

Séance de la soirée du 9 juillet 2020

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT**

ÉTAIENT PRÉSENTS : **Mme CORINNE GENDRON, présidente**
 M. PIERRE RENAUD, commissaire
 M. ANTOINE MORISSETTE, commissaire

**CONSULTATION PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION
D'UN TRAMWAY À QUÉBEC**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 7

Séance tenue le 9 juillet 2020 à 19 h
Centre des Congrès de Québec
1000 Boulevard René-Lévesque Est,
Québec

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 9 JUILLET 2020	
MOT DE LA PRÉSIDENTE.....	1
DÉPÔT DE DOCUMENTS	3
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
QUESTIONS DE LA COMMISSION	8
M. GILBERT MORIN.....	18
Mme JOHANNE ELSENER.....	29
Mme AURELE FANNY DEUTCHA NGUELIEU	38
Mme ANNIE-PIERRE BÉLANGER	41
Mme MARIE-ÈVE LECLERC	48
SUSPENSION	
REPRISE	
Mme ISABELLE LUSSIER	52
M. ROBERT LAVOIE	60
Mme JULIE DUROT	63

SÉANCE AJOURNÉE AU 10 JUILLET 2020 À 9 H

SÉANCE DU 9 JUILLET 2020
SÉANCE DE LA SOIRÉE
MOT DE LA PRÉSIDENTE

5 **LA PRÉSIDENTE :**

10 Bonsoir à tous. Nous entreprenons ce soir la septième séance de l'audience publique sur le *Projet de construction d'un tramway à Québec*. Nous sommes toujours en direct sur le site Internet du BAPE et sur notre page Facebook. J'ajoute que toutes nos séances sont enregistrées puis archivées et disponibles sur ces plateformes numériques. Nous sommes aussi en direct à la télévision sur MATv Québec.

15 Je rappelle à l'initiateur et aux personnes-ressources que comme mentionné lors de la rencontre préparatoire, tous les documents déposés doivent l'être en version électronique et en trois copies papiers.

20 Donc, du côté de l'initiateur, Monsieur Genest, y a-t-il de nouveaux documents que vous souhaitez déposer?

25 **M. DANIEL GENEST :**

30 Pas de nouveaux documents à déposer, Madame la Présidente. Mais on aurait peut-être deux éléments de clarification, en réalité trois éléments de clarification qu'on souhaiterait soulever à ce moment, si c'est à propos?

35 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je vous donnerai la parole dès qu'on a terminé les présentations.

40 **M. DANIEL GENEST :**

Excellent. Parfait.

LA PRÉSIDENTE :

35 Donc, voici maintenant la liste des personnes-ressources présentes sur place avec nous ce soir. Donc, pour le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

45 Bonsoir! Marie-Emmanuelle Rail, je suis chargée de projet à la Direction générale des
évaluations environnementales et stratégiques. Et ce soir je suis accompagnée par madame Julie
Leclerc, analyste au dossier, ainsi que par madame Stéphanie Roux, également analyste au
dossier. Et à distance, je suis accompagnée par monsieur Benoît Lacroix qui est expert en calcul
de gaz à effet de serre; monsieur Julien Hotton, qui est un expert pour le climat sonore; madame
Karine Dubé, qui est une experte pour les impacts sociaux et les impacts psychosociaux;
50 monsieur Étienne Paradis, qui est analysé à la Direction régionale de la Capitale-Nationale;
monsieur Vincent Veilleux qui est un expert en qualité de l'air; et finalement, par madame Valérie
Saint-Amant, coordonnatrice aux projets de transport.

LA PRÉSIDENTE :

55 Merci. Le ministère des Transports.

M. MATHIEU GRONDIN :

60 Oui, bonjour. Mathieu Grondin pour le transport collectif et ferroviaire pour le ministère des
Transports. Je suis accompagné en salle d'Emilie Hodgson, la professionnelle au dossier; de
Nicolas Vigneault au niveau des communications; de Jean Côté, notre expert en circulation. En
ligne, on a Jean-François Scott, Yves Desrochers et Chantal Jacob concernant la sécurité en
transport.

65 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Ministère de la Santé et des Services sociaux?

Mme GWENDALINE KERVRAN :

70 Bonsoir, Madame la Présidente. Gwendaline Kervran, pour le ministère de la Santé et des
Services sociaux. Je suis conseillère en santé environnementale pour la Direction de santé
publique de la Capitale-Nationale. À ma droite, j'ai avec moi Julie Bellavance qui est organisatrice
communautaire pour le CIUSS de la Capitale-Nationale; juste en avant, ici, nous avons le docteur
75 Michel Lavoie qui est un médecin spécialiste de santé publique pour la Direction de santé
publique. En ligne, nous avons Mathieu Gauthier qui est notre expert à l'INSPQ pour le bruit
environnemental, ainsi que le docteur André Paradis pour toute question en lien avec les maladies
infectieuses et la pandémie de la COVID-19. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Maintenant, le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation.

85 **M. JEAN-PHILIPPE ROBIN :**

Oui, bonsoir! Jean-Philippe Robin, ministère des Affaires municipales, Direction régionale Capitale-Nationale, accompagné en ligne de monsieur Robin Émond à la Direction de la fiscalité ainsi que monsieur Nicolas Fontaine à la Direction des politiques et de la démocratie municipale.

90 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. J'ai nommé tout le monde, ça va? Je n'ai oublié personne. Alors, du côté des personnes-ressources, est-ce qu'il y a des documents qui ont été déposés ou que vous souhaitez déposer?

95 **M. JEAN-PHILIPPE ROBIN :**

Oui. Bien, dans le fond, ils vont être déposés soit en fin de soirée ou demain à la première heure, les documents qu'on vous avait promis de vous déposer.

100 **LA PRÉSIDENTE :**

Parfait. Oui?

105 **M. MATHIEU GRONDIN :**

C'est concernant les documents qu'on dépose, excusez-moi?

110 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui. Si vous avez des documents que vous allez déposer ou que vous avez déposés, je vous laisse les énumérer.

115 **M. MATHIEU GRONDIN :**

Oui. Bien, en fait, on les a énumérés ce matin. Moi, je voulais juste apporter une petite précision. Ce matin, on a posé la question : est-ce que les rails font partie du 25 % de contenu canadien? La réponse est non.

Et aussi, il y a deux autres sujets qui ont été abordés au niveau des modalités d'application, on pourrait dire comme ça, au niveau du 25 %. Il y a une note qui va suivre incessamment. Puis de la même façon, au niveau des lois qui régissent la sécurité en transport, il y a aussi une note en préparation que vous allez recevoir rapidement.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Il y a d'autres... oui?

Mme GWENDALINE KERVAN :

Pour le ministère de la Santé. Alors, hier, en lien avec la question des toilettes dans les milieux publics, je vais déposer en fait les documents discutés en lien avec le nettoyage des surfaces, des documents qui ont été produits par l'INSPQ suivant les recommandations en lien avec la COVID. Et d'autres documents aussi, ceux de Santé Canada, celui de Santé Canada concerne tout ce qui est le nettoyage en lien avec la désinfection des espaces publics.

LA PRÉSIDENTE :

Très bien, merci. Est-ce qu'il y a d'autres choses? Non, ça va? D'accord. Donc, nous allons poursuivre ce soir avec le thème de la gouvernance, des finances, les politiques gouvernementales, le cadre réglementaire et la participation publique, et nous allons entreprendre l'examen des répercussions du projet sur le milieu naturel et humain.

Mais tout d'abord, je voulais laisser la parole, bon, d'une part à l'initiateur qui souhaite faire des précisions et aussi, est-ce que vous pourrez revenir sur les questions de SYSTRA, c'est ça? Très bien. Donc, dans ce cas, je vous laisse la parole.

M. DANIEL GENEST :

Donc, trois points, Madame la Présidente, à soulever : un retour sur le dossier d'affaires; deuxième point, le projet de Loi 26, rapidement, et finalement, le retour sur les questions de SYSTRA.

Plus tôt, aujourd'hui, en début de séance à 13 h, on avait demandé une extension aux clarifications, précisions requises de votre part à l'égard du dossier d'affaires et le maintien sous pli confidentiel. À ce moment-là, vous aviez indiqué que vous nous reviendriez fort probablement en début de session ce soir. Donc, on cherchait juste à avoir une confirmation des prochaines étapes à l'égard du dossier d'affaires.

LA PRÉSIDENTE :

En fait, vous nous avez demandé un délai pour nous indiquer quelles sont les sections du dossier d'affaires que vous souhaitez conserver confidentielles. Et donc, nous avons souhaité que vous puissiez nous préciser ces sections-là dès aujourd'hui puisque ça fait déjà 48 heures que nous vous avons demandé ce document.

M. DANIEL GENEST :

Bien compris, Madame la Présidente. Vous comprenez qu'on a reçu ça, cette demande-là, sur l'heure du dîner aujourd'hui.

LA PRÉSIDENTE :

Je suis désolée. En fait, quand on vous a demandé le dossier d'affaires, on vous a indiqué qu'il fallait que vous nous précisiez, donc ça, c'était il y a 48 heures, qu'il fallait que vous nous précisiez les sections que vous souhaitez garder confidentielles. Donc, c'était simplement pour nous, à midi, un rappel de la consigne qui vous avait été donnée dès le départ.

Donc, je suis vraiment désolée, mais comme là, le délai de 48 heures est déjà écoulé, on s'est dit que vous pourriez, d'ici la fin de la journée, nous indiquer les portions que vous souhaitez conserver confidentielles pour que nous puissions juger, en fait, de la pertinence de rendre certaines sections publiques ou non, et de réfléchir à votre demande sur les sections que vous souhaitez conserver comme étant confidentielles.

M. DANIEL GENEST :

C'est bien noté, Madame la Présidente.

Deuxième point, le projet de Loi 26. Je voudrais juste clarifier un peu la discussion plus tôt. Effectivement, le projet de Loi 26 inclut cette notion-là de 25 % de contenu canadien. Et ce que le projet de Loi 26 indiquait, c'est que la Ville de Québec pouvait prévaloir la notion d'un assemblage final au Canada. Par la suite, la décision du Conseil des ministres du mois de février est venue placer une obligation pour la Ville de Québec d'avoir un assemblage final du matériel roulant au Canada.

Donc, c'est la nuance, entre le projet de Loi 26 et la décision du Conseil des ministres, que je tenais importante à spécifier ce soir.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie beaucoup pour cette précision. Donc, je comprends que dans la loi c'était effectivement, on pourrait dire une suggestion. Et là, vous en train de nous préciser que c'est devenu une obligation de par la décision du Conseil des ministres?

M. DANIEL GENEST :

Absolument, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup pour cette précision.

M. DANIEL GENEST :

Dernier point, c'est le retour sur les questions de SYSTRA. Benoit, à toi.

M. BENOIT CARRIER :

Bon, mon micro semble fonctionner. La nuance entre la figure 3.4 et la figure 3.7, c'était la première question que vous aviez hier soir, il commençait à être tard pour pouvoir réagir, là. On a fait la vérification aujourd'hui avec SYSTRA. En réalité, la figure 3.4 vient adresser les points durs au niveau des reliefs pour l'ensemble des modes étudiés. Donc, les quatre modes étudiés. Et à ce moment-là, ce qui était évalué à environ à plus que 7.5% de pente était un point de vigilance. Donc, un point dur sur le réseau pour les modes.

Pour ce qui est de la figure 3.7, c'est les points durs uniquement adaptés pour le tramway. Donc, le tramway lui-même a moins de contraintes de pente que les modes un petit peu plus lourds. Donc, c'est pour ça qu'il y a un point dur qui a disparu sur la figure, parce que c'était spécifique au tramway sur la figure 3.7.

Donc, si ça va pour cette question-là, je passerais à la deuxième pour les types de milieux contraints. Donc, pour insérer un tramway dans une emprise urbaine qu'on dit de façade à façade, juste pour spécifier, parce qu'effectivement on aurait pu être plus précis ou SYSTRA aurait pu être plus précis dans son milieu.

Donc, le milieu très contraint, c'est une emprise de façade à façade inférieure à 21 mètres. Un milieu contraint est une emprise de façade à façade comprise entre 21 et 28 mètres et pour ce qui est de contraint faible ou non contraint, serait plus de 28 mètres. Une question de pouvoir

déployer tous les équipements qui sont nécessaires sur le partage de la route, soit la plateforme, la voirie routière, les trottoirs et certaines utilités publiques.

Donc, on a spécifié si c'est nécessaire, on pourra aussi faire par écrit les petites réponses pour que le suivi se fasse de façon appropriée.

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Et on aimerait que vous puissiez nous documenter chacun des points, s'il vous plaît, pas nécessairement en audience, mais dans votre avis écrit, chacun des points pour nous expliquer la contrainte et ce que vous allez en faire.

M. BENOIT CARRIER :

Juste pour spécifier, cette étude comparative là ne fait pas l'insertion. Donc nous on est en mesure dans l'insertion fine, mais le mandat de l'étude comparative n'était pas de traiter des points durs, était d'identifier où seraient ces points durs là, sans en faire une insertion de conception préliminaire.

Nous, présentement, ce qu'on fait, c'est la conception préliminaire et on traite ces points durs là dans le projet et non dans l'étude comparative. Donc, dans l'étude comparative c'est juste des points de vigilance qui ont été identifiés.

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Ça, j'ai bien saisi, mais est-ce que c'est possible quand même que vous puissiez nous documenter comment vous traitez ces points de vigilance qui ont été...

M. BENOIT CARRIER :

Ah oui, tout à fait, tout à fait.

LA PRÉSIDENTE :

Voilà.

M. BENOIT CARRIER :

J'imagine qu'on va y revenir plus tard ou vous voulez qu'on le traite...

LA PRÉSIDENTE :

Possiblement, mais de toute façon, on aimerait que ça puisse être documenté de façon systématique.

M. BENOÎT CARRIER :

Parfait. On prend bonne note.

LA PRÉSIDENTE :

Parfait, merci. Donc, mon collègue Antoine Morissette avait quelques questions à vous poser.

QUESTIONS DE LA COMMISSION

LE COMMISSAIRE MORISSETTE:

Dans la foulée des zones de contrainte, je voulais venir avec vous préciser un autre élément qu'on considère être intégré dans les contraintes. Je reviens avec la thématique sur le tunnel et la géologie en regard des coûts, qu'on a abordée cet après-midi.

Dans les zones de contrainte, on parlait, bon, des contraintes du relief, dans ce cas-ci. Moi, je reviens à l'aspect de la géologie. Toujours à l'étude de Englobe, l'étude géotechnique DA8 qui a été déposée auprès de la commission, dans laquelle, bon, on a parlé des profondeurs de forages cet après-midi, mais on est dans une zone, aussi, où on a une grande variabilité du matériel rocheux et une zone de faille.

Ma question se déploie en deux temps : dans un premier temps, cette grande variabilité-là au niveau de la structure du roc, de quelle façon elle vient influencer encore une fois l'incertitude au niveau des coûts, et est-ce que vous avez pensé ou est-ce que vous avez évalué les normes sismiques, parasismiques associées aux zones de faille et à une zone évidemment d'activité sismique qui était assez importante dans l'Est du Canada, donc la zone la plus importante?

Donc, c'était indiqué, soit dit en passant dans le chapitre 7 du PR3.1. Donc, je veux vous entendre là-dessus.

M. DANIEL GENEST :

Donc, sur le premier point au niveau de la variabilité des coûts. La prochaine étape dans le processus, on est en train de bâtir, je vais utiliser le terme anglophone « a Geotechnical Baseline Report », un rapport géotechnique de base, donc qui est vraiment un outil qui va définir tous les éléments de données comme intrants à la suite des choses.

Donc, dans le cadre de l'appel de propositions, c'est normal, dans le contexte d'ouvrage souterrain, de fournir ce GBR-là, Geotechnical Baseline Report, comme outil de travail. Et ça permet aussi de mieux partager les risques.

Ce soir, je vais juste confirmer avec mon équipe en arrière. On devrait avoir notre expert en tunnel qui est disponible. Donc, il sera probablement capable de répondre à vos questions directement. Est-ce que Bakar, tu es en ligne? Oui, il est présent. On est en train de l'installer.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE:

Je vais simplement en profiter en fait pour vous demander si ça va être possible de déposer le rapport géotechnique de référence au moment où il sera disponible, puis peut-être donner un échéancier aussi par rapport au dépôt de ce document-là?

M. DANIEL GENEST :

Donc, il va être disponible à même le lancement de l'appel de propositions, ciblé quelque temps en septembre.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE:

Donc, vous allez pouvoir le déposer à ce moment-là?

M. DANIEL GENEST :

Absolument, oui. Donc, je vais présenter rapidement. Donc, Bakar Amara c'est l'expert en tunnel de chez Traminnov, et plus spécifiquement Hatch. Il a énormément d'expérience à l'échelle mondiale, et il est capable de répondre à toutes les questions très techniques.

Bakar, à toi la parole.

M. BAKAR AMARA :

Oui, bonjour, Monsieur le Commissaire. Pour répondre à la question, effectivement on a observé une certaine variabilité du massif rocheux. Ceci étant dit, on ne peut pas parler d'une forte variabilité. Essentiellement, on a défini deux principaux massifs : un qui est constitué essentiellement de calcaire et un autre de shale. Donc, c'est celui de shale, justement qui est la partie un peu plus délicate du projet et qu'on retrouve notamment au niveau de la station Colline Parlementaire – pardon, de la station Centre des congrès, qui finalement ne sera pas construite puisqu'on l'a déplacée, on l'a fusionnée avec la station Colline Parlementaire.

Donc, on a ces deux massifs rocheux qu'on a observés avec notre campagne d'investigation géotechnique, donc c'est plus de 50 sondages qui ont été réalisés sur le tracé. Donc, c'est une excellente densité de sondages sur un linéaire de 2,5 kilomètres. On se retrouve avec un nombre suffisant de sondages pour extrapoler justement et établir ou définir le massif, non seulement au niveau des sondages, mais aussi entre les sondages.

Donc, on a évalué donc le partage entre ces deux massifs rocheux. On a attribué des contingences au cas où on aurait un peu plus ou un peu moins d'un de ces deux massifs, et on a aussi défini les zones de faille que vous avez mentionnées. Effectivement, on est proche notamment de la faille de Logan, donc qui est relativement bien connue des géologues et qui est bien documentée aussi dans toute la littérature universitaire. On a aussi, comme base de travail, la carte géologique qui nous a beaucoup aidés.

Mais encore une fois, c'est vraiment les sondages sur lesquels on s'est basé pour établir notre carte géologique qui permet d'établir un profil géologique, aussi qui permet vraiment d'identifier tous les enjeux qui sont vraiment d'ailleurs... d'où la question, c'est vraiment des enjeux géotechniques qui définissent la faisabilité du tunnel. Donc, c'était vraiment une de nos premières, une des prémisses à tout ce qui suit derrière et notamment tout ce qui est estimation des coûts et aussi définition du calendrier.

Pardon, mais je n'ai peut-être pas répondu à la question dimensionnement sismique. Effectivement, on est dans une zone d'occurrence sismique qui est aussi connue. Les ouvrages souterrains sont aussi concernés par ce dimensionnement, mais d'une certaine manière moins que d'autres ouvrages qui sont plus sensibles, tels ouvrages d'art ou immeubles de grande hauteur. Donc, on a prévu un dimensionnement de façon préliminaire, on reste à un stade d'étude préliminaire en termes de ferrailage, notamment, des revêtements pour justement supporter ces efforts latéraux dus à un éventuel séisme.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE:

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Est-ce que ça va pour les précisions de votre côté?

M. DANIEL GENEST :

Absolument, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Très bien, merci. Merci, Monsieur.

Donc, avant d'entamer le questionnement des citoyens, nous voulions revenir sur une question que nous avons posée à plusieurs ministères des impacts de la pandémie et de sa gestion. Et donc, plusieurs ministères nous avaient demandé de prendre la question en délibéré. Donc, je m'adresserais maintenant à ces ministères. Donc, il y avait le ministère de la Santé et des Services sociaux, le ministère de l'Habitation, et le MTQ.

Donc, je ne sais pas quel est le ministère qui voudrait commencer?

Mme GWENDALINE KERVAN :

Madame la Présidente, Gwendaline Kervan, pour le ministère de la Santé et des Services sociaux. Alors, oui, dans un premier temps, ma collègue Julie Bellavance pourra expliquer comment le télétravail, en fait, peut affecter différemment le type de personnes, de clientèle, dépendamment s'ils sont étudiants, plus vulnérables ou... donc, je vais laisser la parole à Julie Bellavance.

Mme JULIE BELLAVANCE :

Bonsoir! Julie Bellavance, pour le ministère de la Santé et Services sociaux. Donc, oui, en fait, selon les dernières données disponibles on sait que 60 % de la population canadienne ne peuvent pas faire du télétravail. En fait, ils occupent des emplois qui ne peuvent pas se faire à la maison.

Évidemment, on pense surtout au secteur où est-ce qu'on voit de la clientèle. Donc, dans les restaurants, les bars, dans le domaine de l'hôtellerie, commerces de détail, et cetera. Et on sait aussi, et c'est prouvé dans les dernières données de Statistique Canada, que parmi les personnes qui ne peuvent pas faire de télétravail, il y a une surreprésentation au niveau de certaines catégories de personnes, dont les personnes immigrantes, les personnes âgées de moins de 25 ans, les gens qui exercent une profession qui est moins bien rémunérée et les gens qui ont moins de scolarité. Donc, les personnes qui ont un diplôme d'études secondaires ou qui n'ont pas le diplôme d'études secondaires.

Donc, évidemment, le taux de personnes qui peut faire du télétravail dépend du secteur d'emploi. Donc, rapidement, pour donner un comparatif, au Québec 88 % des gens du secteur de la finance et des assurances peuvent travailler de la maison; 81 % des personnes de l'industrie de l'information et de l'industrie culturelle peuvent travailler à domicile; 75 % des gens de l'administration publique peuvent travailler à la maison. Et si on compare, par exemple au secteur de l'hébergement puis les services de restauration, c'est 8 % seulement des travailleurs et travailleuses qui peuvent travailler à domicile. Et concernant le commerce de détail, on parle d'à peu près 26 % qui peuvent le faire de la maison.

Donc, avec ces données-là, et les dernières études, bien, il est faux de penser que la majorité des emplois vont pouvoir se faire à domicile dorénavant malgré la COVID.

On sait aussi que l'amélioration de l'offre du transport en commun profite avant tout aux personnes plus vulnérables, d'où l'importance évidemment d'une bonne offre de transport en commun, particulièrement pour les personnes vulnérables. Et ça, c'est sans rappeler que, bon, les déplacements, comme on l'a vu plus tôt cette semaine dans une présentation de monsieur Dubé, mais malheureusement j'ai oublié son prénom, Jean Dubé, que 50 % des déplacements sont reliés au travail, mais il y a quand même un autre 50 % qui ne sont pas reliés au travail.

Donc, ça aussi j'ai juste à mettre dans la mise en contexte et la réflexion concernant le télétravail.

Merci.

Mme GWENDALINE KERVRAN :

En complément, mais qui n'est pas du tout dans le même... en fait, qui ne touche pas tout à fait le même sujet, nous avons mardi une journée consacrée à la justification du projet puis il y avait les questionnements en lien avec la COVID-19. Vous aviez rappelé entre autres les normes du confort de quatre personnes par mètre carré et tout ça, puis mon collègue qui est présentement disponible sur Teams, alors le docteur André Paradis, peut peut-être amener des

éléments en lien avec le point de vue de Santé publique et ce qui serait des normes acceptables dans le futur et tout ça. D'autant plus, qu'il aurait peut-être des données concernant les risques de transmission du virus par l'utilisation du transport en commun.

480 Alors, je crois que ça pourrait être pertinent de vous les présenter.

LA PRÉSIDENTE :

485 Tout à fait. Nous allons l'écouter.

Mme GWENDALINE KERVRAN :

Parfait. Alors, Docteur Paradis, je vous invite à prendre le micro.

490 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir, Monsieur.

495 **Dr ANDRÉ PARADIS :**

Oui, bonsoir! Docteur André Paradis, je suis médecin-conseil en maladies infectieuses à la Direction de la santé publique de la Capitale-Nationale. Alors, je m'excuse, peut-être que vous ne me voyez pas trop bien, mais j'ai du contre-jour un petit peu.

500 **LA PRÉSIDENTE :**

On vous voit très bien.

505 **Dr ANDRÉ PARADIS :**

D'accord. Alors, en termes de COVID-19, les dangers dans les transports évidemment, ça a déjà été rapporté qu'il y a eu certaines éclosions. Ce sont des éclosions qui ont eu lieu en Chine, principalement, parce que vous savez comme moi que la densité de population et la densité de population dans les transports en commun en Chine sont très, très élevées.

510 Par contre, on sait très bien que la maladie, la COVID-19 c'est une maladie respiratoire, donc elle est principalement transmise par des gouttelettes respiratoires, que ce soit par la toux ou par les éternuements, des postillons, lorsqu'on crie, lorsqu'on chante, et cetera, lorsqu'on parle.

515

Évidemment, dans un autobus, ce n'est pas l'endroit qui est le plus à risque non plus, puisqu'évidemment, ça prend quand même un certain rapprochement pendant un certain temps d'une autre personne pour être en contact avec les gouttelettes de la personne qui est infectieuse. Donc, ça se transmet par les gouttelettes, principalement.

D'autre part, ça pourrait se transmettre aussi par le fait de toucher donc par lien indirect, c'est-à-dire de toucher une surface sur laquelle une personne malade aurait déposé des sécrétions et l'autre personne qui est en contact avec ces sécrétions-là pourrait les mettre sur sa main et puis éventuellement se toucher le visage pour que le virus entre à l'intérieur de son corps. Donc, ça prend un endroit pour que le virus puisse pénétrer à l'intérieur de la personne.

Quand on parle de transport en commun, évidemment, quand les autobus sont plutôt vides, bien, c'est sûr que la distanciation physique fait son œuvre. Au-delà de deux mètres, le risque est minime sinon nul.

Par contre, lorsqu'on s'approche plus, puis on sait que les autobus sont des fois, les tramways et tout ça, les transports en commun sont parfois bondés et à ce moment-là, on n'a pas le choix de s'approcher de l'autre personne. Et de là, la nécessité du lavage des mains de façon régulière chez les personnes et en temps de pandémie, c'est toujours une bonne chose d'avoir un peu d'alcool en gel avec soi pour se laver les mains fréquemment, parce qu'on touche des endroits qui sont susceptibles d'avoir été touchés par une personne malade.

Actuellement, on peut dire que les risques d'attraper la COVID dans un autobus actuellement sont faibles, puisque la transmission est faible actuellement. Est-ce que ça changera? C'est possible. Et probablement que dans quatre, cinq ans, évidemment, ça sera une chose du passé, cette épidémie-là. Certains vont dire : bien, il y aura peut-être une autre épidémie – oui, il faut y penser. Et c'est la raison pour laquelle la distanciation physique, qui ne peut pas être faite dans la plupart des transports en commun, doit être compensée autrement par des moyens de protection.

On sait que le gouvernement actuellement a annoncé que bientôt il y aurait une obligation de porter le masque ou le couvre visage à l'intérieur des transports en commun, c'est pour éviter justement ce contact-là avec les sécrétions des autres lorsqu'elles parlent, en fait lorsqu'elles peuvent être en contact avec d'autres personnes à moins de deux mètres.

Et l'autre chose qu'il faut ramener aussi, c'est que le lavage des mains, soit avec de l'eau et du savon ou soit avec l'alcool, bien, ça permet à la personne qui a touché toutes sortes d'objets à l'intérieur de l'autobus, les rampes, les sonneries, les barres pour se tenir, eh bien, lorsqu'elle a fait ça, elle est susceptible effectivement d'avoir du virus, s'il y avait quelqu'un qui avait toussé sur cet endroit-là, par exemple, et donc elle doit se laver les mains dès qu'elle pourra avant de se

toucher la prochaine fois au visage. Ça ne pénètre pas à travers les doigts, il faut une porte d'entrée et c'est une porte d'entrée respiratoire.

Donc, il faut le mentionner, et je ne crois pas que le tramway ou l'autobus ou quoi que ce soit doit être construit en fonction d'une épidémie. C'est plutôt aux gens qui prennent ces moyens de transport là à devoir appliquer certaines mesures lorsqu'on est en pandémie. Et je dois vous dire qu'actuellement, la pandémie nous a permis de prendre conscience que les moyens qu'on a pour se protéger des virus, ce n'est pas juste bon pour la COVID. C'est bon pour la grippe, c'est bon pour le rhume, c'est bon pour la gastro.

Donc, s'il y a quelque chose de positif à cette pandémie c'est qu'il y a des moyens que les gens peuvent prendre pour se protéger de la transmission des infections. Et parmi ceux-là, c'est évidemment de se laver les mains souvent, protéger les autres aussi, ça fait partie de ça, la pandémie, protéger les autres en toussant dans le coude ou en toussant dans un mouchoir, de jeter le mouchoir de façon adéquate, et cetera.

Donc, pour ce qui est du risque dans les transports en commun, il y en a un, oui, étant donné la proximité des gens, et il faut s'adapter en portant le couvre visage, en se lavant les mains très, très souvent, et je crois que cette façon de faire là convient très bien, et c'est ça qui va éviter la transmission.

Je ne sais pas s'il y avait des questions précises?

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Est-ce qu'il y a des études qui ont déjà été réalisées pour quantifier le risque ou le type de propagation qu'il peut y avoir dans les transports en commun?

Dr ANDRÉ PARADIS :

Des études précises là-dessus, il n'y en a pas beaucoup. Ce qui a été démontré c'est certaines transmissions, donc dans les transports en commun en Chine. Ça n'a pas été vraiment reproduit ici au Canada ou au Québec. Ce qu'on sait, c'est que la transmission par les objets est possible, mais n'a jamais été vraiment prouvée hors des milieux de soins.

Donc, actuellement, les données sur la transmission par les objets, on sait que le virus peut survivre sur les objets pendant un certain temps, mais est-ce qu'il est source de personnes qui vont devenir malades à cause de ça? Ça, ce n'est vraiment pas très clair.

595 Ce qu'on sait, c'est que passer plus que 15 minutes à moins de deux mètres, selon les experts, c'est un risque significatif. Et donc, dans un autobus, dans un tramway, c'est possible, et alors il faut ajouter des mesures de prévention qui sont le port du couvre visage et le lavage des mains.

600 **LA PRÉSIDENTE :**

Très bien. Je vous remercie beaucoup. Bonne soirée. Au revoir. Donc, je me trouve du côté du ministère, est-ce qu'il y avait des ajouts que vous souhaitez faire?

605 **Mme GWENDALINE KERVRAN :**

Pour le ministère de la Santé, c'est parfait. Écoutez, on n'a pas autre chose à rajouter, merci.

610 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Donc là, j'avais le ministère des Transports et le ministère de l'Habitation.

M. MATHIEU GRONDIN :

615 Oui, bonjour! Je voulais mentionner d'abord qu'on a déposé, suite à la demande, on a déjà déposé un document à cet effet-là. Je vous le résume rapidement.

620 Évidemment, nous, l'objectif c'est d'évaluer les impacts du télétravail sur le transport. C'est sûr que c'est l'objectif initial. Ce qu'on peut dire c'est que là, présentement, on n'a pas établi de scénario de télétravail parce que, bon, les données que l'on a sont plutôt marginales jusqu'à maintenant. Le télétravail qu'on faisait avant la pandémie, bien, on ne peut pas trop en tirer des conclusions, parce que c'était justement trop marginal en termes de télétravail.

625 Et puis aujourd'hui, bien, c'est encore trop tôt. Puis on sait qu'au ministère, les gens sont forcés un peu de faire le télétravail. Ça fait que donc, les données qu'on a ne sont pas nécessairement représentatives pour pouvoir faire des scénarios puis des modélisations par rapport à ça.

630 Cependant, ce qu'on m'indique c'est qu'on a des outils au ministère qui nous permettraient de faire des scénarios, mais sur la base de données probantes, je dirais, une fois qu'on aura accumulé un certain nombre d'informations sur les préférences de télétravail et tout ça. Donc, ça nous prendrait un petit peu de temps encore pour pouvoir rouler quelques scénarios, on parle de quelques mois.

635 Au gouvernement aussi, on me dit qu'il y a aussi un sondage actuellement qui est fait
auprès des gens qui font du télétravail pour voir comment ça va et de quelle façon ils apprécient
le télétravail. Ça va pouvoir être des intrants pour les scénarios qu'on va vouloir faire rouler. Mais
on dit aussi que dans les scénarios, il y a plusieurs variables évidemment qu'il va falloir tenir en
640 compte et il y a un aspect de l'entrepreneur, de l'entreprise qui peut ne pas vouloir faire du
télétravail ou laisser ses employés faire du télétravail.

Il y a aussi la fonction, le type de travail aussi qu'il faut tenir en compte. On en a déjà parlé
en début de semaine.

645 Ce qu'on peut constater, toutefois, c'est que ça fonctionne. De façon générale, tout le
monde a dit que ça fonctionne plutôt bien. Donc, nous autres, on a parlé de 60 % en début de
semaine par rapport à ça. Donc, je pense que ça s'en va dans la bonne direction, on va pouvoir
faire des scénarios puis l'établir de façon plus juste.

650 **LA PRÉSIDENTE :**

Très bien, je vous remercie beaucoup. Donc, maintenant, le ministère des Affaires
municipales et de l'Habitation.

655 **M. JEAN-PHILIPPE ROBIN :**

Oui, Jean-Philippe Robin, aux Affaires municipales et Habitation. Dans le fond, je voulais
juste vous mentionner, Madame la Présidente, que les deux questions qu'on a prises en délibéré,
on va vous répondre par écrit. Simplement, on vous demanderait juste un petit délai jusqu'à
660 demain matin, parce qu'on fait un déménagement de nos bureaux, donc on a eu des petites
contraintes de temps, là. Donc, si ça ne vous dérange pas, on va vous soumettre ça demain
matin, sans problème.

665 Mais pour répondre, je peux vous résumer la réponse, là, sans problème. Dans le fond, si
on reprend la question, vous nous demandiez, dans le fond, quel serait l'impact de la pandémie
sur l'aménagement urbain et, éventuellement, la configuration des espaces dédiés à la mobilité.

670 Donc, pour le moment, dans le fond, il faut savoir que les municipalités, en vertu de la loi
municipale générale ainsi que des mesures d'urgence qui ont été décrétées par le ministère de la
Santé, ils ont plusieurs pouvoirs pour permettre, dans le fond, d'adapter leur milieu de vie. Donc,
ils peuvent rendre les rues piétonnières, ils peuvent agrandir les corridors de transport – exemple
à Montréal ils ont fait ça –, ils peuvent alléger la réglementation pour permettre les terrasses
également dans les rues.

675 Donc pour le moment, on n'a pas, le ministère ne peut pas avancer de nouvelles mesures, on est en réflexion, mais on n'a pas, à court et moyen terme, on n'a pas de nouvelles mesures qui vont être proposées, mais ça va être dans nos réflexions éventuellement, si on vient qu'à modifier nos orientations gouvernementales ou nos politiques.

680 Voilà.

LA PRÉSIDENTE :

685 Merci beaucoup. Donc, une fois ce tour fait, c'était différentes choses qui étaient en suspens, nous allons pouvoir ouvrir la salle aux citoyens qui s'étaient préalablement inscrits donc au registre pour venir poser leur question.

Donc, en vertu de nos règles de procédure en audience publique, je dois vous rappeler les éléments suivants :

690 Tout d'abord, il faut éviter les préambules dans les questions;

Deuxièmement, une seule question par intervention est permise, et ce, sans sous-question. Toutefois, je permettrai à chaque citoyen de préciser sa question suite à la réponse reçue;

695 Toutes les questions et réponses sont directement adressées à la présidence et non à l'initiateur ou aux personnes-ressources;

700 Les manifestations, remarques désobligeantes, propos diffamatoires et attitudes méprisantes ne sont pas tolérés, afin de faire en sorte que le débat soit serein et respectueux.

Donc, ces précisions étant faites, j'inviterais monsieur Gilbert Morin à venir poser sa question.

PÉRIODE DE QUESTIONS
M. GILBERT MORIN

LA PRÉSIDENTE :

710 Bonsoir, Monsieur.

M. GILBERT MORIN :

715 Bonsoir! Je m'appelle Gilbert Morin. Je veux dire, j'habite sur le boulevard René-Lévesque
Ouest depuis 20 ans, dans le quartier Montcalm. J'ai élevé ma famille là et puis, bon, moi,
720 premièrement, le projet du tramway, je trouve ça un très beau projet, puis c'est un projet qui me
plait beaucoup.

725 Par contre, il y a quelque chose qui me cause problème, c'est l'abattage des arbres. Je sais
qu'on en a parlé beaucoup dernièrement dans les médias, puis ma question a rapport à ça. Je me
demande, quelles mesures ont été envisagées ou seraient envisageables pour réduire la largeur
de l'ensemble de l'œuvre, incluant les trottoirs et tout ça?

730 C'est une question assez générale, c'est que j'ai pensé à des précisions pour ma question.
Je demande si on avait songé à réduire la largeur des voies automobiles. Par rapport à ça, je me
fie sur un document que j'ai vu sur la Ville de Québec où à la page 20 du document – c'est une
présentation qui a été faite le 13 juin 2019 – puis à la page 20, on voit l'ensemble de l'œuvre avec
la largeur : le 2 mètres pour les trottoirs; 4 mètres pour les automobiles; 7,50 mètres pour le
tramway. Le tout, ça faisait une largeur totale, incluant les trottoirs, de 19,50 mètres.

735 Je me demande s'il y aurait lieu de, par exemple pour sauver des arbres, de réduire la
largeur des voies automobiles. Puis par rapport à ça, il y a un document de l'INSPQ, de santé
publique, qui a été publié en 2013 où est-ce qu'on recommande des voies plus étroites. Il est
disponible, le document est disponible sur le site de l'INSPQ.

740 On recommande des voies de 3,40 mètres, par exemple. Et ce qu'on dit, c'est que c'est
plus sécuritaire parce que ça ralentit la circulation automobile et ça diminue la distance pour les
piétons pour traverser la rue. C'est pour ça que la santé publique recommande une largeur de
cette amplitude-là.

745 Pour préciser un peu ma question, je me demandais si vraiment on enlève tous les
stationnements qui sont en bordure pour éviter d'avoir à choisir entre... c'est-à-dire si on avait à
choisir entre des stationnements ou des arbres, moi, je pense que j'habite en ville, puis des
stationnements, il y en a partout. Il y en a dans les ruelles, partout, amplement. Les ruelles, elles
sont pleines de stationnements et les rues transversales aussi. Sur un grand boulevard comme
René-Lévesque, si on avait à choisir entre des stationnements puis des arbres, je pense qu'il
faudrait choisir les arbres pour la santé, question de santé publique.

750 Autre petite suggestion par rapport à ma question pour permettre de sauvegarder des
arbres, bien, est-ce qu'on a pensé, par exemple sur les trottoirs, les trottoirs de 2 mètres, peut-
être à certains endroits où est-ce qu'il y aurait un arbre, faire une corbeille pour rétrécir un peu le

755 trottoir à l'endroit où se trouve l'arbre en question plutôt que de faire un trottoir de 2 mètres à la longueur, là, en coupant plus qu'il faut pour faire passer le trottoir.

Il y a des exemples de ça, je suis allé sur la 3e Avenue à Limoilou dernièrement, puis il y a des arbres, justement, qui empiètent un peu sur le trottoir puis les gens passent à côté de l'arbre.

760 **LA PRÉSIDENTE :**

Très bien. Donc, je vais adresser votre question à l'initiateur. Monsieur Genest?

765 **M. DANIEL GENEST :**

Donc, peut-être répondre à la question en trois temps, peut-être un peu plus des généralités en premier. Après, faire le point sur comment on fait une fine insertion, entre autres dans l'exemple de monsieur sur le boulevard René-Lévesque, puis après on pourra arriver à la question de la gestion de la canopée.

770 Donc, une fois qu'on a bien défini où on veut mettre la colonne vertébrale, et c'était clair que la colonne vertébrale du réseau structurant de transport en commun était pour être sur le boulevard René-Lévesque avec le tramway, après on a des éléments de, est-ce qu'on fait ça en axial au centre de la chaussée ou en latéral au bord de la chaussée.

775 Dans le cas de René-Lévesque, on a pris la décision d'aller en axial. Après, on veut essentiellement bien utiliser l'emprise façade à façade qui est disponible. Tout le travail...

780 **M. GILBERT MORIN :**

Est-ce que je peux poser... axial, ça veut dire dans le centre?

M. DANIEL GENEST :

785 Centre, oui, c'est ça.

M. GILBERT MORIN :

790 O.K., c'est beau.

M. DANIEL GENEST :

795 Axial, centre de la chaussée; latéral au bord de la chaussée. Donc, après, il y a toute une question de bien utiliser l'ensemble de l'emprise. Vous avez fait référence à tous les éléments. Bon, on a un expert qui est disponible qui pourrait expliquer un peu le détail de tout cela, si ça convient à madame la présidente, là, rapidement. Puis après, on pourra...

LA PRÉSIDENTE :

800 Bien, je pense que ça dépend du niveau de détail parce que je pense qu'il y a moyen de répondre à monsieur sans nécessairement rentrer dans trop de détails.

M. DANIEL GENEST :

805 Donc, on va y aller avec notre expert rapidement pour parler un peu de cela, puis après on ira avec la canopée. Ça ne marchera pas. O.K., notre expert n'est pas disponible, donc on va y aller avec notre réponse courte.

M. BENOIT CARRIER :

810 Donc, je vais prendre la réponse courte, notre expert en géométrie est à l'écoute, mais de chez lui. La technologie ne lui permettra pas, dans les délais, de pouvoir répondre.

815 Donc, effectivement, on est dans un milieu qu'on dit, puis qu'on faisait référence tantôt, à un milieu contraint, donc on est dans une emprise publique, là, de 20 mètres sur le boulevard René-Lévesque. Donc, lorsqu'on veut disposer de l'insertion du tramway, essentiellement, là, dans le projet – puis déjà on a fait une optimisation par rapport à l'image –, la plateforme, ça, c'est quelque chose qui est fixe, ça. On ne peut pas jouer avec la largeur d'une plateforme, c'est 7 mètres.

820 Donc, clairement, sur le 20 mètres, on a 7 mètres à allouer au tramway. Ça, c'est non négociable, c'est un mode guidé. Donc, par la suite, c'est que les domaines d'intervention qu'on peut faire pour pouvoir insérer le système, c'est la largeur des trottoirs et la largeur de la voirie essentiellement. Puis ensuite, il faut considérer qu'il y a différents éléments verticaux, que ce soit 825 les luminaires ou les poteaux pour la ligne aérienne de contact qu'on doit considérer dans tout l'élément de l'emprise.

830 Donc, ça, c'est la surface. Actuellement, ce qu'on privilégie, normalement, c'est un minimum de trottoir de 2 mètres, pour des questions d'accessibilité universelle, des questions d'entretien hivernal, c'est les bonnes pratiques. On cherche aussi à améliorer l'environnement, donc

lorsqu'on déploie des trottoirs de 2 mètres et il nous reste à insérer, par la suite, l'équivalent de la voirie, et on prévoit une voirie de 4 mètres, environ.

835 Pourquoi 4 mètres? Parce qu'effectivement, monsieur a fait référence à des voies plus rétrécies, parce qu'il y a un hiver. Donc, on sait qu'il y a un hiver puis la neige ne se ramasse pas immédiatement une fois qu'elle a été tassée sur le côté, donc on doit préserver un espace de 40 à 50 centimètres pour pouvoir accumuler la neige qui est poussée sur le côté. D'ailleurs, la première qui vient de la plateforme et celle aussi de la voirie. Donc, il faut pouvoir accumuler temporairement la neige pour préserver la capacité de cette voie-là de demeurer accessible une
840 fois, ce qu'on appelle, l'andain de neige.

Autre élément qu'il faut considérer, c'est que le trottoir aussi doit être déneigé. Donc, on doit accumuler aussi un espace alloué pour le déneigement du trottoir vers ce même andain de neige là pour préserver la circulation des trottoirs.

845 Donc ça, c'est l'élément d'insertion de surface qu'on doit essayer de jongler et on est en conception préliminaire. Donc, nous, on fait un projet de référence sur lequel on va aller sélectionner un soumissionnaire qui va obtenir le contrat et on va lui donner une série d'exigences techniques que lui, il va devoir optimiser avec des solutions, et peut-être que monsieur peut
850 suggérer, mais ça, c'est vraiment à l'étape d'une conception détaillée qu'on peut aller faire ce raffinement.

L'autre élément qui est un défi sur l'insertion, c'est toutes les conduites qui sont sous la rue. Donc, il y a le fait qu'on veut fiabiliser notre fameuse plateforme, éviter qu'il y ait des bris de conduites sous cette dernière. Donc, on doit dévier des conduites d'aqueduc et d'égouts, et ça
855 implique aussi de dévier les fameux réseaux techniques urbains que sont Hydro-Québec, Bell et Énergir, anciennement Gaz Métro.

Donc, là, il faut toujours faire attention et jongler avec l'effet de l'excavation qui vient avec le fait qu'on doit déplacer des conduites. Certaines devront être déplacées sous les trottoirs, donc on est toujours un petit peu dans un milieu contraint en train de jongler avec tous ces éléments-là. Dans une conception préliminaire, on y va le plus loin qu'on peut à un avancement qui nous permet d'arriver à l'estimé de classe C, là, mais les moyens appropriés, les techniques de construction peuvent souvent aider à trouver des solutions beaucoup plus fines, mais c'est ce qui
860 explique un peu, là, de façon peut-être sommaire, compte tenu que notre expert est... pour rentrer plus dans le détail que ça, là, l'élément et la dynamique.

Donc, on cherche toujours à prendre le moins d'espace possible, mais il y a une question de fonctionnalité sur quatre saisons aussi qui doit être considérée dans l'insertion, Madame la
870 Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Puisque le ministère de la Santé et des Services sociaux est interpellé au sujet de la largeur des voies, j'aurais aimé peut-être vous entendre.

875

Mme GWENDALINE KERVRAN :

Merci, Madame la Présidente. En effet, nous aimerions pouvoir présenter la perspective de santé publique en lien avec le gain possible à la sécurité routière sur les voies de circulation. Alors, j'interpelle mon collègue Michel Lavoie, le docteur Michel Lavoie, pour en parler plus amplement.

880

Dr MICHEL LAVOIE :

Bonjour, Madame la Présidente. Donc, nous aussi, en santé publique, on avait demandé à ce que la voie ou la largeur de la chaussée soit le moins large possible, notamment pour des raisons de sécurité routière, pour faire respecter la vitesse et aussi pour préserver des arbres.

885

Donc, quand on lit le document, dans un premier temps, le document qui a été remis lors de l'étude d'impact, on nous dit que la largeur de la chaussée va être entre 3 mètres et 3,3 mètres. Et sur le boulevard René-Lévesque, on nous parle de 3 mètres. Donc, on était content puis on trouvait que c'était une bonne décision parce que ça correspondait à ce qu'on avait demandé, on avait demandé que la largeur soit de 3,3 mètres ou moins, pour des raisons de sécurité routière et pour préserver les arbres.

890

895

Donc, on était contents. Sauf que quand on lisait un peu plus loin, on s'est aperçu qu'il y avait un mètre d'ajouté à la chaussée, donc la chaussée en fait n'a pas 3 mètres sur le boulevard René-Lévesque, elle a 4 mètres. Donc, l'ajout d'un mètre, c'est pour déposer la neige l'hiver.

900

Donc, ça nous préoccupe aussi, notamment pour le respect des vitesses. Parce que dans la littérature, en tout cas ce qu'on observe, c'est que la largeur des chaussées, les chaussées les plus sécuritaires ont une largeur entre 3 et 3,3 mètres. Moins de cette largeur-là ou plus que cette largeur-là, c'est moins sécuritaire. Donc nous, on optait pour une largeur de moins de 3,3 mètres.

905

Ça fait que là, en ajoutant un mètre pour déposer la neige, dans les faits, on monte à 4 mètres. Ça fait qu'à ce moment-là, ça nous préoccupe parce qu'on sait que le comportement des conducteurs est influencé par la largeur de la chaussée et puis si la chaussée est plus large, les conducteurs ont tendance à conduire un peu plus vite.

Il y a quelques études qui démontrent ça, il y en a une entre autres qui montre que le fait d'avoir une chaussée, de faire passer une chaussée de 3 mètres de large à 4 mètres de large a pour effet d'augmenter de 10 à 15 kilomètres par heure, la vitesse moyenne. Puis ça, bien, ce n'est pas anodin parce qu'une minime augmentation de la vitesse a des conséquences importantes sur le risque de décès, notamment chez les piétons et les cyclistes lors d'une collision avec un véhicule moteur.

À titre d'exemple, le risque de décès pour un piéton lors d'une collision avec un véhicule moteur à 40 kilomètres/heure, le risque de décès est à 35 %, alors qu'à 50 kilomètres/heure, donc une augmentation de 10 kilomètres/heure, le risque passe à 80 %. Donc, c'est exponentiel.

Alors, nous, on était heureux quand on a lu que la largeur était de 3,3 mètres, mais on a déchanté quand on s'est aperçu que, dans les faits, elle allait être de 4 mètres.

Donc, pour des raisons de sécurité routière, on aimerait que la chaussée soit ramenée à une largeur moindre, mais aussi ça pourrait avoir une... bon, c'est ça. Donc, surtout pour la sécurité routière.

Alors, on s'est demandé s'il y avait des possibilités, puis on nous dit donc qu'il faut avoir un espace pour entreposer la neige. On s'est demandé s'il était possible de transformer cet espace d'un mètre là, qui est en chaussée, de le transformer en trottoir. Donc, à ce moment-là, on peut peut-être mettre la neige, là, sur le trottoir au lieu de la chaussée. Ou on peut aussi gruger sur le trottoir, on peut peut-être gagner sur le trottoir. Le trottoir a déjà 2 mètres. Si on ajoute un mètre, on passe à 3, peut-être qu'il y a moyen de le rétrécir. Et puis si on pouvait gagner un peu sur le trottoir, on pourrait peut-être sauver des arbres aussi.

Donc nous, en conclusion, on souhaiterait que la largeur réelle de la chaussée soit de moins de 3,3 mètres, donc dans le cas de René-Lévesque, que ce soit de 3 mètres et puis de peut-être trouver une autre façon pour entreposer la neige ou pour la ramasser plus rapidement, de telle sorte qu'on pourrait peut-être gagner de l'espace pour préserver les arbres. Donc, on aurait un effet positif sur la sécurité routière, mais aussi sur la canopée.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. J'aurais aimé entendre maintenant le ministère des Transports, notamment sur les normes pour la largeur des voies de circulation, la largeur minimale pour la sécurité et plus globalement sur l'enjeu qui vient d'être soulevé.

950 **M. MATHIEU GRONDIN :**

Oui. Alors, au ministère, on a différents tomes sur la sécurité routière. On a fait référence au tome V au début de semaine, et il y a un tome pour la largeur des voies avec des croquis ou des schémas types, je dirais, pour différentes classes de routes, dont les routes et rues municipales, et puis il y a des gabarits qui existent pour respecter ces façons de faire là du Ministère.

Là, nous, on n'a pas été dans le détail de chacune des insertions qui ont été faites par la Ville. Ce qu'on veut, c'est que la Ville respecte nos normes. Et puis que ce soit évidemment sécuritaire. Mais on comprend aussi qu'il y a une partie entretien de rues qu'on doit tenir compte. Au Ministère, on fait la même chose. Donc, je comprends qu'il y a une volonté à cet effet-là de, disons, prendre moins large la voie de roulement, mais nous, on est de l'avis qu'il faut que ça respecte évidemment les normes de construction.

Puis là, bien, j'en profite pour rappeler notre rôle aussi, du ministère des Transports. On a un rôle d'accompagnement de la Ville dans le processus qui mène aux autorisations gouvernementales, on a bien sûr un rôle financier, puis on a des exigences à faire respecter, là, mais ça demeure le projet de la Ville de Québec. Donc, il y a un certain niveau de précision qu'on laisse à la Ville.

970 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Est-ce que vous allez intervenir sur les, on parlait des emprises avec des contraintes, est-ce que vous allez intervenir plus spécifiquement sur chacune des zones qui ont des contraintes pour valider les choix qui auront été faits par la Ville en termes d'emprise?

975 **M. MATHIEU GRONDIN :**

Bien, en fait, ce que je vous mentionnais, je pense qu'on va se limiter à s'assurer que la Ville respecte les normes routières.

980 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Mon collègue Pierre Renaud voulait intervenir.

985 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

Monsieur Carrier, vous avez parlé des services qui doivent être dans plusieurs cas déplacés. Je voudrais savoir, sur l'ensemble du tracé, est-ce qu'il y a des sections qui sont en réseau aérien ou si toutes les sections ont un réseau souterrain?

M. BENOIT CARRIER :

O.K., effectivement, Monsieur le Commissaire, là, il y a différentes façons. On retrouve différents milieux, mais a priori, tous les réseaux qui sont aériens sont enfouis, là. Donc, compte tenu qu'on fait un travail de façade à façade et qu'on veut faire une bonne intégration urbaine, les réseaux aériens, on va les enfouir.

Il y a des transversales, là, il faut faire attention, on n'est pas mur à mur parce que ça impliquerait des éléments super importants de travaux. Par contre, pour ce qui est dans le linéaire du tracé, là, on va enfouir les fils pour créer un environnement urbain plus intéressant.

Peut-être juste quelques petites précisions sur le boulevard René-Lévesque, là, parce qu'effectivement, le Bureau de projet, nous, on est tout à fait conscients puis on travaille encore dessus, là. Quand on parlait de quelques éléments, on est conscients que c'est un secteur qui est particulier et on a le même souci de préserver le milieu.

Donc, c'est sûr qu'on est en train de rechercher des solutions et l'innovation aussi du partenaire privé va nous aider là-dessus. Donc, je tiens à rassurer, notre intention, c'est vraiment de travailler à optimiser au maximum l'encadrement urbain, puis on ne veut pas nécessairement monter de solution possible à ce stade-ci, parce qu'on en évalue plusieurs, mais effectivement, ce qui a été mentionné par rapport à la vitesse, là, nous aussi, on a cette conscience-là.

Il faut comprendre qu'on est quatre saisons, là. Il y a l'aspect hivernal de la chose qui est assez contraint s'il neige, mais dans la période de l'été ou des autres saisons, on ne veut pas non plus que ça devienne un corridor. On a le même souci qui a été évoqué par les ressources, donc on travaille encore là-dessus. Et à ce moment-là, on va venir exiger des éléments dans le cadre de l'appel de propositions, mais c'est quelque chose qui demeure en continu, compte tenu du caractère assez spécial du secteur traversé.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Vous parlez du déneigement, là, ça me fait penser à une question. Est-ce que la responsabilité du déneigement de la voie du tramway est à la RTC ou si c'est la Ville qui a la responsabilité? Autrement dit, sur René-Lévesque, par exemple, est-ce qu'il y a une double responsabilité? La Ville déneige la voirie et le RTC déneige les rails?

M. DANIEL GENEST :

Donc, premièrement, ce qu'il faut établir, c'est que c'est important de synchroniser le déneigement de la plateforme tramway avec le déneigement de la voirie. Ça, c'est l'élément

1030 fondamental. On est présentement dans un processus de réflexion parce que le RTC ne fait pas l'entretien, ce sera le partenaire privé qui va faire l'entretien de la plateforme du tramway.

1035 Donc, la vraie question maintenant c'est, est-ce qu'on a le partenaire privé qui fait l'entretien hivernal de la plateforme tramway et la Ville fait l'entretien normal de la voirie de part et d'autre? Chacun fait son travail de son côté? Ou est-ce que c'est la Ville qui prend l'ensemble, façade à façade? Ou est-ce que c'est le partenaire privé qui prend l'ensemble façade à façade? Donc, il y a trois scénarios qui sont sur la table présentement et qui sont en discussion, qui vont être éventuellement entérinés, une prise de décision par le comité de la réalisation du projet.

1040 C'est un sujet qui est sensible, parce qu'il y a beaucoup de neige à Québec. Donc, il faut que ce soit bien fait. Donc, ce qui est impératif, c'est la synchronisation des efforts de tous et chacun, et il y a trois solutions possibles sur la table : le partenaire privé au complet; la Ville au complet; ou un partage de responsabilités, Monsieur le Commissaire.

1045 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

Juste pour compléter par rapport au réseau enfoui, Monsieur Carrier. Ces travaux-là vont être faits par le partenaire, comment ça va fonctionner au niveau de la construction, la responsabilité des coûts? Le rôle d'Hydro-Québec puis d'Énergir dans ça, comment ça va fonctionner?

M. DANIEL GENEST :

1055 Je vais prendre cette question-là, Monsieur Renaud. Quand on parle de conception/construction façade à façade, c'est le partenaire privé qui va faire l'ensemble des travaux. Donc, tout ce qui est infrastructure souterraine va être mené par le partenaire privé. Au niveau du câblage comme tel, Hydro-Québec, Énergir, Bell, Vidéotron et autres, eux autres vont venir essentiellement passer le câblage final. Mais tous les massifs de béton, et ça, seront faits par le partenaire privé. Donc, c'est lui qui a la responsabilité de faire les travaux de façade à façade.

1060 Par contre, quand on tombe en période d'entretien du système, à ce moment-là, le partenaire privé est strictement responsable pour l'entretien du système tramway, Monsieur le Commissaire.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

1070 Et est-ce qu'Hydro-Québec va facturer parce qu'il passe d'un réseau aérien à un réseau souterrain, les coûts que lui va encourir, ça va être transféré au partenaire privé? Comment ça va fonctionner?

M. DANIEL GENEST :

1075 Donc, il y a des coûts associés avec la relocalisation des réseaux techniques urbains dans le cas du centre de la chaussée, en souterrain, vers le côté de la chaussée, et aussi d'aériens à enfouis, et ces coûts de relocalisation sont des coûts qui sont propres au projet. Donc, ils font partie du 3,3 milliards.

LA PRÉSIDENTE :

1080 Merci beaucoup. Est-ce que vous voulez préciser votre question suite aux interventions que vous avez entendues?

M. GILBERT MORIN :

1085 Oui. Premièrement, je voulais dire qu'il y a peut-être dans le fond l'espoir d'une solution créative aux vues de ce qu'a dit le monsieur de la santé publique. En tout cas, moi, je trouvais que l'idée n'était pas bête de réduire à 3 mètres en mettant les trottoirs plus larges pour pousser la neige sur les trottoirs. Disons, au lieu d'avoir un trottoir, 2,50 mètres de trottoir, 3 mètres pour les autos, on pousse la neige sur les trottoirs. Puis avec des trottoirs larges de 2,50 mètres, peut-être
1090 que ça laisserait de la place pour les corbeilles, pour les arbres à ce moment-là, tout en laissant assez de place pour la petite chenillette pour débayer les trottoirs l'hiver.

1095 Peut-être qu'il y a moyen de prendre les idées puis essayer de trouver quelque chose qui permet, au maximum, de sauver les arbres du secteur.

LA PRÉSIDENTE :

1100 Merci beaucoup. Monsieur Genest?

M. DANIEL GENEST :

1105 Il y a un grand souci au niveau de protéger la canopée, ça, c'est clair. Je pense qu'on a été très clairs à cet effet. Dans des travaux de construction, il va y en avoir, de l'abattage, il ne faut pas s'en cacher, là, parce que ce n'est pas aussi simple que de tirer une ligne dans le sable, mais

la Ville s'est engagée, pour chaque arbre qui sera abattu, on va en replanter deux. Donc, on a un souci de bonifier la canopée.

1110 C'est clair qu'à court terme, si on coupe un arbre d'alignement, avant qu'on recrée le même effet canopée, ça va prendre plusieurs années. Ça, tout le monde comprend ça. Mais il y a quand même un grand souci, dans le Bureau de projet, de bien faire les choses et le secteur qui est le plus à défi, c'est clairement le secteur du boulevard René-Lévesque Ouest. Ça, on le sait très, très bien.

1115 Donc, le Bureau de projet veut protéger au maximum les arbres qui sont là. Ça, c'est notre engagement, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

1120 Merci beaucoup. Merci, Monsieur.

M. GILBERT MORIN :

1125 Merci.

Mme JOHANNE ELSENER

1130 **LA PRÉSIDENTE :**

J'appellerais maintenant Johanne Elsener à venir poser sa question. Ce serait plutôt ici, le temps qu'on désinfecte la table, merci.

1135 **Mme JOHANNE ELSENER :**

Bonjour, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

1140 Bonsoir!

Mme JOHANNE ELSENER :

1145 Je suis Johanne Elsener, je représente l'Association québécoise des médecins pour l'environnement. Je me permets, parce qu'on m'a dit que c'était autorisé, un court préambule parce que ça vient justifier, si vous voulez, l'importance de la question et des points qui nous préoccupent vraiment dans ce projet-là.

1150 **LA PRÉSIDENTE :**

Enfin, je voudrais juste préciser que ce n'est justement pas autorisé de faire un préambule, mais je suis prête à entendre quelques questions de mise en contexte, mais ce n'est pas autorisé de faire un préambule.

1155 **Mme JOHANNE ELSENER :**

Alors, écoutez, pourtant nous avons reçu un courriel de madame Cloutier qui nous disait que c'était autorisé, un court préambule. Alors, je suis vraiment désolée de l'imbroglio.

1160 Alors, vous savez, donc nous poursuivons sur l'enjeu qui vient d'être soulevé, en fait, sur l'enjeu des arbres et de la canopée dans le rapport qui a été déposé, l'étude d'impact. On dit qu'il y aurait perte d'environ 110 arbres et de 3,2 hectares de boisé et que l'impact résiduel a été jugé négligeable ou non important, quand on lit le rapport au tableau qui est 2.1.

1165 Or, le projet de tramway est un projet que nous pensons être bénéfique pour la santé, et le bien-être des Québécois et c'est un projet que nous encourageons vivement. Cependant, nous sommes très préoccupés par l'abattage de ces arbres-là. On sait que le verdissement urbain permet de lutter contre plusieurs maladies, comme le stress, la dépression, l'autisme, le diabète, 1170 l'hypertension, l'obésité, l'asthme et la mortalité par cancer, la mortalité cardiovasculaire, respiratoire et générale prématurée, et que les coûts annuels associés à ces maladies-là sont de l'ordre de 26 milliards de dollars.

1175 Les arbres sont extrêmement importants pour la santé puisqu'ils apaisent les êtres humains, qu'ils les incitent à faire de l'exercice et qu'ils captent les polluants atmosphériques qui sont responsables d'environ 3 800 décès prématurés par année au Québec. Or, les arbres captent environ 24 % de la pollution atmosphérique, notamment les particules fines qui sont responsables des principales maladies qui sont liées à la pollution atmosphérique et que la simple présence d'arbres à proximité peut diminuer de 50 à 75 % les particules fines pour les résidents et 1180 les piétons qui sont à proximité immédiate. En plus, ils bénéficient évidemment de l'ombre des arbres et de la lutte, si vous voulez, aux îlots de chaleur.

Il y a beaucoup de villes européennes et américaines et canadiennes qui ont réussi à implanter un tramway dans la chaussée existante.

1185

Quand on lit l'étude d'impact qui a été déposée, on y lit qu'il va y avoir des objectifs – et monsieur Genest le disait tout à l'heure – des objectifs de protection des arbres, des objectifs de plantation, mais ceux-ci sont vraiment très vagues et il n'y a pas vraiment d'information précise sur la mise en œuvre, et considérant l'impact significatif qu'aurait la perte de ces arbres sur la santé et le bien-être, l'environnement et les finances de la population, on aimerait savoir donc pourquoi élargir la chaussée à 4 mètres alors que l'Institut national de santé publique recommande à 3 mètres?

1190

Est-ce qu'il y a des stratégies de déneigement qui ont été envisagées? Parce qu'il y a d'autres pays qui font face au même problème que nous. Par exemple, il y a l'exemple qui est donné par Accès transports viables de Tromsø en Norvège, qui reçoit 7 mètres de neige par année et qui réussit à gérer la neige sur des voies automobiles qui sont moins larges que 4 mètres.

1195

Est-ce que la totalité, pour arriver, si vous voulez, à un impact résiduel jugé non important, est-ce que la totalité des impacts sanitaires, sociaux, environnementaux et économiques de la perte de ces arbres a été évaluée?

1200

Est-ce que les plans et devis ont été soumis à des ingénieurs forestiers chevronnés et des spécialistes en santé publique pour obtenir leur avis professionnel?

1205

Est-ce que des modélisations ont été faites sur la fluctuation de la température locale, la concentration des polluants atmosphériques et l'impact sur la santé à court, moyen et long terme des populations riveraines et en transit occasionné par la perte de ces arbres-là?

1210

Est-ce possible d'avoir une copie des plans et devis identifiant tous les arbres actuels et ceux à couper de façon exhaustive avec leur positionnement, leur espèce, leur dimension, les différents espaces dévolus au transport collectif et actif, aux automobiles, aux andains de neige, ainsi qu'à l'alimentation aérienne, s'il y a lieu, par fil électrique?

1215

Le promoteur affirme que la canopée sera bonifiée le long du parcours. Quel sera le niveau bonifié futur et en quelle année?

Le promoteur affirme que les arbres en place seront conservés lorsque possible; quels sont les critères qui déterminent que c'est possible? Qui les quantifie? Qui, au final, prend la décision? Est-ce qu'ils seront protégés durant les travaux de construction?

1220

1225 Le promoteur affirme que la plantation apportera un ombre appréciable le long du tracé, quel est l'objectif d'ombrage visé par ce terme « appréciable »?

Par combien et quelle espèce d'arbre chacun des arbres à couper sera remplacé et quel sera le budget attribué à la plantation et à l'entretien annuel de ces arbres pour les dix premières années? Est-ce que le budget prévu pour cet aspect est protégé?

1230 Et est-ce que la quantité du nombre de jeunes arbres plantés équivaldrait dès le départ à la capacité sanitaire actuelle des arbres qui seraient abattus? Sinon, combien d'années cela prendra-t-il pour équivaloir à la capacité sanitaire des arbres actuels?

1235 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, Madame. Donc, Monsieur Genest?

M. DANIEL GENEST :

1240 Vous allez devoir, Madame la Présidente, préciser laquelle des questions que vous voulez que je réponde parce qu'il y avait une longue série de questions.

LA PRÉSIDENTE :

1245 Tout à fait et nous allons de toute façon revenir sur l'arbre demain. Donc, je pense que vous pourriez préciser à madame ce que vous comptez proposer comme mesures détaillées, donc dans les grandes lignes, et sachant qu'on va revenir là-dessus demain.

1250 **M. DANIEL GENEST :**

Je vais peut-être laisser mon collègue François Trudel faire le point sur la vision de la Ville de Québec et puis après, on pourra revenir sur les grands éléments qui sont spécifiques au projet.

1255 **LA PRÉSIDENTE :**

Je ne suis pas sûre que ce soit la vision de l'arbre de la Ville de Québec que nous souhaitons aborder ici, c'est plutôt ce que vous allez mettre en place comme stratégie pour la protection de la canopée et la protection des arbres.

1260 **M. DANIEL GENEST :**

Je vais réitérer ce que j'ai mentionné au courant de la semaine. Il y a ce désir, cet engagement de protéger et conserver les arbres partout où cela est possible. Donc, il y a ce souci de bien faire les choses partout sur le tracé.

1265 Au niveau de la plantation, c'est de compenser l'abattage par la plantation et, ce faisant, de bonifier la canopée dans le tracé pour atteindre un ratio de deux pour un, et c'est de limiter l'abattage des arbres d'alignement et des superficies déboisées.

1270 Donc ça, c'est les grands engagements de la Ville dans le contexte du projet RSTC. Il y a beaucoup de détails sous-jacents à tous ces grands énoncés d'intention qui nécessiteraient en soi-même une très longue présentation. Mais je ne pense pas que c'est l'objectif de ce soir, Madame la Présidente.

1275 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. J'aimerais quand même me tourner vers le ministère de la Santé et des Services sociaux pour savoir l'évaluation qui a été faite de l'impact sur les arbres, l'impact du projet sur les arbres et, notamment, sur l'impact résiduel.

1280 **Mme GWENDALINE KERVRAN :**

1285 Madame la Présidente. Alors, d'abord, pour ce qui est de l'analyse, vous savez que nous allons rentrer dans l'analyse à partir de la semaine prochaine suivant les audiences publiques. Toutefois, en ce qui concerne les préoccupations de la santé publique et de la canopée, c'est certain qu'un arbre – je ne répéterai pas tout ce que madame Elsener a apporté, parce que tous les éléments qu'elle a abordés, en fait, sont tout à fait véridiques.

1290 Alors, l'arbre est bénéfique pour l'environnement, améliore la qualité de l'air, a un impact aussi sur les poussières, réduit le bruit environnemental. Ça séquestre le CO₂ donc, il y a une réduction des gaz à effet de serre. Ça peut capter aussi les métaux lourds, c'est bon pour la gestion pluviale.

1295 Et au niveau des bénéfices à la santé, la coupe des arbres, en fait, peut avoir un effet sur la santé des populations puisque lorsqu'on coupe les arbres, on enlève les îlots de fraîcheur que procure l'arbre. Alors, on crée des îlots de chaleur.

L'arbre est bénéfique pour la santé, ça limite le stress. C'est aussi, ça crée un environnement favorable à la santé, permettant un transport actif, sécuritaire. Donc, surtout des

1300 périodes caniculaires comme nous vivons présentement, alors de pouvoir se déplacer à l'abri des rayons solaires, c'est important.

1305 Donc, évidemment, pour protéger les acquis – il faut protéger les acquis. Donc, un arbre qui a 80 ans sur le boulevard René-Lévesque, évidemment, même si on le remplace par deux arbres, ça va prendre des années, de multiples années avant d'avoir tous les bénéfices qu'on pourrait avoir avec un arbre qui a 80 ans, pour toutes les raisons que nous avons abordées. Donc, évidemment, à court terme, une coupe d'arbres va avoir des effets sur la santé.

1310 Par contre, lorsqu'on regarde le projet de tramway en lui-même, sur le long terme, avec la plantation des arbres, les projets de végétalisation qui vont être faits, la création des stations aussi, puis le verdissement, c'est certain que c'est un projet qui, à long terme, va être bénéfique aussi pour l'environnement puis la canopée en général pour la municipalité.

1315 Par contre, c'est certain qu'on va prôner la protection des acquis et lorsqu'on discutait sur la largeur des voies, notamment, bien, si on est capables d'avoir une bonne évaluation des arbres qui doivent être coupés par rapport à ceux qui pourraient être sauvés, s'il y a une analyse fine qui se fait par rapport... de la part du promoteur et qu'il y a des mesures de protection qui peuvent se mettre en place, aussi.

1320 Un arbre, là, si on coupe la moitié du système racinaire, on peut le sauver. Donc, il y a des moyens qui existent puis je crois que si on prend en considération toute la valeur de l'arbre, bien, il y a peut-être moyen de limiter cette coupe d'arbres là aussi.

1325 Mais comme je vous dis, on n'a pas encore développé notre analyse, néanmoins, on est très soucieux de l'importance de l'arbre et demain, mon collègue, Christian Riel-Roberge, va pouvoir présenter aussi quels sont les impacts de la coupe des boisées puis quels sont les impacts aussi des îlots de chaleur urbains pour la communauté.

LA PRÉSIDENTE :

1330 Merci beaucoup. Donc, est-ce que vous souhaitiez préciser quelque chose suite aux réponses entendues?

Mme JOHANNE ELSENER :

1335 Deux choses, Madame la Présidente. Pour, en fait, étayer ce qu'on vient d'entendre, pour remplacer un arbre mature existant, pour avoir la capacité sanitaire d'un arbre mature existant, il faudrait planter 20 à 50 arbres. Donc, de planter deux arbres pour un arbre qu'on abat, ça ne peut pas compenser la capacité sanitaire d'un arbre adulte.

Deuxièmement, il semblerait que l'enjeu vraiment pour protéger ces arbres-là soit un enjeu de déneigement et j'aimerais entendre monsieur Genest sur le travail qu'ils ont fait pour voir comment ils s'y prennent ailleurs pour déneiger les voies. Parce que, comme j'ai dit, il y a d'autres pays qui ont ce problème-là de déneigement, comme Tromsø qui reçoit 7 mètres de neige par année, et qui ont des stratégies de déneigement pour permettre, justement, d'enlever la neige le plus rapidement possible, le plus efficacement possible, tout en ayant des largeurs de chaussées qui soient favorables à la santé et en protégeant aussi le patrimoine naturel.

LA PRÉSIDENTE :

Très bien, merci. Donc, Monsieur Genest?

M. DANIEL GENEST :

Je vais laisser notre expert qui a travaillé sur le dossier de l'entretien hivernal, monsieur Côté, Martin, faire le point sur le déneigement rapidement. Martin, à toi.

M. MARTIN CÔTÉ :

Merci, Martin Côté du Bureau de projet. Pour ce qui concerne le déneigement, effectivement on a expliqué tout à l'heure que ça prenait de l'espace pour pouvoir emmagasiner la neige. On a fait des analyses avec toutes les équipes de la Ville de Québec depuis plusieurs mois pour voir comment on pourrait organiser les choses de façon à prendre le moins d'espace possible.

Évidemment, on a des hivers ici au Québec qui sont assez rigoureux. Il faut prévoir que les installations vont pouvoir fonctionner, c'est-à-dire le tramway ainsi que la circulation automobile lorsqu'il y a des chutes de neige importantes.

Donc, pour le faire, on a regardé, comme je disais, au niveau des analyses comment on pourrait le faire puis qu'est-ce qui restait, qu'est-ce qu'il y avait comme largeur de route. C'était quoi le minimum qu'on pouvait avoir pour déposer la neige de la plateforme vers la voie de circulation et après ça, de la prendre de la voie de circulation vers les trottoirs.

Si vous voulez, peut-être que je pourrai – Étienne, si tu pouvais nous montrer peut-être un petit schéma, c'est relativement simple. Ce n'est pas sorcier. Donc, ce qu'on prévoit c'est qu'avec du matériel rail-route, on va pouvoir déneiger la plateforme.

Alors, on voit dans la partie du bas, on voit la pleine largeur des trottoirs, des voies, des chaussées, ainsi que des voies de tramway. Donc, ce qui est l'enjeu là-dedans c'est d'arriver à synchroniser, idéalement, les opérations de déblaiement.

Alors, il y a le déblaiement, et après ça, le ramassage de la neige. C'est comme ça quand il tombe de la neige. Donc, il y a des équipements rail-route, comme je le disais, qui vont pouvoir passer sur la plateforme et avec sa lame, il devra déposer la neige sur la chaussée. Alors, pour cette raison-là, ça prend une certaine largeur de chaussée. Parce que si on dit qu'il doit rester idéalement 3,3 mètres pour les automobiles, ça prend de l'espace pour loger cette neige-là si la grappe de la voirie ne suit pas immédiatement la grappe qui est sur la plateforme. Parce qu'on sait que les deux systèmes ne sont pas nécessairement directement connectés.

Alors, le tramway a ses opérations, les voiries ont leur opération, donc des fois, il peut y avoir des délais entre les deux. Ce qui fait que si on prend de la neige puis on vient l'envoyer sur la voirie, on se retrouve dans une situation où les automobilistes ne peuvent plus avancer. Ils ne peuvent pas monter sur la plateforme, évidemment, ils ne peuvent pas non plus monter sur les trottoirs.

Donc, c'est pour ça qu'il faut synchroniser comme ça. C'est pour ça qu'on a besoin d'une certaine largeur de voie pour pouvoir emmagasiner cette neige-là. Donc, en gros, c'est comme ça que ça se fait.

Et on a aussi la troisième opération qui consiste à prendre la neige sur les trottoirs puis l'envoyer sur la bordure après ça de la chaussée. Donc, on a la neige de la plateforme qui s'en vient sur la chaussée; de la chaussée, on la tasse vers le trottoir; et du trottoir, on vient emmagasiner cette neige-là sur la chaussée. C'est entre la chaussée et le trottoir. Donc, c'est là que ça prend... c'est pour ça que ça nous prend cette largeur-là.

Je reviens sur le 2 mètres de largeur des trottoirs – je m'excuse – sur le 2 mètres de largeur des trottoirs, c'est pour permettre une accessibilité universelle, pour permettre une bonne circulation des piétons et de tous les... pour s'assurer que les transactions se font bien sur les trottoirs et les accès aux plateformes, bien, c'est là qu'on a choisi d'avoir des trottoirs de 2 mètres, puis il y a aussi toute la question de la machinerie en hiver qui doit quand même avoir... on doit avoir des trottoirs d'une certaine largeur pour pouvoir bien manœuvrer et bien opérer.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie beaucoup pour ces précisions. Je reviens quand même à la préoccupation de madame. Est-ce que vous avez été regarder ce qui se fait ailleurs comme pratique innovante pour faire ces opérations dont on comprend qu'il y a quand même une

mécanique particulière, là, donc pour faire ces opérations et que ça ait le moins d'impact possible sur le fait de devoir abattre des arbres?

M. MARTIN CÔTÉ :

Oui. En fait, on a regardé un peu qu'est-ce qui se fait dans des villes nordiques où il tombe de la neige, hein, comme Helsinki, Göteborg en Suisse aussi – en Suède, pardon – pour voir un peu comment, c'était quoi les enjeux qu'ils avaient de leur côté, ils opèrent des tramways depuis plus longtemps que nous et qu'est-ce qu'ils... en fait, des secrets, il n'y en a pas beaucoup.

Il y a un élément qu'on va intégrer chez nous, qui est différent de ce qui se fait ailleurs, c'est par exemple les quais. Probablement que... ce qui est prévu, c'est que nos quais vont être chauffés, donc ce qui fait que la neige va pouvoir fondre sur les quais et s'écouler dans du drainage, bien sûr. Ça, c'est pour la question des quais. Donc, on n'a pas à prendre la neige des quais et venir l'envoyer encore dans la chaussée. Ça, c'est un élément.

Pour ce qui est de la chaussée et de la plateforme, on ne peut pas, sur 22 kilomètres, chauffer tout ça pour faire fondre cette neige-là.

Donc, on a regardé un peu tout ce qui faisait ailleurs et c'était quoi les enjeux qu'ils avaient. Donc, c'est là, c'est à partir de là qu'on a pu déterminer comment on allait insérer cette plateforme-là et qu'est-ce qu'on allait laisser comme largeur de chaussée et de trottoir.

LA PRÉSIDENTE :

Et je comprends que dans l'examen que vous avez fait de ce qui se faisait ailleurs, vous avez tenu compte de la gestion des arbres.

M. MARTIN CÔTÉ :

Évidemment.

LA PRÉSIDENTE :

Très bien. C'était la question. Merci.

M. MARTIN CÔTÉ :

Oui, évidemment.

LA PRÉSIDENTE :

1460 Merci. Merci, Madame.

Mme JOHANNE ELSENER :

1465 Merci. Je peux poser une question? Le synchronisme, ça m'apparaît être un enjeu technique...

LA PRÉSIDENTE :

1470 Non, je suis désolée. Oui, vous pouvez revenir par contre quand ce sera la deuxième partie des audiences, mais pour le moment, vos questions sont terminées. Je vous remercie.

Mme JOHANNE ELSENER :

1475 Parfait, merci beaucoup.

Mme AURELE FANNY DEUTCHA NGUELIEU

1480 **LA PRÉSIDENTE :**

 J'appelle maintenant madame Aurele Fanny Deutcha Nguelieu. Et je suis désolée si j'ai mal prononcé. Bonsoir, Madame.

1485 **Mme AURELE FANNY DEUTCHA NGUELIEU :**

 Bonsoir! Merci pour le tour de parole. Alors, moi, je suis Aurele Fanny Deutcha Nguelieu. Je suis présentement – je ne sais pas si on m'entend bien parce qu'avec le masque... O.K., parfait.

1490 Je suis étudiante au doctorat en relations industrielles à l'Université Laval et je suis présidente de l'Association des étudiantes et des étudiants inscrits aux études supérieures de l'Université Laval, l'AELIÉS, et nous sommes aujourd'hui là pour représenter les étudiants sur deux préoccupations majeures : la première est liée au laissez-passer universitaire – je ne sais pas si vous en avez entendu parler –, c'est un titre de transport exclusif aux étudiants de l'Université Laval qui leur permet d'avoir accès aux services de transport en commun; et la

1495

deuxième préoccupation est liée aux justifications environnementales que ce projet peut avoir face aux multiples préoccupations des étudiants sur les causes environnementales.

1500 Donc, la question est la suivante : quelles sont les justifications environnementales, justement, que ce projet a mises en avant? S'il y a eu une étude d'impact environnementale qui a été faite, quelles sont les justifications environnementales qui peuvent justifier que ce projet ait lieu en ce moment, pour les étudiants?

1505 Puis ensuite, est-ce que vous pensez inclure, en termes de retombées sociales ou inclure justement les étudiants, notamment le laissez-passer universitaire également dans le projet de tramway pour qu'on puisse avoir accès au service de tramway également?

LA PRÉSIDENTE :

1510 Merci beaucoup. Donc, Monsieur Genest?

M. DANIEL GENEST :

1515 Je vais laisser Laurence Goesel, qui a été notre consultante qui a essentiellement intégré les efforts qui ont mené à la production de l'étude d'impact, de vraiment faire le point sur comment on est arrivés à cet exercice. Laurence, à toi.

Mme LAURENCE GOESEL :

1520 Oui. Donc, Laurence Goesel d'AECOM. Donc, pour répondre à votre question, effectivement, il y a une étude d'impact environnemental qui a été réalisée et donc, les conclusions, les faits saillants, en fait, par rapport aux principaux impacts, aux justifications environnementales du projet sont à l'effet, donc, premièrement en matière de gaz à effet de serre; 1525 le projet permettrait en fait un bilan positif en matière de gaz à effet de serre puis ce qui permet l'évitement de 118 kilotonnes de gaz à effet de serre à terme, lorsqu'on fait le bilan entre les phases de construction et d'exploitation.

1530 Également, qu'il contribue à l'amélioration de la qualité de l'air puisqu'il s'agit d'un mode de transport qui n'émet pas de polluants atmosphériques et qui permet surtout, en fait, de capter une part des déplacements automobiles de l'agglomération – donc, on sait que le transport automobile émet beaucoup de pollution atmosphérique – et également, qui constitue un incitatif pour les transports actifs puisque le projet va s'accompagner de la réalisation, en fait, de sentiers... de sentiers, oui, de sentiers piétonniers et cyclables également.

1535

Donc sinon, il y a aussi des impacts pour le milieu humain. Donc, bien, on vient d'en parler aussi, là, mais ça concerne tous les gains aussi en matière de déplacements pour l'ensemble des modes de déplacement. Donc, comme je viens de vous le dire, ça permet de limiter la détérioration de la circulation, donc ça permet de limiter la congestion et donc, en matière de justifications environnementales, c'est pas mal ça.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Monsieur Genest, vous vouliez ajouter quelque chose?

M. DANIEL GENEST :

Je ne sais pas si on veut revenir sur la notion du laissez-passer universitaire. Peut-être, Luc, tu voudrais prendre ça rapidement.

M. LUC RICHARD :

Effectivement, comme je l'ai déjà mentionné – madame n'était pas là – mais la tarification va être exactement comme ça fonctionne aujourd'hui. Donc, si vous avez un laissez-passer universitaire, vous allez pouvoir embarquer dans le tramway, dans les autobus. C'est comme si on ajoutait du service, tout simplement.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Est-ce que vous souhaitiez préciser avec une nouvelle question?

Mme AURELE FANNY DEUTCHA NGUELIEU :

Si c'est possible, juste rebondir sur la réponse concernant le laissez-passer universitaire parce qu'on a accès à un tarif préférentiel pour les étudiants, donc on aimerait savoir justement si avec les conditions actuelles de notre laissez-passer universitaire si on pouvait emprunter également le tramway, là.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Monsieur Genest.

M. LUC RICHARD :

1575 Effectivement, Madame la Présidente, le laissez-passer universitaire va donner accès au tramway et aux autres autobus de la même façon qu'aujourd'hui, vous pouvez prendre n'importe quel service du RTC, ça va être pareil, effectivement.

LA PRÉSIDENTE :

1580 Merci beaucoup. Merci, Madame.

Mme AURELE FANNY DEUTCHA NGUELIEU :

1585 Je vous remercie.

Mme ANNIE-PIERRE BÉLANGER

1590 **LA PRÉSIDENTE :**

J'appellerais maintenant Annie-Pierre Bélanger à venir poser sa question.

1595 **Mme ANNIE-PIERRE BÉLANGER :**

Bonsoir!

LA PRÉSIDENTE :

1600 Bonsoir, Madame!

Mme ANNIE-PIERRE BÉLANGER :

1605 Donc, je viens parler au nom du Regroupement des groupes de femmes de la région de la Capitale-Nationale, un organisme de défense collective des droits des femmes dans la région.

1610 On s'est attardées beaucoup sur la mobilité des femmes, les besoins des femmes, les réalités des femmes en matière de transport dans la région et j'étais allée à la consultation de la Ville de Québec sur le projet. J'avais demandé si l'équipe du projet de réseau structurant prévoyait utiliser l'analyse différenciée selon les sexes pour s'assurer de ne pas créer des

inégalités entre les femmes et les hommes et pour éviter de les renforcer également ou de renforcer toute autre inégalité sociale dans le développement du projet.

1615 L'ADS, l'analyse différenciée selon les sexes, c'est une responsabilité de toute organisation publique, parapublique en vertu de la stratégie gouvernementale pour l'égalité. Ce n'est pas une obligation légale, mais une recommandation gouvernementale puis c'est un engagement clair pour l'égalité et la justice sociale.

1620 À ma connaissance, dans les études d'impact qui ont été déposées au BAPE, il n'y a eu aucune ADS qui a été réalisée pour s'assurer que les retombées seraient positives sur l'égalité entre les femmes et les hommes ou, du moins, qu'elles ne soient pas négatives.

1625 À l'étape du BAPE, cette recommandation de réaliser une ADS est plus que pertinente pour mesurer les impacts sur le milieu humain, compte tenu que le milieu humain n'est pas homogène. Même le groupe des femmes, en fait, n'est pas homogène non plus.

1630 Donc, ma question est la suivante : est-ce qu'à cette étape-ci, une analyse différenciée selon les sexes – idéalement dans une perspective intersectionnelle, c'est-à-dire prendre en compte la diversité du groupe des femmes – donc, est-ce qu'une analyse différenciée selon les sexes va être effectuée et si ce n'est pas le cas, comment le justifiez-vous?

LA PRÉSIDENTE :

1635 Merci. Monsieur Genest?

M. DANIEL GENEST :

1640 Je vais laisser ma collègue Laurence prendre cette question-là. Je ne sais pas si tu as la réponse, Laurence, je n'ai pas...

Mme LAURENCE GOESEL :

1645 Donc, bien, en fait, on a... concernant l'analyse différenciée selon les sexes, est-ce que je pourrais vous demander de reformuler la question, Madame, s'il vous plaît?

LA PRÉSIDENTE :

1650 Oui, tout à fait. En fait, c'est simplement de savoir si vous avez effectué une analyse de vos retombées pour le projet, du projet, selon les sexes. Donc, est-ce que votre projet va avoir un

impact positif ou, à tout le moins, ne pas avoir d'impact négatif? Donc, est-ce que vous avez procédé à ce type d'analyse qui s'appelle une analyse ADS?

Mme LAURENCE GOESEL :

Non, effectivement, on n'a pas procédé à ce type d'analyse. Ce n'est pas quelque chose qui se fait usuellement dans les études d'impact, en fait, sur l'environnement. Ce n'est pas quelque chose qui est demandé dans les directives des différents ministères, que ce soit le ministère de l'Environnement ou quelque chose qui serait demandé par le ministère de la Santé.

Donc, effectivement, on n'a pas analysé le projet sous cet angle-là.

LA PRÉSIDENTE :

Quand on regarde votre analyse des retombées économiques, on constate que vous avez des résultats très agrégés, est-ce que vous avez, dans ce bloc-là de votre analyse, de vos... pardon, de votre étude des retombées, est-ce que vous avez des données plus détaillées, notamment sur les retombées directes et indirectes par genre?

Mme LAURENCE GOESEL :

Non. À ma connaissance, l'étude que vous mentionnez était, c'est le modèle intersectoriel de l'ISQ et, à ma connaissance, non, il n'y a pas de... ça n'a pas été analysé non plus par genre.

LA PRÉSIDENTE :

Donc, est-ce que la seule analyse de retombées économiques que vous avez c'est ce qui est présenté dans votre étude d'impact? Vous n'avez rien de plus détaillé que vous auriez simplement résumé dans votre étude d'impact, est-ce que c'est ce que je comprends?

Mme LAURENCE GOESEL :

Oui, c'est bien ça.

LA PRÉSIDENTE :

Parce qu'on n'a pas le détail par année, on n'a pas le détail... tout est agrégé, vous avez mis « emplois directs et indirects » ensemble par rapport aux retombées, donc ça ne sera pas possible, là, d'avoir des données plus détaillées sur les retombées économiques?

Mme LAURENCE GOESEL :

Non, ce qu'on a effectivement, ce sont les résultats de l'ISQ.

1695 **LA PRÉSIDENTE :**

Je me tourne maintenant vers le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques pour savoir s'il y a des directives à l'effet de tenir compte des impacts de genre, sur le genre, pardon, des différents projets?

1700

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

Marie-Emmanuelle Rail, ministère de l'Environnement. Je crois que ce n'est pas, qu'il n'y a pas d'inscription à cet effet-là dans la directive, mais je vais devoir vérifier. Je crois que ce n'est pas vraiment dans nos pratiques de faire des... de demander des analyses différenciées selon les sexes. Cependant, on me dit qu'il y a certains impacts parfois qui peuvent être évalués relativement au sexe, et on donne un exemple pour le projet de la Romaine.

1705

Il y avait eu une demande d'évaluation d'impact sur les couples, considérant que les travailleurs étaient principalement des hommes et qu'ils étaient partis longtemps sur les chantiers. C'est un exemple très, très précis. C'est un cas d'espèce.

1710

Ce n'est pas, je crois que ce n'est pas quelque chose qui est vraiment très courant dans nos analyses. Cependant, je vais me renseigner et je vais vérifier dans la directive et je vous reviendrai avec une réponse plus complète.

1715

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Du côté du MTQ, est-ce qu'il y a une réflexion qui est faite à cet égard, c'est-à-dire de regarder les répercussions des projets en termes de genre?

1720

M. MATHIEU GRONDIN :

Pas à ma connaissance, on va devoir vous revenir là-dessus.

1725

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Je m'adresserais maintenant au ministère de la Santé et des Services sociaux pour savoir si éventuellement dans l'évaluation des projets il y aura des directives ou si vous

1730 recommandez des directives qui seront plus précises sur l'impact sur le genre des différents
projets ou même des politiques de façon plus globale.

Mme GWENDALINE KERVAN :

1735 En fait, Madame la Présidente, dans le cadre de l'analyse des projets, évidemment on suit
souvent la directive du ministère de l'Environnement. Donc, si ce n'est pas inscrit nécessairement,
on n'a pas tendance à aller le faire. Néanmoins, les enjeux concernant le sexe, le genre et les
1740 inégalités sociales de santé est une préoccupation de santé. Et peut-être que ma collègue,
madame Bellavance, Julie Bellavance, aurait peut-être des éléments à ajouter à cet effet.

Mme JULIE BELLAVANCE :

1745 Julie Bellavance pour le ministère de la Santé et des Services sociaux. C'est clair que les
femmes et les hommes n'ont pas les mêmes réalités, n'ont pas les mêmes besoins, n'ont pas le
même portrait lorsqu'on parle de mobilité. On sait aussi que les femmes utilisent davantage le
transport en commun. On sait aussi que les femmes sont davantage en situation de pauvreté que
les hommes et on peut supposer – parfois j'ai l'impression que mon micro fonctionne et parfois
non – donc, on peut supposer que oui, que les retombées du projet ne seront pas les mêmes
1750 pour les femmes et pour les hommes.

On sait aussi que le transport en commun, l'amélioration de l'offre du transport en commun
est un outil extrêmement puissant pour lutter contre les inégalités sociales. Donc, l'analyse
différenciée selon les sexes c'est une notion sur laquelle notre comité, on va, à tout le moins
réfléchir, pour le dépôt du mémoire.

LA PRÉSIDENTE :

1755 Merci beaucoup. J'aimerais maintenant me tourner vers monsieur Genest pour savoir, en
fait, comment est prise en compte la question du genre au RTC et est-ce qu'il y a une réflexion sur
la question du genre à la fois à l'étape de la construction et à l'étape de l'exploitation du réseau?

M. DANIEL GENEST :

1760 Je vais laisser la question à mon collègue du RTC parce que c'est vraiment en exploitation
qu'on viendrait voir ce besoin-là. Luc?

M. LUC RICHARD :

1770 Merci. Tout d'abord, je dois souligner que nous avons eu effectivement des discussions avec madame dans le passé à quelques reprises à cet effet. Donc, ce n'est pas quelque chose qui fait partie, là, de l'analyse proprement dite. Il n'y a pas de spécification pour un genre ou un autre. Il y a une... tu sais, au RTC, on va toujours essayer de favoriser l'ensemble de la clientèle.

1775 Comme je vous disais, par exemple, au niveau de notre dernier plan stratégique, au niveau de notre plan de développement de l'accessibilité universelle, entre autres, c'est dans ce sens qu'on essaie d'être le plus inclusif et de répondre à tous les besoins et on ne fait pas la différenciation sur les genres.

1780 Quand on attaque les dossiers de sécurité, par exemple, c'est une priorité, un peu comme le projet le mentionnait. Pour nous, c'est la même chose. Donc, l'aspect sécurité est une priorité, l'aspect accessibilité est une priorité, mais c'est à peu près l'étendue où on va, là, dans ce domaine-là.

1785 Je cherchais les rapports d'activité qu'on vous a donnés – j'en avais un d'ouvert, je le cherchais, mais j'essayais de voir, je pense qu'on a la répartition là-dedans si je me souviens bien, là, sinon on a la répartition de notre clientèle au niveau hommes/femmes, là, c'est quelque chose qu'on dispose dans les sondages clients qu'on fait. Mais là, je ne l'ai pas devant moi.

LA PRÉSIDENTE :

1790 En fait, vous dites que vous ne différenciez pas selon le genre, néanmoins, bon, si je prends l'exemple de la STM, il y a quand même ce programme de s'arrêter entre deux arrêts à partir d'une certaine heure. C'est une mesure qui s'adresse strictement aux femmes en matière de sécurité. Donc, ce n'est pas juste la question de différencier ou de ne pas différencier, c'est de reconnaître qu'il peut y avoir des clientèles qui ont des besoins particuliers, il peut y avoir aussi des retombées particulières quand vous prenez des décisions qui peuvent s'avérer négatives pour des femmes alors que ça n'a aucun impact pour les hommes.

1800 Donc, c'est un peu, la question était plus dans ce sens-là. Est-ce que vous menez une réflexion systématique sur les répercussions sur le genre de votre façon d'exploiter le réseau et je reviens quand même à ma question plus généralement à monsieur Genest sur l'impact au niveau de la construction, parce que je pense que ça ne se limite pas à l'exploitation, il y a aussi des mesures qui peuvent être prises quand on choisit des modes de construction pour s'assurer que les retombées, notamment, vont concerner aussi des femmes et pas seulement des retombées économiques qui seraient dirigées vers des hommes.

1805

M. LUC RICHARD :

Si je peux me permettre, le début suite à l'intervention, Madame la Présidente. Par exemple, l'exemple que vous avez donné, déposer entre deux arrêts le soir tard, c'est effectivement une mesure qu'on fait aussi. Mais elle ne se limite pas aux femmes; elle va se limiter à une personne, à toute personne qui le demande. On n'est pas, ce n'est pas stigmatisé par rapport au genre.

Donc, il y a beaucoup, il va y avoir d'autres mesures, puis là je ne peux pas les énumérer comme ça, mais on essaie d'être le plus inclusif possible pour toutes les clientèles : les personnes à mobilité réduite, les femmes, et cetera, les notions de sécurité. C'est pour ça que je disais : on ne fait pas cette... ça ne fait pas partie de ce qu'on fait habituellement.

M. DANIEL GENEST :

Puis au niveau de la conception, hormis la notion que la priorité zéro c'est la sécurité, voir et être vu, qui s'applique à tous, il n'y a pas eu de réflexion particulière à l'égard de cette question, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Donc je pense que le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques souhaitait intervenir?

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

En fait, Marie-Emmanuelle Rail, ministère de l'Environnement. Je voulais tout simplement vous confirmer qu'effectivement, on m'indique que ce n'est pas un élément qui fait partie de la directive. Tout simplement.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Est-ce que vous souhaitez préciser votre question suite aux interventions qui viennent d'être faites?

Mme ANNIE-PIERRE BÉLANGER :

Oui. Merci pour les réponses. Bien, je me posais la question par rapport au fait que le ministère des Transports a développé un guide en ADS des transports, donc je me demandais si

ce guide-là aurait pu être un outil qui permettrait de pouvoir examiner les retombées selon le sexe ou le genre.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Donc, le ministère des Transports?

M. MATHIEU GRONDIN :

Oui, effectivement, on a un guide. Maintenant, on ne pouvait pas répondre à la question de comment on en tient compte dans nos projets, puis est-ce qu'on en tient compte effectivement, de quelle façon. Je ne pourrais pas répondre à cette question-là, mais le guide est disponible, effectivement. Je suis en train de le feuilleter, d'ailleurs.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, oui, c'est ça. On va vous en demander le dépôt.

M. MATHIEU GRONDIN :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Très bien. Donc, merci beaucoup. Merci, Madame.

Mme ANNIE-PIERRE BÉLANGER :

Merci.

Mme MARIE-ÈVE LECLERC

LA PRÉSIDENTE :

J'invite maintenant madame Marie-Ève Leclerc à venir poser sa question. Bonsoir!

1885 **Mme MARIE-ÈVE LECLERC :**

Donc, je suis Marie-Ève Leclerc, je suis résidente du quartier Saint-Sauveur et je suis aussi chargée de projet chez Équiterre. Alors, merci.

1890 Tout d'abord, en fait, je veux dire qu'évidemment j'appuie le projet de réseau structurant et de transport en commun de la Ville de Québec, puis je pense qu'en fait notre belle ville est rendue là, et notamment, il est temps d'offrir à la population des offres de transport pour se transporter autrement et en même temps de lutter contre les changements climatiques. Et on sait que le transport en commun est une des solutions.

1895 Je voudrais maintenant, en fait étant résidente du quartier Saint-Sauveur, je tiens à dire que je suis quand même déçue de l'abandon du trambus et puis je souhaite, en fait j'invite la Ville et puis les gouverneurs à reconsidérer ce choix-là.

1900 Maintenant, d'un côté plus personnel, en fait j'ai voyagé puis j'ai vécu dans plusieurs grandes villes dans le monde et jamais eu besoin d'utiliser des voitures, puis je pense que Québec est rendue là, en fait, de se transporter autrement que seulement en utilisant une voiture. Et puis, j'ai habité entre autres à Melbourne en Australie puis en fait, où j'ai pu expérimenter le tramway au quotidien qui constituait justement une colonne vertébrale bien intégrée avec d'autres moyens de transport autant collectifs qu'actifs.

1905 Ça fait que j'invite en fait les promoteurs à regarder du côté de Melbourne en Australie pour s'inspirer des meilleurs exemples structurants.

1910 À cette même occasion, j'ai aussi pu visiter Sidney lors de sa construction et là vient ma question, puis on sait que lors de la construction en fait, la ville devient un chantier et puis en fait, j'aimerais connaître s'il y a un financement qui est prévu pour informer puis accompagner les citoyens dans cette période-là, en fait dans cette étape de construction. Et si la réponse est oui, en fait, je voudrais connaître quels sont les moyens qui sont autant financiers, techniques et communicationnels surtout, qui sont prévus pour atténuer les impacts de la construction sur la qualité de vie des citoyens, des piétons, des cyclistes, des automobilistes et aussi des commerçants. Et j'entends là, dans les impacts, j'inclus le bruit, la poussière, la perte d'arbres, on en a parlé tantôt, l'accessibilité à sa résidence, aux services, et cetera.

1920 Voilà ma question.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Monsieur Genest?

1925

M. DANIEL GENEST :

Entourant la période de construction, traitons en premier du volet citoyens, citoyennes et après peut-être du volet commerçants, il y a quelques différences entre les deux. Premièrement, il y aura un grand souci d'utiliser le mécanisme des comités de bon voisinage.

1930

Donc, les comités de bon voisinage ont été créés et devaient être lancés au printemps, en raison de la COVID ont été décalés et reprendront au moment approprié où ça sera autorisé. Ces comités de bon voisinage là, ça va être une occasion sur une base à peu près trimestrielle de faire le point avec les citoyens, citoyennes et, typiquement, un bon comité bon voisinage permet aux gens, au Bureau de projet de venir expliquer où est rendu le projet, ce qui a été complété comme activités, où on est rendu et surtout ce qui s'en vient comme prochaine activité. Et c'est aussi une belle opportunité pour l'ensemble des citoyens et citoyennes de poser des questions.

1935

1940

Donc, on cherche à informer des gens. L'idée c'est d'éviter l'effet de surprise. Donc, de bien planifier les travaux et d'informer les gens. Une fois que ceci est fait, il va y avoir aussi des communications absolument en continu. Donc, dans l'ère numérique qu'on vit, cette notion-là de garder les gens informés va continuer. Donc, les comités bon voisinage c'est des points d'arrêt pour partager l'information en groupe. Il va y avoir de l'information continue et en plus, de façon très pratico-pratique sur l'échéancier, il va y avoir des conseillers en relations communautaires du Bureau de projet qui vont être sur le chantier. Donc, des fois, ça prend ce contact très humain avec les gens pour faire le point.

1945

1950

Donc, du côté communications, il y a un grand effort pour s'assurer que les citoyennes et les citoyens de Québec ne soient pas surpris par les travaux. Et on va faire un gros effort en ce sens-là.

1955

Pour ce qui est des commerçants, les commerçants, il y a une autre difficulté, c'est la perte de revenus qui vient avec un commerce qui est moins performant. Donc, il y a un programme de compensation pour les commerçants, qui a été mis en place à la ville de Québec, qui a été annoncé juste avant Noël de cette année, juste avant Noël 2019. Donc, ce programme-là essentiellement permet de dédommager les commerçants qui souffrent de pertes de profits, pertes de revenus avec un montant qui est fixé. Donc, cette politique-là, elle existe sur le site Web de la Ville.

1960

Donc, autant les commerçants que les citoyennes, les citoyens de Québec sont bien interpellés dans tout le processus. Mais l'idée, ici, c'est de bien venir voir les travaux puis garder les gens informés, être en dialogue continu avec les gens, Madame la Présidente.

1965

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Est-ce que vous souhaitez préciser votre question?

1970

Mme MARIE-ÈVE LECLERC :

Bien, en fait, j'aimerais savoir s'il y a déjà un budget qui est prévu pour ça et puis s'il y a déjà un plan qui réfléchit en amont, en fait, pour planifier cette construction-là en ayant non seulement, bien planifier non seulement les installations, mais réfléchir pour atténuer. Ça fait que s'il y a déjà des plans qui existent et si oui, si on peut les consulter.

1975

Puis en même temps, je vais rappeler que madame Elsener n'a pas eu la réponse à sa question, pour justement s'il existait un plan de remplacement, en fait, où est-ce que vont être les arbres, le diamètre et autres choses. Ça fait que comme ça rentre dans ma question, je vais profiter pour mentionner que ça, ça n'a pas été répondu.

1980

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Monsieur Genest.

1985

M. DANIEL GENEST :

Présentement, on est en conception préliminaire. Donc, on énonce plutôt des intentions de comment on va faire les choses dans la suite. Lorsqu'on aura sélectionné le partenaire privé à l'été, automne 2021, après on va définir des plans beaucoup plus précis.

1990

Donc, plus on avance dans le temps, plus les choses se précisent. Est-ce qu'il y a des plans précis aujourd'hui? Non. Par contre, on a créé quatre comités de bon voisinage. On va avoir quatre conseillers en relations communautaires par secteur. Donc, on est dans cette réflexion-là et plus on va avancer plus on va préciser les choses.

1995

Et la même réponse s'applique à madame Elsener au niveau des plans détaillés sur les arbres. Je veux dire, on travaille là-dessus, et au moment opportun, encore une fois à travers les comités de bon voisinage, on va venir partager cette information-là.

2000

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Merci.

2005 **Mme MARIE-ÈVE LECLERC :**

Merci.

2010 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, nous allons prendre une pause de 15 minutes et nous suspendons nos travaux.

2015 **SUSPENSION DE QUELQUES MINUTES**

2020 **REPRISE DE LA SÉANCE
PÉRIODE DE QUESTIONS
Mme ISABELLE LUSSIER**

LA PRÉSIDENTE :

2025 Alors, bonsoir à tous. Nous allons reprendre nos travaux et j'invite Isabelle Lussier à venir poser sa question. Bonsoir!

Mme ISABELLE LUSSIER :

2030 Bonsoir! Alors, je suis propriétaire occupante d'un immeuble sur la 1re Avenue à l'extrémité sud de la 1re Avenue dans le Vieux-Limoilou.

2035 Je me suis particulièrement intéressée au rapport sur la vibration et le son soumis par la Ville et fait par SYSTRA et j'ai été étonnée de voir qu'ils ont considéré qu'il n'y avait aucun impact ou c'est faible ou aucun impact à peu près dans ce secteur-là. Par contre, les études de SYSTRA nous apprennent qu'ils se basent à peu près sur une distance de 7 à 8 mètres des immeubles du tramway dans la partie où on est en insertion latérale. Alors que de ce que la Ville nous a présenté récemment, on se trouve plutôt à 5 mètres de distance.

2040 Donc, ma question est à savoir, est-ce que les études vont être refaites? Est-ce qu'elles sont encore pertinentes étant donné qu'il y a une différence de 2 à 3 mètres par rapport à l'étude qui a été soumise, aux études qui ont été soumises. Et donc, dans les études, on notait, notamment, des endroits, des immeubles sur la 1re Avenue qui inquiétaient par rapport à leur structure qui n'était pas nécessairement adaptée. Donc, j'imagine que si on se rapproche, ça ne s'améliore pas.

2045 Alors, voilà, ma question concerne ces études-là. Est-ce qu'elles vont être refaites principalement?

LA PRÉSIDENTE :

2050 Merci. Monsieur Genest.

M. DANIEL GENEST :

2055 Nous sommes en conception préliminaire. Donc, ce qu'on a fait c'est à travers SYSTRA, on a fait une étude acoustique pour appuyer entre autres le lancement de l'appel de propositions qui va arriver sous peu.

2060 Là, lorsqu'on aura choisi l'entreprise, le partenaire privé qui va réaliser la conception détaillée et les travaux, lui va devoir refaire la même étude acoustique de façon beaucoup plus détaillée, parce qu'en bout de ligne, c'est lui qui doit prendre la responsabilité, le partenaire privé, pour les résultats. Est-ce qu'on vient... on a défini des exigences techniques, lui, il va devoir rencontrer. S'il ne rencontre pas les exigences techniques, à ce moment-là il est assujéti à des pénalités ou il doit corriger un ou l'autre.

2065 Donc, présentement, c'est une étude préliminaire acoustique, basée sur une base de travail qui va être refaite au complet durant la période de conception détaillée à partir de l'automne 2021.

2070 Si vous le souhaitez, Madame la Présidente, notre expert acoustique est aussi disponible en ligne, en France, si c'est approprié.

LA PRÉSIDENTE :

2075 Oui. Je pense qu'on aimerait peut-être l'entendre au sujet, justement, du fait que l'étude a été faite pour une distance qui ne correspond manifestement pas. Mais avant d'entendre votre expert, si vous le permettez, j'aurais aimé entendre le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques sur la recevabilité d'une étude acoustique qui ne tient pas compte ou qui tient compte d'une distance qui ne correspond finalement pas à la distance qui est précisée dans d'autres sections de l'étude d'impact.

2080 **Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :**

Marie-Emmanuelle Rail, ministère de l'Environnement. Je ne sais pas exactement quelle distance n'est pas la bonne, quelle distance n'était pas la bonne dans l'étude acoustique. Est-ce que c'est en raison de modifications qui ont été apportées au projet? Est-ce que c'est une erreur?

2085 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Genest?

2090 **M. DANIEL GENEST :**

On n'a pas le détail, Madame la Présidente, chaque adresse est un cas particulier. Donc, ne connaissant pas le détail de l'adresse de madame, c'est impossible de répondre à cette question-là ce soir. Je pense que la seule façon, la seule chose qu'on peut faire ce soir, c'est à travers notre expert, expliquer un peu la démarche. Parce que quand on prend la démarche, je pense que c'est plus facile après de comprendre l'ensemble de l'œuvre, plutôt que pour le détail.

2095 **LA PRÉSIDENTE :**

2100 Oui. En fait, on serait intéressés à comprendre la démarche, mais la question quand même demeure, c'est-à-dire que là on nous indique que l'étude acoustique a été faite par rapport à une distance qui est plus grande que finalement la distance des résidences. Donc, la question qui est posée c'est est-ce que l'étude acoustique est valable.

Je vais laisser mon collègue Pierre Renaud préciser les choses.

2105 **M. PIERRE RENAUD, COMMISSAIRE :**

Monsieur Genest, le tracé sur la 1^{er} Avenue en décembre 2019 dans l'étude d'impact originale, il n'était pas au centre de la chaussée, il n'a pas été déplacé par la suite?

2110 **M. DANIEL GENEST :**

2115 Non. Le tracé sur la 1^{er} Avenue du Vieux-Limoilou a toujours été en latéral est. Donc, du côté droit de la chaussée. Ça a toujours été le cas depuis l'annonce du projet. Donc, ce qui fait qu'en bout de ligne on s'est retrouvé avec une voie de circulation en direction sud.

2120 Je pense que ce qu'il faut aussi... là, on a vraiment une question très, très pointue. C'est pour ça qu'il faut quasiment avoir une discussion avec madame précisément. Puis je pense que ça serait utile d'avoir cette rencontre-là, au besoin, à travers nos conseillers en relations communautaires. Il faut vraiment comprendre l'adresse exacte et qu'après, il faut comprendre aussi comment on a fait notre travail en termes de la distance de la façade de la maison, jusqu'où le tramway passe.

2125 Et puis généralement, dans le Vieux-Limoilou, on est à peu près à du 6 mètres. Ça varie aux endroits, mais généralement c'est à peu près 6 mètres entre la façade extérieure du tramway et la façade de la maison. Mais chaque cas est particulier, parce que les façades des maisons ne sont pas toutes à la même devanture, Madame la Présidente.

2130 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui. Alors, on écouterait votre expert concernant le point quand même assez précis de la validité de l'étude par rapport à la distance modélisée et la distance réelle. Merci.

2135 **M. DANIEL GENEST :**

Éric, on te laisse la parole.

M. ÉRIC AUGIS :

2140 D'accord. Merci, Monsieur Genest. Madame la Présidente, oui, donc sur ce sujet effectivement l'aspect distance, on ne va pas le cacher, est un point important. C'est un paramètre qui va influencer le niveau de bruit. Toutefois, nous sommes dans un secteur, dans un axe urbain et les multiples réflexions vont faire que le champ acoustique va aussi être alimenté par les réflexions sur les bâtiments, sur les différentes façades de bâtiments. Et on pense que si
2145 erreur, il devait y avoir, de quelques mètres, dans une limite raisonnable, les niveaux de bruit ne devraient pas augmenter, en fait varier de manière très, très significative.

Toutefois, comme disait monsieur Genest, je pense qu'il y a intérêt effectivement à recueillir l'adresse de la citoyenne, madame Lussier, et donc de faire à cet endroit les contrôles
2150 nécessaires au niveau du modèle et avec une simple variation de paramètres, déterminer l'effet éventuel d'un éventuel écart.

LA PRÉSIDENTE :

2155 Merci. Est-ce que vous souhaitiez préciser votre question?

Mme ISABELLE LUSSIER :

2160 En fait, ce n'était pas pour mon adresse en particulier, je me base sur la présentation qui a été faite récemment par la Ville de Québec sur l'insertion du tramway sur la 1re Avenue, et qui mentionne une distance de toute la partie latérale. C'est sûr qu'il y a des immeubles qui sont un plus reculé que le mien, mais en moyenne c'était peut-être 5, peut-être 5-6 mètres, mais l'étude

quand même a été basée – ici je l'ai dans le paragraphe, c'est bien écrit : « 1re Avenue basée sur une distance d'environ 7-8 mètres. »

2165

Donc, je trouve que sur une longueur de 5-6 mètres, une différence de 2 à 3 mètres, ce n'est pas minime comme, tu sais, un mètre, ça peut paraître pas grand, mais une étude d'impact quand ça se base sur 5 ou 8 mètres, ça me semble beaucoup.

2170

Et aussi, moi, je suis à l'extrémité sud, donc qui semble être un secteur qui a été négligé dans tous les rapports. D'ailleurs, la présentation de la Ville pour l'insertion sur la 1re Avenue a commencé à la 5e rue en montant vers le nord. Moi, je suis entre la 5e et la 4e Rue, comme si cette partie n'existait pas, juste avant le tournant du tramway pour prendre le pont et traverser la rivière.

2175

Les impacts de son disent que dans une courbe prononcée, les crissements ne peuvent pas être atténués. Sur un des plans que je vois, on voit l'îlot ici, les trois immeubles concernés dont le mien, on parle d'un impact modéré. Mais dans l'ensemble, au bout du rapport, on ne parle d'aucun impact pour ces lots de bâtiments là.

2180

Je suis vraiment toujours étonnée de voir qu'on ne sait pas ce qui se passe avec ces trois immeubles-là, qui non seulement sont impactés par la vibration, par le son, par la courbe qui est juste à côté, mais par le fait qu'on ajoute des fils dans un secteur où les fils électriques sont déjà enfouis. Et non seulement ça, on parle d'impact pour les riverains de la 1re Avenue qui vont devoir utiliser leur ruelle. Nous, on a trois immeubles là, qui n'ont pas de ruelle. Donc, on perd accès 100 % à nos immeubles.

2185

Donc, je sais que je déborde un peu, mais j'aimerais beaucoup que le BAPE porte une attention particulière sur la portion Vieux-Limoilou, parce que la Ville de Québec a vraiment dilué la 1re Avenue d'où votre confusion de la 1re Avenue, que le tramway était dans le centre. Donc, on a très peu parlé de la portion latérale du parcours, des impacts sur les immeubles riverains du côté est, dont je fais partie, et aussi pour les impacts de stationnement.

2190

La Ville, actuellement, dans le Vieux-Limoilou, le stationnement est à 85 % et plus. Et quand on a fait la présentation, ils nous ont parlé de 50 % quelques pour cent parce qu'ils ont dilué les pourcentages avec le nord de la 18e Rue pour mettre toute la 1re Avenue dans un ensemble.

2195

Mais les impacts sur le Vieux-Limoilou, perte d'un arrêt aussi à la station 4e Rue. Donc, aucun arrêt de la 9e Rue jusqu'à la station Saint-Roch. C'est des inconvénients énormes et j'aimerais beaucoup que le BAPE se penche sur cette portion du parcours.

2200

LA PRÉSIDENTE :

2205 Merci. Je vais laisser monsieur Genest et éventuellement l'expert répondre à la question.
Monsieur Genest.

M. DANIEL GENEST :

2210 Donc, peut-être plus globalement, il y a un grand souci, il y a des secteurs que je dirais qui
sont plus à enjeux dans l'ensemble du tracé de 22 kilomètres et effectivement le Vieux-Limoilou
est un de ces secteurs-là. Il ne faudrait pas prendre... parce que dans la présentation on n'a peut-
être pas couvert entre la 4e et 5e comme n'étant rien d'autre que peut-être qu'on n'a juste
2215 simplement pas couvert dans la présentation.

2215 Mais pour la présentation qu'on a faite, qui a été rendue publique sur le Vieux-Limoilou et
Charlesbourg, il y avait au-delà de 130 diapositives de détail qui parlaient de l'ensemble des
enjeux de circulation, de bruit et tout ça.

2220 Donc, si madame ne se sent pas bien appuyée, ça va me faire un plaisir d'aller la
rencontrer puis de lui expliquer le détail. C'est pour ça qu'on a des conseillers en relations
communautaires, c'est pour aller faire le pont avec les gens puis de comprendre la situation
particulière.

2225 Donc, autant au niveau de bien comprendre l'insertion de tramway, bien comprendre l'accès
aux résidences, bien comprendre le volet acoustique, vibratoire. C'est toutes des choses qu'on a
faites, mais dans certains cas les gens veulent être accompagnés. On va le faire avec le plaisir,
Madame la Présidente.

2230 **LA PRÉSIDENTE :**

 Merci. Est-ce qu'on peut entendre maintenant votre expert?

M. DANIEL GENEST :

2235 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2240 Merci.

M ÉRIC AUGIS :

2245 Avec plaisir, oui. Donc, il y avait plusieurs points soulevés. Pour revenir sur l'aspect distance, effectivement, je reviens sur ce point important. S'il y a une erreur sur la distance, il va y avoir un effet sur le niveau de bruit. Toutefois, je viens de regarder les résultats, effectivement on est dans un secteur où aussi le niveau de bruit routier, dans l'état actuel, est plus élevé que le niveau de bruit produit par le tramway.

2250 Alors, c'est dans un secteur un peu plus au nord que celui que mentionnait madame, mais on peut penser que dans le sud, il en sera de même. Donc, encore une fois, je pense qu'il y a un engagement pris pour rectifier si toutefois il peut y avoir une erreur d'insertion. Donc ça, je pense qu'il n'y a pas trop de problèmes pour fournir les valeurs. Et on donnera l'information souhaitée.

2255 Pour ce qui est du crissement en courbe, il a été abordé. Il faut savoir que c'est une préoccupation, c'est une composante sonore qui a été prise en compte dans le modèle. Et qu'on sait pouvoir le (inaudible - problème technique) avec un dispositif anticrissement qui repose sur le principe du troisième corps, c'est-à-dire qu'on vient ajouter un film, on va appeler ça un lubrifiant, 2260 mais il a des propriétés... c'est un lubrifiant qui a des propriétés particulières qui permet de changer les paramètres de contact, et on injecte ça au niveau des courbes, ce qui permet de régler le problème du bruit de crissement.

2265 Effectivement, le projet tel qu'il est conçu et tel qu'il est spécifié, tel qu'il est prévu de le spécifier dans les documents de consultation des différents soumissionnaires, partenaires privés, il est prévu des obligations de résultat en termes de bruit de crissement. C'est-à-dire qu'il est prévu que le véhicule, enfin il y a une exigence de performance qui dit que le véhicule en franchissement de courbe ne devra pas produire plus de bruits qu'en alignement droit, plus une certaine tolérance. Ce qui finalement en soi est la garantie qu'il n'y aura pas de bruit de 2270 crissement.

Voilà.

M. BENOIT CARRIER :

2275 Madame la Présidente, j'aimerais faire une petite précision. On a peut-être une explication en cours de discussion. Il n'y a pas d'erreur dans l'étude, O.K.? La question sur les distances qui ont été véhiculées, il faut juste parler de la même chose.

2280 La distance de 6 mètres c'est la bordure de la plateforme jusqu'au milieu riverain. La distance de la source pour l'émission de bruit qui est le fer sur fer du rail et de la plateforme et du centre de la plateforme est à 7 à 8 mètres. Donc, c'est là, la notion, des fois, quand on tombe

2285 dans le pointu, là, qui mérite d'être peut-être clarifiée pour les fins de l'exercice, parce qu'il n'y a pas d'erreur. L'insertion latérale est là depuis le début, les plans avaient été fournis à SYSTRA pour faire leur étude.

2290 Donc, il faut juste différencier la voie ferrée qui est sur la plateforme de la distance de la voie ferrée versus le gabarit de la plateforme avec son gabarit limite d'obstacle. Je ne veux pas rentrer trop dans le technique, mais la plateforme est plus large que la voie qui circule, d'où la différence qui a été mentionnée. Donc, la source de bruit versus la largeur de la plateforme ce n'est pas tout à fait la même chose. Donc, je tenais à préciser cet élément-là pour le bénéfice de la commission.

2295 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. Merci, Madame.

Mme ISABELLE LUSSIER :

2300 Est-ce que je pourrais juste rajouter quelque chose sur les bruits de crissement? On a dit que...

LA PRÉSIDENTE :

2305 Non. En fait, non, je suis désolée. Vous avez eu une question et une précision.

Mme ISABELLE LUSSIER :

2310 Parce qu'ils ont dit dans les courbes prononcées, ces méthodes-là ne faisaient, dans le rapport, aucune différence.

LA PRÉSIDENTE :

2315 Je vous remercie, Madame.

Mme ISABELLE LUSSIER :

2320 Merci.

M. ROBERT LAVOIE

2325 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vais maintenant appeler monsieur Robert Lavoie à venir poser sa question.

2330 **M. ROBERT LAVOIE :**

Alors, bonjour! Merci, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

2335 Bonsoir!

M. ROBERT LAVOIE :

2340 Oui, bonsoir à cette heure-ci. Je suis Robert Lavoie, je suis un utilisateur du transport en commun depuis 20 ans soit ici à Québec, à Montréal ou dans mes années au Japon. Je tiens à dire aussi que je suis un ex-membre fondateur du groupe No way tramway. Je suis pour le transport en commun, bien sûr, comme utilisateur, mais je ne crois pas que le projet actuel soit le bon projet.

2345 Alors, ma question, pour vous mettre en contexte très rapidement, parce que là, il se fait tard puis on va vouloir tous procéder bientôt, ça vise plus particulièrement le boulevard Laurier et Hochelaga dans le secteur Robert-Bourassa et Université Laval. Alors, comme vous le savez, ce secteur à une forte circulation, autant pour Robert-Bourassa que pour Laurier, surtout en direction ouest.

2350 Dans ce secteur-là, on retrouve le tramway en insertion centrale, mais il va tourner à l'Université Laval, donc couper Laurier Ouest. On sait que vous avez prévu un pont d'étagement au niveau de Laurier Ouest pour le pôle d'échanges. Pourquoi n'y a-t-il pas de pont d'étagement à l'entrée de l'Université et que comptez-vous faire, autant au niveau de la construction que de l'exploitation, pour vous assurer que Laurier reste fluide tout comme la circulation pour Henri-Bourassa vers Laurier?

2355 **LA PRÉSIDENTE :**

2360 Merci, Monsieur. Monsieur Genest.

M. DANIEL GENEST :

2365 Je vais laisser notre expert en circulation, monsieur Youssef Dehbi, faire le point sur cette question-là. Youssef, à toi.

M. YOUSSEF DEHBI :

2370 Madame la Présidente, je vais amener rapidement une certaine notion qu'on utilise dans la gestion de la circulation puis on l'applique déjà sur le boulevard Laurier. C'est une notion qu'on dit de rétention. Donc, l'idée c'est de retenir les véhicules pour laisser passer en aval les débits qu'on est capables d'absorber.

2375 Donc, sur le boulevard Laurier, actuellement, quand on est en direction ouest, avant d'arriver au croisement avec le boulevard Robert-Bourassa, il y a le feu qui est au niveau de l'Université Laval où on laisse passer des flux ou les débits qu'on est capables d'absorber vers le pont. Donc, il y a une certaine rétention qu'on fait au niveau de l'Université Laval avant de laisser passer les véhicules vers le pont. Et c'est le même principe qu'on va utiliser, mais au lieu de le faire à l'entrée de l'Université, on va la faire au niveau du croisement du tramway avec Laurier. 2380 Donc, on va avancer puis on va garder le même principe, les façons de gérer actuellement Laurier en direction ouest pour permettre de garder le même niveau de circulation et de fluidité qu'on a actuellement.

2385 Donc ça, c'est le premier point qui a fait en sorte qu'on n'avait pas besoin d'un étagement au niveau du croisement du tramway avec Laurier au niveau de l'Université, parce qu'il y a un seul conflit, on arrête ces véhicules-là qui sont déjà arrêtés actuellement pour gérer la synchronisation du feu. Mais au lieu de les arrêter 500 mètres à l'est, on va les rapprocher au niveau de cette intersection-là avant de les laisser partir vers le pont.

2390 En ce qui a trait au carrefour Robert-Bourassa – Laurier, le fait que le tramway est en insertion axiale, bien il ne vient pas dégrader le temps ou réduire le temps qu'on donne à Robert Bourassa, parce qu'il va se faire en même temps que Laurier, dans les deux directions. Donc, le temps qu'on a pour Robert Bourassa actuellement, il va demeurer le même. Donc, ce qui n'aura pas un impact sur cet axe-là puis sur l'évacuation des débits qui sont sur cet axe, Madame la 2395 Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

2400 Merci. Est-ce que vous souhaitiez des précisions suite à cette réponse?

M. ROBERT LAVOIE :

2405 Oui, d'autres précisions, surtout au niveau de l'entrée de l'Université Laval. Vous nous dites
que vous allez retenir la circulation plus loin. Mais vous ne retenez pas la circulation plus loin pour
le pôle d'échanges et aussi l'hiver. Donc, on voit vos schémas de déneigement, ça va tout –
excusez l'expression – mais tout chambarder la synchronisation des feux. Parce que c'est clair
2410 que ça va être de l'équipement supplémentaire qui va s'insérer entre les tramways. Ça ne sera
pas un tramway normal qui n'est pas déneigé.

 Alors, comment pouvez-vous m'assurer que la fluidité sera conservée sur Laurier par
rapport au pont d'étagement? Vous faites un pont d'étagement pour assurer la fluidité, mais vous
2415 n'en faites pas un pour la fluidité. Ce n'est pas logique, là.

LA PRÉSIDENTE :

 Monsieur Genest?

2420 **M. DANIEL GENEST :**

 Je vais laisser monsieur Dehbi continuer la réponse.

M. YOUSSEF DEHBI :

2425 La nécessité du pont d'étagement qui était plus proche de l'appel des ponts était nécessaire
parce qu'on arrive dans un goulot où il y avait beaucoup d'axes qui se rejoignent, que ce soit
l'autoroute Henri-IV, Duplessis, Laurier qui arrivent au pont d'étagement puis il y en avait une
certaine densité de circulation dans ce secteur-là. Et pour éviter tous les problèmes de congestion
2430 ou de sécurité, il était justifié d'aller mettre ce pont d'étagement. Alors que vers l'est ou vers
l'Université Laval il n'y a pas tant d'axes qui se croisent pour venir justifier un ouvrage d'art
comme un étagement, et ce, même l'hiver.

2435 Le principe que j'ai donné tout à l'heure de la rétention puis de la gestion des flux en
fonction de tout, se fait aussi bien l'été qu'en hiver. Donc, ce principe-là, même en déneigement,
en situation de neige ou en situation estivale va demeurer le même. Parce que comme j'ai dit tout
à l'heure, il n'y a pas un conflit quand le tramway sort de l'Université Laval pour s'insérer, c'est
exactement la même chose qu'on fait un petit peu à l'est puis on va le ramener, que ce soit en
2440 hiver ou en été, on va garder les mêmes conditions de circulation puis la même façon de gérer
qu'on a actuellement.

LA PRÉSIDENTE :

2445 Merci, Monsieur. Bonsoir, Monsieur.

M. ROBERT LAVOIE :

2450 Je m'excuse, Madame, ça ne répond pas à la question. Les flux de circulation vers l'ouest sont les mêmes. Les véhicules qui sont sur Laurier continuent plus loin pour aller prendre les ponts. La logique n'est pas là.

LA PRÉSIDENTE :

2455 Si vous avez d'autres commentaires, de toute façon, il y a la seconde partie et nous accueillerons votre mémoire avec plaisir.

M. ROBERT LAVOIE :

2460 Le mémoire, d'accord. Merci, Madame.

LA PRÉSIDENTE :

2465 Merci beaucoup, bonsoir.

Mme JULIE DUROT

2470 **LA PRÉSIDENTE :**

J'appellerais maintenant madame Julie Durot, à venir poser sa question. Bonsoir.

Mme JULIE DUROT :

2475 Bonsoir. Donc, Julie Durot du Conseil régional de l'environnement Capitale-Nationale. Donc, même si le Conseil régional de l'environnement soutient le projet dans son ensemble, nous pensons qu'il doit être bien sûr optimisé et amélioré sur plusieurs aspects importants. Notre mémoire, bien sûr, développera ces points plus en détail.

2480 Cependant, on sait que les bénéfices sont bien plus grands que les désavantages. Pourtant, la désinformation est importante, notamment via les radios et les réseaux sociaux, ce

2485 qui peut contribuer à faire flancher l'acceptation du projet auprès du grand public. Donc, la force de la désinformation est dans la « sursimplification » et dans la généralisation, particulièrement sur des aspects moins positifs au premier abord.

2490 Étant donné que la désinformation nuit gravement à la compréhension complète du projet et de ses réels bénéfices, quelle stratégie le Bureau de projet va-t-il envisager à ce sujet, concernant la réalisation du projet et de ses impacts dits négatifs sur le milieu humain, et ce, à part les informations actuelles disponibles en lignes qui peuvent paraître très complexes à un bon nombre de gens.

2495 Dans le même sens, est-ce que le Bureau compte créer une campagne efficace d'information ainsi que des plateformes ludiques, interactives et attrayantes pour tout public afin de suivre les étapes de réalisation du projet adapté à leur intérêt, et ce, dans des lieux physiques, donc des lieux que les gens fréquentent naturellement et fréquemment? On parle de lieux publics, de centres d'achats, arrêts du RTC, bureaux d'information à plusieurs endroits de la Ville, et cetera.

2500 Donc, on pense que c'est crucial que les gens puissent s'approprier le projet afin de vouloir l'améliorer. Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

2505 Merci. Monsieur Genest?

M. DANIEL GENEST :

2510 Je vais commencer un peu la réponse, je vais passer par la suite la parole à notre directrice des communications, Nathalie Cloutier, qui pourra expliquer un peu plus globalement la chose.

2515 Il y a un an presque jour pour jour, on a fait trois rencontres d'information publique à travers les trois grands secteurs du projet. Et à ce moment-là, on avait une certaine conception qui avait été faite et on a été ouverts à une certaine critique, parce qu'on n'avait pas tous les détails.

2520 Donc, la réalité maintenant aujourd'hui, un an plus tard, c'est qu'on a beaucoup plus d'information, beaucoup plus de détails, donc on est mieux outillés pour rencontrer les gens et il y a un grand effort de communication qui a été commencé entre autres récemment avec toutes les rencontres de proximité avec les citoyens. Mais ça, c'est juste un début. Je vais laisser Nathalie un peu expliquer la grande stratégie de communication. Nathalie à toi.

Mme NATHALIE CLOUTIER :

2525 Oui. Alors, vous m'entendez bien? Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2530 Oui. Bonsoir!

Mme NATHALIE CLOUTIER :

2535 Bonsoir! Alors, écoutez, bien merci pour la question, parce que ça va nous donner, je pense, l'opportunité de bien positionner et placer ce qui s'en vient en termes d'information et de promotion au niveau du projet.

2540 Monsieur Genest le disait, il y a eu des actions de faites en 2019. Là, on arrive, je pense, dans une nouvelle phase en termes de communication pour le projet. On est à une étape où la conception préliminaire est complétée. Et ce qu'on s'est aperçu au fil des derniers mois, c'est lorsqu'on va rencontrer les citoyens pour donner de l'information sur le projet puis échanger avec eux, les gens ont des questions excessivement pointues, très précises souvent sur l'impact du projet à leur coin, dans leur quartier à proximité.

2545 Alors, on est à une étape où là, actuellement, on a les réponses à ces questions-là parce que le travail de conception, de planification a été fait. Et on a l'ensemble du contenu pour être capables de répondre précisément aux questions.

2550 Actuellement, on a dans notre plan de communication 2020, on a différents volets dont un volet d'information et un volet de promotion. Au niveau du volet d'information, on a sorti depuis le début de l'année, on a déjà quelques conférences de presse de faites, sur plus grand public. On a aussi sorti un cahier spécial dans tous les foyers de la Ville de Québec au mois de mars, pour être capables d'expliquer l'ensemble du projet, l'ensemble du réseau. On a lancé la page Facebook aussi pour le réseau en début d'année, quand même qui est une action en termes d'être capable de donner l'information, mais aussi de répondre à des commentaires.

2555 On reçoit aussi des commentaires par la ligne d'information générale de la Ville 311, donc on répond de façon très personnalisée aussi à chacun des citoyens qui a des questions sur le projet. On est allés aussi dans le salon Expo habitat en février, rencontrer les citoyens.

2560 Donc, dans notre volet d'information, on veut beaucoup modifier les points de contact, aller à la rencontre des citoyens. Cet été, je ne sais pas si la citoyenne a pu le voir, mais l'été dernier

on avait un bus qui se promenait dans les événements pour aller à la rencontre des citoyens et donner de l'information sur le projet.

2565 On réitère avec l'initiative cette année. On va le faire dans le cadre des conditions sanitaires bien sûr qui existent. Mais le bus, qui se promènera dans une vingtaine d'endroits à compter du début d'août, aura un élément supplémentaire cette année; en plus d'avoir de l'animation extérieure au bus, il y aura une exposition qui sera créée à même le bus pour prendre le temps d'expliquer aux gens le projet, l'insertion du tramway dans leur quartier, qu'est-ce que ça
2570 nécessite en termes de travaux, qu'est-ce que ça donne en termes de bénéfices et d'impacts aussi.

2575 Dernièrement, on a annoncé, un peu avant la COVID aussi, que la Ville de Québec avait choisi aussi de travailler en partenariat avec une agence de publicité créative pour pouvoir nous donner un coup de main sur l'aspect de la campagne publicitaire. Parce que nos effectifs actuellement sont dévolus beaucoup en termes de relations avec la communauté et le contact avec le citoyen.

2580 Donc, notre campagne qui devait peut-être commencer un peu plus au printemps, qu'on a choisi naturellement de retarder un peu à cause de la COVID, débutera cet automne. Donc, on sera assisté d'une firme de communication pour être en mesure de faire une campagne promotionnelle grand public sur différents volets pour informer sur l'insertion du tramway dans les quartiers et aussi être en mesure de bien décliner les différents avantages puis bénéfices du projet.

2585 Alors, ça, c'est les principaux points actuellement qui s'en viennent de notre côté pour, j'espère, bien répondre aux attentes de la citoyenne.

LA PRÉSIDENTE :

2590 Merci. Est-ce que vous souhaitez une précision suite à la réponse qui vient d'être donnée?

Mme JULIE DUROT :

2595 Bien, je vous remercie pour la réponse. Donc, en fait, est-ce qu'il y a quand même des initiatives qui vont être faites pour que le projet soit visible comme presque en tout temps dans la Ville en fait? Donc, de faire des affiches, des choses plus visibles au quotidien plutôt que des choses ponctuelles qui sont très intéressantes, bien sûr, puis... voilà, dans ce sens-là, finalement.

2600

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Monsieur Genest.

M. DANIEL GENEST :

Je vais laisser Nathalie continuer avec la réponse.

Mme NATHALIE CLOUTIER :

Alors, c'est certain que dans les actions qui s'en viennent, vous allez voir multiplier effectivement les actions de visibilité du projet sur différentes formes, que ce soit en affichage, que ça soit en promotion, que ça soit dans les grands médias, que ce soit peut-être dans les salles de cinéma. Alors, c'est clair qu'on veut, maintenant que le projet dans sa conception préliminaire est à terme, on veut maintenant prendre le temps de dévoiler ce magnifique projet-là aux citoyens puis faire en sorte que les gens prennent la pleine mesure de cette belle transformation-là qui s'en vient pour la ville de Québec, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Merci, bonsoir! Mon collègue le commissaire Pierre Renaud avait quelques questions.

LE COMMISSAIRE RENAUD:

Des questions par rapport à la circulation. Dans l'étude d'impact, quand on parle du retrait de 9 000 véhicules du réseau routier, on regarde les deux analyses qui ont été produites sur la circulation pour des points qui sont critiques sur le réseau routier aux environs du pôle Sainte-Foy et sur Dorchester, Dorchester/de la Couronne, il y a des transformations.

Quand on regarde ces deux analyses-là, ce qu'on constate, on parle de 2026, c'est ce qu'on constate, c'est que, avec ou sans RSTC, il y a peu d'impacts sur la congestion. Dans le cas de Dorchester, la différence au niveau des volumes de voitures qui vont circuler est minime. Dans le cas du pôle Sainte-Foy, l'analyse montre qu'il va y avoir des files d'attente, de l'interblocage et d'autres nuisances qui existent actuellement, puis qui vont continuer.

Comment vous expliquez que si on retire 9 000 voitures on n'a pas d'impact sur la congestion dans ces points-là en particulier?

M. DANIEL GENEST :

Youssef, je vais te laisser prendre ces questions-là.

M. YOUSSEF DEHBI :

Ce qu'il faut voir, c'est que si on avait laissé, puis c'est ce que nous on appelle la situation de référence, si on avait laissé les choses aller, comme sans le projet, c'est là où on aurait eu une dégradation de la circulation dans ce secteur-là.

Alors, ce qui est ressorti dans ces notes-là, c'est qu'on garde les conditions comme actuellement. Donc, c'est pour ça que ça explique que lorsqu'on regarde les débits ou les temps de parcours, que ce soit du côté du pôle Sainte-Foy ou au centre-ville, on arrive quand même à quelque chose qui ressemble à ce qu'on connaît actuellement. Alors, que si on avait laissé les conditions aller sans le projet, on n'aurait pas capté ces 9 000 véhicules, donc les conditions de circulation seraient empirées que par rapport à ce qu'on a actuellement.

Donc, c'est un petit peu ce qui explique le fait qu'on garde les mêmes indicateurs ou les mêmes niveaux qu'actuellement, alors que l'impact a été mesuré avec un scénario similaire en 2026, mais qu'on appelle au fil de l'eau. Donc, c'est un petit peu l'explication pourquoi on garde les mêmes conditions qu'actuellement.

LE COMMISSAIRE RENAUD:

Mais quand je compare dans le cas de Dorchester, les volumes de circulation prévus, on parle de 22 200 voitures en 2026, sans le réseau structurant. On regarde le volume de voitures avec le réseau structurant, puis on parle de 100 voitures de moins, 22 100 voitures. Je comprends que si on ne fait pas le réseau, ça se dégrade, mais si on fait le réseau ça se dégrade aussi. C'est ça que je comprends. Les volumes restent essentiellement les mêmes, là.

M. YOUSSEF DEHBI :

Les volumes restent les mêmes, mais les conditions ne se dégradent pas, parce qu'avec le projet, puis ça on l'avait montré aussi ailleurs, c'est qu'il y aurait 50 % des volumes qui seront captés avec le projet. C'est sûr que – et sans le projet, il y avait un 6 % de débit qui aurait été plus dans Dorchester. Mais le fait qu'on a une sortie d'autoroute puis une concentration dans ce secteur-là, puis une redistribution fait en sorte que sur l'axe lui-même, on peut garder les mêmes volumes et on garde les mêmes conditions. Mais d'une manière générale, on vient réduire la congestion dans ce secteur-là.

LE COMMISSAIRE RENAUD:

2685 Dans l'étude des déplacements, il y a des annexes, il y a une annexe, l'annexe D, dans laquelle il y a un grand tableau où on présente les mesures d'atténuation pour les problèmes qui vont survenir parce qu'il y a de la circulation qui va être déplacée de certaines artères. Quand on enlève les virages à gauche, les gens passent dans les rues secondaires. On parle entre autres des problèmes pour la rue Duchesneau, on parle de problèmes sur d'autres rues, la rue Tripoli dans le même coin – mais je vais y aller de façon plus générale, je ne veux pas savoir comment vous allez régler ça sur la rue Duchesneau.

2690 Si on regarde ça de façon générale, l'ensemble de ces mesures-là, il y a des mesures dans ça, ça ne dit pas que vous allez faire, mais ce que vous suggérez comme étant des moyens d'atténuation. Il y a des mesures dans ça qui sont assez coûteuses. On parle de refaire des intersections dans certains cas. On parle d'élargir des routes. On parle de faire déboucher une rue sur une autre. On parle de... il y a certaines mesures qui sont assez coûteuses.

2700 Ma question c'est est-ce que... quand est-ce que les citoyens vont savoir qu'est-ce qui va être fait, à quel endroit, parce que les citoyens vont être affectés par rapport à ça, alors à quel moment on va le savoir, et puis est-ce que les coûts de la mise en place de ces mesures-là sont inclus dans le 3,3 milliards? Autrement dit, est-ce que ça va être la responsabilité du mandataire, de l'entreprise qui va avoir le contrat de faire ces travaux-là?

M. DANIEL GENEST :

2705 On y va un peu au cas par cas. Si une réorganisation de l'emprise est directement reliée au projet, à ce moment-là, généralement c'est porté par le projet. Si ce n'est pas nécessairement directement relié au projet, à ce moment-là il y a une ventilation de ces responsabilités entre le RSTC, donc le financement est resté propre et celui de la Ville. Donc, pour le moment on est rendu là en termes de la planification.

2710 Maintenant que l'étude de déplacements est en cours, on lance le projet, on va raffiner des choses. Puis peut-être que Youssef, tu pourrais compléter un peu sur comment ça va se faire la suite des choses en termes de tous ces petits irritants en cours de route.

M. YOUSSEF DEHBI :

2715 Effectivement, dans le processus de l'analyse puis le processus d'élaboration du projet, on avait une panoplie de mesures que vous avez citées dans l'annexe D, et chacune de ces mesures elle va être discutée avec les citoyens. Donc, il y a certaines mesures, comme l'ouverture de nouvelles rues ou un réaménagement d'un carrefour, et cetera, bien, ces mesures-

là vont être discutées avec les citoyens, et il y en a déjà qui étaient dans les cartables de la Ville ou parmi – je veux juste citer un exemple –, parmi les mesures qu'on lisait, on lisait beaucoup sur la technologie, parce que ça permet de venir augmenter la capacité du réseau routier sans faire de grands investissements. On peut aller chercher entre 15 et 25 % de capacité supplémentaire, mais via les systèmes de transport intelligent et le déploiement de ces systèmes de transport intelligent était déjà dans les cartons de la Ville.

Donc, ces mesures-là vont se faire parallèlement au projet, mais des mesures qui sont ponctuelles. Vous avez parlé de Duchesneau et de Tripoli ou d'autres secteurs, là, les mesures, on va le voir avec le raffinement du projet, puis en discutant aussi avec les citoyens, quelle serait la meilleure façon pour venir atténuer selon la liste qu'on a dans l'annexe D, Monsieur le Commissaire.

LE COMMISSAIRE RENAUD:

Je vous remercie. J'aurais une question pour le ministère des Transports. Est-ce que dans vos analyses, vous constatez que le RSTC pourrait avoir un impact sur le volume de circulation dans le réseau, je vais dire le réseau autoroutier, parce qu'il y a quand même de la congestion aussi puis on parle de Laurentien, la 40 puis la 73. Est-ce que le fait qu'on mette en place un réseau structurant, ça va avoir un impact sur les débits de circulation à terme 2026-2041?

M. MATHIEU GRONDIN :

Oui. Alors, pour répondre à la question, je vais commencer par expliquer un peu de façon générale la situation puis mon collègue Jean Côté, spécialisé en circulation, pourra compléter au besoin.

Je pense que ce qu'il faut distinguer puisque vous avez parlé du 9 000 véhicules de moins, je pense qu'il faut distinguer la notion de macro versus micro dans ça. Ça fait que c'est sûr que sur le réseau complet, on parle de 9 000 véhicules de moins, ça va en prendre une partie de la hausse. Ça va être moins pire que s'il n'y avait pas de réseau structurant. C'est ce qu'on comprend.

Mais c'est sûr que cet effet-là, il peut ne pas être réparti uniformément. Ça peut être différent. Ça ne veut pas dire qu'il n'y a pas de point chaud à certains endroits. Ça fait que ça, on est conscients de ça. Ça fait que c'est pour ça qu'on dit qu'il faut aller au niveau micro, faire des micros simulations, et essayer de voir qu'est-ce qui se passe de façon plus précise à certains endroits. C'est ce qu'on est en train de faire avec la Ville. En fait, la Ville fait cet exercice-là puis on partage beaucoup d'informations ces temps-ci. D'ailleurs, il y a eu plusieurs rencontres techniques avec nos experts avec les experts de la Ville. Les échanges vont bien.

Puis quand on trouve, par exemple un endroit où il pourrait y avoir une problématique de circulation, bien, comme on a dit, il y a des mesures d'atténuation qui peuvent être mises en place.

2765

On l'a constaté par exemple au pôle Sainte-Foy, on a eu beaucoup d'échanges avec les gens de la Ville puis il y a quand même des mesures d'atténuation qui ont été mises en place, significatives. On a parlé du pont d'étagement tout à l'heure, c'est significatif. Le tramway n'aura pas à croiser les voies de circulation. Donc, on voit qu'il y a un souci du côté de la Ville de faire en sorte d'aménager, je dirais, la circulation. Puis en plus, bien, il y a une voie de plus, comme on a dit, au niveau de Laurier.

2770

Puis il y a d'autres endroits qu'on regarde aussi, particulièrement au niveau de l'autoroute Laurentien par exemple. On sait qu'à l'extrémité sud, bien là, il y a le réseau, il y a le tramway qui arrive là, il y a le pôle éventuellement dans la mouture du tracé du troisième lien actuel à l'étude, de centre-ville – centre-ville. Bien là, on sait qu'il va déboucher dans ce coin-là. C'est sûr qu'éventuellement il va y avoir une réévaluation de tous les besoins, puis ça va être notre rôle aussi de s'assurer que la circulation va être adéquate.

2775

Je ne sais pas si ça répond un peu à votre question, mais finalement, pour répondre brièvement, c'est que oui, il y a un impact de l'insertion d'un tramway dans une ville comme ça, évidemment. Mais il y a des mesures d'atténuation qui existent puis elles vont être mises en place pour atténuer.

2780

LE COMMISSAIRE RENAUD:

2785

Mais c'était plus voir s'il y a un impact plus large. Je comprends que dans le périmètre vraiment où le tramway est inséré, il y a un impact. Mais plus largement que ça sur le réseau autoroutier?

2790

M. MATHIEU GRONDIN :

Oui. Il y a eu des analyses qui ont été faites. Je vais passer la parole à mon collègue, Jean.

2795

M. JEAN CÔTÉ :

Oui, bonjour! Jean Côté. Je suis expert en simulation et modélisation routière au ministère des Transports pour la région de Québec.

2800

Alors, effectivement, oui, il va y avoir des impacts sur le réseau du Ministère ou sur le réseau routier en général. En fait, il y a des impacts positifs sur la circulation puis il va aussi y

avoir des impacts qui sont négatifs. Je m'explique. Au niveau des impacts positifs, comme monsieur Grondin l'a dit, puis ça a été exposé par la Ville, c'est qu'il va y avoir un effet de transfert modal. La Ville estime à 9 000 voitures ou déplacements automobiles de moins sur le réseau routier. Alors ça, c'est un effet du réseau structurant qui est positif sur la circulation. Alors ça, c'est un effet qu'on va ressentir partout sur le réseau routier.

On parle de 9 000 déplacements automobiles. Il faut quand même mettre ça en relation avec le fait qu'il y a, en pointe du matin, au-dessus de 350 000 mille déplacements automobiles. Alors, c'est quand même une petite part de véhicules en moins sur l'ensemble de la demande automobile. Puis ces déplacements-là, bien, ils sont aussi dissimulés un peu partout sur le territoire.

Alors, l'effet perceptible de ça, à ce moment-ci il est difficile à quantifier. Alors, on a des outils de modélisation. La Ville a beaucoup parlé cette semaine de sa modélisation. Ils ont un outil très performant qui est le modèle Emme. Le ministère des Transports utilise également des outils pour faire des simulations de ce type-là.

Donc, on pourra obtenir des précisions éventuellement sur où cette demande-là va se retrouver en moins sur le réseau. Mais sur la base des chiffres dont on dispose présentement, vous voyez que l'impact peut être quand même, s'il est dissimulé un peu partout, assez faible puis probablement non perceptible sur les débits routiers, du moins sur le réseau du ministère.

L'effet négatif, un des effets négatifs c'est, disons, le concept qui est présenté, c'est nouveau pour la Ville de Québec, mais pour plusieurs régions dotées de systèmes de transport de ce type-là, c'est la plateforme qui vient créer des changements au niveau des mouvements des véhicules à travers la ville.

Vous avez actuellement possibilité de traverser à toutes les intersections le long du tracé du tramway, effectuer des manœuvres de virage à gauche. Donc, il y a beaucoup de facilité de mouvement présentement et la présence de la plateforme vient limiter ou contraindre, augmenter les contraintes aux automobilistes. Et ça, c'est quelque chose qu'on n'a pas vécu. On ne connaît pas.

Par contre, on s'attend ou on sait, l'effet de canalisation de la circulation vers certains nombres de points ou d'artères traversantes va faire en sorte qu'il va y avoir nécessairement des effets de réaffectation de trafic. Les gens vont devoir modifier leur itinéraire pour pouvoir effectuer leur déplacement de part et d'autre de la plateforme.

Et il va y avoir aussi des effets, qu'on appelle des effets de débordement, dans certains cas où la capacité de ces artères-là pourrait être atteinte. Et on le voit dans les chiffres que la Ville a

2845 présentés au niveau des taux de saturation, notamment, où il va y avoir des problèmes, et ça, ça
pourra entraîner des changements d'itinéraire des usagers et, possiblement – encore là c'est par
la modélisation qu'on va pouvoir mieux le capter cet effet-là, mais des effets de débordement vers
le réseau supérieur. Les déplacements qui sont actuellement sur le réseau local pourraient être
déplacés sur le réseau supérieur du fait que les artères traversantes ne suffisent pas pour faire
traverser le trafic.

2850 Alors, ces impacts-là, pour le moment ça nous prendrait plus d'effort au niveau de la micro
simulation, monsieur Grondin en a parlé, pour être capables de bien apprécier ces effets-là. Mais
définitivement qu'il va y avoir des impacts sur le réseau routier.

LE COMMISSAIRE RENAUD:

2855 Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

2860 Alors, nous allons terminer nos travaux pour ce soir. Et je vous rappelle que demain, ça ne
sera pas 13 h, mais bien 9 h. Donc, on se retrouve à 9 h demain matin.

Je vous remercie tous et je vous souhaite une bonne fin de soirée.

SÉANCE AJOURNÉE AU 10 JUILLET 2020 À 9 H

2865

2870 Je soussignée, YOLANDE TEASDALE, sténographe officielle bilingue, certifie sous mon
serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle
des propos recueillis par moi au moyen du sténomasque, le tout selon la loi.

ET J'AI SIGNÉ :

2875


Yolande Teasdale, s.o./o.c.r.