

ARGUMENTS POUR PRIORISER LE FUTUR TRACÉ DU TRAMWAY VERS LE MINISTÈRE DU REVENU ET LE BOUL. DU VERSANT-NORD PLUTÔT QUE SUR L'EMPRISE D'HYDRO-QUÉBEC

1-DESSERVIR LE PLUS IMPORTANT EMPLOYEUR DE QUÉBEC

L'Agence du revenu du Québec avec ses 3,500 employés perdra ses services de transport en commun : les métrobus 800-801, les parcours express et le Parc-o-bus Pie XII. Il ne restera plus que le métrobus 807, qui lui, est dépourvu de corridor réservé et est embourbé dans la circulation aux heures de pointe, ainsi que le 25. À la question posée à Marc Desrivières, directeur du transport et de la mobilité intelligente à la Ville de Québec : ... ``Pourquoi ne desservez-vous plus le Ministère du revenu ? `...La réponse : ... `` Ce sont principalement des gens de la rive sud de Québec qui y travaillent``. .. Avec cette réponse , on est loin de l'intégration des deux systèmes de transport en commun. On est à contre courant de la nouvelle politique de notre gouvernement provincial favorisant l'inter-connexion du transport des deux rives . Il faut aussi parler du projet qui est dans les cartons de l'Industrielle-Alliance, propriétaire de l'édifice Marly, qui y ajouterait 1500 employés. De plus, le PDG de l'Agence du Revenu, M. Carl Gauthier, a déclaré vouloir le service du tramway pour son établissement après une enquête et une pétition auprès de ses employés qui éprouvent de sérieux problèmes de stationnement. Quand on construit un réseau structurant, il faut savoir se projeter dans le futur.

2-LE NOUVEAU TRACÉ DE JUIN 2019 VA À L'ENCONTRE DES PRINCIPES DE BASE DU BUREAU STRUCTURANT: MOINS DE COURBES EN FAVORISANT LA LIGNE DROITE

Une des raisons sur laquelle se basait Benoît Carrier, chef de projet du bureau structurant, pour refuser la continuation du tramway, était la longue courbe à négocier sur le chemin des Quatre-Bourgeois. Avec le nouveau tracé, il en dessine 3, avec des rayons très serrés, ce qui engendrera des crissements de roues de fer sur des rails de fer. Ces courbes prononcées à 50 mètres de rayon sont la première cause des plaintes des riverains partout dans le monde : plus la vitesse est élevée, plus les crissements se font entendre. Plus le rayon est petit, plus les roues à l'intérieur de la courbe ont tendance à glisser au lieu de tourner comme celles à l'extérieur de la courbe. À l'intersection des Quatre - Bourgeois et du Boul Pie XII, le tramway devra amorcer son virage avant d'avoir traversé complètement celle-ci et ainsi retarder la séquence du feu qui est déjà de 2 minutes 25 secondes. En tenant compte que les rames de tramway ne sont pas synchronisées, on doublera le temps des feux prioritaires qui seront pour le passage à faible vitesse, dans cette courbe prononcée. On peut facilement imaginer les bouchons monstres de circulation, surtout après avoir désenclavé le secteur Chaudière par la rue Mendel : cette nouvelle route urbaine débouchant sur le boulevard Pie XII. Plus loin, à la rue Mc Cartney, une autre courbe serrée suivie aussitôt d'une deuxième courbe serrée pour changer de côté sur l'emprise. Bienvenue au paradis du SQUEALING (1) pour les riverains. Ce phénomène acoustique a malheureusement des effets dévastateurs sur la santé des riverains. La solution vers le Ministère du Revenu corrigerait toute cette problématique avec sa longue courbe.

3- SANTÉ DES RIVERAINS

Dans l'avis de projet déposé au B.A.P.E. par la Ville de Québec pour l'implantation du tramway, nous retrouvons la citation suivante: ...''Le climat sonore est une composante valorisée de l'environnement et doit être pris en compte dans la conception du projet ''...(2)

Avec la nouvelle mouture du projet, on est en droit de se poser des questions sérieuses sur la véracité de cette citation. En effet avec l'horaire prévu du tramway soit de 5h du matin à 1h de la nuit, avec une fréquence aux 4 à 5 minutes aux heures de pointe, les passages des rames de tramway de 143 pieds de long n'offriront que peu de répit aux riverains. Avec les 3 courbes serrées sous l'emprise d'Hydro-Québec, on peut s'attendre à une dégradation de la santé des riverains. La recherche citée plus haut(1) nous informe que le bruit de haute amplitude créé par le passage du tramway dans des courbes serrées cause : '... a major discomfort while sleeping, increased risk of cardiovascular disease, and other health problems. ''... L'Institut national de santé publique du Québec recommande d'ailleurs d'adopter une loi sur le bruit environnemental et nous dit que ''Les effets du bruit sur la santé et la qualité de vie dépassent largement les seuls effets sur l'audition. Des effets tels que les perturbations du sommeil, l'hypertension artérielle, l'infarctus du myocarde, la nuisance et les difficultés d'apprentissage chez les enfants sont répertoriés dans diverses études rigoureuses. Par ailleurs, le bruit environnemental est source de plaintes et de poursuites, révélant des problèmes d'acceptation sociale. Ces réactions citoyennes témoignent des divergences au sein de la société, notamment dans la vision et le modèle de développement du territoire et les besoins de quiétude. L'impact sanitaire du bruit environnemental est reconnu comme un problème de santé publique par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) dont les gouvernements doivent se préoccuper, nécessitant l'implication de tous les acteurs concernés, dont les instances décisionnelles du palier national et municipal '' (3)

En préférant le tracé sous l'emprise électrique au lieu de tourner sur le chemin Versant Nord vers l'Ouest en direction des Quatre -Bourgeois , la Ville de Québec va directement à l'encontre des politiques du MSSS et fait abstraction de toutes les recherches scientifiques sur le bruit environnemental. De plus, les mesures de la Ville pour atténuer l'impact majeur des décibels produits par le train de 260 passagers seront un mur végétal composé de bâtons de saule. Ce mur ne pourra nullement neutraliser tout le bruit. La dalle de béton supportant le tramway sera à 10 mètres de la ligne de terrain qui borde les résidences, Ces mesures d'atténuation végétales soit une haie de saules, n'auront qu'une efficacité très limitée . Benoît Carrier, chef du projet du bureau d'étude du réseau structurant de transport en commun, avait répondu à une question : ...'' On va rendre la situation la plus acceptable possible ''... sans donner aucune information sur le niveau de décibels acceptable. La question avait été posée en avril 2018, lors de la dernière assemblée d'information: ''Croyez-vous qu'un tramway peut passer dans la cour des gens pendant 20 heures par jour sans briser leur qualité de vie '' ? C'est déjà une aberration mentale juste d'y penser!

4- JARDINS ET ARBRES contre UNE DALLE DE BÉTON ET ÎLOTS DE CHALEUR

La Ville de Québec s'est associée à la fondation des Cowboys Fringants pour planter des arbres et améliorer la canopée. Par contre, elle planifie une dalle de béton de 8 mètres de large sur un terrain gazonné, bordé de magnifiques arbres matures où il y a des jardins et des potagers. Pour ce faire, elle devra couper tous les arbres sur l'emprise et détruire tous les potagers, les jardins et les aménagements paysagers de haies etc. Elle appelle cette section LE CORRIDOR VERT du projet, quel euphémisme. Il faut dire que la bande de 50 pieds louée à Hydro-Québec est depuis toujours disponible et est uniquement réservée aux fins d'embellissement paysager et de jardinage. C'est avant tout une zone dite de sécurité pour les riverains. Le bail stipule que le locataire s'engage à occuper paisiblement les lieux loués. Des locataires utilisent cette bande riveraine depuis plus de 40 ans et le changement de vocation de cette bande de terrain porte à réflexion sur l'acceptabilité sociale. Comment notre société d'État peut-elle changer la donne du tout au tout ? Elle s'en lave les mains, tout ce qu'elle veut, c'est la sécurité de ses installations en repoussant le tramway le plus près possible des terrains bordant l'emprise. La lettre de Stéphane Talbot, directeur planification à TransÉnergie (4) est éloquent à cet effet. Est-ce moralement acceptable de détruire un milieu en accord avec la Nature pour en faire une plaie ouverte à l'environnement ? Certains baux sont valides jusqu'à la vente de la maison. Comment peut-on renier notre parole et vendre le même terrain à la Ville de Québec ? Elle perd en plus son accessibilité à son réseau pour l'entretien.

5- EFFET SANDWICH: DANS LA RUE ET SOUS L'EMPRISE

En simultané, avec la venue du tramway sous l'emprise électrique, les résidents du boulevard Pie XII devront en plus composer avec une augmentation de la circulation automobile soit : de 3 à 4 fois supérieure à la situation actuelle. Pour désenclaver le secteur Chaudière, la Ville a prévu faire aboutir la rue Mendel sur le boulevard du Versant -Nord avec l'aide d'un pont d'étagement par dessus la voie ferrée. Les études de circulation de 2004 et 2016 (5) en viennent à la même conclusion : ...` De toute évidence, le raccordement de la rue Mendel au boulevard du Versant Nord est un enjeu important. Bien que le raccordement vienne consolider et corriger la desserte locale par la continuité d'un lien important nord-sud dans les secteurs Chaudière et Pointe Sainte-Foy, la configuration et l'environnement actuel du boulevard Pie XII sont peu favorables à recevoir un accroissement notable des débits de circulation ...` (5)

Même avec des études qui démontrent le contraire, la Ville va de l'avant avec son idée première. Pour prouver que le ridicule ne tue pas, l'ingénieur en charge du projet no Q162210A de l'étude de circulation dans le cadre de la mise en valeur du secteur Chaudière du 21 septembre 2016 nous dit :` Advenant le raccordement de la rue Mendel au boulevard du Versant Nord pour offrir un lien nord-sud, le corridor de la ligne haute tension d'Hydro-Québec, située à l'ouest du boul. Pie XII, devrait être étudié pour statuer sur la faisabilité d'aménager un lien routier`. L'idée saugrenue de faire 2 boulevards en parallèle à 100 pieds de distance avec le même point d'arrivée (les Quatre- Bourgeois) était lancée mais heureusement non retenue. Avec le scénario avancé, la pollution sonore sera au rendez-vous à l'arrière et à l'avant de nos maisons.

6- SÉCURITÉ DES RIVERAINS

Nous apprenions récemment que des études sur la possibilité de création d'arcs électriques entre les fils à haute tension de 730 kv et la ligne aérienne électrique du tramway seraient mise en chantier pour en évaluer les probabilités. Il faut comprendre que c'est l'air qui agit comme isolant pour la ligne à haute tension et que le fil donnant l'énergie électrique au tramway est situé au dessus des rames (ligne aérienne de contact) .. Il faudra attendre quel modèle de tramway sera choisi pour commencer les tests. Mais en cas de doute, si minime soit-il, le principe de précaution devra primer. On devrait donc rester dans les rues et non passer dans les cours des gens.

Lors des tempêtes de neige, la charrue devra passer plus souvent à l'arrière sous l'emprise afin d'éviter les déraillements. La neige, le verglas, la pluie hivernale rendront problématique la conduite de ce train de 143 pieds dans la pente à 7 degrés. La neige obéit au corridor de vent qui s'engouffre dans l'emprise et forme sans cesse des monticules. Imaginez la grue essayant de se frayer un passage à travers les bancs de neige pour venir dépanner et mettre sur ses rails le tramway. Il vaut mieux jouer prudemment et se déplacer par les routes sécurisées du réseau routier : chemin des Quatre-Bourgeois et boulevard du Versant Nord . Il faut éviter le piège hivernal de l'emprise électrique que le Bureau structurant du transport en commun ne semble pas prendre au sérieux et qui minimise ces pièges.

Et si le tramway déraillait ... Où s'arrêterait-il ?

7- DIFFÉRENCES ENTRE LES DEUX TRACÉS.

Premier argument : Le coût plus élevé

Commençons par la question du coût plus élevé prévu pour le kilomètre et demi que le tramway devra parcourir si le tracé passait par le Ministère du Revenu, incluant une station près de l'intersection du boulevard Neilson et le chemin des Quatre-Bourgeois et une autre près du chemin Ste- Foy. Le tramway descendrait le boulevard du Versant-Nord jusqu'à la rue Mendel. Le coût estimé était de 100 millions . Le chemin des Quatre-Bourgeois et le boulevard. du Versant Nord sont assez larges pour recevoir la plate-forme en béton de 8 mètres. Qui plus est, quand on fait des changements c'est pour améliorer les choses. Mais... avec le projet présentement sur la table, on empire l'offre du transport à la Pointe-de-Sainte-Foy. Sur un projet de 3.3 Milliards, on devrait laisser tomber l'improvisation qui, depuis le début est de mise et retracer ce chaînon manquant pour en faire un succès. Les déboires du groupe Dallaire, promoteur immobilier du projet Le Phare, ont pu favoriser un autre pôle d'échanges situé près de la route de l'Église, sur le grand stationnement derrière le Canadian Tire. La longue boucle souterraine en U pour se rendre au Phare et revenir sur la rue Roland Beaudin est devenue inutile et pourrait amortir l'investissement nécessaire à la desserte de Revenu Québec. Soulignons que la Ville devra se porter acquéreur des parcelles de terrain requises pour l'implantation du tramway sur l'emprise.

Deuxième argument : les milieux humides

La Ville affirme que le virage à droite en montant la rue Mendel (direction sud) pour emprunter le boulevard Du Versant Nord serait réalisable mais qu'il faudrait détruire des milieux humides:cela discrédite le nouveau tracé que nous demandons. Pour comprendre la situation , il faut savoir qu'il y aura construction d'un pont d'étagement pour la circulation automobile afin de passer par dessus la voie ferrée et rejoindre le boulevard du Versant Nord pour ensuite rejoindre le boulevard Pie XII. Ce projet avait déjà été élaboré dans les années 1980 mais abandonné parce que trop coûteux. La machinerie lourde avait alors déplacé des collines de terre pour faire une sorte de rampe de lancement de la future continuation de la rue Mendel . Les centaines de camions, de chargeuses et de bulldozers ont altéré à ce moment le milieu hydrique et humide de la montée Mendel. Dans son avis de projet au BAPE, la ville nous annonce qu'elle demandera la destruction de milieux humides.

... ``En ce qui à trait aux milieux naturels, la Ville demandera les autorisations au gouvernement pour détruire certaines superficies de milieu humides et hydriques dans le secteur Le Gendre. Ces superficies étaient pour la plupart déjà vouées au développement dans la planification municipale (2) . A ce que je sache, le tramway devrait pouvoir tourner à droite sur le boulevard du Versant Nord avec autant de droits que les prometteurs immobiliers actuels.

Troisième argument : La station Marly

La Ville nous annonce que si le tramway passe sur le chemin des Quatre-Bourgeois pour desservir le Ministère du Revenu, la station sera trop loin de l'édifice Marly . Le tramway doit être sur une ligne droite pour avoir accès aux quais d'embarquement. Et la courbe est trop longue. Et bien, la situation est assez facile à régler : redresser le chemin des Quatre-Bourgeois tout près de l'intersection du boulevard Neilson. La courbe restante sera encore deux fois plus grande que celle prévue par la Ville pour l'emprise Pie XII. Le carrefour Neilson/des Quatres-Bourgeois possède tout l'espace voulu pour cette transformation .

Quatrième argument : le temps allongé du circuit

La Ville nous annonce que la durée du changement de tracé sera de 4 à 6 minutes . On veut nous faire croire que ce tronçon ajouté de 1,5 km sera deux fois plus lent que le tracé actuel. Prenons 1,5 km à 6 minutes et multiplions par 23 km, il nous faudra 100 minutes pour faire un trajet complet. 7 En ce moment, il est prévu 53 minutes pour la totale. Le tramway pourra même aller plus vite que sur l'emprise électrique car il n'aura pas à négocier des courbes serrées (3) devant être prises à faible vitesse.

Cinquième argument: achalandage moindre

La Ville avance que si le tramway passe par le Ministère du Revenu , il y aura une perte de clientèle.Que choisir entre le grand nombre d'employés du ministère du Revenu Québec comportant aussi des travailleurs gravitant tout autour : la restauration et la garderie, les visiteurs et de l'autre , une dalle de béton inaccessible dans un champs où on ne retrouve qu'une station au chemin Ste-Foy. Le choix n'est pas difficile à faire. Si ce n'est pas assez évident, disons que la plus forte densité de condos bâtis à proximité sur les rues des Compagnons de Cartier, incluant sa

polyvalente, les nombreuses résidences du Campanile et de Laudance alimenteront le nouveau tracé.

Sixième argument : Le déraillement

La Ville affirme que si le tramway tourne à droite en haut de la montée Mendel au lieu de tourner à gauche vers l'emprise électrique, serait plus difficile à réaliser et même qu'il pourrait y avoir des risques de déraillement. Ce qu'il faut comprendre, c'est que la construction de ce pont d'étagement doit être qualifiée de défi d'ingénierie. La pente maximale pour permettre au tramway de circuler est de 7 à 8 % et il faut construire un viaduc assez haut pour avoir le dégagement réglementaire. Reste à savoir si on a l'énergie suffisante pour monter avec les 260 passagers. Si on va à gauche, le tracé doit tourner légèrement. Si on va vers la droite, la courbe est plus accentuée. Il faudrait donc créer une plus grande courbe pour la montée sur Versant Nord.

8-CONCLUSION

Après avoir assisté aux assemblées d'information portant sur le projet du tramway. Après avoir assisté au Conseil municipal pour poser des questions sur les modalités du tramway. Après avoir fait signer une pétition pour changer le tracé du tramway par 95% des riverains de l'emprise électrique. Après avoir organisé une marche citoyenne pour rediriger le tramway dans la rue et non dans la cour arrière des riverains de l'emprise. Après avoir aidé les travailleurs du Ministère du Revenu à faire signer leur pétition de 2300 noms pour demander à être desservi par le tramway. Après avoir donné des entrevues aux postes de radio et aux chaînes de télévision. Après avoir déposé des avis auprès du Bureau des Audiences Publiques sur l'Environnement (BAPE). Après avoir dit notre total désaccord sur le tracé empruntant l'emprise d'Hydro-Québec. Les gens demeurant sur les rues Senneterre, boul. PIE XII, Pélissier, Mc Cartny, chemin Ste- Foy et Gingras vous demande l'appui du Bureau des Audiences Publiques sur l'environnement pour le changement de tracé du tramway. Nous sommes pour le transport en commun mais un changement de tracé s'impose.

Déjà le conseiller municipal de Démocratie Québec M Jean Rousseau nous a donné son appui et est venu marcher avec nous. Le président directeur général de l'Agence du Revenu du Québec, M Carl Gauthier, demande comme nous le changement de tracé du tramway pour desservir le plus gros employeur de Québec. Le Conseil de quartier de la Pointe-de-Sainte-Foy est du même avis que nous et a aussi déposé un avis au B.A.P.E.

RÉFÉRENCES

1-NOISE AND HEALTH : Tram Squealing noise and its Impact on Human
Noise Health nov- déc 18 (85) : 329-337

2- Avis de projet déposé au BAPE pour l'implantation du tramway par la Ville de Québec
2019

- 3- Institut National de Santé publique du Québec . Avis du directeur national de santé
publique sur la pertinence d'une politique publique de lutte au bruit dans le cadre de l'article 54 de la loi
sur la santé publique.

4- Lettre datée du 26 octobre 2018 de M. Stéphane Talbot, directeur Planification
TransÉnergie

5-Ville de Québec , Étude de circulation dans le cadre de la mise en valeur du secteur
Chaudière le 21 septembre 2016

Christiane St- Martin