

Québec, le 5 août 2020

Mémoire présenté au BAPE, dans le cadre du projet de la ville de Québec intitulé *Réseau structurant de transport en commun en route vers la modernité*, par Odile Bédard copropriétaire et résidente au 390 Des Embarcations, Domaine des Berges phase 1, Québec.

## TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION
2. CONTEXTE DE LA DÉMARCHE
3. REVENDICATIONS POUR LE TRACÉ 1 AMÉLIORÉ
4. DESCRIPTION DES TRACÉS 1 ET 2
5. PROPOSITION DU TRACÉ 1 AMÉLIORÉ
6. AVANTAGES DU TRACÉ 1 AMÉLIORÉ
7. PÔLE D'ÉCHANGES ST-ROCH
8. ROTHMANS ET PASSERELLE ADRIEN POULIOT
9. CIRCULATION AU ROND POINT PHASE 1 ET ACOUSTIQUE
10. HAUTEUR DU VÉHICULE TRAMWAY
11. CONCLUSION

Annexe 1 pétition du 20 mai 2020

Annexe 2 lettre du 3 juillet 2020

Diapositives 9 – 19 – 24 - 25

## 1. INTRODUCTION

Le Domaine des Berges phase 1, est un ensemble de 24 condos, divisé en 2 immeubles, le 390 et le 400, comprenant 12 condos chacun, avec un stationnement privé en bordure de l'immeuble pour chacun des copropriétaires ainsi que 6 places de stationnement pour les visiteurs. Ces condos sont gérés par un conseil d'administration de 5 copropriétaires.

L'objectif de ce mémoire est pour demander que le tracé, entre la fin de la rue de la Couronne et le Pont Drouin, soit revu et amélioré pour répondre aux besoins exprimés par les résidents, tout en ayant une meilleure protection de l'environnement et en gardant la fonctionnalité du tramway. Ce tracé représente moins d'un kilomètre sur les 22 km projetés.

Les avantages et inconvénients du tracé 1 (juin 2019) et du tracé 2 (mai 2020) ont été analysés pour : **PROPOSER LE TRACÉ 1 AMÉLIORÉ – AOÛT 2020**

## 2. CONTEXTE DE LA DÉMARCHE

C'est le 29 avril 2020, que nous avons reçu un Courriel de la Ville de Québec disant : *Nous aimerions tenir une rencontre ... afin de discuter de l'insertion du tramway et du pôle d'échanges dans votre secteur de résidence. Cette rencontre permettra de vous présenter l'état d'avancement de la conception et de vous expliquer l'évolution du projet. Nous pourrions également profiter de l'occasion pour répondre à vos questions et partager vos préoccupations.*

C'est lors d'une réunion virtuelle tenue le 6 mai que la ville a annoncé aux six présidents et vice-présidents des six conseils d'administration des condos de la rue des Embarcations et du Chalutier que le nouveau tracé entre la rue de la Couronne et le pôle St-Roch passerait devant nos condos et ils nous proposaient des mesures d'atténuations. Nous avons constaté alors que les impacts seraient très négatifs et importants pour les résidents.

À noter que la ville nous informait et ne nous consultait pas et nous avons déduit qu'il n'y aurait pas de discussion possible puisque des mesures d'atténuations nous étaient déjà proposées.

## 3. REVENDICATIONS POUR LE TRACÉ 1 AMÉLIORÉ

Différentes démarches ont été effectuées pour demander le retrait du tracé 2 et le retour au tracé 1 amélioré.

Les copropriétaires se sont d'abord mobilisés et une pétition (annexe 1), signée le 20 mai par 212 (sur plus ou moins 300) résidents, a été déposée au conseil de ville le 15 juin mais a été précédée d'une manifestation publique le 10 juin. Depuis ce temps aucune nouvelle de la ville. L'implication des citoyens dans un processus aussi important a été ignorée.

C'est à la 2e rencontre virtuelle tenue le 3 juin que nous avons appris que des chargés de projet ne connaissaient pas le quartier. Nous les avons invités et une rencontre sur place a eu lieu le

30 juin. Suite à cette rencontre nous avons réaffirmé que le tracé 2 était inacceptable et que nous redemandions de réévaluer le tracé 1 en y apportant des améliorations (annexe 2 lettre du 3 juillet 2020)

Par la suite nous avons fait 2 autres tentatives pour présenter le tracé 1 amélioré, le 7 et le 13 juillet. Ce fut non entendu ni reçu par la ville et on nous a référé au BAPE. On s'est fait dire que c'était le tracé 2 qui avait été retenu.

#### **4. DESCRIPTION DES TRACÉS 1 ET 2**

##### **TRACÉ 1 Diapositive 9 Scénario de juin 2019/Pôle d'échanges**

Le tracé 1 de juin 2019, suivait essentiellement, dans la première partie, le tracé du métrobus 801 et passait devant la Rothmans, industrie de tabac. En deuxième partie, il continuait sur l'autoroute pour tourner sur la rue de la Croix Rouge, pour rejoindre le pont Drouin.

À noter que ce tracé 1 n'utilisait nullement le pôle St Roch. Il a été abandonné compte tenu des inconvénients causés notamment parce que les autobus devaient traverser la voie du tramway.

##### **TRACÉ 1 amélioré et 2 Diapositive 19 Reconfiguration des intersections**

Le tracé 2, mai 2020, passerait dans un quartier résidentiel, sur deux rues, soit la rue des Embarcations et la rue du Chalutier et traverserait le pôle St Roch sur le côté droit du terrain.

Ce tracé a été déposé (10 mois plus tard que le tracé 1), sans consultation des résidents mais par dossier informatif. Nous appellerons cela une imposition. À noter que le tramway se situerait à proximité des condos de la phase 1 (13,4 mètres). Aucune mention sur les impacts de la vie citoyenne et sur le milieu environnemental.

## Scénario de juin 2019 | Pôle d'échanges



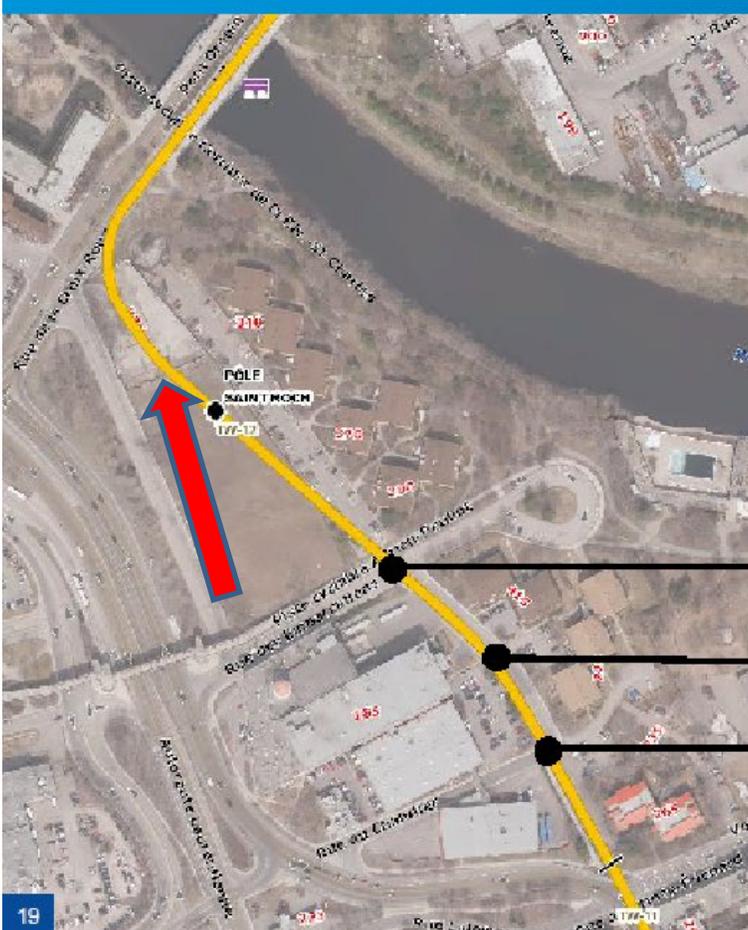
Pont Drouin

Lieu privilégié pour le **pôle d'échanges**

Tracé étudié pour le

Rue de la Couronne

## Reconfiguration des intersections



L'insertion de la plateforme du t  
nécessite une reconfiguration d

Ajout d'un feu de circulati

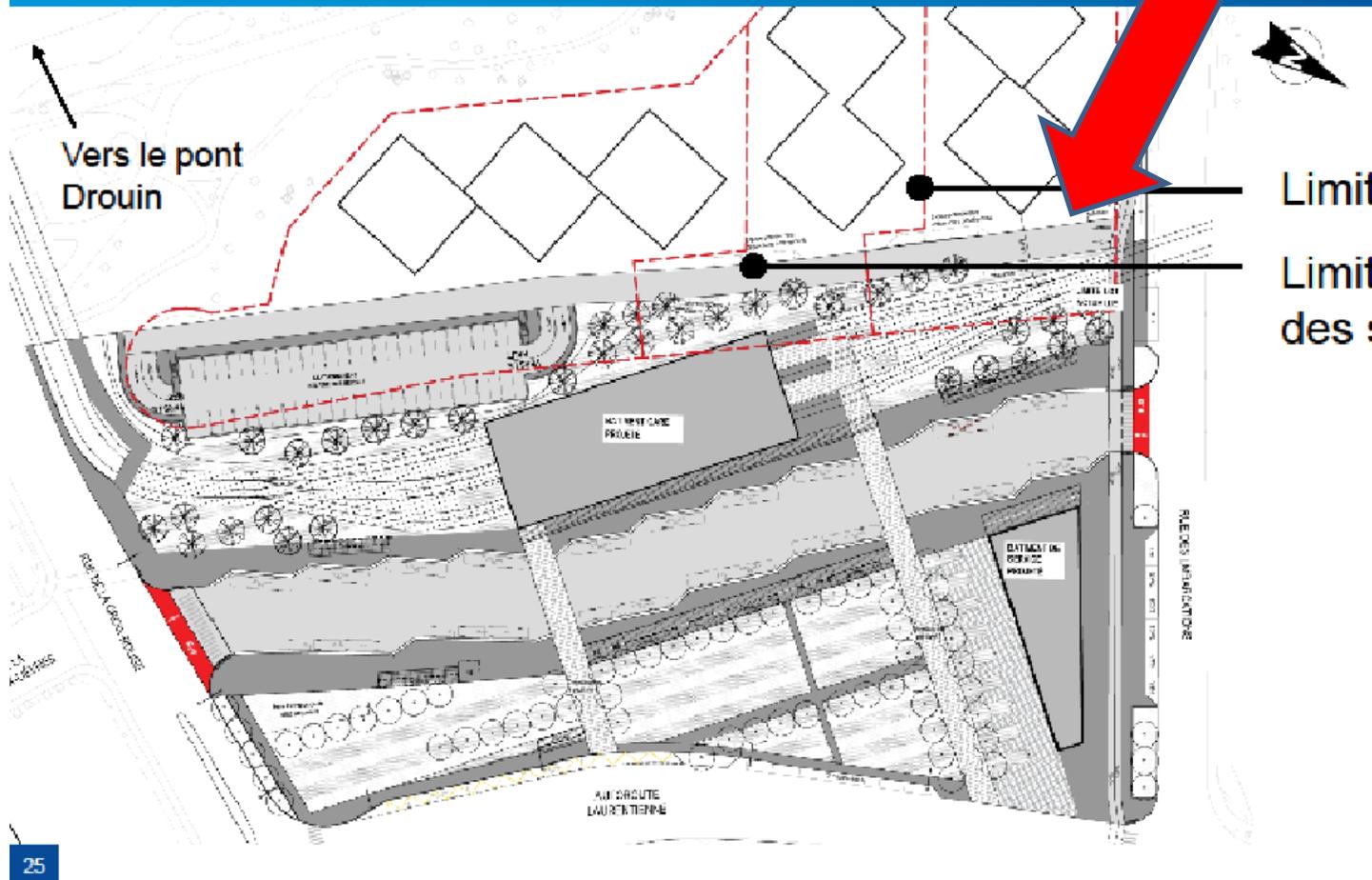
Portion de la rue du Chate  
qui devient à **sens unique**

Ajout d'un feu de circulati

# Pôle d'échanges de Saint-Roch



# Pôle d'échanges de Saint-Roch



## **5. PROPOSITION DU TRACÉ 1 AMÉLIORÉ**

Considérant que le tracé 2 aurait des impacts négatifs et permanents sur nos vies nous avons comparé les avantages et inconvénients de chacun et étudié les impacts des mesures d'atténuation proposées avec le tracé 2.

Nous proposons donc que le TRACÉ 1 SOIT AMÉLIORÉ pour atteindre les objectifs suivants :

- conserver la performance du tramway
- respecter les besoins des citoyens
- protéger l'environnement boisé et la canopée de ce territoire.

Le tracé 1 amélioré emprunterait, essentiellement, comme dans le tracé 1 (original) le tracé du métrobus 801, à partir de la fin de la rue de la Couronne, longerait l'autoroute Laurentienne et passerait devant l'usine de la Rothmans.

Pour rejoindre le pôle St-Roch, le tramway traverserait la rue des Embarcations, approximativement à la hauteur de la rue de la Pointe aux Lièvres (rue déjà récupérée pour le pôle), et traverserait le pôle en diagonale sur la gauche du terrain pour rejoindre le tracé du pont Drouin.

Avec les plans fournis par la ville ce tracé nous semble faisable en déplaçant tous les éléments du tramway identifiés dans le pôle pour le tracé 2, vers la gauche ce qui déplacerait notamment la place publique prévue le long de l'autoroute vers la droite du pôle à proximité des condos de la rue des Embarcations. Un passage piétonnier pourrait être aménagé pour permettre aux citoyens du quartier St-Roch d'accéder au quartier Limoilou.

Le tramway serait donc situé à proximité des autres moyens de transport.

## **6. AVANTAGES DU TRACÉ 1 AMÉLIORÉ**

Le tracé 1 amélioré aurait notamment comme avantage de diminuer la courbe de 90 degrés à la sortie du pont Drouin. Les éléments mentionnés pour le pôle St Roch, notamment pour les quais des autobus seraient maintenus en récupérant la place publique prévue dans le tracé 2. Nous nous questionnons d'ailleurs sur la pertinence d'une place publique le long d'une autoroute et notamment parce que le pôle est un lieu de transition.

L'avantage incontestable de ce retour au tracé 1 (1ère partie) donnerait aux citoyens la quiétude de leur quartier et l'accès à leurs stationnements, et éviterait tous les inconvénients causés par un tramway qui passerait aux deux minutes. De plus, le boisé serait protégé d'une coupe possible de +ou moins 50 arbres matures. La canopée du quartier serait sauvegardée.

L'AVANTAGE POUR LA VILLE, serait d'éviter des négociations avec les citoyens sur les mesures d'atténuations (stationnement, acquisitions de terrains, etc.) et les frais qui y sont rattachés.

Nous le répétons, nous avons demandé et essayé plus d'une fois de présenter à la ville ce tracé 1 amélioré mais la réponse de la ville était que le tracé 2 était définitif et on nous a référé au BAPE

Enfin, nous nous demandons quelle est ou quelles sont les raisons fondamentales qui ont conduit à faire un tracé dans des rues résidentielles alors qu'il existe une alternative. Est-ce l'impact sur la Rothmans, est-ce la venue du 3<sup>e</sup> lien et l'arrimage avec le tramway. Nous en savons rien.

Nous demandons donc un moratoire sur le tracé 2 imposé, pour permettre d'étudier la possibilité de revenir au tracé 1 amélioré d'une longueur d'un km et aussi permettre au Bape de déposer son rapport sur les différents commentaires apportés notamment par la population.

## **7. PÔLE D'ÉCHANGES ST-ROCH**

C'est en 1977 que le RTC a débuté ses démarches pour le futur tracé du tramway. Jusqu'en 2019, il y avait sur la rue de la Pointe-aux-lièvres, 2 édifices fédéraux et l'édifice de la Croix Rouge, lesquels ont été achetés par la Ville (quelques millions). Ils ont été démolis (quelques millions) pour installer le pôle St Roch. Les travaux pour la démolition ont occasionné plusieurs problèmes aux résidents, bruit, poussière, etc. et les travaux ont pris plusieurs mois de plus que prévu à être finalisés. Un mur végétal avait été promis. Présentement nous avons une clôture recouverte d'une toile verte.

Le pôle de St-Roch prévoit : une station de tramway et bâtiments pour les usagers le long de la clôture - 18 quais d'autobus - cheminement piétons et plantation- support à vélos et bâtiments techniques - dépose minute à côté de l'autoroute Laurentien.

## **8. ROTHMANS ET PASSERELLE ADRIEN POULIOT**

L'industrie de la Rothmans est un élément majeur dans le quartier. Or dans les documents une seule mention à savoir que les négociations avec l'industrie ont conclu à une perte de + ou – 40 places, mais on ne sait pas à quel endroit. Y aurait-il un impact sur notre milieu.

L'industrie existe depuis 120 ans et déjà plusieurs fois dans les dernières années on a questionné la pertinence de garder une telle industrie dans un quartier résidentiel et au cœur de St-Roch que l'on veut revitaliser.

A-t-on envisagé d'exproprier cette industrie, comme on le fait dans d'autres secteurs à coût de plusieurs millions (maison de touriste, station de service, etc.) De plus, à titre d'exemple, l'usine Anacolor à Cap-Rouge a été expropriée pour préserver la qualité de vie des citoyens.

Pourquoi ne pas avoir envisagé cette hypothèse dans le quartier St-Roch considérant notamment que la compagnie Rothmans, selon leur site Internet, prévoit mettre fin à sa fabrication de cigarettes en 2035 ?

De plus, le tracé 1 amélioré pourrait être encore modifié si on le faisait passer sur le stationnement devant la Rothmans à 6 mètres de l'entrée principale, ce qui amputerait que de 10 stationnements à la place des + ou – 40 déjà mentionnés.

**La passerelle Adrien Pouliot**, datant des années 60, serait démolie et éventuellement remplacée par le passage de l'autoroute via un boulevard urbain.

Nous avons reçu le 13 juillet, les informations des données d'achalandage datant du 3 au 21 août 2018 concluant qu'en moyenne 506 piétons et 292 cyclistes empruntaient la passerelle quotidiennement.

D'une part il serait pertinent que les données soient mises à jour compte tenu que l'achalandage a possiblement augmenté et continuera de l'être selon les prévisions de la ville.

Il serait surtout important que l'on décrive les types de clientèle qui l'utilisent. Nous observons que, surtout au printemps et à l'automne, la passerelle est utilisée notamment par des garderies, des classes de maternelle ou du primaire et l'été par des jeunes qui fréquentent les centres de jour dans St-Sauveur et qui utilisent la piscine de la Marina St-Roch. Quant aux cyclistes, ils traversent en quelques minutes. Combien de temps prendront-ils pour traverser l'autoroute avec des feux de circulation ? Mais le fait le plus important est que la sécurité de tous ces utilisateurs pourrait être affectée !

Pour justifier sa démolition, on nous dit qu'une passerelle n'est plus à la mode. Pourtant la ville de Québec en a construit quelques-unes ces dernières années et une autre est en voie de construction. Peut-on comparer les avantages et inconvénients d'une passerelle avec un boulevard urbain pour les cyclistes et les piétons?

Fait intéressant lors de la présentation du tracé 2, un des arguments invoqué par la ville, pour déplacer le tracé sur la rue des Chalutiers et des Embarcations était de permettre de mieux relier le Parc Victoria et le Parc de la Rivière St-Charles. Que suite à sa démolition, le poste de police permettra un meilleur accès au Parc Victoria pour les utilisateurs. Toujours selon les arguments de la ville, le projet du tramway et le pôle St-Roch devraient augmenter considérablement l'achalandage dans le secteur. Une passerelle n'est-elle pas justement le meilleur moyen et le plus sécuritaire d'y arriver ?

## 9. CIRCULATION ET ACOUSTIQUE

En date du 13 juillet nous avons aussi reçu des informations sur une simulation des entrées/sorties des espaces de stationnement.

*Le feu de circulation à la sortie du stationnement aura un cycle de 120 secondes. Sur ce cycle, il pourra uniquement y avoir un tramway qui circulera pendant 20 secondes pour traverser le carrefour.*

*Décomposition du cycle de 120 secondes du feu de circulation :*

- *20 secondes pour la traverse du tramway et 20 pour les piétons*
- *40 secondes sur la direction est-ouest (Axe des Embarcations) et 40 sur la direction nord-sud (sortie de votre stationnement)*

*Il y aura 40 secondes pour sortir du stationnement et 20 véhicules automobiles pourront le faire. Des boucles de détection seront placées dans votre accès afin de détecter qu'un véhicule veut sortir. À ce moment, le feu vous donnera priorité.*

A-t-on tenu compte que les automobilistes auront un coin à traverser et non une ligne droite et que si les automobiles ne peuvent traverser dans les 40 secondes, elles seront en attente devant le 390 et possiblement avec le moteur en marche?

Quant au coin des rues des Embarcations et du Chalutier, que nous appellerons *le rond-point de la phase 1*, sera donc 20 hres sur 24 un lieu de transition où se côtoieront autos, cyclistes et piétons. Peut-on calculer les décibels qui risquent de briser la quiétude actuellement vécue à l'intérieur des condos et sur les balcons?

Le tracé 1 amélioré permettrait le déplacement du feu de circulation, en l'approchant du tramway, et atténuerait les inconvénients appréhendés au rond-point de la Phase 1.

Le tracé 2 nous occasionne aussi la perte de tous nos stationnements. Les quatre mesures d'atténuation pour le déplacement des stationnements sont inacceptables telles que décrites dans la lettre du 3 juillet 2020 (annexe 2).

Concernant une mesure d'atténuation pour la proximité du tramway des condos, nous avons eu 2 versions. Une qu'il n'y a pas d'espace pour mettre une mesure d'atténuation devant le 390 et l'autre que oui. S'il y avait de la place pour mettre une telle mesure, de quelle nature pourrait-elle être : mur végétal de 12 pieds....peu importe le tramway sera au premier plan.

L'étude acoustique nous indique des impacts évalués à « faible » et donc acceptable. Nous croyons qu'il faudrait ajouter aux données étudiées les bruits collatéraux suivants :

- ROTHMANS Les camions de la Rothmans, bien qu'ils soient existants, leurs bruits risquent aussi d'être amplifiés puisque l'espace requis pour faire leurs manœuvres sur la rue des Embarcations nous semble plus restreint et impliquera probablement plus de manœuvres, donc durée du bruit de moteur augmenté et impact sur la sortie des autos du stationnement.
- AUTOBUS Le pôle St-Roch recevra plus de 600 autobus par jour lesquelles entreront soit par la rue des Embarcations, soit par la rue de la Croix Rouge. Leur impact sonore a-t-il été considéré.
- Il faudrait aussi considérer l'impact sonore et visuel sur les balcons des condos, sans oublier la perte de notre intimité !

## 10. HAUTEUR DU VÉHICULE TRAMWAY

Quant au tramway, il aura 3,7 mètres de hauteur, soit environ 12 pieds. Considérant qu'un étage est d'environ 8 pieds, le rez-de-chaussée du 390 aura une vue que sur un tramway. Quant au 2<sup>e</sup> étage la vue donnera sur le toit du tramway. Donc impact visuel négatif très important.

## 11. CONCLUSION

Nous réitérons que le tracé 2 qui visait prioritairement la performance du tramway n'est pas viable pour les résidents et que les objectifs de la ville ne seront pas respectés à savoir :

- Maintenir la tranquillité et l'intimité du secteur
- Réduire la vue sur le tramway et le pôle d'échanges
- Clôture entre pôle et les propriétés (un mur végétal était prévu en 2019. nous avons encore une clôture)

Quant au tracé 1 amélioré il aurait comme avantage ;

- le respect de la qualité de vie des citoyens et le respect de l'environnement. Le secteur a gagné un prix en 1983 et qui est décrit comme un OASIS. Il est reconnu pour sa tranquillité, sa verdure, ses aménagements paysagers, un quartier sans fil, etc. *Imaginons « Si un tramway devait être construit dans un désert, sur une ligne droite, est ce qu'on ferait le détour ou si on détruirait l'oasis ? »*

On qualifie notre quartier comme un quartier de banlieue, mais en ville, à proximité de tous les services et accessibles à pied ou à vélo. De plus le quartier est desservi par le métrobus 801, aux arrêts du Parc Victoria. En favorisant le tracé 1 amélioré, la ville pourrait :

- préserver les stationnements actuels (sans expropriation)

- annuler et économiser sur des mesures d'atténuation
- diminuer l'achalandage au rond-point de la Phase 1.

... et ainsi redonner aux citoyens de la rue des Embarcations et des Chalutiers leur milieu de vie de qualité qu'ils possèdent avec un terrain boisé et une canopée enviable par d'autres et où ils ont fait le choix de vivre.

Si la ville retenait le tracé 2 au lieu du tracé 1 amélioré l'impact sur les citoyens serait majeur, permanent et irréparable et ce n'est pas avec une compensation financière que les impacts deviendraient acceptables.

Quant à la 4<sup>e</sup> mesure d'atténuation concernant l'expropriation possible du 390, elle devrait aussi concerner le 400. Si les résidents du 390, ayant maintenant plus d'informations sur les impacts négatifs du tracé 2, demandaient à être expropriés, les impacts humains, sociaux et monétaires seraient aussi importants et la végétation serait amputée de plus de 30 ou 40 arbres matures.

*Quant au changement demandé, ce sera le 3<sup>e</sup> dans notre quartier : expropriation du 390 annulée, rue Dorchester 4 voies au lieu de 3 et voici le 3<sup>e</sup> un tracé 1 amélioré.*

## Annexe 1

### PÉTITION PORTANT SUR LE NOUVEAU TRACÉ DU TRAMWAY

#### PROPOSÉ EN MAI 2020

#### LE NOUVEAU TRACÉ, C'EST « NON »

#### Destinataires :

M. le maire Régis Labeaume, les membres du Conseil municipal de la Ville de Québec ainsi que les responsables du Réseau structurant du transport en commun :

#### Les demandeurs :

Les résidents de la rue du Chalutier et de la rue des Embarcations, en leur nom personnel, mais également **représentés** par six (6) copropriétés comptant en tout 14 immeubles, soit plus de 176 habitations privées, vous présentent une pétition relativement à notre opposition au tracé du tramway proposé en mai 2020.

#### **Voici les motifs de la présente pétition :**

1. Attendu que le tracé qui avait été présenté à la population en juin 2019 était acceptable pour les résidents comparativement à celui de mai 2020;
2. Attendu que le tracé proposé en mai 2020 passerait maintenant sur nos rues, nos terrains privés et stationnements à proximité de nos résidences;
3. Attendu que ce nouveau tracé changerait radicalement et négativement l'accès à nos espaces de stationnement et à nos résidences sur une base quotidienne et permanente;
4. Attendu que ce nouveau tracé occasionnerait des vibrations et des bruits quotidiens importants et continus en raison du passage du tramway aux 4 minutes durant les heures de pointe sept jours sur sept, et ce, du matin au soir;
5. Attendu que ce tracé causerait de nombreux impacts négatifs dans la vie quotidienne des résidents, notamment en diminuant grandement et même annulant la qualité de vie de notre quartier;
6. **Attendu que ce nouveau tracé apportera de graves** préjudices financiers, pratiques, physiques et psychologiques aux résidents des 176 unités, soit près de 300 payeurs de taxes;
7. Attendu que ce nouveau tracé ferait en sorte que le tramway passerait tellement près de nos résidences que celles-ci perdraient beaucoup en valeur;
8. Attendu qu'à ce jour, aucune étude d'impact du nouveau tracé n'a été présentée aux résidents du secteur.

**Nous demandons à M. le maire, M. Régis Labeaume, aux membres du Conseil municipal de la Ville de Québec ainsi qu'aux responsables du Réseau structurant du transport en commun qu'ils :**

Renoncent au nouveau tracé présenté en mai 2020 et retournent au tracé proposé en 2019;

Viennent à notre rencontre rapidement dans notre quartier, **dans nos rues, dans nos** stationnements et qu'ils constatent par eux-mêmes les impacts du nouveau tracé sur nos vies.

Porte-parole des résidents de la rue du Chalutier et des Embarcations : Lynda Chabot

Adresse : 255, rue du Chalutier, # 301, Québec G1K 8R3 Numéro de téléphone : 418 655-2190 /  
Adresse courriel : [lynda.chabot@videotron.ca](mailto:lynda.chabot@videotron.ca) (Ci-joint, liste des signatures des résidents des six copropriétés) 20 mai 2020

## **Annexe 2**

Québec, le 3 juillet 2020

### **Ville de Québec – bureau de projet Tramway**

M. Daniel Genest, directeur du projet

Mme Émilie Bégin, conseillère en communication – Relations avec la communauté

MM. Maxime Béland et Benoit Migneault, chargés de projet

### **Objet : Tramway -Visite du 30 juin**

### **DOMAINE DES BERGES PHASE 1 | 390-400 Des Embarcations**

Bonjour,

En réponse à votre courriel du 23 juin, voici les informations qu'il nous est possible de vous fournir pour l'instant.

D'entrée de jeu, nous sommes d'avis que le premier tracé proposé en juin 2019, répondait davantage aux besoins des citoyens. Le nouveau tracé qui nous a été imposé le 6 mai dernier nous apporte de nombreux inconvénients, pour lesquels les impacts humains sont majeurs.

Ayant été informé il y a peu de temps du nouveau trajet du tramway, le conseil d'administration n'a toujours pas été en mesure de consulter ses membres de manière adéquate étant donné la situation des mesures d'urgence sanitaire. Le gouvernement a certes autorisé les rassemblements dernièrement, mais il est extrêmement difficile de trouver un espace commun, sécuritaire et à faible coût.

Nous tenons à souligner que le conseil d'administration du Domaine des Berges, Phase 1 est constitué de cinq copropriétaires. Quatre des cinq membres travaillent à temps complet. La saine gestion de 24 unités de copropriété est une tâche ardue et demande beaucoup de temps pour les membres du CA. Leur rétribution est minime, voire bénévole.

Notre souhait le plus sincère est de collaborer avec le bureau de projet, mais la responsabilité du conseil d'administration a ses limites. Pour bien faire les choses et de manière respectueuse envers tous les membres, il nous est essentiel de consulter tous les copropriétaires.

Vous comprendrez que nous devons connaître les intentions réelles et les délais du bureau de projet pour être en mesure de bien les présenter aux copropriétaires. Une fois obtenus, nous pourrions vous remettre un document complet pour bien répondre à vos questions et vous exprimer les réels besoins de tous les copropriétaires, du Domaine des Berges, Phase 1.

En attendant que cela puisse se faire, nous souhaitons vous démontrer notre bonne volonté, en vous présentant quelques points sur lesquels nous pouvons déjà répondre pour la Phase 1 :

- **Nombre de stationnements (propriétaires et visiteurs)**
  - 30 unités
  
- **Aménagements actuels que vous souhaitez préserver**
  - Conservation de la canopée et des arbres matures devant et derrière la copropriété
  - Espace poubelle et recyclage suffisamment loin de la copropriété
  - Remise à vélo
  - Accès au parc de la Rivière St-Charles tel quel, et ce, sans aucun aménagement derrière les copropriétés.
  
- **Problématiques envisagées**
  - Le 390 se retrouverait à 13,4 mètres du tramway. Six copropriétaires seront particulièrement affectés puisque ce mur donne directement sur leurs chambres à coucher ;
  - Perte d'intimité devant la copropriété ;
  - Achalandage augmenté dû au pôle St-Roch (piétons, vélos) à toute heure du jour et de la nuit ;
  - Difficulté pour sortir et regagner la copropriété, autant en voiture, à vélo que pour les piétons, dû aux feux de circulation à l'entrée menant aux stationnements ;
  - Difficulté, voir impossibilité, de regagner la copropriété avec la perte des stationnements près de celle-ci ;
  - Travaux de construction :
    - Impact sur la structure de notre copropriété ;
    - Bruit
    - Poussière
      - Les résidents de la copropriété ont déjà subi des inconvénients majeurs lors de la démolition des édifices de la rue de la Pointe-aux-Lièvres (site du futur pôle)
  
  - Stationnement commun étagé avec les phases 2 et 3 (votre proposition):
    - Difficulté (lire incapacité) de gérer les aires de stationnement;
    - Déneigement et frais d'entretien coûteux;
    - Obligation de recourir à une comptabilité distincte et des frais communs distincts pour la gestion de cette espace;
    - Difficulté (lire incapacité) de choisir quels copropriétaires auraient un stationnement couvert et non couvert (24+24+36 unités).

- **Mesures d'atténuation souhaitées par le syndicat**
  - Mur de végétation et antibruit entre la copropriété et le Tramway
  - Clôture entre la copropriété et le pôle d'échange St-Roch, pour éviter la circulation sur nos terrains
  - Compte tenu que les 4 scénarios proposés, pour le réaménagement des stationnements ne nous conviennent pas, nous proposons :
    - Plutôt que de déplacer nos espaces près des phases 2 et 3, nous permettre le stationnement dans le rond-point de la rue des Embarcations, en réservant ce secteur exclusivement aux résidents.  
Avantages :
      - Répond au besoin en nombre d'espaces de stationnement;
      - À proximité des immeubles 390 et 400;
      - Infrastructure déjà en place;
      - Respecterait l'environnement en gardant les parcs intacts;
      - Assurerait la sécurité pour les piétons et les vélos (près des pistes);
      - Limiterait la circulation (locale seulement);
      - Éviterait le va-et-vient des voitures la nuit pour le racolage;
  - Compensations financières diverses
    - Souhait d'expropriation de certains copropriétaires (à confirmer)
    - Compensation monétaire pour perte de la valeur des copropriétés (incapacité de vendre avant et durant les travaux)
    - Dédommagement pour perte et dérangement pendant la durée des travaux
    - Compensation pour le travail et l'implication du conseil d'administration.

À la suite de votre visite, nous nous engageons à consulter les copropriétaires du Domaine des Berges, Phase 1, dans un délai raisonnable, mais toujours en tenant compte des difficultés de rassemblement dû à la Covid-19.

Enfin, nous réitérons que les avantages et les inconvénients du tracé 1 (avec quelques ajustements) vs le tracé 2 répondraient mieux aux besoins des citoyens, heureux de garder leur oasis de tranquillité à l'intérieur d'une canopée si importante pour le quartier St-Roch.

Nous sollicitons donc une rencontre d'échanges avec un ou des représentants du bureau de projet, afin que nous ayons des échanges constructifs sur la réalisation de ce projet qui nous tient à cœur de part et d'autre.

Recevez nos meilleures salutations,

Nathalie Thomas (400-204), présidente  
Odile Bédard (390-204), vice-présidente  
Lucie Hudon (400-104), copropriétaire