire, l'intégration du transport scolaire avec ses bus jaunes dont il vaut mieux ne pas rester trop longtemps derrière l'échappement, le développement d'un système de service local rapide sur appel, là, où et quand c'est nécessaire pour un travailleur du soir ou d'une personne isolée, peu mobile, qui doit rapidement aller à sa pharmacie la plus proche et éviter ainsi d'attendre un bus vide roulant dans une banlieue endormie, etc. Combien de Smart électriques - vues sur les images du Projet- pourrait-on mettre à la disposition des citoyens au bout de leur rue avec 1 G\$?

Enfin oublier le tramway autant pour son coût que pour les problèmes liés à son implantation dans une ville de géographie et topographie pas vraiment favorables. La largeur des rues, la problématique des tunnels, des pentes, etc. compliquent le projet. Pourquoi ne pas se contenter et le remplacer par un réseau de Trambus beaucoup moins coûteux à mettre en place, d'utilisation malléable et avantageux pour le bruit, la neige, avec ses pneus qui n'ont pas besoin de plateforme ni de poteaux. Associer à ces trambus un réseau performant de Metrobus et de Midi-Bus hybrides ou électriques et aussi de Minibus en dessertes locales. Autrement dit nous pourrions avoir un RSTC moderne et performant sans tramway. Quel en serait le coût? Les économies ainsi réalisées pourraient être investies dans un 3^e lien ou d'autres projets régionaux de TC? Gérer et développer tout cela dans une approche régionale permettra de limiter le nombre de véhicules entrant à Québec chaque matin. Nous voulons donner le meilleur à notre jeunesse, évitons leur la grosse dette! Un jour peut-être nous serons mûrs pour un métro à l'abri de nos hivers. La réflexion continue, l'avenir en dépend!

Merci encore au BAPE et à cette Commission pour ses questions et pour avoir donné la parole aux citoyens.

Jean Ménétrier
Québec, Qc, G1Y-3G4