

**MÉMOIRE CONCERNANT LE PROJET DE
TERMINUS D'AUTOBUS ET DE GARE DE TRAMWAY PRÉVUS ÊTRE SITUÉS
DANS L'ARRONDISSEMENT HISTORIQUE DU TRAIT-CARRÉ**

**PRÉSENTÉ AU
BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT
(BAPE)**

**PRÉPARÉ PAR
NATHALIE ARTEAU
CLAUDE MICHAUD
GUYLAINE OTIS**

**DÉPOSÉ EN LIGNE SUR LE SITE WEB DU BAPE
LE 27 JUILLET 2020**

TABLE DES MATIÈRES

CONTEXTE.....	1
BRUIT	1
POLLUTION DE L'AIR	3
VIBRATIONS	4
IMPACTS VISUELS	4
RECOMMANDATIONS.....	6

ANNEXE (historique des démarches effectuées à ce jour)

CONTEXTE

Le 11 juin 2019, la Ville de Québec a tenu une séance publique d'information pour rencontrer les citoyens et les commerçants afin de les informer sur l'avancée des travaux du projet de Réseau structurant de transport en commun et de répondre aux interrogations de la population pour le secteur est.

Après avoir pris connaissance de la documentation, téléchargée à partir du site du réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec, des résidents du Trait-Carré de Charlesbourg se sont réunis, ont échangé et rédigé des remarques et propositions qu'ils ont adressées sous forme de pétition aux responsables politiques et techniques de ce projet. Une rencontre avec des élus municipaux puis une autre avec des responsables techniques du projet n'ont donné aucun résultat tangible concernant ces demandes et propositions. Les plans les plus récents (11 juin 2020) émis par le Bureau de projet sont essentiellement identiques, voire ajoutent à la difficulté de nous satisfaire en introduisant un nouvel usage de transport contraignant pour le site, soit un stationnement voué à la location de véhicules. Des documents en annexe faisant état de ces démarches et de celles qui ont suivi vous sont déposés avec le présent mémoire.

Ce mémoire s'inspire du contenu de ces réflexions dont nous avons cru bon mettre en évidence les dimensions plus strictement environnementales. C'est l'addition et la concentration de multiples incidences environnementales qui nous font tant redouter la proximité, sinon tout simplement la présence, de ce vaste terminal près de nos espaces de vie et résidences.

BRUIT

Ce terminal est un lieu intense de passage et de manœuvre :

- le tramway y recule, change de voie et repart dans l'autre direction à toutes les huit (8) minutes, cette voie de manœuvre pénètre profondément dans le site et est située à moins de sept (7) mètres de l'arrière-cour de résidences;
- les autobus y pénètrent, déposent et reprennent des passagers aux quais attribués, après ou avant de s'être engagés dans une aire de retournement placée au fond du site mais au plus près des arrière-cours. Ces manœuvres sont continues et incessantes aux heures de pointe;
- des navettes provenant de stationnements incitatifs situés aux confins de la Ville alimentent constamment le terminal de passagers;
- de façon ponctuelle, imprévisible et non quantifiable, des véhicules privés viennent déposer ou prendre des voyageurs à toute heure; ces véhicules approcheront le site à travers les quartiers périphériques dont celui du Trait-Carré aux rues étroites;
- d'autres véhicules, eux, sont à la recherche de stationnement dans ces mêmes quartiers : les rues les plus près étant les plus convoitées, celles du Trait-Carré seront les premières envahies.

Cette profusion de déplacements motorisés va générer un niveau sonore sans précédent aux abords d'un site devenu quasi industriel par sa concentration.

Mesure acoustique

Une étude acoustique pour analyser l'impact sonore du projet de tramway urbain de la Ville de Québec a été réalisée par la société SYSTRA, mandat du Réseau structurant de transport en commun. Pour établir l'enjeu de cet impact, on a mesuré le niveau du bruit avant le projet (A), on a évalué le niveau du bruit du projet seul (B) et au final, des conclusions du niveau de bruit ambiant final (C). C moins A indique donc le niveau de l'enjeu, soit l'élévation du bruit.

Pour le terminus de Charlesbourg, un seul point de mesure des valeurs de niveaux sonores préexistants a été effectué, soit au 7474, boulevard Henri-Bourassa, avec une moyenne beaucoup plus élevée que le niveau de bruit normalisé maximum admissible pour un lieu habité qui varie de 38 à 45 dB(A), soit un résultat moyen de 66,6 dB(A) sur 24 heures¹. En effet, le point de mesure mentionné ici est situé à quelque centaine de mètres du Terminus, en bordure d'une artère achalandée et bruyante, où la fonction résidentielle est presque disparue. Ainsi, le bruit ambiant (final) pour les résidents du Trait-Carré Est (voir photos 1, 2 et 3 ci-dessous) et du chemin Samuel (voir photos 4, 5 et 6 de la page suivante), en périphérie du projet n'a pas été mesuré et devrait l'être. Nous pouvons en déduire que l'élévation du bruit pour les voisins immédiats du site prévu de Charlesbourg dépassera les niveaux de seuils acceptables, d'autant plus que l'impact sonore du Terminus d'autobus n'a pas été considéré dans l'étude acoustique du tramway.



Les photos 1 à 3 ci-contre démontrent la proximité de l'aire de recul du tramway des terrains avoisinants résidentiels. Nous pouvons voir sur les 3 photos la flèche jaune qui se situe au même endroit (2 vues du site du tramway et 1 vue des deux terrains résidentiels donnant sur Trait-Carré Est, vue de l'arrière-cour). Sur la photo 3, nous avons la vue d'une terrasse d'un résident et la limite du terrain d'un autre résident (clôture limitant le terrain résidentiel derrière l'auto).

Il est à noter que les autobus viennent tourner jusqu'à la limite du bâtiment qui sera détruit (photo 3 - flèche jaune), ce qui nous indique la pertinence du recul supplémentaire demandé par les résidents.



¹ RTC, VILLE DE QUÉBEC, SYSTRA, Mémoire technique – Rapport d'étude acoustique – 2019-11-18, tableau 9, page 33.

Les photos 4 à 6 démontrent la proximité de l'aire du tramway qui se situe à environ 4 mètres de la limite du terrain résidentiel donnant sur chemin Samuel.



POLLUTION DE L'AIR

La propulsion et les manœuvres des véhicules lourds fréquentant ce site sont source de pollution de l'air :

Émanations gazeuses.

Malgré l'électrification du tramway et l'usage accru de moteurs hybrides pour les autobus, nous croyons que, pour plusieurs années encore, ce site sera le lieu d'une importante source d'émanations gazeuses émises par le parc autobus non encore électrifié et par les autres véhicules fréquentant ce terminal, soit les taxis, automobiles privées et navettes.

Particules en suspension.

Des particules métalliques provenant des freins et rouages d'entraînement de tous les véhicules énumérés précédemment sont relâchées principalement au cours des opérations de manœuvre (arrêts/départs, virages, reculs, relances) dont ce terminal est la principale fonction.

Enfin, à toutes ces sources de pollution, il faut ajouter celle produites par les opérations d'entretien : camions-bennes, petits moteurs et grosses grattes dont ce site ne peut surtout pas faire l'économie, l'hiver en particulier.

VIBRATIONS

Dans le cas précis des manœuvres répétées de recul, de changement de voie et de relance du tramway faites à moins de 7 mètres des arrière-cours, nous craignons qu'il y ait production de vibrations perceptibles dans les résidences situées aux abords nord du site. Rappelons que cette manœuvre est effectuée à toute les 8 (huit) minutes.

IMPACTS VISUELS (*Constructions, équipements, luminosité et mouvement*)

Hormis le fait que les concepteurs souhaitent respecter le caractère historique du Trait-Carré en implantant les bâtiments, abris, équipements et plantations selon la trame ancestrale de ce vieux quartier, nous croyons que la présence abondante d'abris, fils, poteaux, caténaires, signalisation de toutes sortes aura un impact visuel non négligeable qui risque de heurter le caractère historique, résidentiel et institutionnel du voisinage immédiat.

Par ailleurs, il y a lieu de craindre, si aucune précaution n'est prise, que les éclairages du site ne se diffusent aussi sur les terrains et maisons limitrophes qui sont, du côté du Trait-Carré, des arrière-cours et des fenêtres de chambre à coucher.

Nous voulons aussi insister sur le fait que ce site de transport n'est pas tant un lieu de passage qu'un lieu de manœuvre : il s'agit à la fois d'un terminus d'autobus et d'un terminal de tramway. Il y aura là, sur ce site et son pourtour, un incessant trafic de véhicules de toutes sortes, générateur d'un bourdonnement et mouvement incessant, d'une agitation qui, comme telle, produit un grand impact visuel et sonore sur son entourage.

Mesure d'achalandage

Le Réseau structurant de transport en commun a révisé ses projections d'achalandage pour la Ville de Québec. Spécifiquement pour le terminus de Charlesbourg – 76^e Rue, il est prévu qu'à l'an 1, à l'heure de pointe du matin (6h – 8h59), il y aura pour le tramway 2 010 montées et 300 descentes². Les mouvements pour la journée sont de 8 030.

Ainsi, les résidents du Trait-Carré peuvent s'attendre à un effet de débordement dans les rues de l'arrondissement, étant donné la capacité insuffisante de stationnement prévu de 150 dans les Parc-O-Bus de Charlesbourg à l'an 1³. De plus, intéresser des automobilistes à se stationner plutôt dans un Parc-O-Bus, où il faudra prendre l'autobus pour ensuite prendre le tramway, peut s'avérer un choix secondaire au regard de stationner tout près du site du tramway.

En 1965, l'arrondissement historique du Trait-Carré est décrété par le Gouvernement du Québec afin de protéger l'intégrité de ce noyau villageois et de son système cadastral unique. Georges-Émile Lapalme, alors ministre des Affaires culturelles, disait vouloir « freiner les démolitions sauvages et intempestives de maisons anciennes et en même temps contrôler les effets dévastateurs de l'accroissement de la circulation (circulation, stationnements, élargissement de rue) dans les tissus anciens ».

² RSTC, Rapport d'achalandage – Données mises à jour – 2019, tableau 33, page 59.

³ RSTC, Rapport d'achalandage – Données mises à jour – 2019, tableau 37, page 66.

Ce mouvement « perpétuel » s'ajoute ainsi à la somme des autres incidents environnementaux que nous avons évoqués. Une sorte de synergie de petits inconvénients s'installe pour finalement constituer une source polluante qui nécessite que des mesures soient prises.

Dans la démarche que nous avons préalablement effectuée auprès des élus municipaux et des concepteurs du projet, nous avons fait, au-delà des critiques, des propositions constructives et raisonnables (annexées à ce mémoire). Elles ont été rejetées pour des raisons techniques. Nous les formulons différemment devant votre instance et laissons aux concepteurs le soin de les matérialiser. Cette proposition est basée sur l'intuition et le gros bon sens qu'une saine distance et un aménagement paysager bien fait est la meilleure façon de protéger les résidents voisins des bruits, émanations, vibrations et impacts visuels de ce site. Le choix du site du Terminus de Charlesbourg, nettement moins spacieux que celui du Terminus Le Gendre, doit néanmoins offrir une zone tampon raisonnable pour le bien-être des résidents voisins. On peut aisément conclure que les niveaux d'enjeu acoustique devront requérir, entre autres, une vigilance particulière pour ce secteur faisant partie d'un arrondissement historiquement résidentiel (voir les photos ci-après de l'ambiance voisine du site choisi). Rappelons que les autobus vont venir tourner à 10 mètres de la limite de terrains résidentiels sur une période de 20 heures par jour, en plus de laisser leur moteur en marche lors de l'embarquement des passagers qui se fait aux heures de pointe à un rythme de 4 à 8 minutes; que les wagons doubles du tramway viendront reculer à moins de 5 mètres de terrains résidentiels, aux mêmes horaires et rythmes.

Voici quelques photos de propriétés entourant le site projeté du terminus de Charlesbourg



RECOMMANDATIONS

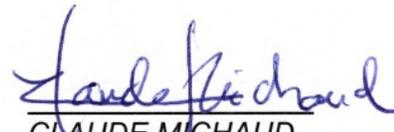
Au nom de résidents signataires, voisins immédiats du site prévu du terminus de Charlesbourg (en référence à la lettre du 24 juillet 2019 en annexe), pour la préservation de la quiétude, de la qualité de vie et de la santé des résidents du Trait-Carré (quartiers à prédominance résidentielle⁴), nous recommandons :

- QU'UNE MARGE DE REcul D'AU MOINS 15 (QUINZE) MÈTRES SOIT ÉTABLIE POUR TOUTE PARTIE DU SITE ADOSSÉE À UN TERRAIN RÉSIDENTIEL;
- QUE CETTE MARGE DE REcul SOIT INTENSÉMENT PAYSAGÉE DE MANIÈRE À MINIMISER L'IMPACT DES POLLUTIONS SONORES, VISUELLES, LUMINEUSES ET RESPIRATOIRES ÉMISES PAR LES ACTIVITÉS DE TRANSPORT SE DÉROULANT SUR CE SITE : PLANTATIONS D'ARBRES ET ARBUSTES, RELIEFS DU SOL (MERLONS PAYSAGERS), ÉCRANS VÉGÉTAUX, ÉCRANS D'ATTÉNUATION LUMINEUSE ET SONORE;
- QUE LE MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DES COMMUNICATIONS EXERCE UNE VIGILANCE PARTICULIÈRE SUR LE POTENTIEL ARCHÉOLOGIQUE DU SITE ET UN CONTRÔLE SUR LA QUALITÉ ESTHÉTIQUE DES CONSTRUCTIONS ET AMÉNAGEMENTS QUI Y SERONT EFFECTUÉS. CE SITE EST UNIQUE EN AMÉRIQUE DU NORD;
- QUE LES ARBRES MATURES OCCUPANT LE TERRAIN BORDANT LE CHEMIN SAMUEL SOIENT INTÉGRALEMENT CONSERVÉS;
- QUE LA VILLE DE QUÉBEC SOIT TENUE D'ÉLABORER ET IMPLANTER UNE RÉGLEMENTATION DE CIRCULATION ET STATIONNEMENT POUR TOUTES LES RUES AVOISINANT LE SITE DE TRANSPORT, PRINCIPALEMENT LES RUES TRAIT-CARRÉ EST, CHEMIN SAMUEL, TRAIT-CARRÉ OUEST, AVE THOMAS-BAILLARGÉ ET 1^{ÈRE} AVENUE. UNE TELLE RÉGLEMENTATION AURA POUR OBJECTIF DE MINIMISER L'AFFLUX DE VÉHICULES DE TRANSIT ET L'ENCOMBREMENT DES STATIONNEMENTS DANS DES RUES RÉSIDENTIELLES DONT L'ÉTROITESSE ET LA CONFIGURATION RELÈVENT DE LEUR CARACTÈRE HISTORIQUE;
- SI LA VILLE DE QUÉBEC NE PEUT RENCONTRER NOS PRÉOCCUPATIONS, FORMULÉES POUR LE RESPECT DES RÉSIDENTS IMMÉDIATS DU SITE PRÉVU, DANS L'ARRONDISSEMENT HISTORIQUE DU TRAIT-CARRÉ À VOCATION PRINCIPALEMENT RÉSIDENTIELLE, ALORS NOUS SOUHAITONS QU'UN AUTRE SITE SOIT CHOISI AVEC L'ESPACE NÉCESSAIRE À L'IMPLANTATION D'UN TEL PROJET.

Signé à Québec le 27 juillet 2020


GUYLAINE OTIS


NATHALIE ARTEAU


CLAUDE MICHAUD

c.c. Mme Nathalie Roy, Ministre de la Culture et des Communications

⁴ RSTC, En route vers la modernité, « Huit clos, Insertion du tramway dans Limoilou et Charlesbourg », Ville de Québec, jeudi 11 juin 2020, Particularités du secteur, page 13.

ANNEXE

***MÉMOIRE AU BAPE CONCERNANT LE PROJET DE TERMINUS D'AUTOBUS
ET GARE DE TRAMWAY PRÉVUS ÊTRE SITUÉS EN PARTIE
DANS L'ARRONDISSEMENT HISTORIQUE DU TRAIT-CARRÉ***



Plan version 2019-06-11

Tramway :

- Station terminale
- Insertion hors-rue
- Arrière-gare

Autobus :

- Deux accès exclusifs
- Aire de retournement
- ± 10 quais

Intermodalité :

- Vélos, autopartage et dépose-minute

Québec, le 24 juillet 2019

Par courriel : daniel.genest@ville.quebec.qc.ca

Monsieur Daniel Genest
Directeur de projet du réseau structurant de transport en commun
226-825, boulevard Lebourgneuf
Québec (Québec)
G2J 0B9

OBJET : Projet de Réseau structurant de transport en commun

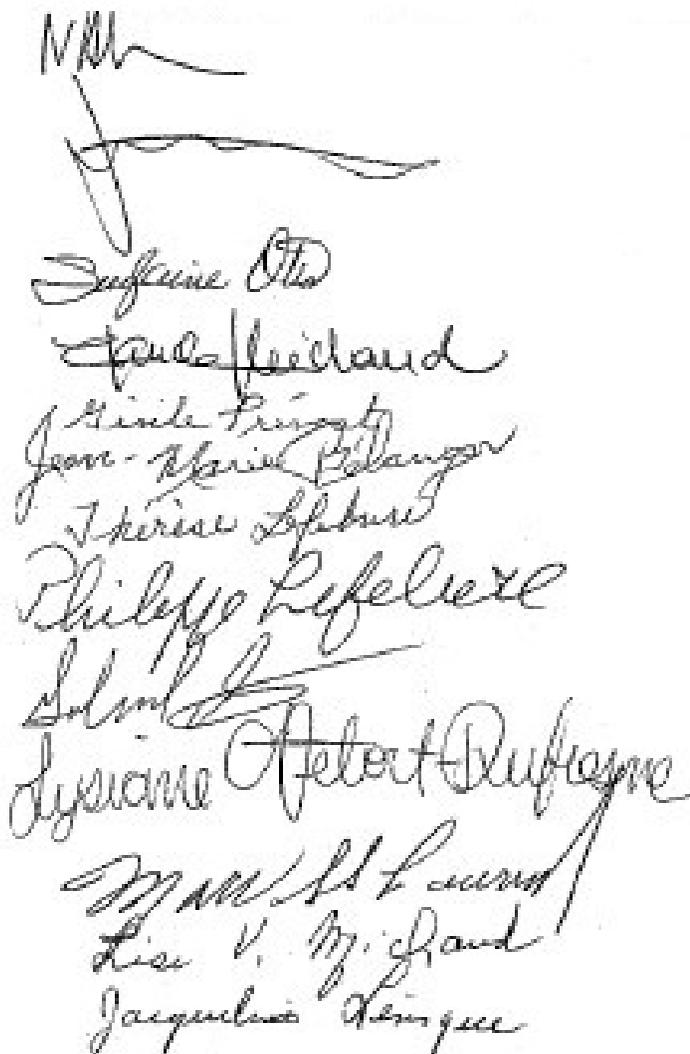
Monsieur,

Par la présente, nous vous déposons en annexe les préoccupations des résidents et résidentes, voisins immédiats du site projeté pour le Terminus d'autobus et tramway dans l'arrondissement historique du Trait-Carré.

Dans le but de préserver la qualité de vie des résidents et des visiteurs de l'arrondissement historique du Trait-Carré, le plan devrait être revu pour dégager dans l'extrémité ouest du site une zone tampon facilitant la cohabitation du voisinage résidentiel et privé.

Nous sommes disponibles pour tout renseignement complémentaire.

Veuillez recevoir, Monsieur, nos salutations les meilleures.



Handwritten signatures of various residents, including: N.M., Suzanne Ouellet, Paul Richard, Geneviève Pringet, Jean-Marc Bélanger, Thérèse Lefebvre, Philippe Lafleur, Solène, Sylviane Hébert-Dufresne, M. St. Laurent, Lisa V. Migford, and Jacqueline Desjardins.

Signatures : voir la liste des signataires en page 2

c.c. Mme Michelle Morin-Doyle, Maire suppléant et membre du comité exécutif

p.j. : « Commentaires et recommandations concernant le projet de terminus d'autobus et tramway prévu être situé dans l'arrondissement historique du Trait-Carré »

COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS CONCERNANT LE PROJET DE TERMINUS D'AUTOBUS ET GARE DE TRAMWAY PRÉVUS ÊTRE SITUÉS DANS L'ARRONDISSEMENT HISTORIQUE DU TRAIT-CARRÉ.

Le 11 juin 2019, la Ville de Québec a tenu une séance publique d'information pour rencontrer les citoyens et les commerçants afin de les informer sur l'avancée des travaux du projet de Réseau structurant de transport en commun et de répondre aux interrogations de la population pour le secteur est.

Après avoir pris connaissance de la documentation, téléchargée à partir du site du réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec, des résidents du Trait-Carré est de Charlesbourg se sont réunis le 11 juillet 2019 pour échanger sur le sujet.

Deux préoccupations majeures sont ressorties concernant la préservation de la qualité de vie des résidents et des visiteurs de l'arrondissement historique du Trait-Carré :

1. La nécessité de **mieux respecter le voisinage résidentiel** aux abords du futur Terminus-Gare étant donné les impacts multiples que peut avoir cette nouvelle fonction. Principalement, des inquiétudes se sont manifestées pour la tranquillité, l'intimité et la sécurité des résidents voisins ainsi que pour la pollution sonore et de l'air qui sera provoquée par l'importante circulation d'autobus et de tramways sur ce site;
2. La nécessité **d'évaluer les impacts de la circulation** automobile et piétonnière qui sera inévitablement engendrée dans les rues voisines et particulièrement étroites de l'arrondissement historique, compte-tenu de la nouvelle présence de ce vaste Terminus-Gare.

1. Voisinage résidentiel

L'emplacement prévu du site du Terminus-Gare serait dans le voisinage immédiat de plusieurs résidences du chemin Samuel, de la rue Trait-Carré est et de l'avenue Thomas-Baillargé. Il est donc normal que des mesures soient prévues pour faciliter la cohabitation de fonctions urbaines dont la proximité peut être problématique, ainsi :

- Une attention particulière devrait être accordée à l'impact sonore des métrobus en augmentant la distance entre leur tracé de virage et les limites de propriété des résidences (des possibilités d'aménagement existent vis-à-vis de la Caisse Populaire qui jouit déjà d'un espace de recul important protégé par un talus);
- L'impact de l'achalandage du site sur l'intimité résidentielle serait moindre si « l'arrière-gare » s'arrêtait en-deçà de la dernière résidence située sur le chemin Samuel, soit à la hauteur de la ligne de lot est de celle-ci;
- De façon générale, pour contrer l'inévitable pollution de l'air émanant d'un tel lieu, nous souhaitons qu'il y ait plus de végétaux sur l'ensemble du site et plus particulièrement du côté des résidences.

En résumé, nous croyons que le plan du Terminus-Gare pourrait être revu :

- en diminuant la profondeur de pénétration des autobus et en se rapprochant davantage de la Caisse populaire pour la circulation et la desserte des quais;
- en élargissant la zone de végétaux tout autour du site et en favorisant l'aménagement de talus faisant écran sonore et visuel, principalement dans la portion ouest qui voisine les résidences;
- en diminuant la profondeur de « l'arrière-gare » d'environ cinq (5) « modules ».

Ces mesures permettraient de dégager dans l'extrémité ouest du site, là où se concentrent les résidences, une zone tampon facilitant la cohabitation du voisinage **résidentiel et privé** avec ce nouveau lieu de transport **collectif et public**.

2. Circulation

En 1965, l'arrondissement historique du Trait-Carré est décrété par le Gouvernement du Québec afin de protéger l'intégrité de ce noyau villageois et de son système cadastral unique. Georges-Émile Lapalme, alors ministre des Affaires culturelles, disait vouloir « freiner les démolitions sauvages et intempestives de maisons anciennes et en même temps contrôler les effets dévastateurs de l'accroissement de la circulation (circulation, stationnements, élargissement de rue) dans les tissus anciens ».

Dans cet esprit, l'accroissement prévisible de la circulation automobile qui sera provoqué par l'implantation du nouveau site de transport collectif doit être évalué, surtout si l'on considère la sécurité des piétons parcourant l'arrondissement historique. En effet, étant donné la quiétude et la beauté du secteur, de nombreux citoyens, outre les résidents, viennent y faire la promenade.

De plus, les stationnements dans les rues de l'arrondissement historique sont déjà problématiques pour les résidents et les travailleurs de proximité, particulièrement sur le Chemin Samuel, la rue du Trait-Carré est et l'avenue Thomas-Baillargé. Les circulations routière et piétonne y requièrent déjà une grande vigilance puisque les rues sont étroites et que l'aménagement des trottoirs permet l'empiètement des véhicules. Avec l'accentuation de la circulation et des automobiles stationnées en bordure des rues (365 jours par année, tôt le matin jusqu'à tard la nuit) que ne peut manquer d'occasionner la fréquentation du nouveau Terminus d'autobus et Gare de tramway, la tranquillité des citoyens de l'arrondissement historique du Trait-Carré deviendra un enjeu majeur que nous vous demandons de considérer avec la plus grande attention.



PROPOSITION
 D'AMÉNAGEMENT ALTERNATIF*
 POUR LE TERMINUS-GARE
 76^e RUE / CHEMIN SAMUEL
 JANVIER 2020

* À PARTIR DES ESQUISSES
 DU BUREAU DE PROJET
 DISPONIBLES SUR LE SITE
 INTERNET À L'ÉTÉ 2019

TRAIWAY
 AUTOBUS
 PAYSAGEMENT
 LIMITES
 RESIDENTIEL

**SUIVI DE NOTRE PÉTITION CONCERNANT LE PROJET DE RÉSEAU STRUCTURANT
DE TRANSPORT EN COMMUN – 29 JANVIER 2020**

Mme Gisèle Prévost
M. Jean-Marie Bélanger
Mme Jacqueline Lévesque
M. Marc St-Laurent
Mme Thérèse Lefebvre
Philippe Lefebvre
M. Jean-François Fortin
Guylaine Otis
Mme Lise Villeneuve
M. Claude Michaud
M. Gabriel Gadoury
Mme Lysiane Hébert-Dufresne

Voici un compte-rendu du suivi de notre correspondance du 24 juillet 2019 adressée au directeur de projet du réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec, M. Daniel Genest (copie conforme à Mme Morin-Doyle), au regard des préoccupations des résidents et résidentes, voisins immédiats du site projeté pour le Terminus d'autobus et tramway dans l'arrondissement historique du Trait-Carré.

Événements	Dates	Résultats/suivi
Accusé réception de notre lettre du 24 juillet 2019 par retour de courriel	30 août 2019	Attente d'une rencontre promise par M. Genest avec des responsables techniques du Bureau de projet
Appel de Mme Morin-Doyle à Nathalie Arteau	13 janvier 2020	Convocation à la Mairie
Rencontre de Mme Morin-Doyle à la Mairie : Claude Michaud, Nathalie Arteau et Guylaine Otis étaient présents.	16 janvier 2020	<ul style="list-style-type: none">• Ouverture de la Ville de Québec à collaborer avec le voisinage immédiat du site du Trait-Carré au développement du projet• Rappel de nos préoccupations et dépôt par vos représentants d'un plan illustrant les propositions de modifications précédemment décrites dans notre pétition• En attente d'une prochaine invitation pour une rencontre de travail avec Mme Morin-Doyle et les responsables techniques du Bureau de projet

Je demeure disponible pour tout renseignement complémentaire ou suggestions de votre part. Il va de soi que je vous informerai de tout développement résultant de la rencontre avec le Bureau de projet à laquelle nous devrions être conviés bientôt. Nous voulons y faire part non seulement de nos inquiétudes mais aussi de propositions d'aménagement pour un meilleur voisinage entre ce futur site de transport en commun et notre environnement résidentiel et historique.

C'est dans un esprit de collaboration mais aussi avec le ferme désir d'influencer la conception du projet actuel que nous entamons ces rencontres.

Veillez recevoir, Chères voisines, Chers voisins, mes salutations les meilleures.



Mme Nathalie Arteau, porte-parole

c.c. Mme Michelle Morin-Doyle, Maire suppléant et membre du comité exécutif
M. Daniel Genest, directeur de projet du réseau structurant de transport en commun

RÉSUMÉ DE LA RENCONTRE DU 9 MARS 2020 – 14 hres

OBJET : Retour sur la proposition de plan d'aménagement déposé à la Mairie le 16 janvier 2020 par les résidents pour le terminus de Charlesbourg

LIEU : Bibliothèque Paul-Aimé-Paiement – Salle Reine-Malouin

PRÉSENCES :

Mme Nathalie Arteau, résidente
M. Jean-François Fortin, résidente
Mme Guylaine Otis, résidente
M. Claude Michaud, résident
M. Rémy Normand, Président du Conseil d'administration du RTC
Mme Michelle Morin-Doyle, Maire suppléant et membre du comité exécutif
Mme Françoise Bellemare, représentante aux communications, BPRSTC
M. Alejandro Caldéron, responsable de l'intégration urbaine, BRSTC

RÉSUMÉ :

Un nouveau plan du Bureau de projet du réseau structurant de transport en commun a été présenté :

- Du point de vue technique, le tramway exige une longueur minimale, d'où l'impossibilité de l'éloigner des résidences à proximité tel que demandé par les résidents;
- Les autobus viennent tourner à proximité des résidences, environ à 10 mètres;
- L'ajout sur le nouveau plan de dépose minute, un sur le chemin Samuel et un autre sur la 76^e Rue.

On nous informe que des fouilles archéologiques vont débiter à l'été 2020 et que par la suite s'amorcera la décontamination du terrain du terminus de Charlesbourg.

Quelques éléments discutés qui pourraient contribuer à préserver la quiétude des résidents :

- Possibilité d'enfouissement du site du tramway de 1,5 à 2 mètres (le niveau du terrain s'abaisse du chemin Samuel vers la 76^e Rue);
- Distanciation supplémentaire de la zone où tournent les autobus demandée par les résidents;
- Ajout d'écran métallique végétalisé pour diminuer la pollution sonore et visuelle (photos à venir de la Ville pour nous proposer des modèles);
- Protection des résidents contre les lumières projetées par les lampadaires d'éclairage du site du Terminus.

Le nouveau plan présenté par le Bureau de projet ne correspond pas aux attentes des résidents d'obtenir une plus grande distanciation du projet des terrains avoisinants. Il ajoute de plus un élément inquiétant, un dépose minute affectant directement l'achalandage des automobilistes par le chemin Samuel et ainsi une circulation importante dans l'arrondissement historique du Trait-Carré.



Mme Nathalie Arteau, porte-parole



Terminus Charlesbourg



Plan version 2020-06-11