

Séance de la soirée du 3 août 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**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 3 août 2020 à 19 h
Centre des Congrès de Québec
1000 Boulevard René-Lévesque Est,
Québec

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 3 AOÛT 2020

MOT DE LA PRÉSIDENTE.....	1
---------------------------	---

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

CONFÉDÉRATION DES ASSOCIATIONS D'ÉTUDIANTS ET ÉTUDIANTES

DE L'UNIVERSITÉ LAVAL (CADEUL) et

L'ASSOCIATION DES ÉTUDIANTS ET ÉTUDIANTES DE L'UNIVERSITÉ LAVAL

INSCRITS AUX ÉTUDES SUPÉRIEURES (AELIÉS) (DM9)

M. Keven Imbeault et Mme Aurele Fanny Deutcha Nguelieu	5
--	---

RÉSIDENTS DU BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE OUEST (DM27)

Mme Danielle Chapleau.....	12
----------------------------	----

COMITÉ POPULAIRE SAINT-JEAN-BAPTISTE (DM32)

M. Vincent Baillargeon	19
------------------------------	----

REGROUPEMENT DES RIVERAINS DE L'EMPRISE D'HYDRO-QUÉBEC

DE LA POINTE DE SAINTE-FOY (DM55)

M. Denis Lemay	26
----------------------	----

COLLECTIF *J'AI MA PASSE* (DM63)

M. Yvon Charest.....	35
----------------------	----

SUSPENSION

REPRISE

COMITÉ DES CITOYENS DU VIEUX-QUÉBEC (DM62)

M. Michel Masse	41
-----------------------	----

CONSEIL DE QUARTIER DE SAINT-LOUIS (DM60)

M. Pierre Pelletier.....	48
--------------------------	----

COLLECTIF POUR LE MAINTIEN DE LA STATION GÉRARD-MORISSET (DM165)

M. Marc Fafard et Mme Denise Tremblay	56
---	----

ORDRE DES URBANISTES DU QUÉBEC (DM160)

M. Sylvain Gariépy et Mme Florence Ferraris.....	68
--	----

SÉANCE AJOURNÉE AU 4 AOÛT 2020 À 13 H

**SÉANCE DU 3 AOÛT 2020
SÉANCE DE LA SOIRÉE
MOT DE LA PRÉSIDENTE**

LA PRÉSIDENTE :

Mesdames et Messieurs, bonsoir! Bienvenue à cette deuxième partie de l'audience publique portant sur le *Projet de construction d'un tramway à Québec*. Bienvenue aussi à toutes les personnes qui suivent les travaux de la commission d'enquête en direct par visioconférence par Internet au moyen de la webdiffusion vidéo et sur les ondes de MATv, Québec.

Je suis Corinne Gendron et je préside cette commission d'enquête et d'audience publique qui a la responsabilité de réaliser le mandat confié par le ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

Cette commission est composée de Pierre Renaud et d'Antoine Morissette et de moi-même. Au cours des prochaines séances, nous échangerons avec les participants venus présenter leur mémoire ou une opinion verbale pour clarifier certaines idées concernant l'opinion présentée.

Pour la réalisation de son mandat, la commission est assistée par les analystes Pierre Batellier, Jean-François Bergeron et Julie Crochetière; par madame Rachel Sébareme, qui est coordonnatrice du secrétariat de la commission, ainsi que par monsieur Pierre Turgeon qui est conseiller en communication.

Nous sommes également assistés par une équipe du Centre de services partagés du Québec composée de monsieur Michel Filteau, responsable de l'organisation technique et de la logistique, de monsieur Steve Trahan, responsable de la sonorisation et de monsieur Rémi Turgeon qui assure le service sanitaire.

Tous les propos de cette deuxième partie d'audience seront enregistrés et retranscrits par madame Yolande Teasdale, sténographe officielle.

Une fois terminées, nos séances sont toutes accessibles en différé, ce qui donne une certaine flexibilité pour suivre nos travaux sans contrainte de disponibilité.

En juillet dernier, nous avons tenu la première partie de l'audience publique qui avait pour objectif d'obtenir l'information nécessaire à une meilleure compréhension du projet et de ses répercussions. Pour ce faire, neuf séances publiques totalisant 30 heures de travaux ont été organisées.

En préparation à ces séances, nous avons reçu plus de 550 questions et 70 demandes d'intervention qui ont été faites au cours des neuf séances publiques. Les interrogations des citoyens et de la commission ont permis d'obtenir des réponses, de l'information complémentaire et des présentations sur les sujets suivants :

La justification du projet, l'achalandage et la technologie retenue;

Le tracé, l'intégration au réseau de transport et le développement urbain;

La gouvernance, les finances, les politiques gouvernementales, le cadre réglementaire et la participation publique; et

Les répercussions sur le milieu naturel et humain pendant la construction et l'exploitation.

À l'occasion de cette première partie de l'audience publique, nous avons déjà déposé plus de 300 documents sur le site Internet dédié au projet, provenant autant de l'initiateur et des personnes-ressources que du public.

Un centre de consultation est également ouvert à la bibliothèque du Centre récréatif Saint-Roch située au 230 de la rue du Pont.

Nous abordons ce soir la deuxième partie de l'audience publique qui a pour but de permettre aux citoyens d'exprimer leur opinion sur le projet, d'émettre des commentaires, de faire des suggestions ou de proposer des modifications au projet par la présentation et le dépôt d'un mémoire ou d'une présentation verbale.

La commission a aussi prévu, pour les participants qui ne peuvent être parmi nous physiquement, la possibilité de présenter leur opinion à distance. Certains participants nous ont confirmé qu'ils comptaient s'en prévaloir.

Les citoyens pouvaient déposer leur mémoire à la commission d'enquête sans venir le présenter ou opter uniquement pour une présentation verbale de leur position sur le projet. Ainsi, il y a trois manières de s'exprimer dans le cadre des travaux de la deuxième partie : déposer un mémoire sans présentation; déposer un mémoire avec une présentation ou, encore, faire une présentation verbale sans déposer un mémoire.

J'en profite pour préciser que la page Facebook du BAPE vise à informer les citoyens sur les activités de l'organisme et non à poser vos questions et émettre vos opinions à une commission d'enquête en cours.

Les propos tenus par toutes personnes sur la page Facebook du BAPE ne sont pas pris en compte dans le cadre des travaux de la commission. Toutefois, vous pouvez écrire à la

80 commission en tout temps à l'adresse courriel tramwayquebec@bape.gouv.qc.ca pour obtenir de l'information sur le mandat et son déroulement.

85 Le déroulement de la séance de ce soir est le suivant : les personnes qui ont fait connaître leur intention de faire une présentation verbale ont été informées du moment de leur présentation. Ce soir, neuf présentations sont prévues à l'horaire de la soirée et je souhaite dès à présent la bienvenue à tous ceux qui sont ici présents ce soir.

90 Le temps alloué pour chaque présentation est de dix minutes et, au besoin, la commission d'enquête échangera avec les présentateurs des mémoires afin de préciser leur point de vue.

95 Au cours de cette deuxième partie d'audience, l'initiateur du projet et les personnes-ressources n'ont pas de rôle particulier à jouer. Ils sont toutefois invités à assister à la séance publique et à prendre connaissance des points de vue exprimés sur le projet.

Je rappelle aussi qu'en raison de la COVID-19, nous n'avions pu accueillir de public lors de la première partie de l'audience. À compter d'aujourd'hui, toutefois, les nouvelles directives de la santé publique nous permettent d'accueillir ici ce soir jusqu'à 250 personnes. Donc, vous avez vu toutes les chaises qui sont disponibles.

100 Le BAPE a élaboré des règles de participation visant à faciliter la participation de toutes les personnes intéressées. Ces règles sont disponibles dans le site Web du BAPE et elles sont aussi contenues dans un document disponible à l'accueil. Ces règles de participation portent notamment sur le respect du droit d'auteur et sur le respect de la vie privée des personnes. Certaines règles ont trait aux propos qui ne doivent pas, par exemple, être diffamatoires ou injurieux. Je me réserve le droit d'interrompre une présentation qui ne respecterait pas ces règles.

110 Nous aimerions d'ailleurs rappeler l'importance de maintenir un climat serein tel que nous l'avons vécu en première partie d'audience. C'est ce qui explique qu'aucune manifestation d'approbation ou de désapprobation ne sera tolérée quand les personnes, groupes ou organismes nous présentent leur opinion. Tous les participants à nos travaux doivent pouvoir nous présenter leur opinion concernant le projet, dans l'écoute et le respect.

115 Nous vous soulignons que, tout comme l'initiateur du projet et les personnes-ressources, vous avez la possibilité de rectifier des faits qui ont été mentionnés dans le mémoire d'un participant ou dans sa présentation.

Une rectification à l'endroit d'un mémoire ou d'une opinion verbale se limite à corriger de façon démontrée des inexactitudes, comme une erreur de date ou de quantité, une fausse référence, une citation erronée, et non à se prononcer sur la justesse ou la suffisance d'une

120 analyse, d'une opinion ou d'une interprétation. Il peut s'agir par exemple de statistiques, de chiffres, de durée ou de tout autre donnée ou événement précis.

Pour vous prévaloir de ce droit, vous devez vous inscrire au registre tenu à l'arrière de la salle ou faire parvenir votre rectification par écrit à la commission.

125 Dans le cas des mémoires non présentés, les rectifications pourront se faire par écrit jusqu'à 72 heures après leur mise en ligne sur notre site Internet.

130 À la suite de cette deuxième partie de l'audience publique, la commission poursuivra son enquête. Le cas échéant, les questions supplémentaires de la commission et les réponses obtenues seront déposées dans le site Web du BAPE et pourront être consultées par Internet.

135 La commission d'enquête rédigera son rapport à l'intention du ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Ce rapport fera état de vos préoccupations et de vos opinions ainsi que des constatations et de l'analyse de la commission concernant le projet à l'étude. Le rapport sera remis au ministre au plus tard le 5 novembre et, par la suite, le ministre disposera de 15 jours pour le rendre public.

140 Parallèlement à cette enquête publique, le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques procède à sa propre analyse environnementale. C'est à la lumière de ces deux rapports que le ministre fera ses recommandations au Conseil des ministres.

145 La décision d'autoriser ou non le projet, et selon quelles conditions, appartient au Conseil des ministres et non au BAPE.

150 Les documents déposés au cours de l'audience et les transcriptions sont et seront disponibles dans le site Web du BAPE et pourront être consultés par Internet. Et dans les prochaines semaines, toute nouvelle information obtenue par la commission d'enquête sera rendue publique et accessible.

155 Je souligne que le Bureau d'audience publique sur l'environnement s'est donné une Déclaration de services aux citoyens et met à votre disposition, tant sur place que par Internet, un questionnaire afin d'évaluer la qualité de nos services. Vous n'y inscrivez pas votre nom et c'est donc anonyme.

Et dans le but de vous aider à mieux vous servir, nous vous demandons de bien vouloir remplir le questionnaire disponible à cet effet à l'entrée de la salle et de le remettre au secrétariat avant de quitter ou encore de le remplir par Internet.

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES
M. KEVEN IMBEAULT et
Mme AURELE FANNY DEUTCHA NGUELIEU

LA PRÉSIDENTE :

Alors, ce soir, nous accueillons notamment des représentants de comités de citoyens et sans plus tarder, j'inviterais monsieur Keven Imbeault à venir s'avancer. Alors, c'est pour présenter un mémoire de la Confédération des associations d'étudiants et étudiantes de l'Université Laval et par l'Association des étudiants et étudiantes de Laval inscrits aux études supérieures.

Et si vous voulez, d'une part, vous présenter et présenter la personne qui vous accompagne.

M. KEVEN IMBEAULT :

Bonjour, merci beaucoup. Donc, comme vous l'avez mentionné, donc Keven Imbeault, je suis président de la Confédération des associations d'étudiants et étudiantes de l'Université Laval, donc qui est l'Association qui représente les 33 000 étudiants et étudiantes de 1er cycle à l'Université Laval.

Je peux laisser ma collègue se présenter.

Mme AURELE FANNY DEUTCHA NGUELIEU :

Je suis Aurele Fanny Deutcha Nguelieu, je suis présidente de l'Association des étudiants et des étudiantes inscrits aux Études supérieures de l'Université Laval, l'AELIÉS. Et donc, nous représentons le 2e et le 3e cycle de l'Université Laval.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, bienvenue. Donc, vous avez dix minutes pour faire votre présentation.

M. KEVEN IMBEAULT :

Je vous remercie beaucoup. Donc, dans le cadre des consultations publiques sur le réseau de transport structurant, on souhaitait donc présenter un mémoire qui allait servir à présenter les aspirations des étudiants, étudiantes de l'Université Laval envers ce projet-là dans la ville de Québec.

200 Donc, notre mémoire se divise en trois axes : donc, les impacts du réseau de transport structurant sur l'environnement; ses impacts sur la qualité des services et la sécurité routière et puis ses impacts sur les habitudes de déplacement de la communauté étudiante.

205 Je peux laisser ma collègue commencer à présenter.

Mme AURELE FANNY DEUTCHA NGUELIEU :

210 Le but dans le mémoire, c'est de présenter les aspects environnementaux liés au projet du RSTC.

215 Depuis des décennies, on remarque dans la ville de Québec et dans les agglomérations qu'il y a justement une expansion territoriale qui va avoir un impact sur l'accroissement continu de la dépendance à l'automobile dans la ville de Québec. Pourtant, nous savons très bien pertinemment que le secteur des transports au Québec est le principal responsable des émissions de gaz à effet de serre au Québec. Et donc, l'ajout de véhicules automobiles sur les routes entraîne des conséquences négatives sur l'environnement.

220 Ces données alarmantes que nous présentons dans notre mémoire nous permettent justement de mettre en relief les impacts que peuvent avoir les effets des gaz à effet de serre sur l'environnement, mais également sur la santé des populations. Plusieurs médecins de la région de Québec ont présenté une lettre ouverte en soutien au RSTC, et qui présente justement les impacts de l'émission du gaz à effet de serre sur la qualité de l'air, mais également sur la santé des individus.

225 On parle notamment de l'augmentation des maladies cardiovasculaires au sein de la population, mais également de différentes formes de cancer et d'une augmentation du nombre de décès. On peut aller jusqu'à 300 décès prématurés par année dans la seule région de Québec.

230 Ces informations alarmantes ont donc permis à différents paliers gouvernementaux de mettre en place plusieurs mesures, et donc le projet RSTC qui est un plan d'action novateur et, selon les avis de nombreux experts que nous avons pu consulter dans le cadre de notre travail, ce projet va participer de manière importante à réduire les GES, puisque le tramway sera propulsé entièrement à l'électricité.

235 Par ailleurs, selon l'étude d'impact sur l'environnement produite sur la ville de Québec, aucun GES ne sera émis par l'implantation du tramway. Plus encore, la réduction des GES permettrait d'atténuer l'effet d'îlots de chaleur dans la ville de Québec.

240 C'est donc pour ces raisons que les impacts positifs potentiels du RSTC sur
l'environnement nous permettent, à la fois à la CADEUL et à l'ÆLIÉS et ainsi qu'à nos membres,
d'appuyer avec grand enthousiasme ce projet.

245 Je vous remercie, Madame la Présidente, je vais passer la parole à mon collaborateur de la
CADEUL.

M. KEVEN IMBEAULT :

250 Pour les autres aspects, mais tout d'abord en ce qui a trait aux impacts du réseau de
transport structurant sur la qualité des services puis la sécurité sur les routes. Tout d'abord, un
élément de contexte qui est important à savoir, c'est que depuis l'automne 2019, tous les
étudiants, étudiantes de l'Université Laval ont accès au laissez-passer universitaire, donc le LPU,
qui est, en essence, donc, une passe de bus chargée à même la facture de l'étudiant ou de
l'étudiante.

255 Donc, pour ces étudiants, étudiantes là qui bénéficient donc déjà de façon illimitée et
incluse donc des services du RTC et de la ST Lévis, on voit le tramway comme une amélioration
directe de ce service-là auquel ils et elles ont déjà accès.

260 D'autre part, donc on dénote aussi la sécurité en fait qu'offre un système de tramway par
rapport au réseau de transport routier plus conventionnel pour les voitures. Donc, avec les
exemples, par exemple, des villes d'Oslo et d'Helsinki qui, en 2019, n'ont noté aucun décès dû à
une collision entre piétons et une rame de tramway. Pour les étudiants, étudiantes, c'est quand
même quelque chose d'assez important considérant que le tracé va traverser donc le campus et
donc intercepter les passages de ces étudiants, les marches donc des étudiants et étudiantes
265 quotidiennement sur le campus.

270 Ensuite, bon, dernier aspect dont on voulait vous parler ce soir c'est les effets donc du
réseau de transport structurant sur les habitudes de déplacement de la communauté étudiante.
Donc, il faut savoir que depuis quelques années quand même, le campus de l'Université Laval
souffre d'enjeux d'embouteillages dans les dernières années. Donc, l'Université Laval a mis sur
pied un projet-pilote pour contrer cet effet-là en étendant les heures de cours, donc en mettant, en
faisant que des cours, plutôt que de commencer à 8 h 30 le matin, allaient commencer à 9 h.

275 Ça permettait d'étaler donc l'afflux des étudiants, étudiantes sur le campus, et ça a connu
quand même un certain succès.

Par contre, ce qu'on doit dénoter par rapport à ça, c'est que ça ne peut pas être une solution à long terme, donc de simplement étaler les heures de cours parce que lorsqu'il va y avoir plus de voitures sur les routes, bien, les embouteillages vont revenir.

Donc pour nous, le réseau de transport structurant devient alors une façon à plus long terme de s'attaquer au problème directement en offrant aux étudiants, étudiantes une nouvelle façon de se déplacer, donc plus d'options, et permet de réduire les embouteillages tout en favorisant bien sûr l'intermodalité dans les transports avec, par exemple, les stationnements incitatifs et les déplacements à pied sur le campus.

C'est ce qui conclut l'argumentaire qu'on voulait vous présenter. Dix minutes, c'est assez court, mais de façon générale, on croit que le réseau structurant offre quand même beaucoup de solutions pour les étudiants et étudiantes par rapport aux enjeux auxquels ils et elles font face quotidiennement pour se déplacer, donc que ce soit la protection plus efficace de l'environnement ou des déplacements plus rapides et plus sécuritaires ou, encore, de s'attaquer aux bouchons de circulation et à l'accès au transport.

LA PRÉSIDENTE :

Bien, je vous remercie pour votre présentation qui a cassé la glace des prochaines séances. Donc mon collègue, Antoine Morissette, avait des questions à vous poser.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Bonjour et merci beaucoup de vous être présentés devant la commission pour donner votre opinion sur le projet, c'est très apprécié. Je voulais peut-être vous poser une question en regard des gaz à effet de serre que vous avez évoqués et la diminution des îlots de chaleur. Est-ce que vous avez une opinion, est-ce que vous avez développé cette réflexion-là aussi à l'égard des arbres sur le campus et de la canopée urbaine? Est-ce que vous avez une réflexion en lien avec les îlots de chaleur urbains que vous avez évoqués pendant votre présentation?

Mme AURELE FANNY DEUTCHA NGUELIEU :

Je vous remercie pour la question. Justement, on a une opinion mitigée sur la question parce qu'effectivement, le tramway vient également avec la coupure de plusieurs arbres sur le tronçon, justement, dont parlait mon collègue tantôt, mais nous estimons justement que les effets... les effets, la réduction des gaz à effet de serre vient peut-être pallier justement cette coupure d'arbres. Donc, c'est ça.

Pour l'instant, je pense que c'est en évaluant les impacts des deux côtés que nous, en somme, nous pensons justement que c'est valable. Donc, il y a une compensation. On ne peut pas nier le fait qu'il y ait une coupure d'arbres, c'est une conclusion. On l'a analysée, nous, de notre bord, de cette façon-là.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Est-ce que vous avez envisagé des mesures d'atténuation ou est-ce que vous avez des solutions à proposer en regard, par exemple, de la coupe d'arbres qui pourrait avoir lieu sur le campus?

Mme AURELE FANNY DEUTCHA NGUELIEU :

Notre plan d'action, nous, cette année, c'est de promouvoir un campus vert. Je pense qu'il y aurait quand même la possibilité – oui, on coupe des arbres, mais peut-être d'en replanter également au fur et à mesure, mais peut-être pas sur la même trajectoire. Sinon, on est, nous, davantage intéressés par la réduction des gaz à effet de serre. Nous pensons que c'est quelque chose qui est à encourager quitte à justement promouvoir un campus plus vert à travers la replante d'arbustes.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Merci beaucoup. Vous avez évoqué aussi les horaires décalés, donc le service de transport en commun qui s'est arrimé, en fait, avec les horaires de l'Université. Vous avez parlé d'un succès, en fait, de cette solution-là qui a été amenée. Est-ce que vous pouvez détailler? Vous parlez d'un succès, donc est-ce qu'il y a une satisfaction généralisée des étudiants? Est-ce que ça se traduit par des propositions pour l'amélioration du service, par exemple?

M. KEVEN IMBEAULT :

Pour ce qui est des propositions, malheureusement, ce n'est pas moi qui vais les avoir. Donc, le succès, on le sait, en fait, d'un sondage qui a été mené par l'Université Laval et dans lequel on dénote que c'est 74 % donc des automobilistes et 58 % des personnes qui faisaient déjà du transport en commun qui ont relevé prendre moins de temps, en fait, pour se déplacer le matin, donc vers leurs cours ou leur travail sur le campus.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

O.K. Donc, amélioration des temps de déplacement pour les étudiants. Puis vous avez parlé donc d'un sondage qui est mené par l'Université Laval, est-ce que du côté des associations

étudiantes, de quelle façon est-ce que les étudiants – ont-ils été consultés? Est-ce qu'ils ont contribué au mémoire que vous nous présentez ici ce soir?

M. KEVEN IMBEAULT :

Tout à fait. En fait, c'est via, de notre côté à la CADEUL, donc des propositions qui proviennent de nos instances. Donc, on est une confédération d'associations étudiantes et nos associations membres se sont également positionnées, en fait, en faveur d'un réseau de transport structurant il y a de cela deux ans. Il y a eu un gigantesque référendum qui a mené justement à la création du laissez-passer universitaire dont je vous proposais. Donc les étudiants, à chaque année, démontrent justement leur intérêt pour un réseau structurant, leurs besoins pour des options de transport durable et c'est comme ça, en fait, qu'on a produit ce mémoire-là.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Peut-être une dernière petite question. Est-ce que vous avez pris connaissance des propositions d'aménagement du pôle de l'Université Laval dans ce qui est prévu par le réseau et est-ce que vous avez participé à des consultations sur l'aménagement qui est prévu pour ce pôle-là?

M. KEVEN IMBEAULT :

Je ne crois pas avoir participé à une consultation sur l'aménagement du pôle. Il est certain qu'en ce moment, nous, on travaille avec l'Université Laval, donc à justement, là, à produire des projets dans cette section-là du campus. Donc, je ne crois pas, non, avoir participé à des consultations sur exactement l'organisation du pôle sur le campus.

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous avez un avis sur sa configuration, ce qui a été proposé jusqu'à maintenant?

Mme AURELE FANNY DEUTCHA NGUELIEU :

Du côté de l'ÆLIÉS, nous n'avons pas encore participé à ce projet-là, mais je pense qu'on a eu un appel de notre rectrice dernièrement. Probablement que c'est une question qui va être soumise à la consultation des deux associations.

LA PRÉSIDENTE :

395

Merci. Mon collègue Pierre Renaud aimerait vous poser une question.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

400

Par rapport à l'étalement des horaires. Est-ce que ça va être étendu – parce que là, ce que je comprendrais c'était un projet-pilote, est-ce que ça va être étendu, est-ce que ça va demeurer ou si ça va simplement prendre fin, là?

M. KEVEN IMBEAULT :

405

Encore une fois, je ne crois malheureusement pas être la bonne personne pour répondre à la question puisqu'il s'agit d'un projet-pilote mené par l'Université Laval. Par contre, de ce qu'on sait des discussions qu'on a eues avec l'Université Laval, c'est un projet qu'ils comptent maintenir dans les prochaines années. Ne pas le généraliser, parce que, bon, si tous les cours se remettent à être à 9 h, on revient avec le même problème, mais de bien sûr étaler les cours, c'est quelque chose qu'ils continuent de faire puis qui est apprécié.

410

LE COMMISSAIRE RENAUD :

415

Et les associations étudiantes sont en faveur de cette mesure-là.

M. KEVEN IMBEAULT :

420

En effet. On a dénoté beaucoup de satisfaction de la part de nos membres par rapport à ça. Donc oui, on est tout à fait favorables puis on travaille avec l'Université dans ce sens-là.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

425

Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, merci beaucoup d'être venus partager avec nous votre opinion sur le projet.

430

M. KEVEN IMBEAULT :

Merci beaucoup.

Mme AURELE FANNY DEUTCHA NGUELIEU :

Merci.

Mme DANIELLE CHAPLEAU

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Donc, maintenant, je vais appeler – je pense qu'il y a quelqu'un qui doit venir nettoyer la table, donc avec le temps que ça va prendre, je vais appeler madame Danielle Chapleau donc pour les résidents du boulevard René-Lévesque Ouest. Si vous pouviez juste attendre qu'on désinfecte la table, merci beaucoup.

Mme DANIELLE CHAPLEAU :

Excusez-moi, mais le micro de l'autre côté ne fonctionnait pas très bien.

LA PRÉSIDENTE :

Il n'y a pas de problème, vous êtes bienvenue. Donc, Madame Chapleau, nous vous écoutons, vous avez dix minutes.

Mme DANIELLE CHAPLEAU :

Oui. Alors, merci de nous accorder cette occasion de nous faire entendre. Quelques mots pour me présenter. Je suis géographe, j'ai travaillé entre autres au ministère des Terres et Forêts, aux Transports et chez Bombardier. Actuellement, ma vie professionnelle est plus partagée entre la création en arts visuels et l'enseignement universitaire et je complète un doctorat en arts visuels et arts de la scène.

Je représente un groupe de résidents du boulevard René-Lévesque Ouest qui habitent précisément entre les rues Thornhill et Père-Vimont. Nous sommes une vingtaine de signataires de ce mémoire. C'est un court segment de 250 mètres environ, mais on peut imaginer que la problématique se reproduit ailleurs le long du boulevard.

C'est une lettre type envoyée récemment par la Ville de Québec à plusieurs d'entre nous qui nous a alertés. Cette lettre annonce une expropriation partielle de nos propriétés.

Personnellement, je n'ai pas reçu la lettre en question, mais un évaluateur de la Ville m'a contactée par téléphone pour me faire la même annonce.

475

En réalité, la lettre ne donne aucun détail; rien sur l'envergure de l'emprise sur les lots, pas d'échéancier, rien sur un quelconque processus de négociation. Ce n'est rien d'autre qu'une annonce.

480

De mon côté, au téléphone, je n'ai pas réussi à obtenir plus d'information. L'évaluateur s'est même excusé de ne pas pouvoir me dire de quel ordre serait l'expropriation de ma propriété. Cette stratégie de communication pour le moins douteuse est, à la limite, irrespectueuse pour nous, les citoyens touchés.

485

C'est une annonce mal avisée qui cause du stress, de l'anxiété, et qui laisse planer le doute par rapport au déroulement des événements. Cette lettre semble avoir été expédiée dans la précipitation, ce qui nous fait douter du sérieux du processus. Elle nous fait aussi mesurer la distance installée entre nous, les citoyens, et les promoteurs du projet.

490

Nous sommes tenus à l'écart du développement d'un projet dont la réalisation nous touche pourtant de très près. En réalité, c'est cette lettre de la Ville qui nous a convaincus de poser un geste collectif : nous solidariser pour obtenir des réponses à nos questions. Le flou qui persiste nous a motivés à prendre action.

495

Le projet d'implantation du tramway est multidimensionnel et son impact est majeur. Aux yeux de plusieurs, il reste éminemment questionnable sous plusieurs aspects, mais notre groupe s'est créé spontanément autour d'une évidence qui nous a troublés à partir du moment où on a eu la lettre. Ces avis d'expropriation, aussi imprécis qu'ils soient, annoncent une terrible conséquence : l'implantation d'un tramway sur le boulevard René-Lévesque menace directement nos grands arbres. Ce qui peut paraître mineur à l'échelle du projet pris dans son ensemble a d'énormes répercussions à notre échelle à nous.

500

Quelles que soient les dimensions de la bande de terrain expropriée, même s'il s'agissait d'un ou deux pieds, cette intrusion aura un impact majeur sur ces arbres d'exception. J'ai des photos et je ne sais pas si on pourra les montrer aussi. Nous sommes tous soucieux de bâtir un environnement sain et durable et chacun de nous soigne ces arbres, ses arbres – possessif – depuis des années.

505

Abattre des arbres matures de cette taille serait une erreur monumentale. Sur les 250 mètres à peine où nous habitons, il y a une dizaine d'ormes, cinq ou six grands érables et de grands conifères. Et je mentionne ici seulement ceux qui ont poussé en bordure de nos lots, c'est-à-dire à proximité immédiate du trottoir.

510

Il y a, parmi ces arbres, un orme d'Amérique de plus de 150 ans parfaitement sain. Il appartient à la catégorie des irremplaçables, selon Isabelle Reny, ingénieure forestière. Pour les raisons qu'on connaît, les ormes d'Amérique sont désormais exclus des plantations urbaines. Par conséquent, les individus comme celui-ci – celui-ci – sont parmi les derniers d'une essence en voie de disparition.

Le chantier du tramway prendra nécessairement des allures de tranchée. Même si nous parvenons à éviter l'abattage, cette tranchée sera forcément aménagée au pied de nos grands arbres et entraînera une coupe radicale de leur système racinaire.

Pour évaluer l'importance de ce système, il suffit de regarder les dimensions de la voûte de verdure au-dessus du boulevard. Elle correspond, grosso modo, à l'envergure du système racinaire dans le sol. En réalité, 50 % des racines de ces arbres se prolongent loin sous le boulevard. Afin de réduire l'impact de cette destruction des racines, il faudra nécessairement pratiquer un émondage spécialisé de la canopée.

Aussi, pour prévenir des pathologies ou des difficultés de croissance, nous aurons besoin, pendant les années à venir, d'être accompagnés par des professionnels de la forêt urbaine. Ces grands arbres sont certes résilients; ils survivent aux conditions particulières de l'espace urbain, par exemple au tassement du sol sous la chaussée.

Malgré leur résistance impressionnante, les atteintes sévères dues à l'implantation du tramway peuvent entraîner des séquelles irrémédiables. Il faut un plan d'intervention ciblé pour nos grands arbres. Aussi, la Ville doit inclure dans son budget de projet les dépenses engagées, frais et honoraires des spécialistes pour la prévention de ceux-ci.

Citoyens comme décideurs, nous devons mener une sérieuse réflexion collective sur le genre de milieu de vie que nous souhaitons pour les décennies à venir. Une telle réflexion exige de la perspective, du respect pour notre histoire, pour notre bâti et pour les caractéristiques paysagiques de notre ville. Il faut mettre tous les efforts nécessaires pour la faire évoluer vers une qualité de vie globale. Il faut mettre le temps et ne pas se précipiter.

Pour ces raisons, il faut penser globalement, tout en tenant compte du fait que notre société évolue et même qu'elle évolue très vite. Un chantier de ce genre est déterminant pour l'aménagement de notre ville, l'articulation de ses quartiers, pour sa croissance. Pourquoi ne pas prendre le temps d'examiner des scénarios souples et adaptés qui assurent la fluidité recherchée et qui fassent appel à la créativité dans l'aménagement de notre ville.

Envisageons la croissance en termes qualitatifs : recherche de proximité entre citoyens; mise en valeur des atouts géographiques de notre ville, par exemple son ouverture sur le fleuve,

sa topographie particulière – Haute-Ville/Basse-Ville –, la mise en valeur de son patrimoine de verdure exceptionnel.

Dans cet esprit, nous sommes déterminés à défendre l'intégrité de nos grands arbres, pas seulement pour l'esthétique de nos propriétés; cette canopée est réellement une composante patrimoniale de notre ville. Il n'est pas envisageable qu'à côté d'un arrondissement historique reconnu par l'UNESCO s'étale une zone dévastée, livrée à des infrastructures.

Cette canopée, c'est aussi l'héritage de la génération qui nous suit. Dans notre groupe, plusieurs familles présentent un profil bigénérationnel et nos enfants sont hautement sensibilisés à cette richesse environnementale. Notre secteur ne correspond pas seulement à un ensemble de lots sur un plan de cadastre; c'est un milieu de vie.

Il est indéfendable que le projet de transport signe sa dégradation. Peu importe les plans de remplacement proposés par la Ville, les jeunes arbres plantés n'atteindront pas l'envergure et la valeur de la canopée actuelle avant des décennies. Même nos enfants n'auront pas le privilège de profiter, de leur vivant, d'une canopée équivalente à celle qui existe.

Il ne faut pas répéter des erreurs commises dans les années 60 et 70 sur la colline Parlementaire où sur les rives de la Saint-Charles. Il faut à tout prix préserver ces grands arbres.

Nous voulons un engagement senti de la part des promoteurs du projet quant à leur protection. Chacun a sa valeur comme individu, mais ensemble ils définissent la qualité paysagique de notre quartier. Notre problème consiste maintenant à trouver une plateforme où faire entendre notre voix où nous pourrions participer, comme citoyens, à une vraie perspective de développement durable.

Le BAPE nous fournit aujourd'hui une tribune exceptionnelle, mais ensuite – et c'est une vraie, vraie question –, vers qui, vers quoi pourrions-nous nous tourner?

Je vous remercie de votre attention.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Donc, mon collègue Antoine Morissette voulait vous poser quelques questions.

Mme DANIELLE CHAPLEAU :

Oui.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

595 Bonsoir, merci beaucoup d'avoir partagé votre mémoire avec nous. Vous avez présenté des photos des arbres que vous avez probablement prises autour de votre milieu de vie?

Mme DANIELLE CHAPLEAU :

600 Oui.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

605 Est-ce que vous savez, ou est-ce qu'il y a un inventaire qui a été réalisé en regard des arbres dans le tronçon que vous évoquez entre la rue Thornhill et...

Mme DANIELLE CHAPLEAU :

610 Vous voulez dire réalisé par la Ville de Québec?

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

 Par la Ville, oui, oui.

615 **Mme DANIELLE CHAPLEAU :**

620 Bon, il y a un inventaire général qui existe. Je sais, entre autres, que l'orme d'Amérique de 150 ans était considéré arbre d'exception. Je ne sais pas si ça veut dire encore quelque chose aujourd'hui, mais je ne connais pas de choses récentes qui aient été proposées par la Ville ou d'inventaire très récent. Ça, ça fait partie de ce que le Service de la forêt, foresterie urbaine utilise fréquemment. C'est comme un répertoire, si on veut, mais je ne pense pas qu'il y en ait eu expressément. C'est des citoyens, dans le fond, qui ont pris des photos de tout l'ensemble du boulevard des deux côtés, et cetera.

625 Moi, j'ai pris le 250 mètres seulement entre Thornhill et Père-Vimont.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

630 Puis vous dites que, bon, c'est ça, à la Ville, il y a un inventaire ou il y a de l'information qui est disponible, puis vous avez évoqué l'idée du patrimoine forestier puis des arbres patrimoniaux. Est-ce que c'est, selon vous, est-ce que c'est intégré ou est-ce qu'il y a des informations qui vous ont été...

Mme DANIELLE CHAPLEAU :

635 Je ne crois pas que ce soit intégré parce que même si on classe, on dit qu'un arbre est qualifié d'exceptionnel, ça n'a plus beaucoup de sens dans le contexte actuel d'après ce que je vois.

640 On nous dit – c'est assez difficile à accepter – : on va couper en somme un arbre sur cinq sur René-Lévesque, donc il n'y a pas de quoi s'énerver. Mais comment on fait ça? Un, deux, trois, quatre, cinq? Et un, deux, trois, quatre, cinq? Je veux dire, ce n'est pas une réponse, quant à moi.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

645 Donc, c'est ça. L'initiateur ne vous a pas informés directement de quels arbres allaient être coupés...

Mme DANIELLE CHAPLEAU :

650 Pas du tout. Pas du tout. La lettre qui annonçait l'expropriation est d'un ridicule consommé. C'est une lettre type qui dit : « Après plusieurs essais, d'appels téléphoniques... » Ce n'est pas vrai. Tout le monde est retraité et tout le monde est à la maison, je veux dire, c'est d'un ridicule vraiment consommé.

655 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

Puis est-ce que vous avez des mesures d'atténuation, des mesures de mitigation, parce qu'il y a des impacts psychosociaux que vous évoquez dans votre mémoire, est-ce que vous voyez des mesures qui pourraient être envisageables?

660

Mme DANIELLE CHAPLEAU :

665 Bien, je trouve que le projet – c'est personnel, hein, je ne veux pas que le groupe me renie, là –, mais je trouve que le projet est assez intrusif dans le quartier. On fait beaucoup de rectilignes et je me dis que les gens travaillent d'après les plans de cadastre, et les lots sont rectilignes, forcément. Mais dans la vie de tous les jours, il faut voir ce qu'il y a sur ces lots. Comment ça se passe.

670 Et moi, quand j'ai parlé à l'évaluateur au téléphone, je lui ai dit : « Bien, il faudrait être créatifs un peu. Pourquoi le trottoir ne serait pas sinueux et laisser ces grands arbres qui sont vraiment à un pied ou deux du trottoir, littéralement, et que le trottoir circule... ce serait plus

agréable pour les piétons et ça sauverait la canopée qui existe, qui est extraordinaire, actuellement. » Il a dit : « Ah, c'est une bonne idée, vous devriez présenter un mémoire. »

675 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

Puis dites-moi donc, vous avez évoqué aussi les aménagements qui avaient eu lieu dans les années 60-70 sur la colline Parlementaire, est-ce que vous pouvez détailler pour qu'on puisse s'inspirer par exemple de ce qui...

680 **Mme DANIELLE CHAPLEAU :**

Bien, on avait bétonné les rives de la rivière Saint-Charles. Ça, c'était vraiment catastrophique. On a tout détruit ça il y a quelques années, pour redonner place à la nature et recomposer un écosystème qui ait du sens.

Et sur la colline Parlementaire, eh bien, on avait une allée de grands ormes d'Amérique, justement, jusqu'à l'autoroute Dufferin, aujourd'hui, et tous ces arbres ont été abattus pour construire des édifices dits modernes. Donc, beaucoup de béton, beaucoup de béton, et aujourd'hui, on constate qu'entre le Grand Théâtre et l'autoroute Dufferin, bien, il y a des arbres plantés il y a quelques années, mais ce n'est pas la voûte de verdure qu'il y avait quand moi je suis arrivée à Québec.

695 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

Très bien, merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

700 Merci. Peut-être juste revenir sur la lettre dont vous avez parlé, vous avez reçu cette lettre quand à peu près?

Mme DANIELLE CHAPLEAU :

705 Au mois de juillet, je dirais autour du 10 juillet.

LA PRÉSIDENTE :

710 Donc, c'est tout récent, là.

Mme DANIELLE CHAPLEAU :

Ah oui, c'est tout récent. C'est tout récent.

LA PRÉSIDENTE :

C'était après la première partie des audiences.

Mme DANIELLE CHAPLEAU :

Oui. Oui, oui, exactement. C'était, je pense, la veille du jour où monsieur Labeaume a dit qu'il y a eu 700 appels téléphoniques qui ont été faits pour annoncer les expropriations, c'était à peu près à ce moment-là. Il s'est exprimé à Radio-Canada là-dessus. Bon. Moi, j'en ai eu un téléphone, mais je vous le dis, l'évaluateur s'est vraiment excusé de n'avoir rien à dire, dans le fond.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord, merci. Merci beaucoup.

Mme DANIELLE CHAPLEAU :

Merci à vous.

M. VINCENT BAILLARGEON

LA PRÉSIDENTE :

J'appellerais maintenant monsieur Vincent Baillargeon pour le Comité populaire Saint-Jean-Baptiste. Alors, bonjour, Monsieur. Donc, vous avez 10 minutes pour nous exposer votre mémoire.

M. VINCENT BAILLARGEON :

Oui, bonjour! Vincent Baillargeon du Comité populaire Saint-Jean-Baptiste, comme il a été dit. Le Comité populaire Saint-Jean-Baptiste est un organisme de défense collective des droits actifs depuis maintenant plus de 40 ans dans le quartier Saint-Jean-Baptiste à Québec. Le comité s'intéresse, depuis sa fondation, aux enjeux d'aménagement urbain et de logement.

Encore aujourd'hui, le comité reste fidèle à sa mission première : défendre les droits sociaux, économiques, politiques et culturels des résidents et résidentes du quartier.

755 Le tramway, et plus globalement le réseau structurant de transport en commun est une très bonne nouvelle pour la ville de Québec. Ce futur réseau changera le visage de la ville et de ses quartiers. Collectivement, nous devons penser à ce nouveau visage. Plusieurs opportunités et occasions à saisir seront disponibles dans ce contexte. Cependant, malgré la bonne nouvelle, la

760 Ville de Québec doit contrer les effets pervers qu'engendre le projet.

Le quartier Saint-Jean-Baptiste est situé dans l'arrondissement de La Cité-Limoilou au coeur historique du centre-ville de l'agglomération. En fait, on est dans le quartier en ce moment. La proximité du pôle d'échanges Saint-Roch et du pôle d'emplois de la colline Parlementaire et du secteur touristique du Vieux-Québec apporte son lot de dynamiques dans le quartier.

765 Pour aujourd'hui, le sujet qui nous intéresse : quatre axes méritent d'être approfondis pour améliorer l'implantation puis l'acceptation dans le quartier.

770 Le premier axe concerne l'aménagement piétonnier. Améliorer l'aménagement piétonnier dans la zone d'influence du réseau de transport structurant est primordial pour faciliter l'accessibilité aux stations. S'il est impossible de se rendre de façon sécuritaire et rapidement aux stations et aux dessertes, son attrait en est grandement diminué.

775 Dans notre quartier, plusieurs obstacles nuisent au transport actif : la présence de trottoirs étroits, d'une inclinaison en pente, ainsi que la chute des glaces, n'en sont que quelques exemples.

780 La volonté de la Ville de Québec de viser la rue Sainte-Claire comme un axe de transport actif nous semble opportun dans ce contexte. On sait que la rue Sainte-Claire, dans le quartier Saint-Jean-Baptiste, permet de prioriser le déplacement des piétons dans l'axe nord-sud. Il faut multiplier les initiatives. En ce sens, nous recommandons que la Ville de Québec procède à l'aménagement de nouvelles rues partagées sur son territoire, autant pour améliorer le réseau piétonnier que pour améliorer le futur réseau lui-même.

785 Notre deuxième enjeu, qui va dans ce sens également : plusieurs automobilistes profitent des rues résidentielles du quartier Saint-Jean-Baptiste pour éviter les axes majeurs, tout particulièrement aux heures de pointe. Le secteur attire 71 384 déplacements, dont 50 % sont faits par la voiture. Ce phénomène a un impact négatif sur la qualité de vie des résidents et résidentes du quartier. Il faut dès maintenant avoir une étude de circulation pour le quartier afin de pouvoir

790 mettre en place des mesures d'atténuation pour contrer les désagréments de la circulation de transit.

Pour nous, dans ce contexte, encore une fois, les rues partagées nous semblent opportunes. Pour les gens qui nous écoutent, une rue partagée implique d'avoir la rue comme un espace public où les piétons et piétonnes, cyclistes, chats, chiens et véhicules ont autant de droits.

L'entrée des rues partagées est marquée pour avertir les automobilistes. Elle peut présenter du mobilier urbain, des aménagements piétonniers, du verdissement sur rue, une réduction de la vitesse automobile. Donc, c'est des éléments qui nous semblent opportuns pour améliorer l'accessibilité au tracé.

Notre troisième axe, on en a parlé plusieurs fois dans nos différentes représentations, la question de la gentrification, la question du logement. Le quartier Saint-Jean-Baptiste est encore en très grande partie formé de ménages locataires. Sur les 6 405 ménages dans le quartier, 4 795 sont locataires, c'est-à-dire 74,9 %, 3 sur 4.

Dans le quartier, en 2016, 785 ménages payaient 50 % de leur revenu pour se loger, c'est-à-dire beaucoup trop. Le Comité populaire trouve primordial d'aller de l'avant avec la volonté de la Ville de Québec d'acquérir des terrains et immeubles à moins de 800 mètres du réseau structurant de transport en commun à des fins de logement social et abordable. Cependant, les réponses de la Ville fournies dans les documents préparatoires sont loin de nous satisfaire. Je me permets de référer directement au document, comme ça on ne pourra pas dire que j'ai été mal cité.

Dans le document, en fait dans les questions reçues le 17 juillet puis les réponses ont été reçues le 24, demandées par le BAPE, je lis la question intégralement, la question 23 :

« En lien avec la volonté de la Ville de Québec d'acquérir des terrains et immeubles à moins de 800 mètres du réseau structurant de transport en commun à des fins de logement social et abordable, quelles sont les intentions de la Ville à cet égard? »

La réponse de la Ville, bien le début de la réponse :

« L'intention de la Ville est de réduire le coût d'acquisition de terrains pour des fins de logement social afin d'assurer le développement de tels projets, principalement le long du parcours. Ces développements contribueront à favoriser la mixité et contrer une éventuelle gentrification dans cette zone. »

On ne peut qu'être d'accord avec cette réponse. Jusque-là, tout va bien, notamment avec la réserve de terrains que la Ville met en place actuellement, c'est une très bonne nouvelle. Où ça nous laisse très perplexes, à la réponse b) :

« Ces intentions dépendent-elles d'un financement de la part du gouvernement du Québec? Et si oui, dans quelle proportion? »

La réponse, encore une fois :

« La mise en œuvre de la réserve ne dépend pas d'un financement de la part du gouvernement du Québec – c'est vrai, l'argent vient de la Ville actuellement –. La Ville en tant que mandataire du programme AccèsLogis de la Société d'habitation du Québec continuera d'octroyer des unités de logement social aux organismes et d'autoriser le financement qui s'y rattache. La Ville dispose actuellement d'un potentiel de plus de 700 logements à construire dans le cadre des ententes avec le gouvernement. Ces logements seront notamment distribués le long du parcours du réseau de transport structurant. »

Donc, qu'est-ce qu'on comprend, il y a 700 logements ou environ 700 logements prévus le long du tracé pour contrer les effets de la gentrification que le projet peut amener.

Cependant, dans un autre document, la *Vision de l'habitation* de la Ville de Québec, qui a été fourni aussi à la commission, on apprend que la Ville de Québec prévoit 2 300 logements sociaux et communautaires sur une période de cinq ans entre 2020 et 2025, et que ces logements sociaux... « dans la mesure où le financement gouvernemental pour la réalisation de logements sociaux et communautaires est maintenu et indexé en fonction des coûts de construction. »

Donc, on vient nous dire : non, les logements sociaux – dans un document – ne sont pas indispensables à un financement gouvernemental et dans un autre, on nous dit : oui, ces logements sociaux là, on doit avoir de l'argent du gouvernement du Québec. Donc, si on fait le calcul, il y en a seulement 700 de confirmés et tout le reste n'est pas confirmé actuellement, en fonction de l'argent.

Donc, c'est sûr que si on parle de seulement 700 logements pour contrer les effets de la gentrification, et les effets de la crise du logement actuel, bien, pour nous, c'est trop peu, là. C'est trop peu, on n'y arrive tout simplement pas.

Donc, c'est pour ça que – on le sait, la majorité des sommes nécessaires vient du gouvernement provincial et malheureusement, le gouvernement actuel a choisi, pour une deuxième année consécutive, de ne pas financer de nouvelles unités de logement social. Dans ce contexte, il est important que la Ville de Québec offre des garanties. Si elle souhaite réellement contrer les effets de la gentrification, elle doit obtenir des garanties pour obtenir les sommes nécessaires et les engagements, afin de construire le nombre de logements sociaux répondant aux besoins des mal-logés, et ça, ce n'est clairement pas 700.

Identifier le plus rapidement possible les sites qui serviront à répondre aux besoins et prévoir des alternatives advenant le cas où les sommes ne seraient pas suffisantes.

Notre dernier axe : la question de la tarification. Il est important de porter une attention particulière aux besoins des familles à revenu plus modeste et les personnes seules. Pour les ménages à faible revenu, l'enjeu de la tarification est déterminant. Le transport est un droit important qu'il convient de réaffirmer. Afin de répondre à cet objectif, le Comité populaire Saint-Jean-Baptiste recommande l'adoption d'une politique de tarification sociale instaurant la gratuité du transport en commun pour les ménages à faible revenu.

Nous recommandons également un gel des tarifs pour les autres usagers, suivi d'une diminution progressive allant jusqu'à la gratuité pour tous et toutes.

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci à vous. Alors, mon collègue Pierre Renaud avait quelques questions pour vous.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Je vais commencer avec une question de précision. La rue de Sainte-Claire, actuellement, elle est...

M. VINCENT BAILLARGEON :

La rue Sainte-Claire est une rue partagée actuellement.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Actuellement.

M. VINCENT BAILLARGEON :

Et la Ville de Québec, dans ses documents, prépare un axe fort de transport actif nord-sud, finalement. Je suis un peu mêlé dans la salle, dans le sous-sol, là, mais...

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Oui.

M. VINCENT BAILLARGEON :

De la Basse-Ville à la Haute-Ville, donc prévoit déjà la rue Sainte-Claire comme un axe, ce qui est une très bonne nouvelle. Cependant, on ne doit pas se contenter de ça, il faut rendre plus de rues partagées dans le quartier, autant pour faciliter l'accès aux stations que pour l'aménagement piétonnier lui-même. Donc, une pierre, deux coups, comme on dit.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Vous avez parlé de l'impact sur la circulation de transit.

M. VINCENT BAILLARGEON :

Oui.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

J'aimerais ça que vous élaboriez un peu. La situation actuelle, est-ce qu'il y a de la circulation de transit dans cette rue?

M. VINCENT BAILLARGEON :

Il y en a plusieurs et c'est un grand irritant. En ce moment, on le sait, le pôle d'emplois de la colline Parlementaire est un très grand pôle, donc souvent – je donne un exemple : à 4 h, je finis de travailler, c'est complètement « jammé » sur les axes majeurs, dont Honoré-Mercier. Donc, qu'est-ce que je fais? Je prends mon auto puis je coupe dans les rues résidentielles pour aller rejoindre la côte d'Abraham.

Ça, c'est qu'est-ce qui se passe actuellement. Est-ce que le réseau de transport structurant va changer ça? On n'en a aucune idée. Est-ce que ça va l'améliorer? Est-ce que ça va le détériorer? On ne le sait pas, mais dans tous les cas, de toute façon, la situation n'est pas axée... disons, elle n'est pas normale, actuellement, parce que ça fait vivre des désagréments aux résidents et résidentes.

Donc, est-ce que la situation va être mieux ou pas? On ne le sait pas parce qu'il n'y a pas d'étude directement pour le quartier parce que, comme la partie du tramway va être souterraine, pour le quartier, on dirait qu'on oublie de voir qu'est-ce qui va se passer en haut... en tout cas, c'est ça. Je m'emporte.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Mais si le tramway est souterrain, il n'y aura pas de limitation sur le virage à gauche ou des choses comme ça. La situation devrait demeurer la même, là. Est-ce que c'est ça que...

955

M. VINCENT BAILLARGEON :

Je n'aurais pas tendance à croire ça, parce que si le... il ne faut pas prendre le quartier, disons, indépendamment des autres quartiers, là. On le sait qu'en ce moment il y a des études pour Saint-Sauveur et Saint-Roch de qu'est-ce que le tramway va faire. Si je le sais que... après une fois, je vais le faire une fois, la route, puis si je le sais que je suis pris dans Saint-Roch, bien, je vais peut-être avoir tendance à couper en haut pareil. C'est-tu bien? C'est-tu pas bien? Je pense que les gens sont assez brillants pour savoir qu'est-ce qu'il y a 100 mètres plus loin, là.

960

Donc, c'est pour ça que dans tous les cas, l'aménagement de rues partagées pour ne pas encourager ce phénomène est très important pour nous. Parce que s'il y a un aménagement de rues partagées, ça devient moins intéressant de couper dans le quartier, comme c'est actuellement, puis comme je crois que ça ne changera pas ou ça va empirer, disons, pour l'avenir. Mais on ne sait pas parce qu'il n'y a pas d'étude.

965

970

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Vous parlez, quand vous parlez de logement social, vous dites que la Ville doit prévoir des alternatives au cas où il n'y aurait pas suffisamment d'argent. C'est quoi, ces alternatives-là?

975

M. VINCENT BAILLARGEON :

Bien, je vous dirais, actuellement, la majorité des sommes vient du gouvernement provincial et du gouvernement fédéral pour les logements sociaux. S'il n'y a pas d'argent qui descend, la Ville, malgré qu'elle soit mandataire, ne peut pas construire de logements. Donc, est-ce qu'elle déciderait d'investir elle-même dans un programme de logement social pour contrer, finalement, le désengagement des gouvernements supérieurs? Je crois que ce serait une possibilité de dire, si on veut stopper la gentrification, si on veut stopper la gentrification alentour du tramway, bien, on va investir nous-mêmes pour compenser l'argent qui n'est pas mis par les gouvernements supérieurs, ça pourrait être une option.

980

985

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Puis ce serait au-delà des sommes qui vont être allouées pour l'achat de terrains, c'est-à-dire que là, on bonifierait ces montants-là pour construire.

990

M. VINCENT BAILLARGEON :

Oui. Oui ou, dans le sens où des... puis comme on le disait, il faut s'assurer en ce moment – la ville de Québec, on le sait, est une grosse ville, a beaucoup de poids politique. Il faut qu'elle mette de la pression aux différents types de gouverneurs – puis là, je m'adresse à vous et à toutes les personnes qui vous écoutent – pour s'assurer que l'argent descende. On a une entente Québec-Ottawa en ce moment sur le logement social et qui n'est pas débloquée. Il faut que la Ville de Québec mette beaucoup, beaucoup de pression aux différents gouvernements pour que cet argent-là descende. Et si le gouvernement du Québec veut un projet qui répond aux besoins des résidents et résidentes de la ville de Québec, bien, il faut s'assurer aussi qu'il y ait de l'argent dans leurs différents programmes, pas juste dans le réseau de transport structurant. Donc, il faut qu'il investisse dans le programme AccèsLogis. Je crois qu'on ne peut pas prendre les dossiers séparés les uns des autres et les enveloppes séparées les unes des autres.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Donc, merci. Bonsoir.

M. VINCENT BAILLARGEON :

Ça me fait plaisir.

M. DENIS LEMAY

LA PRÉSIDENTE :

Donc, j'inviterais maintenant monsieur Denis Lemay pour le Regroupement des riverains de l'emprise d'Hydro-Québec.

M. DENIS LEMAY :

Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir, Monsieur.

M. DENIS LEMAY :

Messieurs les Commissaires. Denis Lemay, je veux être vu donc sous le Regroupement des riverains de l'emprise d'Hydro-Québec de la Pointe-de-Sainte-Foy, comme vous avez mentionné, Madame. J'y vais tout de go pour la lecture du rapport. Je vais avoir des annexes, si c'est possible d'avoir un visuel?

Le regroupement des riverains de l'emprise électrique d'Hydro-Québec de la Pointe-de-Sainte-Foy située entre le chemin des Quatre-Bourgeois et le boulevard du Versant-Nord se présente à vous pour avoir une écoute attentive au sujet des impacts importants sur notre santé qu'aura la construction d'une ligne ferroviaire à proximité de notre cour arrière.

Depuis l'annonce du projet en 2008, nous avons multiplié les démarches pour faire valoir notre point de vue, c'est-à-dire des pétitions regroupant 95 % des riverains demandant un changement de tracé vers l'édifice de Revenu Québec; marche citoyenne pour souligner tous les impacts négatifs du projet; participation à la période des questions au Conseil municipal; participation aux réunions d'information; l'envoi de lettres d'opinions dans les médias locaux; reportages télévisés, et cetera. Donc, ça fait longtemps que le regroupement milite.

Ah, ce n'est pas tout de suite. Le visuel n'est pas tout de suite, là. O.K.

Nous avons constaté une méconnaissance de notre réalité et des enjeux cruciaux sur notre santé physique et mentale. Le projet de tramway décrié en période électorale de novembre... durant la période électorale de novembre 2017 par le promoteur était devenu indispensable en avril 2018.

Avec l'annonce récente en décembre 2019 de trois nouvelles courbes à rayons courts sous l'emprise et les crissements à haute tonalité qui l'accompagneront ainsi que l'abandon du garage du terminal de l'est en juin 2020, on nous assure une circulation ferroviaire de 22 heures sur 24. Le projet, en permettant une vitesse maximale de 70 kilomètres à l'heure sous l'emprise, sera très bruyant et deviendra insoutenable pour les citoyens.

La Ville prétend que les riverains ont compris les solutions proposées par la firme-conseil française Systra. On a surtout compris la confirmation de nos appréhensions concernant la pollution sonore et les impacts futurs sur notre santé. Selon sa base de données européenne,

1070 Systra nous prédit des nuisances sonores du tramway, lors du passage à 7,5 mètres, de 78 décibels à la vitesse de 40 kilomètres à l'heure.

Les résultats de l'évaluation des impacts du bruit du projet sans mesures d'atténuation nous disent – c'est eux autres qui nous disent ça :

1075 « Entre le boulevard du Versant-Nord et la station Pie-XII, l'ambiance sonore actuelle à l'arrière des logements situés le long du boulevard Pie-XII et le chemin des Quatre-Bourgeois étant calme, des dépassements jusqu'à 12 décibels seront constatés. Ces forts niveaux de dépassement sont également liés à une vitesse du tramway relativement élevée de 70 kilomètres à l'heure. »

1080 C'est le Bureau structurant qui nous dit ça, là.

1085 Il faut savoir que la firme Systra utilise les données du manuel de la Federal Transit Administration : *Transit Noise and Vibration Impact Assessment Manual*. On y apprend que le bruit de roulement du tramway augmente rapidement avec la vitesse pour rejoindre le train propulsé au diesel. Je peux vous lire en anglais qu'est-ce qu'ils disent :

1090 « Speed dependence is strong for electric-powered transit trains because wheel-rail noise is a dominant noise source and noise from this type of source increases strongly with speed [...]. As speed increases, wheel-rail noise become the dominant noise source and diesel and electric-powered trains generate similar noise levels. »

1095 Donc, on peut imaginer ce que deviendra la prédiction émise plus haut. Le tramway fera plus de bruit qu'un Métrobus à moteur thermique. La pollution sonore augmente fortement avec la vitesse du tram. Ce sont les roues de fer sur le rail de fer qui causent le plus de bruit.

1100 L'annexe qu'on avait tout à l'heure, l'annexe numéro 1, nous donnait exactement le joint où les deux trains se rejoignent. Oui, c'est bien ça. Donc, on n'avait pas pensé à ça, mais je vous rappelle que c'est le calme plat derrière la maison et que le bolide de 143 pieds passera 334 fois quotidiennement en traînant ses 70 tonnes.

1105 Aux heures de pointe, on comptera plus de 30 passages à l'heure, c'est énorme. On peut même parler d'un bruit constant avec les crissements de la courbe des Quatre-Bourgeois et les sifflements au loin lors de la pointe à 70 kilomètres du tram. Aucune étude ne prend en compte ces facteurs aggravants. Les normes ne sont pas adaptées à notre réalité.

Selon une étude de la FTA, justement, l'introduction d'un nouveau bruit dans une communauté a deux effets indésirables : premièrement, le nouveau bruit peut augmenter

1110 substantiellement les niveaux de pollution sonore de ceux existants. Cet effet est appelé « l'impact
du bruit relatif ».

1115 À l'annexe 2, au tableau 3-6 du manuel de la FTA, on y apprend que la réaction de la
communauté à un nouveau bruit dans un environnement résidentiel urbain est directement
proportionnelle avec la différence de décibels entre les deux sonorités. Si on applique les chiffres
de notre situation, soit 48 décibels en ce moment – d'ailleurs avec un décibelmètre que j'ai compté
moi-même – et 78 décibels et plus pour le futur – ce que Systra nous dit – la réaction des
communautés riveraines est très vigoureuse pour demander un arrêt des bruits et des prises de
procédures légales.

1120 Donc, toutes les études qui ont été faites par la FTA en ce moment avec des résultats qui
donnent et notent plus que 30 décibels de différence entre le bruit existant au départ et le bruit futur
nous montrent que les gens sont insatisfaits au total. Donc, on fait des normes pour insatisfaire les
gens. Donc, on se retrouve dans le haut du schéma, là.

1125 Deuxièmement, l'impact du bruit absolu est celui qui interfère avec les activités de la
communauté, indépendamment des niveaux existants. Il peut être trop fort pour dormir ou
converser. Et, encore là, au tableau 3-7 – c'est le deuxième –, on y apprend que le pourcentage de
la population très dérangée par le bruit est proportionnel au nombre de décibels pour les périodes
1130 de jour et de nuit. Dans notre cas, plus de 50 % des gens seraient gravement ennuyés par cette
situation, si on prend les chiffres.

1135 En prenant les niveaux sonores équivalents sur une période longue et non liée à
l'événement, la corrélation avec le niveau de nuisance ressentie n'est peut-être pas l'idéale. Les
normes ne font que des gens malheureux de leur sort.

1140 Pour se fier aux dernières recherches sur le bruit environnemental, il faut prendre les
données de l'Organisation mondiale de la santé en date du 10 octobre 2018. Bien que ces lignes
directrices soient d'abord destinées à l'Europe, l'OMS mentionne clairement que les niveaux
d'exposition recommandés peuvent être applicables à d'autres régions et adaptés au public à
l'échelle mondiale. Les nouvelles valeurs guide reflètent une exposition de longue durée – une
année –, elles sont de 50 décibels le jour et de 44 la nuit.

1145 Avec les nouvelles lignes directrices, les valeurs guide de l'OMS reconfirment que le bruit
environnemental est non seulement un problème de santé publique, mais qu'il constitue un enjeu
et des risques importants. Ses conséquences sur la santé et la qualité de vie nécessitent des
politiques publiques pour améliorer la situation.

1150 Plus près de nous, l'Institut national de santé publique publiait un avis sur la *Politique*
québécoise de lutte au bruit environnemental. L'INSPQ concluait, et je cite « qu'il existe des
 1155 preuves suffisantes pour établir un lien entre l'exposition à certaines sources de bruit
 environnemental et des effets physiques et psychosociaux, dont la perturbation du sommeil, la
 nuisance, le dérangement, l'hypertension artérielle, l'infarctus du myocarde... » et j'en passe. On y
 souligne la non-habitude au bruit et qu'il est important de savoir qu'il n'y a pas d'adaptation
 physiologique au bruit, même si on croit s'y habituer. L'audition est en fonction 24 heures sur 24.

C'est pourquoi le Conseil de quartier de la Pointe-de-Sainte-Foy, lors des consultations sur
 les enjeux que l'étude d'impact de la construction d'un tramway devait aborder en s'appuyant
 1160 justement sur l'INSPQ, rappelle que le BAPE a appuyé les recommandations de l'OMS lors de son
 étude du projet d'agrandissement de la mine aurifère Canadian Malartic en 2016. Le BAPE
 recommandait une limite de 40 dBA la nuit et de 45 dBA le jour.

1165 Mais là où le bât blesse, ce sont les crissements prévus dans les trois courbes à rayons
 courts sous l'emprise électrique. Je vous disais tout à l'heure qu'au mois de novembre dernier, au
 mois de décembre dernier, on nous a expliqué qu'il y aurait maintenant trois courbes en arrière de
 chez nous et on n'a jamais su pourquoi on ne faisait pas une ligne droite, pourquoi on faisait trois
 courbes. Personne n'a pu nous répondre pour les trois courbes.

1170 Plus la vitesse est élevée, plus les crissements se font entendre et plus les effets sur la santé
 des riverains se font sentir. Dans son introduction de son étude portant sur le bruit et la santé,
Noise and Health – c'est une étude, c'est une recherche en Slovaquie –, les chercheurs confirment
 nos appréhensions.

1175 « Tramway has become a serious urban noise source in densely populated areas. The
 disturbance from squealing noise is significant. Curve squeal is the very loud, tonal noise emitted
 by the tram operation in tight radius curves. Studies have reported a relationship between noise
 levels and health effects, such as annoyance, sleep disturbance, and elevated systolic and diastolic
 blood pressure. »

1180 La firme-conseil Systra nous rappelle dans son mémoire technique que le bruit de
 crissements peut augmenter le niveau sonore jusqu'à 20 décibels – on peut donner l'annexe 4
 pour montrer ça? – et qu'un facteur aggravant de 8 décibels sera considéré comme un rayon de
 courbure inférieur à 100 mètres. Je crois que le rayon de courbure des Quatre-Bourgeois est 50
 1185 mètres.

Avec les mesures anti-crissements, il est envisagé d'appliquer un facteur aggravant de
 3 décibels au lieu de 8. On peut dire que c'est optimiste comme supposition, surtout qu'il faudra
 changer les portes et les fenêtres de l'édifice. On est tellement proche de l'édifice, on va s'entendre

avec le propriétaire pour changer les portes puis les fenêtres puis refaire l'isolation parce qu'on ne pourra pas répondre aux normes. On peut dire que c'est optimiste comme supposition pour atteindre la valeur cible et que le tram passe à 20 mètres des chambres à coucher.

La pression sera forte pour augmenter la vitesse dans la courbe pour ne pas retarder l'attente des usagers de la route au feu de circulation du boulevard Pie-XII et du chemin des Quatre-Bourgeois. Ça, c'est si on passe lentement, ça. Mais si on passe rapidement, l'effet qu'on voit sur le... est directement proportionnel à la vitesse en kilomètre à l'heure. Donc, on monte dans les 90-95 décibels, facilement.

L'annexe 5, s'il vous plaît, on peut le voir au niveau d'un histogramme. Bon, je continue.

Même les mesures d'atténuation, comme un mur phonique antibruit ou merlon, ne pourront rétablir la quiétude des riverains. L'effet rebond du bruit qui part du bas du tramway vers le haut en frappant successivement sur le mur et le tram passera les 3 mètres vers le haut et viendra impacter les riverains. Alors, plus question de manger sur notre patio à 10 mètres du mur ou de dormir dans notre chambre à coucher au 2e étage. L'ensemble roues-essieux, rappelons-le, est celui qui fait le plus de bruit lors du passage du tramway.

La multitude des moteurs sur le toit des rames n'est pas à négliger. Il faut ventiler, chauffer, éclairer. Et cette kyrielle de moteurs est située à 4 mètres du sol, soit à 1 mètre au-dessus du mur. L'effet d'assourdissement recherché ne pourra pas être réalisé à la valeur annoncée. Ça, on a ça à...

LA PRÉSIDENTE :

Vous êtes pratiquement au bout de votre intervention, donc si vous pouviez conclure.

M. DENIS LEMAY :

Oui, je finis la dernière page.

Une autre problématique qui s'ajoute au dossier est celle de l'entretien du rail de fer sur la dalle de béton. La maintenance des voies ferrées consiste surtout à corriger les usures ondulatoires du rail. À Nice, on dit que ces travaux sont susceptibles d'occasionner du bruit de façon temporaire, mais quel bruit! Sur la vidéo accompagnant le texte, le nombre de décibels doit osciller à près de 100 décibels. L'appareil de meulage actionne des meules qui font apparaître un feu d'artifice. À Mulhouse, c'est ni plus ni moins un train qui sert de meule, avec le même résultat et peut-être plus bruyant.

À Tours, en 2018, on explique qu'en accélérant, en freinant et en tournant, le tramway provoque des vibrations qui usent les rails et les roues. Cette usure est à l'origine des crissements. Afin d'éviter cette nuisance, les rails sont meulés pour leur redonner leur forme d'origine. On ajoute : « Des nuisances sonores sont à prévoir pour les riverains habitant les zones meulées. » Et tout cet entretien se fait la nuit.

Après la chaleur du meulage, examinons la période hivernale du tramway. La problématique du déneigement des rails sous l'emprise électrique sera très difficile. Située dans l'axe nord-sud avec des vents dominants sud-ouest, la neige est constamment poussée sur la surface. Avec un mur antibruit d'un bord et un merlon de l'autre, la neige sera prise au piège entre ces deux obstacles. Elle s'accumulera rapidement sur les rails et nécessitera un enlèvement continu.

Et qu'avons-nous pour déblayer les rails? Des véhicules rail-moteur qui sont tous plus bruyants les uns que les autres. Par exemple, les véhicules munis d'une grosse brosse rotative nécessitent un puissant moteur qui fait un bruit d'enfer. Si on prend les autres modèles avec charrue, souffleur ou avec charrue nacelle, le bruit demeure le problème numéro 1. Imaginez une nuit où la souffleuse à neige passera sur le boulevard et dans la cour arrière en même temps.

Ces machineries sont toutes plus lentes que le tramway et devront être utilisées la nuit pour ne pas ralentir le service de transport. Les normes de l'OMS sont trop basses pour accepter cette situation de bruit intense. Que dire de la suggestion du Bureau de projet de laisser rouler les tramways toute la nuit pour déglacer le fil d'alimentation électrique avec le pantographe lors d'un épisode de verglas?

La problématique de l'entretien du réseau la nuit disqualifie le passage du tramway dans notre cour arrière. Cet entretien sera aggravé par des pentes enneigées – 7 % à 8 % – où on devra mettre du sable pour favoriser le freinage. La corrélation entre l'usage de sable et la nécessité de meuler les rails annuellement est directe. Plus on utilise de sable pour faciliter le freinage, plus on doit meuler les rails avec cette pollution sonore nocturne qui va avec.

Pour toutes ces raisons et surtout pour la santé physique et mentale des riverains de l'emprise, pour notre sécurité, nous vous demandons de prendre en sérieuse considération notre point de vue et de faire la proposition au ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques de dévier le tracé du futur tramway vers le chemin des Quatre-Bourgeois et le boulevard du Versant-Nord. On ne peut pas prendre une chance et dire que s'il y a des dépassements de bruits néfastes pour la santé des riverains, on va essayer de corriger la situation dans la mesure du possible, comme on nous l'a déjà dit.

Il faudra déplacer notre problème devant les tribunaux et cette solution n'est pas offerte à toutes les bourses. Tout le monde a le droit de dormir la nuit et en toute quiétude. Et ce projet met en doute cette affirmation. L'éléphant est dans la pièce, pourquoi refuser de le voir?

Donc, les autres annexes nous montraient des lettres de citoyens où on leur avait promis des pollutions sonores telles et on était en... et c'est toujours le même problème. Des promesses, et on n'est pas capables de les atteindre.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie, Monsieur. Donc, je pense que mon collègue Pierre Renaud avait quelques questions à vous poser.

M. DENIS LEMAY :

Ça va me faire plaisir d'y répondre.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Vous avez mentionné un merlon puis un mur. C'est un merlon qui va être installé comme structure antibruit ou...?

M. DENIS LEMAY :

Donc, sur le côté est, ça va être un mur de 3 mètres; sur le côté ouest, ça va être un merlon, c'est-à-dire une bosse de terre qui va faire effet d'antibruit, mais sauf que si on voit les annexes 11 et 12, vous allez voir que le mur ne règle pas tous les problèmes.

Est-ce que je peux avoir l'annexe 12, s'il vous plaît? Oui. Ça, c'est la 11, la 12? Vous ne la voyez pas, vous? Vous voyez que dépendamment, le premier, la barrière est loin, nous autres, on va avoir une barrière qui va être près – ce qui est planifié, c'est-à-dire – la barrière va être près du tramway. Donc, va être plus en mesure de bloquer le chemin. Tandis que si on l'éloigne, donc vous avez vu la réverbération du son, ça ne bloque... ça ne règle pas le problème.

Donc, le merlon à l'ouest, le mur à l'est, et naturellement la neige qui s'infiltre dans ce trou pendant la tempête et ça bloque tout.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

L'initiateur a mentionné, au cours des audiences en première partie, que la vitesse pourrait être réduite puis qu'elle ne serait pas 70 kilomètres/heure sur ce tronçon-là. Il nous a parlé aussi de wagons équipés de mesures anti-crissements, là. Il injecte un fluide entre le rail et la roue. Je comprends, de votre mémoire, que pour vous, il n'y a pas de solution possible. La seule solution, c'est de passer ailleurs.

M. DENIS LEMAY :

Oui, parce que vous avez, à Toulouse, vous avez un des meilleurs tramways en Europe, de 2018. Les citoyens écrivent, je vous le lis :

« Cet état altère grandement les conditions de vie des riverains impactés. Les méfaits sur la santé de l'exposition à un tel niveau de bruit sont connus. »

Et, naturellement, ils parlent de crissements : 83 décibels dans le sens de la montée; 80 décibels dans les deux sens; 80 décibels dans le sens de la montée des Arènes romaines... et ça, c'est pour un tramway qu'on nous avait promis des décibels beaucoup plus bas. Et donc, les crissements, c'est dû à l'usure des rails, c'est dû à des courbes trop serrées. La courbe serrée entre Quatre-Bourgeois et boulevard Pie-XII, là, il ne peut pas avoir plus serré que ça. Il va commencer sa courbe pour tourner sur l'emprise électrique puis le dernier wagon va être encore sur le feu de circulation de Pie-XII.

Donc, c'est ça. Il tourne tellement serré, qu'ils vont être obligés de « hum », comme je vous disais tantôt, là, de changer les portes et les fenêtres.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Il y a des résidences, oui. Il y a des résidences dans votre quartier qui vont devoir avoir des travaux de ce type-là, ce que je comprends?

M. DENIS LEMAY :

Oui, tout le coin du boulevard Pie-XII et Quatre-Bourgeois. Nous autres, même si on est à 10 mètres de notre patio, il n'y a pas rien de prévu, là. Alors, on ne pourra pas manger sur le patio pareil, là, mais là, il n'y a rien de prévu comme tel comme mesures d'atténuation. Parce que je vous jure que le tramway, tout ce qu'il y a comme antibruit à 3 mètres, je vous l'ai dit, tous les moteurs sur le dessus ne seront pas protégés et puis la réverbération train-moteur-mur, mur-

tramway, mur-tramway fait passer le son par-dessus. Et donc, naturellement, si on dort au 2^e étage, on ne dort pas.

1345

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Je vous remercie beaucoup.

1350

M. DENIS LEMAY :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1355

Merci beaucoup, Monsieur, bonne soirée.

M. DENIS LEMAY :

1360

Merci de m'avoir écouté.

M. YVON CHAREST

1365

LA PRÉSIDENTE :

Je vais maintenant appeler monsieur Yvon Charest pour le collectif *J'ai ma passe*.

1370

M. YVON CHAREST :

Oui, bonjour!

LA PRÉSIDENTE :

1375

Ah, bonjour! Donc, vous avez dix minutes pour faire la présentation de votre mémoire.

M. YVON CHAREST :

1380

Merci. Alors, *J'ai ma passe*, c'est un OBNL qui veut donner une voix aux citoyens, aux employeurs et aux organismes qui appuient la venue d'un réseau structurant à Québec et je suis le président du Conseil d'administration de *J'ai ma passe* depuis mai 2019.

1385 Nous avons beaucoup d'appuis. Nous avons des employeurs qui assurent le financement de l'OBNL. Nous avons plus de 100 commerces participants, nous avons plus de 19 000 citoyens qui affichent fièrement leur appui et nous avons 18 organisations qui ont contresigné la lettre que nous avons fait parvenir la semaine passée au premier ministre Legault et que nous avons rendue publique aujourd'hui.

1390 Alors, nous appuyons le projet du réseau structurant pour trois raisons fondamentales : la raison numéro 1, c'est tout simplement les limites du système actuel. Alors, en 2018, Québec était la seule ville d'importance de plus de 500 000 habitants au Canada à ne pas avoir de réseau structurant digne des grandes villes. Et la solution, ça ne peut pas être d'ajouter des autobus aux heures de pointe parce que les autobus font déjà du sur-place aux heures de pointe.

1395 Et si on pense que l'auto, c'est le seul outil pour absorber les nouveaux déplacements, nous aurons besoin d'un nouveau boulevard Laurier et d'un nouveau boulevard Charest d'ici 2041, ce qui est évidemment impensable en termes d'acceptabilité sociale. Et je vous rappelle que la dernière fois qu'on a décidé que la solution c'était l'auto, bien on a construit l'autoroute Montmorency, on a transféré un quartier complet dans les tours Bardy.

1400 Alors, qui pense aujourd'hui qu'on va trouver un consensus sur les quartiers qui vont être choisis pour construire les prochains boulevards? Nous, on pense que les gens vont s'adapter à une nouvelle offre de transport et la preuve c'est que les résidents qui étaient sur le parcours du Métrobus 801 et 802 se sont adaptés rapidement parce qu'on a vu une grande augmentation de l'achalandage et on l'explique dans notre mémoire.

1405 Donc, c'est la première raison fondamentale, les limites du réseau actuel.

1410 La deuxième raison fondamentale, c'est la cohérence du projet dans un contexte d'urgence environnementale. Alors, au Québec, le secteur des transports représente 43 % des émissions de gaz à effet de serre. Alors, si le gouvernement veut atteindre ses propres objectifs, le transport, par définition, devient le dossier prioritaire. Et quand on prend la partie « routier » du transport, bien, ça accapare entre 80 % et 90 % de ce fameux 43 %-là.

1415 Donc, la façon incontournable de limiter l'empreinte du transport routier, c'est de faire un virage vers le transport collectif. Et ça, Montréal l'a compris. Montréal occupe le 3e rang en Amérique du Nord en termes de transport public. Je pense que c'est le temps, maintenant, de faire le même virage à Québec. Et on parle de virage, on ne parle pas de révolution puisque le plan actuel, c'est que le réseau absorbe 50 % des nouveaux déplacements et l'auto, l'autre 50 %. Donc, 1420 c'est un partage à parts égales.

Au lieu d'ajouter 20 000 voitures dans la région d'ici 2041, bien, les calculs seraient à l'effet qu'on en rajouterait seulement 10 000.

1425 La troisième raison fondamentale pour laquelle on appuie le projet, c'est que le réseau de transport, il est d'intérêt public puisqu'il est bénéfique à la majorité des gens. La grande majorité des gens va profiter du réseau puisque tout déplacement sur le réseau évite une congestion plus grande pour les automobilistes.

1430 Nous pensons toutefois qu'il faut prêter une attention particulière à deux groupes en particulier : soit les commerçants sur le tracé et les ménages à faible revenu. Pour les commerçants, la Ville a prévu un programme de dédommagement. Alors, tout ce qu'on dit ce soir, c'est qu'il faut que ce programme-là soit facilement accessible et il faut qu'il soit flexible, hein, parce que si un commerçant est à quelques mètres de l'emplacement du réseau, il faudrait qu'il soit compensé. Alors, il ne faudrait pas qu'il y ait des règles trop rigides.

1435 Ce qui est dommage dans notre société, c'est que certains de nos concitoyens n'ont pas la capacité financière d'utiliser des systèmes de transport collectif. Bon, il y a un certain nombre de façons qu'on pourrait utiliser pour les aider. Plus tôt, ce soir, quelqu'un a parlé des logements sociaux. Il faudrait que la Ville s'assure qu'il y a un certain nombre de logements sociaux qui sont immédiatement en proximité ou sur le parcours.

1440 La deuxième façon d'aider les gens à faible revenu, c'est d'inciter les développeurs immobiliers à inclure des logements abordables dans leurs projets. Des logements abordables, ce sont des logements qui financièrement sont supportés par la SCHL. Ça fait en sorte qu'un certain pourcentage de logements dans un édifice est à prix plus abordable.

1445 Et, finalement, puis ça n'a pas été tellement discuté à ce jour, mais il faudra s'assurer que le réseau est abordable financièrement au plus grand nombre possible des citoyens. Parce que c'est encore triste aujourd'hui que des gens n'aient pas le moyen de se payer une passe pour utiliser le transport en commun.

Alors, merci, Madame la Présidente.

1455 **LA PRÉSIDENTE :**

1460 Merci beaucoup, Monsieur. Donc, peut-être une première question. Vous avez parlé du fait que le réseau allait capter une part de l'augmentation du trafic d'ici les prochaines années, est-ce qu'il y a des mesures qui pourraient être mises en place à l'intérieur même du projet, qui pourraient augmenter la part modale dévolue au transport collectif grâce au réseau? Est-ce que vous voyez

des pistes pour être encore plus performant en termes de part modale pour amorcer ce fameux virage dont vous parliez?

M. YVON CHAREST :

Oui. En fait, vous avez compris que Québec et la province, pour toutes sortes de raisons, ont décidé que l'enveloppe était à 3,3 milliards puis qu'il n'y avait aucune flexibilité financière, même si on a demandé à la Ville d'absorber le pôle d'échanges Sainte-Foy pour tous les gens de la Rive-Sud, même si on a demandé à la Ville de faire des études additionnelles d'achalandage en lien avec le troisième lien.

Alors, rien n'est plus important que de s'assurer qu'au total on a le coeur du projet. Puis j'écoutais l'intervenant précédent de l'emprise d'Hydro-Québec, c'est d'une tristesse inouïe que le réseau est obligé de passer à un endroit qui va être bruyant pour les citoyens. Mais si la solution c'est de demander à tous les gens qui utilisent le tramway de faire quatre minutes de plus puis de passer par l'édifice du Revenu, bien, là, on fait en sorte que le réseau n'est pas assez attirant.

Alors, je pense qu'à date, les gens du réseau ont prévu que le tramway circulerait à 22 kilomètres/heure. Pour qu'il circule à 22 kilomètres/heure, il va y avoir une interdiction des automobilistes de tourner à gauche dans leur quartier résidentiel à un certain nombre d'endroits. Alors, je pense que ça va être finalement au scalpel dans les prochains mois, de dire quel est l'équilibre entre la vitesse du tramway, le nombre d'interdictions de virage pour les automobilistes, de sorte qu'à la fin de la journée, le réseau soit assez attirant pour les gens. C'est ça qui va faire que les gens vont l'utiliser. Et plus il est attirant, plus la vitesse est grande, plus il y a des interdictions pour les automobilistes de tourner, plus on va être capables de convaincre les gens de prendre le système de transport en commun.

Donc, à la fin de la journée, c'est une question : quelles sont les contraintes acceptables pour les automobilistes de façon à rendre le réseau plus attrayant? C'est là que ça va se jouer, d'après moi.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Donc, je comprends qu'avec le réseau structurant, dans votre esprit, Québec va amorcer ce virage-là vers une plus grande part de transport collectif, mais est-ce qu'il y a d'autres mesures qui vont participer à ce virage-là que vous entrevoyez dans les prochaines années ou dans la foulée du projet qui est devant nous?

M. YVON CHAREST :

1505 En fait, ce qui a été annoncé au mois de juin, puis je pense que c'est... quand on dit que tout le monde doit être gagnant, il y a des gens des banlieues qui trouvaient qu'ils n'étaient pas suffisamment gagnants. Alors, je pense que la Ville puis le RTC ont corrigé le tir au mois de juin. Ils ont investi des sommes assez importantes pour permettre d'augmenter l'achalandage des autobus en banlieue et les amener en proximité du tramway pour attirer ces gens-là vers le tramway.

1510 Alors, je pense que de toutes les mesures que j'ai entendues dans les derniers mois, c'est celle qui m'est apparue la plus intéressante. Parce que, bien sûr, les gens ont pensé à du stationnement incitatif, mais je pense que cette mesure-là de rabattre rapidement les gens des banlieues vers le tramway, c'est probablement la meilleure mesure qu'on a prise pour qu'il y ait une majorité de gagnants avec le réseau.

1515 **LA PRÉSIDENTE :**

1520 Merci, puis une dernière petite question. En termes d'efforts pour les logements sociaux dont on a parlé tout à l'heure, est-ce que vous avez l'impression que les mesures qui sont proposées sont suffisantes ou si vous aimeriez d'autres mesures qui accompagneraient les velléités de l'initiateur?

M. YVON CHAREST :

1525 Bon. Ma compréhension, c'est que la Ville de Québec est une ville passablement dynamique pour aller chercher les sommes qui sont requises aux niveaux provincial et fédéral. Alors, je pense qu'il y a une bonne culture à la Ville de Québec.

1530 Il y a beaucoup de développement immobilier qui pourrait se faire à l'intérieur de 500 mètres sur le tracé, puis là, tout est une question de la flexibilité ou pas qu'on veut donner aux promoteurs immobiliers. Mais disons qu'il pourrait y avoir un engagement que quand un promoteur développe, par exemple, plus de 50 logements, il doit s'assurer qu'il y ait des logements abordables.

1535 Pour ce qui est des logements sociaux, c'est la Ville qui devrait, d'après moi, identifier des terrains ou des emplacements qui sont intéressants pour les logements sociaux et de dire, et de trouver une façon avec les promoteurs, de les inciter à ce qu'il y ait des logements sociaux à ces endroits-là.

1540 Alors, je pense que si vous, le BAPE, vous dites : oui, faire la promotion c'est bien, mais il faudrait aller au-delà de ça, il faudrait viser un certain résultat – tout ce qui se mesure s'améliore – alors, peut-être qu'on pourrait encourager la Ville à demander quel est le nombre de logements

abordables et de logements sociaux que vous comptez, que vous voulez vous assurer qu'il va y avoir sur le tracé du tramway.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, mon collègue Antoine Morissette aura une question à vous poser.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Bonsoir! À la lecture de la documentation fournie par l'initiateur, on apprend que dans le projet du réseau structurant, la conservation des milieux naturels et humides, la canopée, c'est une priorité dans la conception, l'exploitation du réseau. Est-ce que vous avez des mesures à proposer, des propositions, une réflexion à partager à l'égard de cette volonté-là de l'initiateur?

M. YVON CHAREST :

On a eu une discussion, au conseil d'administration; il y a onze personnes sur le conseil d'administration : il y a trois organismes partenaires qui viennent du groupe environnemental, il y a des représentants d'employeurs, il y a des représentants de maisons d'enseignement et, finalement, il y a la Chambre de commerce. Puis ce qu'on s'est entendu c'est, nos trois organismes partenaires qui font partie du conseil d'administration de *J'ai ma passe* – Accès Transport viable, Équiterre puis la CRE de la région, de la Capitale-Nationale –, on s'est entendus entre nous que c'est ces trois organismes-là qui vont faire des recommandations pointues.

Les trois ont fait des mémoires et les trois vous en ont parlé, comment on pourrait mieux protéger les arbres, qu'est-ce qu'on peut faire pour réduire l'emprise. Alors, on a convenu que ce serait ces trois organismes-là qui allaient aborder directement cette question-là.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Parfait, merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, merci, Monsieur. Donc, nous allons prendre maintenant une courte pause d'une quinzaine de minutes et nous allons reprendre par la suite. Merci.

SUSPENSION DE QUELQUES MINUTES

**REPRISE DE LA SÉANCE
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES
M. MICHEL MASSE**

1585 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, bonsoir! Nous allons reprendre nos travaux. Donc, j'inviterais monsieur Michel Masse du Comité des citoyens du Vieux-Québec. Bonsoir, Monsieur.

1590 **M. MICHEL MASSE:**

Bonsoir!

1595 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, vous avez dix minutes de présentation.

M. MICHEL MASSE :

1600 Oui. Donc, Michel Masse, président du Comité des citoyens du Vieux-Québec. Donc, d'abord, nous vous remercions de nous recevoir et de nous permettre de nous exprimer pour faire nos commentaires sur le projet de tramway à Québec.

1605 D'abord, peut-être juste nous présenter, je vais nous présenter au début très brièvement. Donc, le Comité des citoyens du Vieux-Québec est un des plus anciens regroupements de citoyens de la ville de Québec. Il a été créé en 1975 par des citoyens en réaction aux transformations importantes que subissaient à cette époque le quartier et la colline Parlementaire.

1610 Donc, le CCVQ s'est donc donné pour mission la sauvegarde et la mise en valeur de l'arrondissement historique du Vieux-Québec, ensemble et vivant, et toujours habité.

1615 Donc, nous nous impliquons dans différents domaines, que ce soit des projets immobiliers qui se développent dans le quartier ou l'achalandage touristique. Donc, nous avons été interpellés par le projet de réseau structurant de la ville de Québec et suite aux modifications apportées au cours des dernières semaines, nous nous devons de faire connaître notre point de vue sur le déplacement de la station de tramway de la Place D'Youville.

1620 Donc, en mars 2018, la Ville de Québec dévoilait son projet de réseau structurant de transport en commun et le CCVQ constatait que le quartier du Vieux-Québec était peu intégré dans le projet; une seule station de la section souterraine du tramway était située à l'une des entrées du

quartier à la Place D'Youville. Toutes les autres composantes du réseau ne circulant pas évidemment dans le quartier.

Donc, au départ, nous aimerions mentionner que nous sommes... nous donnons notre appui, évidemment, à ce projet de mobilité. Donc, en ce 21^e siècle, il est important que la capitale du Québec soit munie, se dote d'un système de transport en commun qui favorise évidemment des liens entre les différentes composantes de l'agglomération.

Donc, à cet effet, le CCVQ était très enchanté de voir qu'une des composantes majeures du réseau structurant passait tout près du quartier avec une station souterraine aménagée sous la Place d'Youville. Cette station créait une connexion avec l'ensemble du réseau structurant et faisait en sorte que le Vieux-Québec, tout comme d'autres quartiers de la Ville, s'intégrait au projet pour permettre à ses résidents et à ses très nombreux visiteurs d'avoir un accès direct au tramway, l'épine dorsale du réseau structurant.

L'aménagement d'une station de tramway à la Place d'Youville était un choix tout à fait logique. Cette place est un lieu naturel de rassemblement important et, depuis la mise en service des premiers moyens de transport en commun, une plaque tournante de plusieurs circuits. Elle est aussi une des grandes portes d'entrée du Vieux-Québec et de son quartier historique.

Donc l'appui du CCVQ aussi se matérialise par la participation au comité de bon voisinage que la Ville a mis en place pour les différentes sections du projet.

Au printemps 2020, la Ville a fait une série d'annonces qui a surpris la population. De nombreuses modifications ont été apportées au projet initial. Quoique certaines raisons techniques ont été évoquées, l'augmentation des coûts de la composante tramway justifie la plupart des modifications. Parmi ces modifications se trouve le déplacement de la station de tramway de la Place d'Youville, seule station reliée au Vieux-Québec.

Ainsi, le 19 juin, les résidents du Vieux-Québec apprenaient avec grand regret que la station souterraine du tramway préalablement prévue à la Place d'Youville était déplacée sur l'avenue Honoré-Mercier, plus près du quartier Saint-Jean-Baptiste. Cette annonce constitue une profonde déception pour les résidents, les commerçants et les propriétaires des lieux culturels du quartier. Cette station localisée à un endroit stratégique de la ville à l'entrée du Vieux-Québec était la seule liaison directe du quartier avec le tracé du tramway.

Différentes raisons ont été énoncées pour justifier ce déplacement : la qualité du roc à la suite des sondages réalisés dans la falaise et les problématiques liées à l'efficacité du type de tramway retenu pour monter la côte d'Abraham et emprunter la courbe qui devait le mener à la Place d'Youville.

Sur ces points, nous devons nous en remettre aux conclusions des experts qui ont réalisé les analyses. Par conséquent, nous ne pouvons exiger de respecter le tracé initial s'il n'est pas réalisable.

1665 Mais nous nous étonnons que ces difficultés n'étaient pas connues lors de la présentation du projet en 2018. L'étonnement est encore plus grand quand l'administration municipale souligne régulièrement qu'elle travaille sur ce projet depuis de nombreuses années.

1670 D'autres raisons ont été évoquées pour justifier l'abandon de la station à la Place d'Youville, dont la proximité des stations avec les lieux de résidence des citoyens. Lors de l'annonce, l'administration municipale a clairement mentionné que les stations doivent être installées là où il y a des résidents, laissant sous-entendre l'absence de population dans le Vieux-Québec ou que celle-ci n'est pas suffisante pour implanter une station directement à la Place d'Youville.

1675 En tant que représentant des citoyens du Vieux-Québec, le CCVQ voudrait souligner à gros traits l'existence de nombreux citoyens qui habitent le quartier et/ou y travaillent. Il y a près de 4 700 personnes qui résident dans le Vieux-Québec, sans compter les écoliers et le personnel enseignant qui fréquentent deux écoles privées; les étudiants et le personnel enseignant du Conservatoire d'art dramatique du Québec; les étudiants et le personnel enseignant de l'École d'architecture de l'Université Laval; le personnel médical et la clientèle de l'Hôtel-Dieu et des laboratoires affiliés; et les travailleurs des ministères et des entreprises localisées dans le secteur. 1680 À eux s'ajoutent tous les travailleurs des nombreux commerces et des entreprises touristiques qui sont établis dans le Vieux-Québec.

1685 À tous ces travailleurs, il faut ajouter – à tous ces travailleurs potentiels qui représentent à peu près 14 500 personnes, il faut ajouter 500 nouveaux résidents que la Ville veut accueillir dans le quartier avec les projets immobiliers à venir. Donc, le Vieux-Québec n'est donc pas dépourvu de résidents ni de travailleurs pour lesquels une station de tramway à la Place d'Youville serait très pratique et pourrait constituer un incitatif pour demeurer ou venir s'installer dans le quartier.

1690 Les personnes circulant à la Place d'Youville et aux environs ne sont donc pas uniquement des spectateurs occasionnels du Palais Montcalm et des théâtres Le Capitole et Le Diamant ni juste des clients occasionnels des nombreux restaurants du quartier. Toutes ces personnes auraient pourtant bénéficié de la station à la Place d'Youville. La connexion directe avec le tracé du tramway aurait pu les inciter à utiliser davantage ce mode de transport en laissant leur véhicule personnel à la maison. L'arrivée directe au centre de la « place des arts de Québec » et sur la rue les menant aux restaurants, aux commerces et aux équipements touristiques du quartier éviterait à beaucoup d'entre eux de traverser l'intersection de l'avenue Honoré-Mercier.

1700 Une station à la Place d'Youville aurait aussi été un attrait supplémentaire pour les touristes qui auraient eu un accès au tramway pour les amener facilement dans les autres secteurs de la ville.

1705 Chaque année, la ville de Québec accueille de nombreux touristes. En 2019, selon les données de l'Office du tourisme de Québec, 4,6 millions de touristes nous ont visités. Donc, la très grande majorité de ces visiteurs arpentent les rues du Vieux-Québec qui constituent la principale raison de leur visite et transitent par la Place d'Youville.

1710 La traversée de l'intersection avenue Honoré-Mercier/rue Saint-Jean n'est pas facile, autant en été qu'en hiver, sous la pluie ou à travers les bourrasques de neige. L'intersection est connue comme étant très inconfortable pour les piétons en toutes saisons.

1715 Les données compilées par Accès transports viables montrent également que cette intersection est la plus accidentogène du quartier. En 2018, 12 accidents impliquant des piétons et des cyclistes s'y sont produits.

1720 La déception de perdre la station à la Place d'Youville est d'autant plus grande qu'il n'y aura aucun lien souterrain entre la nouvelle station et la Place d'Youville. Un tel lien faciliterait au moins l'accès de la nouvelle station à un lieu stratégique à l'entrée du Vieux-Québec. Il éviterait la traversée de l'intersection avenue Honoré-Mercier.

1725 Les liens souterrains sont très prisés pourtant des utilisateurs pour éviter la traversée d'artères importantes lorsqu'il pleut, qu'il vente ou qu'il neige. Encore plus lorsque l'intersection est très achalandée et est problématique pour les piétons. L'exemple de Montréal, qui n'est pas très loin de chez nous – donc pas nécessaire de prendre un exemple outremer, donc Montréal –, et de son réseau souterrain qui relie les stations de métro avec des accès importants est pourtant éloquent sur la nécessité et l'opportunité de ces équipements. La popularité et la notoriété du réseau souterrain de Montréal ne sont plus à faire et constituent une carte de visite touristique importante.

1730 Pourquoi ne pas profiter de l'occasion offerte pour sécuriser les piétons utilisateurs du tramway en leur évitant de traverser une intersection toujours difficile à franchir? Il est extrêmement décevant de constater en plus que le cœur historique de Québec, ville du patrimoine mondial de l'UNESCO, ne sera pas relié au réseau structurant.

1735 Donc, nous comprenons les difficultés techniques empêchant d'amener le tramway jusqu'à la Place d'Youville et d'y aménager une station souterraine.

Nous ne revendiquons pas le respect du tracé initial du tramway à la Place d'Youville.

1740 Nous regrettons le déplacement de la station souterraine de tramway de la Place d'Youville vers l'avenue Honoré-Mercier.

1745 Nous déplorons qu'aucun lien souterrain ne relie la nouvelle station localisée sur l'avenue Honoré-Mercier avec la Place d'Youville.

Nous déplorons aussi la mise à l'écart du quartier historique par rapport au tracé du tramway le privant ainsi d'une liaison directe avec le réseau structurant.

1750 Nous désirons donc que la décision soit modifiée et qu'un lien souterrain avec la Place D'Youville soit ajouté au projet :

- Afin d'intégrer le Vieux-Québec au réseau structurant de transport en commun, comme le prévoyait le projet initial;
- Afin de permettre un accès direct entre le lieu stratégique de la Place D'Youville, porte d'entrée du Vieux-Québec, et le tramway;
- Afin de sécuriser les utilisateurs du tramway en leur évitant de traverser l'intersection très inconfortable avenue Honoré-Mercier/rue Saint-Jean pour qu'ils se rendent facilement à la Place D'Youville.

1760 Merci de votre écoute.

LA PRÉSIDENTE :

1765 Merci beaucoup. Mon collègue Antoine Morissette a quelques questions à vous poser.

M. MICHEL MASSE :

Oui.

1770 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

Oui, bonsoir.

M. MICHEL MASSE :

1775 Bonsoir.

1780 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

1785 Merci beaucoup pour la présentation de votre mémoire. Vous avez parlé donc de l'intersection, en fait de la traversée d'Honoré-Mercier qui est assez difficile et accidentogène, comme vous l'avez souligné. Vous avez proposé, disons un plan A pour la traverse qui est un lien souterrain pour sécuriser la traverse piétonne, est-ce que vous avez d'autres propositions, là, je ne sais pas, des aménagements pour sécuriser les piétons autrement, une passerelle, des signalisations? Est-ce que vous avez pensé à d'autres plans ou d'autres infrastructures qui pourraient aider la traversée de cette artère-là?

1790 **M. MICHEL MASSE :**

1795 Une passerelle, on n'y a pas nécessairement pensé, on a pensé plutôt à un lien souterrain du fait d'avoir un lien qui permette de traverser cette rue-là en toute saison. La passerelle, bon, serait quand même affectée par la pluie, les vents l'hiver, parce que c'est un endroit aussi où il vente beaucoup à cet endroit-là. Donc, le lien souterrain est beaucoup plus facile et accessible, à ce moment-là, sécuritaire, comme tel, en toutes saisons et peu importe la température.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

1800 Puis je reviendrais un peu en amont dans votre mémoire. Vous avez parlé que le conseil de quartier, le conseil de citoyens, le comité de citoyens, comité de bon voisinage, bon, vous avez parlé des liens qui existent. Vous participez, de ce que je comprends, au comité de bon voisinage, est-ce que vous avez eu l'information autre que via les médias des annonces que vous avez évoquées au mois de juin, du déplacement finalement de la station Place D'Youville vers la station D'Youville? Comment ça s'est passé, là, finalement?

1805 **M. MICHEL MASSE :**

1810 Bien, il n'y a pas eu d'autres annonces pour l'instant parce que les comités de bon voisinage n'ont pas débuté. On est membres de ce comité-là, mais en raison de la pandémie, toutes les réunions des comités de bon voisinage ont été reportées, avaient été décalées au mois d'avril et par la suite, ont été reportées à une date inconnue pour l'instant.

1815 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

Donc, je comprends que la source d'information...

M. MICHEL MASSE :

1820 C'est les médias.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

1825 ... les médias qui vous ont transmis l'information pour le déplacement.

M. MICHEL MASSE :

Pour l'instant, c'est les médias. Oui.

1830 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

Donc, il n'y a pas eu de consultation non plus directement auprès du comité de citoyens pour ce choix-là?

1835 **M. MICHEL MASSE :**

Non, on l'a appris comme tout le monde le matin que l'administration municipale l'a annoncé.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

1840 Puis est-ce que vous avez eu des relations avec l'initiateur en regard de cette annonce-là?
Est-ce que vous avez échangé?

M. MICHEL MASSE :

1845 Non, pas directement. On a tout eu, entre autres, comme il n'y a pas de conseil de ville en personne, ça se fait de façon virtuelle, et puis on doit envoyer nos questions par ordinateur et puis, par la suite, la Ville choisit les questions, ou il y a un processus de tirage au sort. Donc, c'est plus difficile de participer.

1850 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

1855 Donc, votre question ou vos préoccupations n'ont pas été pigées, c'est ce que je comprends?

M. MICHEL MASSE :

1860 Non, puis en plus, le changement est très récent, là. Il s'est fait au mois de juin, ce changement-là. Par la suite, il y a juste eu une autre rencontre du Conseil municipal, mais là, c'était trop tôt entre les deux événements pour pouvoir réagir et essayer d'avoir une rencontre avec la Ville pour en savoir plus.

1865 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

Parfait, merci.

LA PRÉSIDENTE :

1870 Merci. Donc, mon collègue Pierre Renaud souhaitait vous poser une question.

M. MICHEL MASSE :

1875 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Je me suis trompée, je suis désolée. Merci beaucoup et bonne soirée!

1880 **M. MICHEL MASSE :**

Merci.

1885

M. PIERRE PELLETIER

LA PRÉSIDENTE :

1890 Alors, j'appellerais maintenant monsieur Pierre Pelletier du Conseil de quartier de Saint-Louis.

M. PIERRE PELLETIER :

1895 Madame la Présidente, Messieurs les Commissaires.

LA PRÉSIDENTE :

1900 Bonsoir, Monsieur.

M. PIERRE PELLETIER :

1905 Alors, mon nom est Pierre Pelletier, et c'est très fier, ce soir, que j'ai l'occasion de vous présenter le mémoire du Conseil de quartier de Saint-Louis.

1910 En entrée en matière, rappelons, le conseil de quartier est un organisme à but non lucratif créé par la Ville de Québec. L'organisme lui-même, le conseil de quartier, ses membres, ce sont tous les résidents du quartier de Saint-Louis.

1915 Les résidents se réunissent en assemblée générale une fois par année et désignent un conseil d'administration à qui est confiée la gestion des affaires du conseil. Sa mission, à l'instar des 26 autres conseils de quartier qui existent sur le territoire de la ville, fondamentalement, est de donner avis à la Ville de Québec sur tout sujet qui peut concerner des affaires du quartier.

1920 Alors, comme je le disais, comme tous les autres conseils de quartier, le conseil de Saint-Louis a pour mission de donner avis sur tout sujet, principalement en matière d'urbanisme. Vous pouvez constater dans le mémoire le territoire, cette fois, du conseil de quartier lui-même, en gros c'est tout le territoire à la tête des ponts de Québec et des ponts Laporte. Plus précisément, et sans entrer dans trop de détails, le territoire c'est ce qu'il y a au sud du chemin des Quatre-Bourgeois jusqu'au fleuve; en partant de l'ouest, ça part du boulevard Pie-XII; en se dirigeant vers l'est, ça se rend jusqu'à la rue Jean-de Quen au CHUL.

1925 C'est un territoire qui est habité, en 2016, on parlait d'une quinzaine de mille habitants. Ce qu'on peut vous dire, c'est qu'il y a une accélération de la croissance sur le territoire, ne serait-ce que parce que vous avez... si vous connaissez un peu le quartier, on y a vu apparaître, dans les dernières années, de la densification; de la densification douce, par exemple la construction de jumelés sur des terrains auparavant occupés par une maison unifamiliale et il y a de la densification forte. Il y a des immeubles récemment construits qui ont 10, 12, 15 étages et qui
1930 contiennent plusieurs centaines de logements.

Cette tendance-là, elle est claire, c'est une tendance qui va se maintenir. C'est dans l'air du temps, la densification des milieux bâtis pour différentes raisons tout à fait justifiées et qu'on partage au conseil de quartier.

1935 Le territoire du conseil de quartier est concerné par quatre tronçons du tracé de tramway.

1940

Il y a d'abord le tronçon, la partie extrême ouest du tronçon sur le boulevard Laurier, c'est-à-dire tout ce qui part du CHUL jusqu'au pôle d'échanges Sainte-Foy.

En direction nord, il y a un deuxième tronçon qui, lui, relie le boulevard Laurier et le chemin des Quatre-Bourgeois en passant sur la rue Roland-Beaudin.

1945

Sur le chemin des Quatre-Bourgeois, de la rue Roland-Beaudin jusqu'au boulevard Henri-IV.

Dernier tronçon un peu plus à l'ouest, c'est le tronçon, toujours sur le chemin des Quatre-Bourgeois, entre le boulevard Duplessis et le boulevard Pie-XII.

1950

S'ajoutent à ça, sur le territoire du conseil de quartier, deux stations : la station CHUL, la station Roland-Beaudin et, bien sûr, le pôle d'échanges de Sainte-Foy.

1955

Pour le conseil de quartier, l'implantation d'un réseau structurant de transport en commun, c'est une nécessité; c'est un incontournable. Le conseil de quartier s'est déjà prononcé en 2017 favorablement à l'orientation générale de la Ville en matière de développement durable. En 2019, le conseil de quartier donnait son appui au projet de transport structurant.

1960

Ces deux décisions-là du conseil de quartier, ça découle d'un constat, un constat qui est incontournable : il y a des problèmes à régler. Le territoire du quartier vit de sérieux problèmes liés à l'augmentation du trafic automobile, de 1, conjointement au fait de sa densification puis conjointement aussi au fait de la croissance en périphérie, alors que les gens de la périphérie cherchent, pour un bon nombre, évidemment, à venir travailler ou faire affaire dans le secteur central de la ville de Québec.

1965

En l'occurrence, le territoire du Conseil de quartier de Saint-Louis fait partie d'un plus vaste ensemble qui est, on pourrait dire, la portion ouest de la Haute-Ville de Québec. Ça inclut, à partir de l'est, l'Hôpital Laval, l'Université Laval, le Cégep de Sainte-Foy, l'édifice de la SSQ, on va vers l'ouest un peu, les centres d'achats, Place Sainte-Foy, Place de la Cité, Place Belcourt, Place Laurier. Au sud, le CHUL, les édifices le long de Laurier jusqu'aux échangeurs, que ce soit les édifices à bureaux ou les hôtels – par exemple, l'édifice Jules-Dallaire qui est un édifice à plusieurs étages, le ministère de la Justice. Il y a aussi, bien sûr, le campus de l'École secondaire de Roberval puis, à l'extrême ouest de ce plus vaste secteur-là, il y a bien sûr l'édifice du ministère de l'Agence du revenu du Québec, l'édifice Marly.

1975

Ce territoire-là, c'est le petit bout de l'entonnoir d'un vaste réseau autoroutier qui relie la Rive-Nord vers la Rive-Sud et c'est en même temps, inversement, la porte d'entrée d'à peu près tout le trafic qui vient de la Rive-Sud et qui rentre sur le territoire de la ville de Québec, nonobstant ce qui rentre bien sûr par l'autoroute 40.

1980

Si vous prenez les études origine-destination de 2017, la conclusion est très claire : le secteur dont je vous parle, dont fait partie le conseil de quartier, c'est le principal lieu de destination du plus grand nombre de déplacements qui sont quotidiennement effectués dans le territoire de la communauté métropolitaine de Québec. Ce constat-là fait en 2017 est le même qui a été fait lors de l'étude origine-destination précédente. Et on peut vous dire que la tendance qu'on observe n'est pas pour s'arrêter.

1985

En somme, ce que je vous mentionne, Madame la Présidente, Messieurs les Commissaires, c'est de garder en tête, dans l'appréciation de toutes les problématiques liées au projet de construction de tramway, il y a bien sûr les répercussions du projet lui-même, mais gardons en tête que ce projet-là vient régler des problèmes très réels, des problèmes qui demandent une action immédiate, urgente, et ça, à défaut de quoi, c'est la qualité de la vie dans nos quartiers qui pourrait être gravement hypothéquée.

1990

1995

Nous, au conseil de quartier, on n'est pas des experts en DJMA. On n'est pas des experts en niveaux sonores, les décibels, les points de charge; nous, on est des experts de c'est quoi vivre dans ce quartier-là. Le trafic automobile, on le voit, là. Le trafic de transit dans les rues locales alors que les enfants s'en vont à l'école sur la rue. Le trafic qui déborde sur les intersections ou dans les rues locales lorsque ça refoule dans les échangeurs des ponts. La vitesse des véhicules, malgré les limites de vitesse qui sont souvent dépassées. L'encombrement des rues liées au stationnement des véhicules qu'utilisent les gens qui viennent travailler dans les différents lieux d'emploi que j'ai énumérés – ça, on pourrait vous en entretenir longtemps. On pourrait vous faire visiter notre quartier. Tout ça pour vous dire, il y a un problème réel qui demande une solution immédiate, une solution coûteuse.

2000

Ça étant dit, le conseil de quartier a pour préoccupation quatre sujets relatifs à l'implantation comme telle du tramway :

2005

Premier sujet, c'est la sécurité des élèves sur le campus de l'École secondaire De Rochebelle. Le tracé du tramway qui va relier le pôle d'échanges Sainte-Foy, sur Laurier, à la station Roland-Beaudin va traverser le terrain de l'École secondaire De Rochebelle. L'École secondaire De Rochebelle, je le rappelle, c'est un campus. C'est un campus où il y a 1 600, 1 700 élèves qui sont répartis dans quatre pavillons. Ajoutons à ça, un bâtiment qui est le centre sportif.

2010

Ce campus-là, outre l'école comme telle De Rochebelle, il y a un centre de formation professionnelle, le Centre de formation professionnelle Marie-Rollet. Il y a aussi un autre établissement d'enseignement qui est le Centre d'éducation des adultes des Découvreurs, le Centre du Phénix.

2015

2020 Par rapport à cette question-là, le conseil de quartier a été informé des discussions qu'il y a eu entre la Ville et les autorités scolaires. Bien que l'on considère que c'est d'abord aux autorités scolaires à conclure avec la Ville, de s'entendre sur c'est quoi la meilleure mesure à prendre pour assurer la sécurité des élèves sur le campus, le conseil de quartier trouve quand même nécessaire de dire qu'il faut prendre d'intenses mesures pour sécuriser les déplacements des élèves sur le campus.

2025 Premièrement, à notre avis, la vitesse du tramway devrait être de 20 kilomètres/heure, et ça, aux heures d'arrivée et aux heures de départ des élèves sur le campus.

2030 Deuxièmement, il faudrait bien que la Ville mette en place des infrastructures très efficaces, très performantes pour contraindre davantage l'obligation de traverser aux endroits que la Ville dit qu'elle va vouloir sécuriser. Pour le moment, on ne sait pas exactement quelle forme ça va prendre. On est bien conscients d'une intention d'aménager des traverses sécurisées. Mais de quelle manière ça va se réaliser? Ça, on ne le sait pas encore. Mais on pense important et même nécessaire de porter attention à cet élément-là.

2035 Deuxième sujet de préoccupation, toujours le même...

LA PRÉSIDENTE :

2040 Je veux juste vous prévenir que vous avez écoulé vos dix minutes, donc il faudrait que vous puissiez conclure.

M. PIERRE PELLETIER :

Déjà.

2045 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui. Merci.

M. PIERRE PELLETIER :

2050 Je vais conclure en allant...

LA PRÉSIDENTE :

2055 Et ne vous inquiétez pas, on lit votre mémoire de toute façon.

M. PIERRE PELLETIER :

Oui. La conclusion est assez simple. Je vous soumets deux idées suivantes :

Le projet de tramway, gardez toujours en tête, Madame la Présidente, Messieurs les Commissaires, que le projet vient pour corriger, vient apporter des solutions à des problèmes qui existent aujourd'hui et qui n'iront qu'en accroissant. En tout respect avec les préoccupations que les autres personnes peuvent venir signaler, relatives, qui vont découler de l'implantation du projet lui-même, je pense que la commission, dans son rôle d'éclairer le gouvernement, elle doit aussi faire état des problèmes qu'il est voulu de régler par la solution amenée par la Ville.

Deuxième chose, dernière chose, je vous ferais la suggestion suivante : lorsque vous ferez l'appréciation des différentes répercussions ou impacts qui peuvent être appréhendés, vous aurez sans doute différentes techniques, différents outils pour juger, calibrer, classer l'un ou l'autre de ces répercussions ou impacts là.

Je vous inviterais d'ajouter dans votre coffre d'outils un exercice de pensée, l'exercice de pensée qui est le suivant : la répercussion qu'il y a à être évaluée, de quoi découle-t-elle vraiment? Est-ce qu'elle découle vraiment du fait qu'on installe un tramway dans le paysage ou est-ce que ça ne découlerait pas plutôt du constant désir de toujours vouloir donner plus de place à l'automobile?

Alors, je vous laisse sur cette conclusion-là, Madame la Présidente, Messieurs les Commissaires, merci de m'avoir consacré du temps.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Monsieur. Donc, je pense que mon collègue Pierre Renaud, cette fois, a des questions.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Vous avez parlé dans votre mémoire, pas dans votre présentation, mais vous parlez du boisé Rochebelle.

M. PIERRE PELLETIER :

Oui.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

2100 Et de sa préservation, et vous mentionnez qu'il y a une piste cyclable qui doit passer dans le boisé Rochebelle, j'aimerais ça vous entendre sur cet aspect-là.

M. PIERRE PELLETIER :

2105 Bon. En fait, le projet tel qu'il a été présenté, on peut voir qu'il y a une proposition de piste cyclable qui va traverser le boisé du nord au sud dans sa portion ouest. Nous, au conseil de quartier, à plusieurs reprises, le conseil et bien des citoyens ont fait part de leur attachement à la ville de Québec et ont demandé à diverses occasions d'en préserver l'intégrité.

2110 Ce boisé-là a une valeur. Par exemple, c'est un résidu de ce qu'étaient les anciennes forêts qui couvraient le territoire de la Haute-Ville de Québec dans la portion de Sainte-Foy, forêts où on retrouve encore des espèces honorables et aujourd'hui rares, comme le chêne rouge. Et d'ailleurs, le chêne rouge avait été retenu comme étant l'emblème de la ville de Sainte-Foy.

2115 Par ailleurs, tout le secteur où se trouve ce boisé-là, c'est un secteur où la canopée est quasiment inexistante, voire même inexistante. C'est le seul espace boisé qu'il reste dans tout ce secteur-là, plus précisément entre Quatre-Bourgeois, Hochelaga, Henri-IV et Route de l'Église.

2120 Aussi, retenons, cet espace boisé là, il est utilisé aussi à des fins éducatives par l'école De Rochebelle. Puis j'ajoute aussi, c'est un espace que fréquentent assidument les enfants d'un centre de la petite enfance qui est à proximité. C'est un espace qui recèle un très fort potentiel en termes de qualité de vie, et c'est un espace qui, à notre avis, est fort précieux comme étant un témoignage de ce que ça pouvait être anciennement, les anciennes forêts qui couvraient le coin de pays où on habite.

2125 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

Mais la piste cyclable, si on ne la passe pas là, à quel endroit vous proposez de la passer?

M. PIERRE PELLETIER :

2130 Bien, déjà à l'heure actuelle, là, il y a un tracé qu'on voit, qui contourne le boisé par sa portion ouest. Possiblement que la piste pourrait emprunter le même corridor.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

2135

D'accord. J'ai été surpris que dans votre mémoire vous mentionniez que l'interdiction du virage à gauche crée de la circulation supplémentaire sur Jean-de Quen?

M. PIERRE PELLETIER :

2140

Oui.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

2145

Mais des virages à gauche sur le boulevard Laurier entre Robert-Bourassa puis Lavigerie, il y a Jean-de Quen, il y a de l'Église puis il y a Lavigerie. Il n'y aura pas d'interdiction, là. Est-ce que je me trompe ou...?

M. PIERRE PELLETIER :

2150

La question, c'est que selon ce qui a été expliqué, c'est que la règle sur le boulevard Laurier, c'est que les virages à gauche, lorsqu'on est en direction ouest, les virages à gauche ne seront pas possibles. Il y a cependant des endroits qui ont été identifiés, qui nous ont été expliqués, il y a la rue Jean-de Quen. On peut comprendre, la rue Jean-de Quen, c'est la voie par laquelle on accède au CHUL.

2155

Cependant, la rue Jean-de Quen est beaucoup plus longue, elle descend jusqu'au chemin Saint-Louis. Et partout où le virage à gauche ne sera plus autorisé, ça va avoir pour effet de renvoyer évidemment les automobilistes vers là où ça le sera toujours possible. En l'occurrence, il y aura notamment Jean-de Quen. Et la rue Jean-de Quen qui déjà fait le lien entre chemin Saint-Louis et boulevard Laurier, c'est clair que ça va devenir – déjà à l'heure actuelle, on voit que ça sert, c'est une voie de transit.

2160

Alors, il est certain que cette caractéristique-là qu'a la rue de déjà servir comme voie de transit, ça va le devenir encore plus, mais il faut retenir que la rue Jean-de Quen, c'est le parcours scolaire aussi pour les enfants qui vont dans deux écoles dans ce coin-là.

2165

Et, par ailleurs, la Ville, on n'a pas d'explication, ou comment pourrait être mitigé cet effet-là d'une augmentation du trafic sur Jean-de Quen.

2170

LE COMMISSAIRE RENAUD :

En tout cas, je vais essayer de comprendre, là, parce que des virages à gauche sur Laurier, des intersections sur Laurier, à partir de Robert-Bourassa en direction ouest, il y en a juste trois. Le virage à gauche serait interdit sur de l'Église et sur Lavigerie, c'est ça que je comprends?

M. PIERRE PELLETIER :

Moi, je ne pourrais pas vous dire exactement le projet de la Ville. Nous, ce qui nous a été expliqué, c'est que la règle ce serait que sur Laurier, le virage à gauche serait interdit. Il y aura des endroits où ce sera prévu, cependant, dont Jean-de Quen. Là, partout ailleurs, tout le long de Laurier, incluant à partir de la rue des Gouverneurs, moi, je ne pourrais pas vous donner la configuration exacte.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

C'est bien, je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup, Monsieur. Bonne soirée.

M. PIERRE PELLETIER :

Merci.

M. MARC FAFARD
Mme DENISE TREMBLAY

LA PRÉSIDENTE :

Alors, j'appellerais maintenant monsieur Marc Fafard du Collectif pour le maintien de la station Gérard-Morissette. Alors, bonsoir, Monsieur. Si vous vouliez aussi présenter la personne qui vous accompagne, merci.

M. MARC FAFARD :

Oui, je vais le faire. Je vais le faire, je voulais seulement donner une directive technique, on a une présentation PowerPoint qu'il serait bien de mettre à l'écran maintenant, s'il vous plaît. Merci.

Alors, je suis Marc Fafard, je représente les citoyens qui s'opposent à l'abolition de la station Gérard-Morisset, notamment au profit d'une station Maguire dont on va faire, si possible, la preuve de la valeur douteuse.

Je suis accompagné par madame Diane Tremblay.

Mme DENISE TREMBLAY :

Denise.

M. MARC FAFARD :

Denise, que j'ai appelé Diane Tremblay sur le PowerPoint – mes excuses, Denise – qui est présidente de l'Association des résidents de La Champenoise.

Mme DENISE TREMBLAY :

Le comité des résidents.

M. MARC FAFARD :

En m'excusant encore une fois. Voilà.

Alors, nous sommes appuyés par 600 pétitionnaires, 173 qui viennent de La Champenoise directement, 413 qu'on a récolés en ligne par la suite, qui appuient le maintien de la station Gérard-Morisset sur le parcours du futur tramway. C'est aussi appuyé par une résolution du conseil de quartier dont je fais partie. Cependant, je viens à titre individuel et au nom des citoyens qui évidemment supportent la cause, pour respecter le mandat du conseil de quartier qui est qu'il ne devrait pas s'opposer de façon militante dans des dossiers qui concernent spécifiquement la Ville.

Alors, je vais ouvrir, si on passe à la prochaine diapositive, je vais ouvrir avec une citation de Marc Barthelemy qui est chercheur à l'Institut de physique théorique CEA en France, et c'était dans un article de *Science & vie* d'avril 2020 qui dit que dans une étude physique qu'il a menée sur 25 villes dans le monde, cette étude montre que le paramètre d'accessibilité aux bus et au métro,

typiquement la distance de la station la plus proche, joue le rôle principal dans la diminution de l'usage de la voiture.

Alors, pour nous, c'est au coeur du problème du déplacement de la station ou de l'abolition de la station Gérard-Morisset au profit de la station Gérard-Morisset [sic].

Diapositive, s'il vous plaît. Alors, on va voir le coeur du problème ici. On était dans une situation avec le Métrobus pendant 25 ans – d'ailleurs, je dois spécifier que pendant 25 ans, on n'a jamais senti le besoin de déplacer ou de créer une station à l'intersection de Maguire et de René-Lévesque, on va voir plus loin pourquoi. Alors, on était, avec Gérard-Morisset, dans une situation où la station était équidistante des stations Myrand et Holland à 710 mètres, 670 mètres. Donc, c'était près du 680 mètres idéal qui était prôné pour le projet qui nous occupe.

Là, on va se retrouver avec 910 mètres entre Holland et la station Maguire; ça va être une des plus grandes distances entre les stations du projet.

Pour l'essentiel des usagers de la station Gérard-Morisset, ça représente une distance d'un quart de kilomètre, distance qui a son importance à plusieurs titres. Au premier chef, ce sont les résidents de La Champenoise qui vont être heurtés puis je demanderai à Denise de nous dire quelques mots là-dessus.

Sur La Champenoise, à La Champenoise il y a 370 résidents dont une faible part, moins de 10 %, sont en CHSLD. Par contre, il y a 30 % – elle va me rectifier sur les pourcentages, on s'en est parlé tantôt – des 340 résidents de la résidence pour personnes âgées qui ont des problèmes de mobilité, puis ça ira en augmentant.

Alors, je vais céder la parole à Denise qui est présidente de l'Association des résidents de La Champenoise. Et voilà la diapositive.

Mme DENISE TREMBLAY :

En fait, je ne sais pas si vous connaissez très bien La Champenoise, mais c'est un organisme sans but lucratif, malgré que ce soit une résidence pour personnes âgées. On a juste 20 chambres CHSLD, le reste, ce sont des locataires. Cependant, ce sont des locataires – 80 ans et plus, 58,2 %. On parle de 2016 et c'est allé en augmentant.

L'origine, les gens viennent, la plupart, de la région de Québec, et le revenu, 66 %, c'est des gens qui sont en bas de 20 000 \$, la plupart avec revenu garanti, sécurité du revenu garanti. Alors, c'est dans la mission, la mission même de La Champenoise qui est la seule à avoir cette mission-là pour les gens qui ont peu de revenus; moyens, même moyens, à ce moment-là.

2290 Et dans les problèmes chroniques, il y a 41 % du monde qui ont des problèmes chroniques. Dans les difficultés de mobilité, il y a 41,3 % qui ont de la difficulté et qui voyagent à ce moment-là avec une canne ou un déambulateur. Et ces gens-là prennent quand même l'autobus parce qu'ils ont les centres d'achats pour réussir à aller faire leur épicerie.

2295 Alors, ils ont le petit bout à faire pour l'autobus, mais s'il faut qu'ils marchent, on vient de condamner ces gens-là à rester à La Champenoise. On n'a rien autour, ni dépanneur – on avait un dépanneur chez nous, mais maintenant, il n'y en a plus. Les gens ont laissé. Et, comme on n'a pas de sortie extérieure, on essaie de trouver un moyen quelconque pour donner le nécessaire vital aux gens, le lait, le pain. On le fait temporairement, mais il y a un problème.

2300 Donc, pas d'épicerie, pas de dépanneur autour non plus. Seule possibilité, c'est de prendre l'autobus ou le tramway. Et il faudrait aussi considérer, au niveau de l'évacuation, au moins 30 % du monde qui ont besoin d'aide pour évacuer, donc il faut que les pompiers viennent vite. Ils viennent vite à l'heure actuelle parce qu'ils peuvent tourner. On a les ambulances qui viennent plusieurs fois/semaine, qui ne pourraient plus tourner non plus, donc il y aurait un détour continu à faire.

2305 Et à l'heure actuelle, les gens continuent constamment à venir ici parce qu'on a l'autobus près. Et les gens qui arrivent maintenant sont de plus en plus âgés avec déjà des handicaps au départ.

2310 Alors, ça va s'accroître et nous, on axe un peu sur les gens semi-autonomes. Donc, c'est des gens qui peuvent se déplacer encore, difficilement, mais il faut absolument considérer qu'il faut que l'autobus soit près.

2315 **M. MARC FAFARD :**

2320 Merci, Denise. On pourrait passer la prochaine diapositive qui était une qui annonçait les conséquences pour les résidents de La Champenoise et donnait le mauvais nom pour Denise Tremblay, malheureusement. Voici maintenant cette diapositive-là que j'ai intitulée « Une décision hâtive et arbitraire qui a précédé l'analyse » nous dit incidemment ceci : dès le départ, dès les premiers moments, les premières heures de ce projet-là, la station Gérard-Morisset a été carrément ignorée au profit d'une station Maguire.

2325 C'est visible, ça, dans un des documents précoces du projet où on retrouve une station Maguire qui indique qu'elle aura comme principale raison de desservir ce qu'on appelle des générateurs qui sont les commerces. Ces commerces-là, on le verra plus loin sur des cartes, ne peuvent être que les commerces de la portion commerciale de la rue Maguire.

2330 La distance de 843 mètres qui est à côté est une distance qu'on n'a pas réussi à véritablement retrouver sur la carte interactive de la Ville; on est plus près de 900 mètres. Cependant, il y a probablement une façon de calculer pour arriver à ça, mais c'est un document qui est très, très préliminaire, il faut le savoir.

2335 C'est clair qu'on a voulu tout de suite ici desservir les citoyens – pas les citoyens, mais les commerçants de la portion commerciale de la rue Maguire. C'est quelque chose qui est tout à fait louable. Cependant, en le faisant, on va déparer les utilisateurs de la station Gérard-Morisset et on va éventuellement, par une diminution de la proximité de la station, diminuer l'adhésion au transport en commun.

2340 N'oublions pas que cette station Maguire là va être à 610 mètres du début de la portion commerciale de la rue Maguire. C'est quelque chose qui – diapositive, s'il vous plaît – c'est quelque chose qui est important.

2345 Ce qui frappe d'emblée, c'est qu'on abolit une station qui a un achalandage important pour en créer une là où il y a une moindre densité. Alors, on est dans un bassin de desserte qui s'est structuré sur les 25 ans de Métrobus, qui s'est construit et qui a obtenu ou, du moins, généré la densité qui fait que la station a un achalandage important. On a déjà décrit cet endroit-là.

2350 À partir de Maguire, c'est dans le parc Anet-Gomin, c'est évidemment un endroit peu fréquenté, c'est la grande esplanade gazonnée devant le Planétarium et, encore une fois, c'est 610 mètres de Maguire.

2355 De là – prochaine diapositive – de là, outre deux édifices de condominium, l'espace entre Maguire et Myrand est très peu dense; il y a deux cimetières, il y a des résidences unifamiliales, puis les dernières façades sur René-Lévesque, qui sont des façades de maisons unifamiliales, servent de façades, c'est-à-dire à des quartiers qui sont entièrement constitués de maisons unifamiliales et qui ont peu de densité.

2360 Ce que vous voyez en rouge à côté, c'est carrément l'université et plus loin, les centres d'achats.

Diapositive, s'il vous plaît.

2365 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, je vais vous demander de conclure parce que vous avez écoulé vos 10 minutes.

2370 **M. MARC FAFARD :**

Ah, déjà?

2375 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

M. MARC FAFARD :

2380 Mon Dieu! O.K. Alors, je vais vraiment télégraphier ce qui suit : lorsqu'on a parlé avec les gens du comité par personne interposée, on nous a parlé de 1 471 usagers pour la station Gérard-Morisset avec l'objectif absolument mirobolant d'avoir 3 960 usagers/passagers par jour à la station Maguire et, en 2041, 4 340 passagers par jour.

2385 Selon nous, ça ne se tiendra pas. La desserte par Maguire est une desserte horaire. Si vous regardez à droite de ce graphique-là, vous voyez que l'essentiel du trafic par autobus se fait à Gérard-Morisset et qu'ailleurs, vraiment, c'est minimal. C'est en dessus des... c'est dans la fourchette la plus basse qui est mesurée.

2390 Diapositive, s'il vous plaît. L'activité commerciale, la densité de l'activité humaine 2016-2036 c'est un GIF animé. Vous voyez de quoi, à quel point ça va varier. Ça ne variera absolument pas à l'intérieur des deux bassins de desserte, que ce soit celui de Gérard-Morisset ou que ce soit celui de Maguire. Alors, il n'y a pas là un potentiel justifiant la fameuse station Maguire.

2395 Plus loin – s'il vous plaît diapositive –, je vous donne ça pour vous dire qu'en 2026, on va abolir le service d'autobus sur Maguire. On va l'enlever. Il n'y aura plus de service d'autobus entre la rue Sheppard et le boulevard René-Lévesque. C'est-à-dire que le peu de passagers qui arrivaient de la section commerciale de Maguire par l'autobus 16, ou les autres parcours, ne pourront plus le faire. Il n'y aura qu'une seule façon d'atteindre le boulevard René-Lévesque, c'est de le faire à pied, tout simplement. C'est 610 mètres qui séparent, à partir de la rue Sheppard, la station Maguire de la portion commerciale de Maguire.

2400 La traversée, pour un passager qui va vouloir partir de la portion commerciale de Maguire, ça veut dire, à partir de Sheppard se rendre à Laurier et Laurier va atteindre 30 400 véhicules par jour. Il va falloir traverser ça avant de se rendre à Maguire. Voilà.

2405 Je vais – prochaine diapositive –, je vais sauter plus loin. On nous avait sorti, comme un lapin d'un chapeau au moment de la période de questions de la première phase, la possibilité d'avoir une vélo-station, qui est une bonne idée, on ne peut pas être contre. Cependant, nous

2410 avions une solution à proposer; vous verrez plus tard qu'il y a une manière de faire une vélo-station qui soit conciliable avec le maintien de la station Gérard-Morisset.

2415 Les dernières diapositives servaient surtout à vous indiquer qu'il y avait déjà, à la station Gérard-Morisset, cette espèce d'effet structurant qui s'était produit au fil des années. Je vais commencer à vous donner des indices là-dessus et je vous laisserai, dans le mémoire, lire la suite.

2420 J'aimerais conclure avec ce qui suit – prochaine diapositive, s'il vous plaît – avec la carte et le territoire. C'est clair que ce projet-là a été imaginé à partir d'ingénieurs qui ont travaillé sur des données mathématiques, sur des cartes qui ne témoignent pas de façon exacte du véritable lieu. J'en prends pour exemple, peut-être maladroitement, ici, qu'on a indiqué qu'il était possible de tourner à droite devant Gérard-Morisset sur ce qui est en réalité un passage piétonnier avec des escaliers de béton.

2425 Ça, c'est un travail scientifique fait par des ingénieurs. C'est clair qu'ici, on a confondu la carte et le territoire. On a manqué au devoir d'aller marcher sur le territoire, d'aller vérifier les choses, d'aller voir ce que c'est que de vivre là, d'aller voir ce que ça représente exactement que d'utiliser le transport en commun dans ce secteur-là.

2430 Alors, la dernière diapositive était un slogan absolument vendeur et efficace qui disait qu'il faut maintenir la station Gérard-Morisset sur le parcours du futur tramway de Québec.

Merci de m'avoir laissé excéder mon temps.

2435 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup.

M. MARC FAFARD :

2440 Et, Denise, encore mes excuses.

LA PRÉSIDENTE :

2445 Merci. Donc, je vais laisser maintenant mon collègue Pierre Renaud vous adresser la parole.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Monsieur Fafard, je voulais savoir, est-ce qu'il est possible, actuellement, de passer par Gérard-Morisset pour atteindre le chemin Sainte-Foy ou la rue Vimy, là?

2450 **M. MARC FAFARD :**

Absolument. Absolument, puis c'était quelque chose dont j'aurais aimé vous entretenir dans ma présentation.

2455 Une erreur, quand on parle de carte et de territoire, c'est de voir Gérard-Morisset comme étant une enceinte close et hermétique alors que ce n'est pas du tout le cas. Au nord de Gérard-Morisset, il y a un lien qui va dans le parc Bellevue, qui communique à la rue Vimy, et ça, c'est utilisé par des cyclistes, des piétons par centaine par jour, et ça inclut là-dedans des étudiants du Cégep Garneau.

2460 C'est très, très organiquement intégré à l'environnement et, éventuellement, on voudra, le projet veut ouvrir ça pour qu'il y ait du trafic automobile qui passe de Vimy à Gérard-Morisset, je crois, dans le but de permettre un meilleur accès à des véhicules d'urgence sur Gérard-Morisset.

2465 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

Est-ce qu'actuellement – vous me parlez des étudiants du Cégep Garneau, là – ils utilisent la station Gérard-Morisset, actuellement? Quelqu'un qui veut aller...

2470 **M. MARC FAFARD :**

Oui.

2475 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

C'est sûr que s'il peut prendre l'autobus sur le chemin Sainte-Foy, j'imagine, mais il voyage, il débarque à la station Gérard-Morisset actuellement.

2480 **M. MARC FAFARD :**

Oui, il y a beaucoup d'étudiants qui utilisent la station Gérard-Morisset à cause de sa longue portée parce que c'est un parcours qui se rend – les parcours 800 et 801 se rendent assez loin. On en voit des bons nombres, je n'ai pas le calcul exact, là, mais on sait que c'est utilisé.

2485 Par rapport à une station Maguire, il n'y aurait pas de différence pour eux. Ça représente, si on triangule les deux stations, ça représente une cinquantaine de mètres qui sont absorbés à l'intérieur même de la géométrie de l'ensemble de Garneau. Si on part d'un coin de Garneau, c'est plus loin que si on part de l'autre coin de Garneau.

2490 Alors, ce 50 mètres-là est tout à fait dilué dans l'étendue de la surface. Mais on inclut, dans
une espèce de volonté d'étirer le bassin de desserte, pour le rendre plus attrayant, de la station
Maguire, on inclut Garneau, ce qui n'est pas tout à fait le cas dans le cas du bassin de desserte de
2495 Gérard-Morisset. On n'a jamais considéré que Garneau était systématiquement quelque chose qui
était systématiquement une source de passagers vers la station, mais c'est le cas. Il y a quand
même un nombre notable.

Mme DENISE TREMBLAY :

Ils ont le 807 aussi, là.

M. MARC FAFARD :

Oui, ils ont le 807 et bientôt, ils auront le 805 sur le chemin Sainte-Foy.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

2505 Et c'est quoi les... un passager qui prend le tramway et qui débarque à la station Maguire,
c'est quoi ses options? Il veut soit s'en aller au Cégep, soit s'en aller sur la rue Maguire dans les
commerces, est-ce qu'il y a des autobus? Est-ce qu'il doit marcher, ou c'est quoi ses alternatives?

2510 **M. MARC FAFARD :**

2515 Ce qui est prévu pour 2026 c'est qu'il n'aura pas le choix que de marcher jusqu'à la portion
commerciale de la rue Maguire si c'est sa destination. Du côté du Cégep, s'il veut aller au Cégep
Garneau, il va descendre par la rue Painchaud, qui est probablement l'axe naturel le plus évident à
partir de cette station-là, ou il va faire le choix d'aller encore plus à l'ouest ou à l'est, pardon, pour
reprendre l'ancien chemin de la station Gérard-Morisset.

2520 Le calcul qu'on fait, nous, c'est que l'essentiel du bassin de desserte de Gérard-Morisset va
demeurer et que la station Maguire va s'alimenter de majoritairement tout ce qui est à l'est de la
station Gérard-Morisset où il y a beaucoup de densité, où il y a beaucoup d'usagers qui
proviennent.

2525 Alors, ce qu'on va demander c'est à la fois aux gens de La Champenoise de marcher le
quart de kilomètre de plus – dans certains cas, ça va être une fin de non-recevoir tout simplement,
ça va être la fin de l'usage du transport en commun –, ce qu'on va essentiellement demander, c'est
aux usagers actuels de la station Gérard-Morisset de marcher plus à l'ouest pour aller prendre le
transport en commun à la station Maguire.

2530 Pour les plus convaincus, ce n'est pas problématique. Cependant, je vous ramène à la citation du début. Pour ceux dont l'adhésion dépend de la proximité de la station, on les perd avec ce type de distance là. Et ça, c'est l'inquiétude que nous, on a.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

2535 Et si je vous posais la même question – là, on regarde les alternatives de quelqu'un qui débarque à la station Maguire –, maintenant, c'est quoi les alternatives de quelqu'un qui débarque à la station Gérard-Morisset. Il prend le tramway, il y a une station Gérard-Morisset, il descend à cette station, c'est quoi ses alternatives s'il veut se rendre dans la section commerciale de Maguire ou s'il veut se rendre au Cégep?

M. MARC FAFARD :

2545 S'il veut se rendre au Cégep, il va descendre tout simplement en se dirigeant vers le nord sur Gérard-Morisset, il va traverser le parc Notre-Dame-de-Bellevue, il va aller sur la rue Vimy et il va arriver directement à la porte centrale de Garneau au bout de ce parcours-là.

2550 S'il va vers le sud pour aller sur la section commerciale de Maguire, il va prendre le passage piétonnier que je vous indiquais dans la dernière diapositive tantôt qui était erronément perçu comme étant une rue par le Bureau de projet, il va prendre ce passage piétonnier là et il va monter la rue Joseph-Rousseau jusqu'à Laurier. De Laurier, il va tout simplement aller légèrement vers l'ouest pour ensuite reprendre une rue qui va l'amener au voisinage de... vers Sheppard, là, et tout près de centre commercial, de la portion commerciale, c'est-à-dire, de Maguire.

2555 En termes de distance, là, c'est la même chose.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

2560 C'est équivalent, là, c'est ce que je comprends.

M. MARC FAFARD :

2565 Si j'avais une diapositive, que je n'ai pas incluse en me disant que ça va être trop long, j'avais une diapositive qui montrait l'ultime limite des deux bassins de desserte : celui de Gérard-Morisset actuel et celui éventuel de la station Maguire et, à la limite, sur Maguire, les deux bassins se touchent et la différence est de quelques mètres avant d'arriver au chemin Saint-Louis. Alors, c'est tout à fait bonnet blanc et blanc bonnet que de partir de Maguire ou de partir de la station Gérard-Morisset pour aller à la portion commerciale de la rue Maguire.

2570 Et ce qui est triste, c'est que la station... la portion commerciale de la rue Maguire n'a jamais
fourni beaucoup de passagers sur René-Lévesque. Il n'a jamais été question, ou il n'a jamais été
question ou l'idée n'a jamais effleuré personne de dire, il faut absolument qu'on approche la station
de la rue Maguire parce qu'on a un trafic tel du parcours 16 qui arrive à l'intersection que ça va
2575 nous faciliter la vie que d'avoir, de pouvoir les faire monter dans l'autobus à partir de là. On n'a
jamais senti le besoin de ça, puis je parle de 25 ans de service Métrobus.

Et c'est ce qui est triste, là, de dire que, bon, à partir de maintenant, ça devient une bonne
idée, alors que ça n'en devient pas plus une parce que c'est le tramway. Ce qui est sinistre, à la
rigueur, puis qui est peut-être une erreur aussi, c'est de dire : on va arrêter le service sur Maguire
2580 qui amène les passagers de la portion commerciale de Maguire, on va arrêter le service sur
Sheppard, qui va de Saint-Louis jusqu'à Maguire, on va arrêter le service sur Sheppard, puis on va
arrêter le service sur Maguire à partir de Sheppard jusqu'à René-Lévesque. C'est-à-dire que si
vous êtes là, vous n'avez plus le choix que de marcher jusqu'à René-Lévesque. Il n'y a aucune
autre solution de transport en commun. C'est vraiment inéquitable, là.

2585 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

Je vous remercie beaucoup.

2590 **M. MARC FAFARD :**

Merci.

2595 **Mme DENISE TREMBLAY :**

Moi, je voudrais peut-être rajouter quelque chose. C'est qu'à l'heure actuelle, on regarde – je
pense qu'on parle beaucoup du cégep et eux sont capables de marcher et ça prend dix minutes.
On le fait à pied quand on veut prendre le 807, moi, je pars de La Champenoise, tandis que les
nôtres, là, ils ne peuvent pas marcher. Alors, si vous enlevez cette... ça veut dire que la moitié de
2600 La Champenoise ne pourra plus sortir de La Champenoise. C'est aussi simple que ça.

Et l'autre affaire aussi, c'est que quand on a des gens avec si peu de revenus, souvent la
famille, ou les gens qui visitent, aussi, prennent aussi l'autobus. Et les personnes qui viennent
travailler – il y a quand même 85 employés –, plusieurs prennent l'autobus aussi.

2605 Alors, à long terme, La Champenoise, on ne sait pas ce que ça ferait.

2610 **LA PRÉSIDENTE :**

L'initiateur nous présente souvent le 800 mètres de la station comme étant équivalent à dix minutes de marche, ce serait quoi le nombre de mètres pour les personnes qui résident à La Champenoise?

2615 **Mme DENISE TREMBLAY :**

Bien, en fait, à l'heure actuelle, ils sont capables de se rendre en déambulateur et avec la canne à Gérard-Morisset.

2620 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est leur maximum?

2625 **Mme DENISE TREMBLAY :**

Mais si vous agrandissez ça, je ne pense pas qu'ils vont aller plus loin parce que la plupart... d'autant plus que souvent les trottoirs sont glacés, ne sont pas bien entretenus. J'ai vu souvent, avec le déambulateur, être obligé, rendu au coin avec un banc de neige, être obligé d'essayer de passer par-dessus. Aller plus loin, sincèrement, je ne crois pas.

2630 **M. MARC FAFARD :**

2635 Je pourrais, pour préciser ce que vous demandiez à Denise, de La Champenoise jusqu'à l'arrêt sur Gérard-Morisset, il y a un peu moins d'une centaine de mètres. Si vous allez de là jusqu'à l'éventuelle station Maguire, vous approchez le 350 mètres, puisqu'il y a environ 240 mètres entre les deux. Je fais des chiffres très, très ronds, là.

2640 À titre de comparable, là, entre Belvédère et Saint-Charles-Garnier, il y a 268 mètres. Il y a 268 mètres entre Belvédère et Saint-Charles-Garnier. Saint-Charles-Garnier, ce n'est pas connu pour ses problèmes de mobilité, là. Ça, je tiens à vous le spécifier. Puis on ne trouve pas non plus que cette station-là est superflue, là. On n'entend jamais parler de ça. On en a vu d'autres disparaître, là, mais celle-ci n'est pas questionnée alors qu'elle représente à peu près la distance qui littéralement handicape, bloque, va bloquer éventuellement les résidents de La Champenoise.

2645 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup d'être venus présenter votre mémoire.

2650 **M. MARC FAFARD :**

Ça me fait plaisir.

2655 **Mme DENISE TREMBLAY :**

Merci.

2660 **M. SYLVAIN GARIÉPY**

LA PRÉSIDENTE :

2665 Donc, je vais maintenant inviter, monsieur Sylvain Gariépy de l'Ordre des urbanistes du Québec que nous recevons en visio. Donc, si vous voulez vous présenter et présenter la personne qui vous accompagne.

M. SYLVAIN GARIÉPY :

2670 Oui, certainement. Alors, Madame Gendron, Messieurs Renaud et Morissette, bonsoir! Je suis Sylvain Gariépy, effectivement, président de l'Ordre des urbanistes du Québec et je suis accompagné de madame Florence Ferraris, qui est coordonnatrice aux communications et aux affaires publiques à l'Ordre des urbanistes du Québec.

2675 Donc, tout d'abord, nous tenons à vous remercier de nous accorder ce temps pour exprimer notre appréciation du projet. Nous tenons également à saluer le fait que le projet aille finalement de l'avant. En fait, il s'agit d'un gain important pour l'agglomération de la Capitale-Nationale et sa population et plus largement pour le Québec en entier, notamment parce que cela marque le retour des tramways en sol québécois.

2680 On désire aussi saluer l'intention de miser sur un projet de transport collectif qui est structurant et qui témoigne d'une bonne analyse des besoins de mobilité actuels et futurs dans la capitale, et qui s'inscrit surtout dans une réponse plus large à la crise climatique.

2685 Nous abordons plusieurs points dans notre mémoire, mais dans le cadre de cette consultation, nous allons mettre l'emphasis sur l'intégration urbaine. En fait, on parle de l'introduction d'un projet structurant dans la trame urbaine de Québec. Il faudrait justement prendre en considération, on a certaines inquiétudes à l'égard du fait qu'il ne faudrait pas que ce soit, que ce projet structurant là ait comme conséquences de déstructurer la trame urbaine existante.

2690 En fait, Québec a vraiment des valeurs patrimoniales, paysagères, archéologiques très importantes et ça nous interpelle en disant : oui, on a un projet structurant, mais il faut prendre le temps de le faire, il faut prendre le temps de le planifier, il faut prendre le temps de le réaliser et, par la suite, de suivre justement l'évolution de ce projet-là.

2695 Il faut voir aussi que ce type de projet amène certaines nuisances : des nuisances sonores et de la poussière. Donc, ce sont des nuisances qui devront être digérées en amont du projet, bien entendu, mais aussi pendant, surtout pendant le projet et par la suite aussi. Il y a des témoignages qui en ont fait foi jusqu'à date.

2700 Il y a la composante aussi d'acceptabilité sociale. On pense que cette acceptabilité sociale est très importante, que ce soit avant le projet, comme en ce moment, pendant sa réalisation et après la construction. En fait, ce n'est pas tous les projets qui font l'unanimité, mais l'idée c'est que la majorité le supporte ou soit en faveur de, et pour ce faire on croit qu'il faut être sensibles aux préoccupations des citoyens.

2705 Il faut voir aussi que ce projet interpelle à l'aménagement de plusieurs stations le long du parcours du tramway et inévitablement, on va créer des aires TOD, donc le Transit-Oriented Development. Et ces aires-là sont des aires généralement de densification, de diversification des usages, ce qui généralement entraîne une hausse des valeurs foncières. Et c'est là qu'arrive un
2710 autre point de préoccupation, une inquiétude, relativement à la stratégie de logement abordable et de logement social.

Donc, un intervenant précédemment parlait justement de l'entente Canada-Québec par rapport au logement social et des moyens dont dispose la Ville de Québec également de son côté.
2715 Je crois, et nous croyons, à l'Ordre des urbanistes, qu'il est important d'avoir une stratégie à cet égard-là qui va prendre acte des particularités des aires TOD où, justement, cette pression-là – on parlait de gentrification parce que ça en est, mais l'idée, c'est qu'il va y avoir certainement un accroissement des valeurs foncières.

2720 Donc, il faut qu'il y ait un engagement public d'un côté, oui, certes, mais également nous croyons qu'il faut qu'il y ait un engagement des promoteurs privés, comme ça se voit dans d'autres municipalités au Québec où ils ont des objectifs en matière de logements abordables et sociaux à atteindre. Donc, on croit que cette stratégie-là au niveau du logement social et abordable doit être mise de l'avant. Il faut avoir cet engagement promoteur.

2725 Pour revenir justement à l'aspect déstructurant de la trame urbaine, il ne faudrait pas non plus que le projet de tramway ait les mêmes conséquences que certaines voies ferrées dans les milieux villageois ou dans les villes ou dans les secteurs de villes où la voie ferrée devient une fracture dans l'environnement urbain. Et ça, ça interpelle à une intégration optimale de comment

2730 nous allons aménager tout le corridor du tramway pour justement être l'opportunité, au contraire d'avoir des connexions, d'avoir cette complémentarité entre les réseaux de déplacements actifs, donc piétonniers, cyclables et aussi en matière d'accessibilité universelle.

2735 Et on a vu aussi une préoccupation plus tôt, comme quoi il y avait toute la question paysagère. Donc, avoir la capacité – c'est sûr que l'aménagement du tramway va amener l'abattage d'arbres. En contrepartie, ça nous donne l'opportunité de réaménager de nouveaux lieux publics qui sont en continuité avec la trame urbaine actuelle. Des lieux publics qu'on va pouvoir verdir, d'une part, mais aussi qui peuvent servir à autre chose que du verdissement, tel de l'art public ou avoir la programmation, que ce soit de divertissement ou tout simplement avoir des lieux de relaxation.

2740 Bref, il y a quand même une opportunité associée à tout ça, mais il ne faut pas que le tramway, que le projet agisse comme une fracture dans l'environnement urbain, d'où l'harmonisation avec le cadre bâti qui est existant.

2745 L'autre élément aussi, nous croyons que ce projet-là est vraiment une opportunité de renforcement au niveau des interconnexions. C'est démontré, il va y avoir des interconnexions, autant avec le réseau de transport de la capitale, mais aussi de la Société de transport de Lévis. Donc, déjà, ça, c'est un bon point qu'on croit qui est très intéressant.

2750 En contrepartie, on s'interroge quand même sur l'absence de lien avec la gare du Palais, avec l'aéroport Jean-Lesage. Généralement, lorsqu'on parle d'un système intégré de transport collectif, intégré veut dire à proximité des autres nœuds de transport collectif qui sont différents. Le train, ce n'est pas le même type d'usage, mais ça reste que le train est une porte ouverte vers d'autres municipalités du Québec.

2755 L'aéroport Jean-Lesage, bien, c'est une porte vers le reste de l'Amérique du Nord et vers le monde en soi.

2760 Donc, l'interconnexion d'un réseau du tramway avec ces deux éléments-là nous semble manquer, mais autrement, à l'échelle même de la Capitale-Nationale, on croit qu'il y a quand même un bon renforcement des interconnexions avec les réseaux existants de transport collectif et aussi l'opportunité de le faire avec les réseaux de transport actif.

2765 Bref, je vais tout de suite entamer la conclusion. Nous terminerons en soulignant l'important travail réalisé par la Ville de Québec pour identifier les enjeux soulevés par l'implantation du tramway sur son territoire et la recherche de solutions pour minimiser les impacts négatifs. Il sera important de poursuivre dans cette voie jusqu'à la mise en service.

2770 Important de créer des mécanismes de suivi, de concertation en continu et de reddition de comptes, notamment pour favoriser l'acceptabilité sociale, ce à quoi je faisais référence un peu plus tôt dans ma présentation, avant, pendant et après.

2775 La création et l'implantation d'outils de communication qui sont adaptés aux communautés dans lesquelles on va retrouver des stations. Ce n'est pas une communauté homogène tout au long du trajet, donc je crois qu'il y a une stratégie de communication qui doit être mise de l'avant, et ne pas hésiter, tout au long du projet en amont, pendant et après, à faire appel à des experts, que ce soit en gestion du patrimoine, en gestion des nuisances telles le bruit, les poussières, et cetera. Donc, d'avoir ces spécialistes-là tout au long qui vont aider à mitiger les problématiques qui
2780 pourraient être générées justement par la construction du tramway à Québec.

Donc, c'est un projet d'envergure qu'on a devant nous et puis qui a le potentiel d'en être un exemplaire. Alors, je crois que c'est l'opportunité de faire tout en notre pouvoir pour qu'il le soit.

2785 Donc, sur ce, à moins que, Madame Ferraris, j'aie oublié un point, sinon ça devrait compléter notre présentation.

LA PRÉSIDENTE :

2790 Merci beaucoup. Donc, mon collègue Antoine Morissette avait des questions à vous poser.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

2795 Bonsoir! Merci beaucoup pour la présentation de votre mémoire. Vous avez – j'aimerais ça faire un petit exercice avec vous, là, parce que vous nous avez parlé donc de développement des aires TOD, vous avez utilisé aussi l'aménagement du territoire, l'aménagement urbain. À la lecture de votre mémoire aussi on voit le terme « requalification urbaine » que vous utilisez. J'aimerais ça vous entendre, en fait, sur la vision que vous avez spécifiquement de ces trois mots-là, donc aménagement, développement urbain et requalification urbaine.

2800 **M. SYLVAIN GARIPÉY :**

2805 Québec a quand même une trame urbaine qui est déjà toute construite. Donc, on s'insère dans quelque chose qui est déjà existant. Quand on arrive, et on parle de TOD, mais on pourrait parler aussi de d'autres types de quartiers. Là, on parle de Transit-Oriented Development, on pourrait parler de quartier orienté vers le piéton, de quartier orienté vers d'autres types de déplacements.

Donc, ça l'interpelle justement à des interconnexions qui devraient être plus ciblées, mieux structurées, et ça amène également des opportunités de redéveloppement. C'est-à-dire que dans les aires TOD, généralement, on assiste souvent à une réappropriation des terrains, ce qui ne devrait pas être le cas dans toutes les stations à Québec parce que nécessairement, on est dans des... je peux dire des dynamiques différentes de quartier en quartier. Entre autres dans la zone du patrimoine mondial de l'UNESCO, je ne pense pas qu'on va pouvoir densifier et faire ce que l'on veut, comme on veut.

Mais d'autres quartiers vont être interpellés à se densifier, à se diversifier au niveau des usages, que ce soit à Sainte-Foy ou à Charlesbourg, bref, je crois que quand on parle d'opportunités de redéveloppement et de consolidation de la trame urbaine, c'est plus dans les quartiers qui sont en périphérie du coeur même du Vieux-Québec, là. Donc, c'est vers ça qu'on voulait tendre en parlant de redéveloppement, d'aires TOD, et cetera.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Mais est-ce que vous faites une différence avec le terme « requalification urbaine » ?

M. SYLVAIN GARIPÉY :

Oui, je pense que ma collègue veut intervenir, mais son micro est coupé.

Mme FLORENCE FERRARIS :

Oui, bien c'est ça. Pour la requalification urbaine, en fait, on l'a utilisée surtout pour le secteur du futur terminus Le Gendre, en fait, qui est à la jonction d'autoroutes. On faisait un parallèle entre autres de notre côté avec ce qui s'est passé avec le secteur Namur – Hippodrome à Montréal. Dans le fond, c'est des anciens secteurs plus industriels où il n'y avait pas nécessairement... où, en fait, il y a un potentiel d'urbanisation, sans repousser les limites encore de la ville.

Donc, c'est un peu là, puis c'est pour ça aussi qu'on utilisait « requalification » dans ce secteur-là où on vient vraiment donner un nouvel usage. On ne vient pas s'insérer dans un milieu qui est déjà bâti nécessairement.

Je ne sais pas si tu voulais ajouter quelque chose là-dessus, Sylvain ?

M. SYLVAIN GARIPÉY :

Effectivement, c'est souvent des vieilles friches industrielles qui sont vouées à une requalification. Donc, on a une ancienne industrie, elle est fermée, c'est un terrain qui est voué au

2850 redéveloppement. Et l'avènement du tramway crée ces conditions propices à cette requalification urbaine, donc à l'introduction de nouveaux usages complémentaires, donc résidentiel, commercial, des bureaux ou quoi que ce soit, à l'intérieur même de ces secteurs-là.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

2855 Vous avez abordé la question des TOD, justement, est-ce que dans le projet, vous voyez d'autres secteurs dans la ville de Québec qui seraient propices ou qui se prêteraient au développement de type TOD, autres que le secteur Le Gendre?

M. SYLVAIN GARIPÉY :

2860 Peut-être, Florence, tu veux répondre à cette question-là?

Mme FLORENCE FERRARIS :

2865 De prime abord, on n'en a pas identifié d'autres, mais on pourrait faire, on pourrait regarder de notre côté, là, si jamais vous voulez qu'on vous revienne plus en détail avec cette question-là. On ne pourrait pas vous répondre tout de suite sur ce sujet-là.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

2870 Puis est-ce que vous avez regardé spécifiquement le projet TOD qui est en cours de développement pour le secteur Le Gendre? Est-ce que vous avez un avis, une évaluation de ce secteur-là spécifiquement?

M. SYLVAIN GARIPÉY :

2875 Non, on ne s'est pas penchés sur la question spécifiquement dans ce secteur-là.

Mme FLORENCE FERRARIS :

2880 Oui.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

2885 Je vais aborder un autre sujet aussi que vous avez évoqué. Là, vous avez parlé donc de la fracture créée dans le tissu urbain en lien avec l'insertion d'un rail, d'un tramway dans ce cas-ci, est-ce que vous avez... est-ce qu'on peut parler d'effet barrière? Est-ce que c'est documenté, est-ce que c'est une façon en fait d'intégrer des infrastructures en milieu urbain qui peuvent donc, bon,

2890 au-delà de la fracture, là, créer cet effet barrière là, par exemple, entre deux côtés d'une même rue où on aurait le tramway qui s'insérerait au centre de cette voie?

M. SYLVAIN GARIPÉY :

2895 Bien, moi, l'exemple qui me vient à l'esprit c'est quand on parle des services rapides par bus, que je prenne celui du boulevard Pie-IX à Montréal où, vraiment, on crée un corridor central qui est blindé des deux côtés, qui est vraiment délimité, donc inaccessible et ça enlève toute la porosité urbaine.

2900 C'est sûr que ce n'est pas le même type de service puisqu'on parle d'un service rapide par bus, tandis qu'un tramway a quand même une vitesse qui est différente, mais l'idée c'est qu'on arrive avec des infrastructures qui sont légèrement surélevées du sol, où on commence à mettre des clôtures, où il n'y a pas de partage de la route entre les différents usagers, incluant le tramway. On oublie souvent que le tramway, c'est un élément, c'est comme une voiture, finalement.

2905 On peut regarder la ville de Toronto où, sur certains axes, le tramway fait partie de l'environnement. Et là je parle de Toronto, mais on pourrait nommer d'autres villes en Europe. L'idée, c'est justement d'éviter de surélever, de clôturer ou sinon on arrive à créer un espace qui devient vraiment en rupture avec l'environnement urbain et on crée des barrières.

2910 Tantôt, je faisais allusion au corridor ferroviaire. Les exemples sont multiples de lieux où on a un corridor ferroviaire qui passe en milieu urbanisé, où on a des clôtures de part et d'autre et qu'il est impossible de traverser – possible de façon illégale, certes, mais où il faut vraiment aménager les traverses bien identifiées, mais que les gens souvent ne respecteront pas, donc vont prendre des chemins aléatoires qu'ils vont se créer eux-mêmes.

2915 Donc, on ne veut pas créer non plus dans le cadre du tramway de Québec. Je crois qu'on veut avoir des aménagements qui sont pérennes, qui sont beaux, qui s'insèrent bien dans la trame urbaine puis qui permettent justement cette porosité, cette fluidité. Du moment où on commence à rehausser puis qu'on crée des corridors dédiés, là, ça entraîne une dynamique de rupture et là, on va créer un quartier d'un côté, un quartier de l'autre côté de la voie quand, à l'origine, c'était un seul et unique quartier.

2925 Donc, on ne veut pas créer ces effets de rupture là, du moins, nous, c'est un élément qu'on soulève à l'Ordre des urbanistes, c'est de dire que l'intégration urbaine est un enjeu majeur et il y a tout cet aspect de complémentarité des modes de déplacement et il y a cette porosité urbaine là qu'il faut garder parce que c'est le ciment des quartiers. Donc, l'idée d'introduire le tramway ne doit pas avoir comme effet, comme conséquence, de diviser les quartiers.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Merci. Juste pour préciser, je reviens un peu en arrière, là, vous avez parlé, on a parlé des TOD puis vous avez dit que vous êtes en mesure de nous revenir, est-ce que vous pourriez faire un ajout à votre mémoire sur le TOD spécifiquement Le Gendre? Est-ce que c'est un souhait que vous exprimez?

M. SYLVAIN GARIPÉY :

Oui. On va prendre le temps de faire une bonification.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

Et sur les autres projets de TOD aussi, là, vous aurez libre possibilité, s'il y a d'autres projets sur lesquels vous voulez vous prononcer.

Moi, j'aimerais revenir sur les interconnexions dont vous avez parlé. Donc, vous avez mentionné les connexions avec d'autres réseaux, la gare et l'aéroport, plus spécifiquement. Donc, dans le cas qui nous occupe, il n'y a pas d'interconnexion spécifique ou, enfin, directe entre le tramway et ces deux pôles, qu'est-ce que ça induit comme problématique et qu'est-ce que ça permettrait, au contraire, de pouvoir prévoir ce genre d'interconnexion pour une infrastructure comme le tramway?

M. SYLVAIN GARIPÉY :

Bien, on pourrait voir facilement qu'un résident de Sillery, prendre le tramway puis aller directement à l'aéroport en prenant le tramway, donc de ne pas utiliser sa voiture. Donc, ça, ce serait un élément très intéressant, là. On passe d'un mode de tramway, ça nous amène directement à l'aéroport où on débarque et on prend notre déplacement.

Donc, l'idée ici c'est que là, on crée des interconnexions de ce type-là pour des lieux où on prend du transport collectif autre pour aller ailleurs. Donc, l'idée c'est de minimiser l'utilisation de la voiture, de l'automobile pour se rendre à l'aéroport, d'une part, ou à la gare de l'autre, et de miser sur le transport collectif et le tramway étant relié, ce serait super intéressant.

Je comprends, du moins à regarder les différentes cartes aériennes, là, qu'il y a des obstacles; il y a un chemin de fer entre le terminus et l'aéroport et du côté de la gare du Palais, c'est sûr qu'on rentre dans un tissu urbain beaucoup plus fin et patrimonial. Donc, il y a des choix qui ont été faits, mais ultimement, c'est de voir peut-être à plus long terme, dans une phase 2, comment on pourrait surmonter ces problématiques-là et d'investir les sommes en conséquence.

Donc, c'est... parce qu'à partir de la station qui est la plus près de la gare du Palais, il y aurait peut-être lieu de faire des liens justement actifs très structurés qui nous amènent aisément du point de la station jusqu'à la gare. Ça, ça pourrait être fait. Pour ce qui est de l'aéroport, bien c'est sûr que ce serait un prolongement à même le terminus qui serait le plus souhaitable. Donc, nécessairement, est-ce que ça impliquerait de creuser un petit tunnel sur une certaine distance? Peut-être que oui, mais c'est des éléments... du moins, c'est matière à réflexion, je crois.

LA PRÉSIDENTE :

Juste pour renchérir un petit peu là-dessus parce que vous nous avez parlé des changements que ça induirait pour des comportements individuels, mais en termes de développement urbain, est-ce que ça pourrait avoir un impact particulier et jusqu'à quel point, ces interconnexions-là?

M. SYLVAIN GARIPÉY :

Bien, l'idée, c'est de réduire le nombre de changements de modes de transport pour se rendre à une destination X ou Y. Donc, et partout où il y a la création d'aires TOD et que c'est bien desservi en transport collectif, ça veut dire que j'ai moins besoin d'une voiture, donc un mode de transport individuel. Ce qui fait en sorte que les valeurs foncières – il y a tout un accroissement aussi des valeurs foncières qui devrait arriver le long de ce corridor-là, et en termes de comportement, bon, je n'ai plus besoin d'avoir autant besoin d'une voiture ou de deux voitures, donc je me rabats de façon plus naturelle sur le transport collectif et ça me donne l'occasion d'aller d'un point A à un point B plus facilement. Et si je dois me rendre à l'aéroport, bien, tant mieux, je n'ai pas besoin de prendre ma propre voiture.

Donc, il y a toute une question, je pense, d'efficience et d'efficacité du transport collectif qu'on retrouve là-dedans. Les interconnexions avec les autres réseaux qui se rabattent sur le tramway, d'une part, et les réseaux aussi, donc le transport collectif d'une part, mais le transport actif également.

Dans notre mémoire, on fait aussi référence au fait qu'il faut penser en amont qu'il faut qu'il y ait de la place à l'intérieur des tramways pour les gens qui utilisent le bicycle comme principal

mode de déplacement. Donc, d'avoir des wagons qui soient dédiés aux gens qui se déplacent en vélo.

3010 Il y a la question de l'accessibilité universelle aussi qui est importante. Donc, quand je parlais justement de ne pas créer des plateformes surélevées à tout bout de champ, donc pour ceux qui ont de la misère à se déplacer, d'avoir des plateformes au niveau piéton, donc facilement accessibles au niveau du tramway. Je pense que c'est un élément entre autres pour satisfaire une multitude de clientèles.

3015 Pour moi, c'est ça, la plus-value du tramway, puis d'un tramway qui est bien ancré dans sa trame urbaine.

LA PRÉSIDENTE :

3020 Je vous remercie beaucoup pour votre présentation.

M. SYLVAIN GARIPÉY :

3025 Merci à vous.

LA PRÉSIDENTE :

3030 Bonne soirée. Au revoir.

Donc, nous allons ajourner nos travaux. Je vous remercie beaucoup à tous ceux qui étaient présents, tous ceux qui nous écoutent, et nous allons nous retrouver donc demain à 13 h. Merci.

3035 **SÉANCE AJOURNÉE AU 4 AOÛT 2020 À 13 H**

3040

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 :



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