

MÉMOIRE AU BAPE SUR LE PROJET DE TRAMWAY DE LA VILLE DE QUÉBEC

**CE PROJET CONSTITUE UNE MENACE
À LA SANTÉ ET À LA SÉCURITÉ
DES CITOYENS**

Jean Guilbault, L.Sc.A, M.ScA., LL.L
1700 rang St-Denis
Québec, Qc

Québec, le 30 juillet 2020

Né au début de 1940 et résident de Montréal jusqu'à l'âge de 22 ans j'ai eu l'occasion de vivre intensément l'ère du tramway à Montréal jusqu'à son remplacement graduel par des autobus jusqu'en 1957.

Puisqu'on a un devoir de mémoire lorsqu'on planifie des projets collectifs aussi onéreux, je tiens à témoigner de mon expérience personnelle avec ce moyen de transport en commun qui performait dans des conditions beaucoup plus clémentes que celles qui prévalent à Québec.

Un triste souvenir

Un jour à l'âge de quatre ans alors que je demeurais sur la rue Durocher à quelques centaines de pieds de la rue Van-Horne sur laquelle il y avait une ligne de tramway, ma gardienne m'a laissé jouer devant la maison sans surveillance. Mu par la curiosité je me suis rendu jusqu'à l'intersection de la rue Van-Horne qui n'était pas muni de feux de circulations et alors que je regardais ce qui se passait une aimable dame m'a offert de m'aider à la traverser tout en me tendant la main. Mon réflexe fut d'accepter. Une fois rendu de l'autre côté de la rue Van-Horne je m'y suis retrouvé seul et désespéré.

Mon réflexe fut donc de revenir à mon lieu de départ et après avoir attendu que des voitures passent je me suis élancé pour soudainement, en plein centre de la rue, voir venir un tramway qui ne semblait pas vouloir ralentir. Je me suis donc arrêté pour le laisser passer mais alors, à ma grande surprise, un autre tramway est arrivé en sens inverse, sans ralentir non plus. Je me souviens de m'être alors tenu bien droit entre les deux tramways, d'avoir attendu que le premier tramway qui me bloquait le chemin passe, puis de m'être élancé pour continuer ma course. Puis, plus rien jusqu'à ce que je reprenne conscience, étendu au sol entouré d'inconnus qui me demandaient où je restais. Chanceux, je m'en suis tiré avec une fracture du crâne dont j'ai conservé une marque importante.

Ce qu'il était

Plus tard, j'ai eu l'opportunité, à de multiples reprises, d'être un usager des tramways à Montréal et de voir le comportement de ses usagers, anxieux de le prendre, traverser la rue pour s'y rendre en passant entre les voitures ainsi que de celui de beaucoup d'automobilistes, excédés d'être obligés d'arrêter à chacun de ses arrêts et d'attendre que les rues soient dégagées de ses usagers avant de redémarrer, s'impatienter et les doubler à droite pour arriver avant le tramway à l'intersection suivante au risque constant de frapper des usagers téméraires.

Que d'accidents souvent très graves et voir mortels ont résulté de l'impatience des automobilistes et de l'anxiété des usagers. La multiplicité des accidents fut l'une des raisons à l'origine du remplacement du tramway par des autobus dont la versatilité assurait un service plus régulier. Dans ce temps-là il y avait évidemment beaucoup moins de véhicules et de citoyens dans les rues.

En quoi le tramway moderne d'aujourd'hui sera-t-il différent de celui que j'ai connu ?

Les rames seront beaucoup plus longues, auront une capacité plus grande tout en étant plus confortable, elles seront plus rapides et situées sur une plateforme surélevée d'environ six pouces, sauf aux passages à niveaux.

Le projet proposé initialement

Le projet initial, quelque peu modifié quant à son parcours et sa distance depuis, faisait état d'un parcours de 23 kilomètres sur lequel le tramway devait s'arrêter à 38 stations pendant une courte période de 25 à 35 secondes qui devait se réaliser en 53 minutes tout en permettant d'embarquer et de débarquer 5,000 usagers à l'heure. Sa vitesse de pointe avait été calculée à 50k/h sur rue et à 70k/h en tunnel et dans la cour arrière des résidents du boulevard Pie XII dans le secteur de Sainte-Foy. On avait même prévu, en cas de besoin, que les véhicules d'urgence (pompiers, ambulances) pourraient circuler sur la plateforme sans trop savoir comment s'arrimera la priorité de passage des véhicules d'urgences sur la plateforme et aux passages à niveau sur lesquels le tramway aura aussi priorité.

Compte tenu de l'objectif de performance du tramway sans lequel il serait d'aucun intérêt et même une nuisance, il est réaliste d'évaluer sa vitesse moyenne, aux environs de 45k/h avec les pointes qu'on nous a annoncées, tout dépendant des temps d'arrêts aux stations.

Les rames seront plus longues

Pour avoir la possibilité de déplacer 5,000 usagers à l'heure, les rames des tramways seront beaucoup plus longues que les tramways d'antan, mais aussi beaucoup plus lourdes qui nécessiteront par conséquent une distance de freinage bien plus grande. Or, un tramway de cette envergure, pour être sécuritaire, ne doit pas être obligé de freiner constamment à la suite de l'imprudence d'autrui, ce qui ne sera pas le cas.

Sa longueur complique aussi sa conduite par le chauffeur qui devra avoir les yeux partout à la fois. Si deux chauffeurs de petits tramways lents ne m'ont pas vu au centre de la chaussée ou n'ont pas pu arrêter leur tramway, comment espérer mieux d'un train en pleine vitesse ?

Les rames auront une capacité plus grande

De longues rames de tramway sont évidemment nécessaires pour déplacer plus d'usagers à l'heure et répondre à la demande car la multiplicité de petits tramways comme jadis bloqueraient toute la circulation automobile. Cela va de soi. Toutefois deux problèmes sont à prévoir.

Advenant que la capacité de déplacement de 5,000 personnes à l'heure devienne insuffisante, particulièrement aux heures de pointe, avec la densification prévue. quelles seront les alternatives ? Va-t-on changer des rames pour de plus longues, ce qui aura pour effet de

prolonger les temps d'arrêts du tramway, de réduire sa vitesse moyenne et son efficacité, ou va-t-on augmenter le nombre de rames et créer des problèmes de congestion tout le long du parcours ? Les deux options ne sont pas envisageables maintenant. Que ferons-nous alors ? Dans le cas d'un Métro la solution serait facile à trouver.

5,000 personnes à l'heure qui prennent le tramway c'est aussi autant de personnes qui devront traverser les rails, soit à l'aller, soit au retour, en plus de toutes celles qui devront les traverser pour leurs autres occupations à toutes heures du jour peu importe la visibilité et les conditions météorologiques. Et si ce nombre devait aussi augmenter en raison de la densification, comment va-t-on faire pour prévenir les accidents ? A-t-on pensé aux enfants, aux personnes distraites, sourdes, intoxiquées, dépressives, voir suicidaires qui vont s'aventurer sur les rails devant des trains circulant à 50k/h et même 70k/h?

Le réseau de transport de Montréal veut installer des portes à chacune de ses stations pour sécuriser son réseau et prévenir les incidents qui bouleversent ses horaires dont les suicides. Alors comment protéger 23 kilomètres de rails en pleine rue des citoyens qui devront s'y aventurer, qu'ils soient alors sains d'esprit ou non ?

Les tramways seront plus confortables ?

Possiblement pour les usagers lorsqu'ils seront assis, mais le très grand nombre de passagers qui y entreront et en sortiront aux stations fera en sorte que les portes resteront ouvertes à chaque fois de 25 à 35 secondes, selon les estimés. Peut-on considérer être confortable lorsqu'à toutes les minutes et demi lors de l'ouverture des portes on subit des variations considérables de température des journées chaudes ou venteuses avec des températures de 0 à -30 degrés centigrades ? On connaît tous l'effet des refroidissements sur notre santé.

Elles seront plus rapides

Le critère de rapidité des rames de tramway est à la base de l'efficacité du réseau et l'aspect vendeur du projet.

Quand on compare sa vitesse moyenne qu'on nous a prédite à celle des tramways de Toronto, Nantes et d'autres villes notamment françaises, on constate qu'elle est deux fois plus élevée dans des conditions urbaines et atmosphériques bien moins favorables.

Évidemment qu'il est possible de construire un tramway qui donne des performances d'un Métro, mais encore faut-il qu'on en élimine tous les obstacles, ce qui est très loin d'en être le cas pour le projet qui vous est présenté.

Une plateforme surélevée d'environ six pouces

On veut bien croire que le succès du projet repose sur un espace réservé aux voies ferrées protégées par une plateforme de six pouces. Mais qui donc ne pourra pas enjamber cette plateforme pour la traverser et cela sur tout son parcours ? Même en enfant le pourra.

On prévoit même que les véhicules d'urgences pourront y circuler lorsque la circulation automobile en parallèle sera bloquée ! Alors, a-t-on prévu que les fils électriques au-dessus des tramways seront suffisamment hauts pour permettre le passage de nos plus gros camions de pompiers et un mécanisme pour éviter les accidents ?

Croire que la plateforme va faire en sorte que le tramway sera isolé de toute circulation humaine et automobile n'est qu'un rêve, même si elle empêchera normalement les véhicules privés de s'y aventurer, ce qui n'est pas garanti en cas d'accidents, d'accrochages ou de dérapages.

Effets pervers de la plateforme

Si la plateforme permet aux véhicules de traverser ses voies ferrées à la soixantaine de passages à niveaux présentement munis de feux de circulations sur son parcours, que se produira-t-il pour les 90 autres rues qu'elle bloquera et où le virage à droite seulement sera permis ?

Que feront donc les automobilistes et les camionneurs qui arriveront de ces rues secondaires ? S'ils devaient alors virer à gauche à la plateforme ils utiliseront forcément les rues résidentielles secondaires parallèles au tracé du tramway, pour se diriger vers la gauche créant ainsi un achalandage et un risque important à la sécurité de ses résidents et tout particulièrement des enfants qui s'y trouveront. Rien pour plaire à tous ces résidents !

Pollution sonore

On tend à minimiser les dommages causés par le bruit répétitif du tramway sur la santé des résidents vivants à proximité, en disant qu'il n'est pas bruyant.

S'il n'est pas bruyant, comment les centaines de personnes qui l'attendent aux stations ou qui veulent traverser les rails seront prévenues de son arrivée pour ne pas se faire frapper ? A-t-on oublié les malentendants et autres ? Alors les tramways seront-ils munis de clochettes bruyantes activées à l'arrivée aux stations et aux passages à niveau, s'ils devaient être dangereusement silencieux.

Dans un article paru le 24 mars 2018 dans le journal « Le Soleil », la journaliste Annie Morin rapporte et je cite : « Des calculs faits à Nantes révèlent que le niveau sonore perçu par les voisins immédiats du tram-train roulant à 25k/h se situe entre 65 et 70 décibels ».

Si le niveau de décibels se situe entre 65 et 70 décibels à 25k/h, que sera-t-il à 50 et 70k/h ? Certainement pas moindre mais bien plus élevé. L'OMS prévient qu'à 65 décibels il y a un risque pour la santé surtout lorsqu'il est régulier le soir et peut résulter en dépression chez les riverains. À partir de 80, des problèmes de surdité peuvent aussi survenir.

Par conséquent, soit que le tramway est silencieux, ce qui ne m'apparaît pas crédible, et qu'il devra être muni d'un dispositif sonore pour prévenir les citoyens de son arrivée ou qu'il sera très bruyant. Dans les deux cas il sera une source de pollution sonore très néfaste pour ses riverains.

Les règles d'or du tsar du tramway

Dans un autre article daté du 19 mars 2018 paru sous ce titre dans le « Le Journal de Québec », madame Karine Gagnon rapporte les propos qu'elle a noté de son entrevue avec celui qu'elle identifie comme le « tsar du tramway » donc un expert en la matière, monsieur Giambrone, de New-York, qui mène le premier projet de réseau de tramway à New-York.

Madame Gagnon écrit, rapportant les propos de l'expert : « Dans toutes les villes, le principal défi consiste à assurer une voie dédiée – ou réservée – pour le tramway sur tout le parcours... »

Et elle ajoute : « Il ne faut permettre la circulation mixte sur la voie à certains endroits que si c'est vraiment nécessaire, car un tramway dans la circulation, c'est un désastre, expose monsieur Giambrone. Un seul compromis peut détruire la qualité du service ».

Or ce projet sera un désastre parce que les compromis avec la circulation sont multiples afin de le réaliser.

On a qu'à penser à l'absence de protection des rails sur tout le trajet du tramway, de la trentaine de passages à niveaux, aux véhicules d'urgences qui auront priorité sur la plateforme et aux passages à niveau ainsi que le rétrécissement vis-à-vis les cimetières sur René Lévesque passé la rue Myrand.

Je prie donc les membres du Bape de recommander une révision complète du projet.

Merci.