

Séance de l'après-midi du 5 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 4

Séance tenue le 5 août 20 à 13 h
Centre des Congrès de Québec
1000 Boulevard René-Lévesque Est,
Québec

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI DU 5 AOÛT 2020	
MOT DE LA PRÉSIDENTE.....	1
RECTIFICATION	
L'INITIATEUR DU PROJET	
MM. Daniel Genest et Benoît Carrier	2
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES	
M. PAUL MACKEY (DM30 et 30.1)	5
M. ANDRÉ SIMONSON (DM66).....	14
M. MARC BOUTIN (DM64 ET 64.1).....	20
Mme ODILE BÉDARD (DM73 ET 73.1)	25
CAA-QUÉBEC (DM100)	
Mme Sophie Gagnon et M. Pierre-Olivier Fortin	31
SUSPENSION	
REPRISE	
M. PIERRE BARRIEAU (DM130, 130.1 ET 130.2).....	40
Mme GINETTE PAQUIN (DM142)	46
M. LUC DALLAIRE (DM112)	57
MM. JEAN BAILLARGEON et GASTON DÉRY (DM149)	63
M. MICHEL COUTURIER (DM127).....	76
VIVRE EN VILLE (DM170, 170.1 et 170.2)	
M. Christian Savard.....	80

SÉANCE AJOURNÉE AU 5 AOÛT 2020 À 19 H

SÉANCE DU 5 AOÛT 2020
SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

Alors, bonjour à tous! Soyez les bienvenues à cette quatrième séance de la deuxième partie de l'audience publique de la commission d'enquête portant sur le *Projet de construction d'un tramway à Québec*.

Mes collègues, Pierre Renaud, Antoine Morissette, et moi-même, Corinne Gendron, allons poursuivre encore aujourd'hui nos échanges avec les participants venus présenter leur mémoire ou une opinion verbale à propos du projet.

La deuxième partie de l'audience publique est consacrée à l'écoute des opinions sur le projet. Cette deuxième partie permet aussi 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 simplement d'une présentation verbale.

En ce qui concerne le déroulement prévu, et sachez que les personnes qui ont fait connaître leur intention de faire une présentation verbale ont été informées du moment de leur présentation, cet après-midi, 12 présentations sont prévues à l'horaire; 10 de ces présentations seront faites par des citoyens à titre personnel, et nous avons aussi des organisations.

Je vous remercie d'avoir accepté notre invitation à venir partager votre opinion sur le projet.

Le temps alloué pour chaque présentation est de 10 minutes. Au besoin, la commission d'enquête échangera avec les présentateurs de mémoires afin de préciser leur point de vue.

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement met à votre disposition, tant sur place que par Internet, un questionnaire, afin d'évaluer la qualité de nos services. Merci de le remplir. Et comme le prévoit nos règles de procédure, l'initiateur, au même titre d'ailleurs que tous les participants à l'audience, a un droit de rectification à l'endroit de données ou de faits qui ont été présentés et qui s'avéreraient erronés. L'initiateur nous a informés qu'il souhaitait se prévaloir de ce droit. Donc, la commission lui accorde cinq minutes, en début de cette séance, pour ce faire.

Je vous rappelle que le droit de rectification à l'endroit d'un mémoire ou d'une opinion verbale se limite à corriger, de façon démontrée, des inexactitudes factuelles, comme par exemple, une erreur de date, une erreur de quantité, une fausse référence, une citation erronée.

40 Il ne s'agit donc pas de se prononcer sur la justesse ou la suffisance d'une analyse ou d'une opinion ni sur une interprétation ou encore une contextualisation des données.

45 **RECTIFICATION**

M. DANIEL GENEST et M. BENOÎT CARRIER

Alors, sans plus tarder, je vais céder la parole à monsieur Genest. Vous avez donc cinq minutes pour venir faire quelques rectifications. Bonjour!

50 **M. DANIEL GENEST :**

Bonjour, Madame la Présidente, Messieurs les Commissaires. Nous serons rapides. À l'égard du mémoire qui fut présenté hier soir par le collectif *J'y vais en métro*, nous aurons deux rectificatifs à présenter cet après-midi.

Le premier porte sur la notion d'achalandage et de capacité qui sera présentée par mon collègue Benoit Carrier, directeur de la conception du projet. Et le deuxième rectificatif à l'égard des coûts moyens sera présenté par moi-même.

60 Donc, sans plus tarder, je laisse la parole à monsieur Carrier, avec un appui visuel.

M. BENOIT CARRIER :

65 Merci. Bonjour, Madame la Présidente, Messieurs les Commissaires. Si on peut projeter, s'il vous plaît, la présentation?

Donc, concernant l'achalandage et capacité. Dans un premier temps, il est erroné de mentionner ou de prétendre que la capacité totale du tramway en période de pointe – donc, la période de pointe du matin, essentiellement, qui a été évoquée hier – obtenait un taux de saturation de 100 % avec une quantité de 23 400, qui a été évoquée lors du dépôt du mémoire d'hier soir. La méthode d'analyse n'est pas la bonne pour calculer la capacité d'un tramway et ne correspond pas aux méthodes utilisées dans l'industrie pour déterminer une capacité totale et une charge.

75 Nous, on réitère ici le rétablissement du fait que le tramway de Québec répondra donc à l'achalandage prévu et disposera d'une capacité résiduelle suffisante pour faire face à la croissance de la demande.

80 Prochaine diapo, s'il vous plaît. Donc, la capacité maximale d'un système de transport ne se calcule pas par le nombre de personnes totales, de la manière qui a été évoquée, en fonction d'un nombre de rames qui circulent, pour la raison fort simple que des clients embarquent et débarquent le long de la ligne. Donc, ce qu'il faut regarder, pour évaluer la capacité d'un système de transport, peu importe quel qu'il soit, du mode bus jusqu'au métro lourd, c'est la capacité en
85 nombre de voyageurs par heure, par sens, selon une fréquence et un nombre de personnes à bord donc, par mètre carré adéquat.

Donc, le fameux tableau que vous voyez à l'écran, c'est le tableau qui a été présenté déjà dans l'étude des modes lourds, et qu'on a fait référence à la première semaine, qui rétablit le
90 nombre de passagers par rame, par heure, par sens, avec des taux de 3,3 personnes au mètre carré pour le tramway, et qui donne les capacités résiduelles à l'écran.

Si vous le permettez, à la diapo suivante, on illustre les mêmes données, mais de façon différente, un peu plus explicative et plus facile à comprendre. Donc, pour ce qui est du tramway de Québec de 43 mètres qui est prévu et dont on a fait la présentation, aux 4 minutes, donc la
95 fréquence de 4 minutes qui est établie, qui crée l'équilibre sur la régularité, l'offre et la demande et la fonctionnalité du système, à 3,3 personnes au mètre carré, on se situe suffisamment dans les besoins de charge maximum au point donné où on a vraiment une capacité à atteindre.

100 Donc, les éléments que vous voyez en noir et en rouge sont les charges maximales par direction. Un qui est en direction est à 3 600 à la hauteur du pôle de Sainte-Foy et un à 3 200 qui est à la hauteur de la Station D'Youville. Et à ce moment-là, on peut avoir une capacité résiduelle en moyennant un peu sur le taux de personnes au mètre carré.

105 Vous voyez à la ligne verte plus bas qu'usuellement les tramways, donc dans toute la documentation dont on va vous déposer un document du Cerema, anciennement le CERTU, séance tenante, qui explique aussi les différents choix de modes et leur capacité. On peut aller jusqu'aux 3 minutes, à 4 personnes le mètre carré, ce qui donne encore plus de capacité résiduelle par rapport à la demande attendue. Et on fait référence au métro léger et métro
110 standard qui ont été évoqués dans l'étude des modes lourds.

À la diapo suivante, ça permet de mieux évoquer le sujet du profil de charge qu'on avait déjà démontré et qu'on vous a transmis copie suite à votre demande. Donc, ce qu'on voit c'est que tout au long de la ligne, il y a des gens qui montent et qui descendent. Donc, on n'est pas en
115 train de remplir un tramway qui va circuler pendant trois heures à plein. Ce n'est pas comme ça que ça fonctionne, la capacité maximale d'un système de transport.

Et en même temps ce qu'on veut réitérer, c'est qu'on a amplement la capacité de desservir vers la colline Parlementaire. C'est quelque chose aussi qui méritait d'être rectifié.

120 Actuellement, avec le service projeté aux 4 minutes à 3,3 personnes au mètre carré, qui est
une capacité très confortable, un choix de l'initiateur de donner confort à ses clients, on a déjà
20 % de capacité résiduelle, s'il devait y avoir un achalandage supplémentaire à celui anticipé.

125 Par contre, il y a aussi possibilité d'accroître cette capacité résiduelle là en acceptant, de
façon très momentanée, comme on peut le voir à l'écran, sur une très courte distance,
4 personnes au mètre carré – ce qui est usuel dans l'industrie – pour couvrir le secteur du centre-
ville de façon très momentanée. Et à ce moment-là, on atteindrait un 30 % de capacité
supplémentaire résiduelle. À cela, la fréquence du système permettrait d'aller jusqu'à 40 % de
130 capacité résiduelle s'il devait être, et ce n'est vraiment pas ce qui est anticipé selon les modèles
d'achalandage du projet.

À titre de référence, le déplacement moyen d'une personne à bord d'une personne à bord
du tram...

135 **LA PRÉSIDENTE :**

Je pense que je vais vous demander d'écourter votre réponse, en fait, parce que vous avez
cinq minutes puis il vous reste déjà très peu de temps.

140 **M. BENOIT CARRIER :**

Parfait. Bien, en fait, on va déposer le reste. Ça exprime très bien ce qu'on voulait
mentionner. Donc, on voulait rectifier qu'on avait amplement de capacité sur le système dans le
cadre du projet.

145 **M. DANIEL GENEST :**

150 Donc, si on saute à la prochaine diapo, prochaine, prochaine. Oui. Donc, au niveau des
coûts, il a été affirmé hier qu'il y avait cette notion-là de coûts comparables entre le tramway et le
métro. Il était erroné de prétendre que les coûts estimés du tramway et du métro sont
comparables, car le signataire du mémoire *J'y vais en métro* compare un coût moyen générique
avec un coût de projet calculé avec précision, de classe C, ce qui est la norme dans les grands
projets d'infrastructures.

155 Et nous tenons à réitérer que toutes les grandes études démontrent qu'en utilisant une
notion de coûts comparables, le métro en souterrain coûte quatre à cinq fois plus cher qu'un
tramway en surface.

Madame la Présidente, Messieurs les Commissaires, ceci complète nos deux rectificatifs.

160 **LA PRÉSIDENTE :**

165 Merci. Écoutez, je vais profiter de votre présence pour clarifier un point. On était surpris d'entendre que vous aviez confirmé, peut-être – alors, justement, ce sera l'occasion pour vous de nous le dire –, que les travaux de tunnel se feraient en tranchée couverte. Donc, est-ce que vous pourriez nous dire si c'est effectivement le cas?

M. DANIEL GENEST :

170 C'est effectivement le cas qu'il y a eu une considération de faire des travaux en tranchée ouverte, sauf à des endroits bien précis, naturellement là où les deux trémies sortent à la hauteur du jardin Jean-Paul-L'Allier et sur René-Lévesque. Donc, nécessairement lorsqu'on sort les trémies on est en tranchée ouverte, mais le tunnel a toujours été envisagé d'être fait soit par un tunnelier, soit par méthode à la haveuse ou par sautage et excavation, Madame la Présidente.

175 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup pour cette précision et bon après-midi.

180 **M. DANIEL GENEST :**

Merci.

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

185 **M. PAUL MACKEY**

LA PRÉSIDENTE :

190 Alors, nous allons revenir donc à notre horaire de présentation pour les mémoires des participants, et j'appellerais monsieur Paul Mackey, tout d'abord, à venir prendre place. Bonjour, Monsieur. Donc, vous avez 10 minutes pour nous présenter votre mémoire.

M. PAUL MACKEY :

195 Alors, il y a une présentation PowerPoint qui accompagne. C'est ça? O.K.

Alors, bonjour, Madame la Présidente et Messieurs les Commissaires. Merci de m'accorder l'occasion de vous présenter une partie de mon mémoire. Permettez-moi d'abord de me présenter. Mon parcours vous permettra de mieux situer ma contribution à ce dialogue.

200 Au début de ma carrière d'urbaniste au Service de protection de l'environnement, devenu par la suite ministère de l'Environnement, j'ai travaillé sur le comité qui a préparé le premier *Règlement sur les études d'impact sur l'environnement* qui a donné naissance au BAPE.

205 J'ai rédigé – changement de diapositive – le rapport *Réflexions sur le transport – une approche environnementale au transport urbain des personnes*, qui a été publié par le ministère. J'ai travaillé, par la suite, au ministère des Transports du Québec, avant de lancer une entreprise conseil en conception de rues et sécurité routière.

210 J'ai été conseiller municipal à la Ville de Québec où je me suis opposé au projet de construction d'un deuxième boulevard Charest lors de la revitalisation du quartier Saint-Roch. J'ai aussi été actif lors de l'implantation des Métrobus en 1992. Transports et environnement sont donc deux domaines qui me sont chers.

215 J'ai 19 thèmes dans le mémoire que j'ai déposé. Dans le temps qui m'est imparti, je n'en présenterai qu'une partie cet après-midi. Si vous avez des questions sur des sections dont je ne discute pas cet après-midi, il me fera plaisir d'y répondre.

220 L'essentiel de mes propos est que la qualité de vie doit primer. Le tramway doit y contribuer. On est cependant loin, très loin du compte dans le quartier Montcalm. L'initiateur indique et je cite :

« *Le territoire de la ville de Québec offre généralement aux résidents un environnement assez favorable à la pratique de la marche.* »

225 Fermeture de la citation.

230 Cette affirmation gratuite n'est appuyée sur aucune référence ou étude. Elle contraste singulièrement avec la quasi-totalité des mémoires déposés dans le cadre de la consultation de la Ville de Québec sur sa stratégie de sécurité routière 2020-2024, et des propos énoncés par la vice-présidente du comité exécutif lors du Conseil municipal de février où elle dit :

« *Dans plusieurs consultations, l'importance de la sécurité routière, piétonne et l'aménagement qui favorise une meilleure sécurité reviennent continuellement.* »

235 Je vous montre quelques images qui démontrent la réalité – alors, prochaine diapositive. J'ai trois photos qui montrent l'état d'un trottoir sur une distance de 90 mètres. On y voit des fissures transversales et longitudinales à répétition.

Prochaine. C'est là, l'image de gauche est encore la même section de trottoir. Et on voit encore un autre type de problème sur un autre trottoir où près de la bordure avec du béton désagrégé.

Prochaine image. Voici un aménagement qui est, au départ, déficient. C'est supposé être une rampe pour personnes avec fauteuil roulant, mais la pente est beaucoup trop forte; une personne en fauteuil roulant ne peut pas tourner en même temps, c'est ça, s'il est dans une pente, là. Alors, disons qu'il y a un problème de conception au départ. Et en plus, bien, au niveau de l'entretien, il y a un genre de calvette, c'est ça, entre le trottoir et la chaussée. C'est vraiment comme un piège à fauteuil roulant.

Et je n'ai même pas parlé de l'habitude généralisée du conducteur qui ne cède pas la priorité au piéton qui veut traverser la rue à un passage piétonnier. Il n'est pas surprenant qu'une citoyenne soit venue dire, le 8 juillet en soirée, que le piéton est considéré à Québec comme un citoyen de second ordre.

Au contraire, on doit favoriser par tous les moyens le transport actif, soit la marche et le vélo, pour des raisons de santé publique et d'environnement. Il y a plusieurs présentateurs qui sont venus vous entretenir de ce sujet.

Mais avec des prémisses aussi fausses, l'initiateur peut-il arriver à des conclusions qui ne sont pas erronées?

Le quartier Montcalm comprend une proportion importante d'aînés, en plus d'autres gens à mobilité réduite, parents avec poussette, personnes mal voyantes ou en fauteuil roulant, et cetera.

Madame Pauline Marois a dernièrement insisté sur le fait que les personnes âgées doivent continuer de vivre dans la société et à être des participants qui contribuent à leurs mesures et à leurs moyens. Pour ce faire, il faut favoriser la marche et ne pas créer des barrières à leurs déplacements.

J'en arrive à la question de la plateforme. La plateforme surélevée de 15 centimètres – prochaine diapo – représente une barrière majeure, une coupure importante pour le quartier Montcalm. Elle vient contrecarrer la perméabilité du réseau piéton, cyclable et véhiculaire. L'image montre les plaques podotactiles en bas à droite, ce qui est fort bien pour les personnes mal voyantes, mais pensez à une personne en fauteuil roulant qui devra faire un détour considérable à cause de la barrière qu'il ne peut franchir.

La plateforme crée aussi des voies de circulation sur le boulevard René-Lévesque extrêmement fragiles. Aux États-Unis, une ville a créé une voie étroite entre deux bordures –

prochaine diapo –; s'il y avait un véhicule en panne, un véhicule de livraison ou un camion-balai, on ne pouvait pas le contourner. Toutefois le plus gros problème était que les camions incendie avaient de la difficulté à tourner dans cette voie, dans la voie étroite. Il y avait des conducteurs qui se tassaient et arrêtaient pour laisser passer le camion incendie, sauf qu'il n'y avait pas assez de place. Les camions klaxonnaient et utilisaient leur sirène pour inciter les conducteurs à se rendre à la prochaine intersection. C'est du vécu.

En matière de déneigement, l'initiateur a indiqué que la neige sur la plateforme serait déposée sur la chaussée puis tassée sur le bord de la chaussée. L'enlèvement de la neige se ferait la nuit. Cela veut dire qu'il y aurait un andain, un bourrelet de neige entre le moment du déblaiement et la nuit, constituant une deuxième barrière pour les piétons qui veulent traverser et même possiblement pour les véhicules des rues transversales.

Quand l'initiateur parle de son approche façade à façade, ça exprime un certain mépris de ce qui existe déjà. C'est contraire au respect de l'existant. Pourtant, le quartier Montcalm suscite l'admiration pour son échelle humaine et la qualité de sa canopée.

Prochaine diapo. Pour la Ville de Québec, c'est une reprise de la mentalité autoroutière des années 60. On passe, et au diable les conséquences! On est loin de, et je cite : « Réseau bien intégré à son environnement urbain et d'une requalification pour une intégration urbaine harmonieuse, équilibrée et de qualité », comme l'affirme le directeur du projet lors de la présentation du 6 juillet.

Dans sa formulation actuelle, le projet de tramway condamne le quartier Montcalm à déperir. Seriez-vous intéressé à déménager sur le boulevard René-Lévesque si vous ne pouviez même pas amener un camion de déménagement à proximité de votre porte? Si vous deviez garer votre voiture à 500 mètres plus loin? Si les arbres avaient disparu provoquant un îlot de chaleur? Si vous saviez que le niveau de bruit actuel supérieur aux normes de l'Organisation mondiale de la santé était assuré d'être maintenu pendant 50 ans? Que vous aviez devant vous une plateforme barrière que vous nous pouviez franchir, que les livreurs ne voulaient pas vous desservir parce qu'ils en étaient incapables et que le chauffeur de taxi ne voudra pas vous déposer devant chez vous, parce qu'il va créer un bouchon de circulation?

Si le boulevard René-Lévesque déperit, il va entraîner des conséquences pour les rues adjacentes du quartier. Pour une insertion urbaine, c'est raté.

Il faut absolument écarter la plateforme pour retenir seulement une dalle de béton, mais au niveau de la chaussée. Il convient de réfléchir à fond sur cette question parce que la mise en place d'une infrastructure va geler la situation pendant au moins une cinquantaine d'années. Il devrait y avoir des traverses piétonnes à peu près toutes les intersections. Selon mon analyse

320 préliminaire présentée dans mon mémoire, le Tome 5 des normes de signalisation nous orienterait vers des feux rectangulaires à clignotement rapide.

Prochaine diapo – j'ai d'ailleurs un extrait du Tome 5 ici. Mais il faut rejeter cette approche. Les traverses doivent être munies de feux de circulation.

325 Prochaine diapo. De plus, contrairement à l'énoncé de l'initiateur où il dit : « Les piétons ne pourront plus bénéficier d'une protection de leur traversée par les feux de circulation. » Il faut une protection du piéton, au moins pendant la phase d'engagement, possiblement par une flèche tout droit.

330 Prochaine diapositive. La phase de dégagement doit être basée sur une vitesse de marche adaptée aux aînées. Piétons Québec en a parlé hier soir. Des boutons poussoirs permettent de fournir le temps nécessairement aux piétons alors qu'un cycle plus court pourrait suffire pour répondre aux besoins des automobilistes.

335 Un autre problème majeur pour le quartier est la sortie du tunnel actuellement prévue dans le scénario du tunnel long entre les avenues Bourlamaque et des Érables.

Prochaine diapositive...

340 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vais vous demander de conclure puisque vous avez...

345 **M. PAUL MACKEY :**

Oui, je suis presque rendu à la fin. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

350 Parfait.

M. PAUL MACKEY :

355 L'initiateur n'a pas fourni de données sur la longueur de la trémie qui coupera le quartier en deux. Mais déjà on peut comprendre que cet emplacement souffrira d'un niveau de bruit élevé qui n'a pas fait l'objet d'une évaluation dans l'étude acoustique. Le bruit se propagera vers le haut du HLM Bourlamaque, qui est l'édifice le plus haut sur le boulevard René-Lévesque dans notre quartier avec ses 11 étages.

360 Dans un ordre d'idée, le coût du tunnel a connu une escalade importante; il gruge environ un tiers du budget empêchant d'autres composantes d'être mises en oeuvre. Je crois qu'il faut réfléchir sur d'autres types de solutions possibles. Je termine donc avec une hypothèse d'un lien aérien entre le boulevard Charest et la rue Honoré-Mercier – prochaine diapositive.

365 Si vous souhaitez une rencontre plus tard ce mois-ci pour parler d'autres aspects, bien, je suis disponible.

Merci de votre attention.

370 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, Monsieur. Donc, peut-être pour commencer j'aurais aimé vous amener à la page 18 de votre mémoire. Vous dites que le critère de gain de temps n'est pas un critère absolu pour faire un choix de mode, et vous nous dites que tout dépend du temps effectif qui est gagné et qu'il y a d'autre chose qui doit être pris en considération, comme par exemple, là où le temps gagné peut être investi.

Donc, est-ce que vous pourriez nous parler un petit peu plus de cette question?

380 **M. PAUL MACKEY :**

Oui. Il y a deux aspects. Un premier, c'est que le gain de temps, pour qu'il soit vraiment perceptible, doit être assez long. Disons qu'un gain de temps de trois minutes n'est pas vraiment perçu par les usagers. Il n'y a pas nécessairement une valeur économique, même si on peut multiplier un taux horaire de salaire par des minutes puis multiplier par des dizaines de milliers d'usagers, mais ça n'a aucun sens. Et je cite, c'est ça, un ingénieur aux États-Unis qui en parlait.

390 L'autre aspect c'est que, bon, quand on regarde les études, généralement les gens ne font pas de gain de temps dans leur déplacement, c'est qu'ils investissent le gain de temps dans d'autres choses. Alors, souvent, les gens vont voyager une moyenne de 30 minutes et disons que si on leur facilite pour que ça aille plus vite, bien, ils vont aller plus loin.

395 Il y a d'ailleurs, c'est ça, un organisme qui s'appelle *Smart Growth America* qui vient de sortir un document qui s'appelle *The Congestion Con*, qui regarde, c'est ça, quand les municipalités ont investi des sommes folles pour augmenter la capacité autoroutière, ça n'a pas eu d'effet sur la congestion. C'est que les gens choisissent d'aller plus loin et le temps de déplacement reste semblable.

Donc, je cite, c'est ça, le CERTU – d'ailleurs, comme monsieur Carrier –, c'est un genre de temps qui est monnayable, et ça sert à autre chose, mais ce n'est pas une valeur économique véritable.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Mon collègue Antoine Morissette avait des questions à vous poser aussi.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Bonjour, Monsieur Mackey, merci pour la présentation de votre mémoire. Vous nous avez présenté votre cheminement au ministère de l'Environnement, ministère des Transports et aussi votre expertise en conception de rues, puis vous avez suivi les audiences, hier, et vous avez donc évoqué certains éléments qui ont été amenés par d'autres participants, entre autres Piétons Québec et autres organisations qui se sont présentées ici.

On a parlé beaucoup de l'emprise routière puis de la porosité urbaine, la perméabilité urbaine. Bon, il y a des gens qui sont venus nous parler particulièrement pour le quartier Montcalm, d'intersections où il y avait des cheminements piétons qui étaient assez achalandés.

Vous favorisez en fait cette perméabilité-là avec des intersections, des traverses piétonnes à chaque intersection. Est-ce qu'il y a d'autres moyens, d'autres propositions ou d'autres alternatives à envisager pour traverser la barrière que peut représenter la plateforme du tramway au centre du boulevard René-Lévesque?

M. PAUL MACKEY :

Bien, si la plateforme est surélevée de 15 centimètres, ça devient une barrière majeure pour des personnes âgées. Il y en a plusieurs qui ont de la misère à monter leurs jambes, c'est ça, là, avec des poussettes. Bien, ça amène un retard. Donc ça fait que les piétons sont plus longtemps dans la chaussée et en risque de conflit avec les voitures.

Moi, je dis, c'est ça, la plateforme, une dalle de béton peut être une solution intéressante, mais elle doit être au niveau de la chaussée. Donc, elle indiquerait de ce fait l'espace qui sert au tramway. Mais il faut rappeler aussi que le tramway va passer, sauf aux stations, va prendre à peu près 10 secondes sur 2 minutes, disons que la fréquence est 4 minutes, mais 2 minutes dans chaque direction, puis ça va occuper l'espace pendant 10 secondes. Le reste du temps, l'espace ne sera pas utilisé.

Alors, il ne faut pas que ça devienne une barrière pour les modes actifs.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

440 Puis dans cette perspective-là, l'impact que ça peut avoir sur la fiabilité du service, est-ce que ça devient une inquiétude pour le service de transport collectif dans ce cas-là?

M. PAUL MACKEY :

445 Bien, disons que dans un milieu urbain, il faut faire attention de ne pas vouloir optimiser une seule composante du système. Et j'oserais penser que c'est peut-être le cas où on a dit : bien, c'est ça, l'essentiel c'est d'assurer une fiabilité, une ponctualité de 99,9 % du service au détriment de l'insertion de l'infrastructure dans le milieu. Disons qu'il risque que d'avoir peut-être des retards, disons, avec les feux de circulation. C'est supposé être synchronisé pour le tramway,
450 mais peut-être qu'à un moment donné, il peut y avoir des délais légers.

 C'est sûr que c'est une valeur d'assurer la fiabilité et la rapidité du service du tramway, mais elle doit être mise en relation avec d'autres besoins et disons que c'est ça à quoi j'appelle.

455 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

 J'aurais une dernière question. On a évoqué, en première partie de l'audience publique, bon, des normes de conception de rues. Le ministère des Transports nous est arrivé avec différentes largeurs, on en a évoqué aussi plusieurs largeurs de rues pour la voie routière,
460 l'accotement, les trottoirs. Est-ce que vous avez une opinion à nous partager en regard de ces différentes largeurs-là puis de leur cohabitation en milieu urbain?

M. PAUL MACKEY :

465 Bien, premièrement, c'est que les normes de conception géométrique du ministère des Transports ne s'appliquent pas aux municipalités. Les municipalités sont libres de concevoir la géométrie qu'elles souhaitent. Le seul document de normes du ministère qui est légal, qui est applicable aux municipalités, c'est le Tome de signalisation. C'est les normes de signalisation. Ça, ça s'applique, les municipalités doivent suivre ça. Mais pour la géométrie, les municipalités sont
470 libres, c'est ça, d'implanter les largeurs qu'elles souhaitent, puis même maintenant avec les limites de vitesse.

 Pour les largeurs, disons qu'il y a eu beaucoup de discussions entre trois mètres et quatre mètres, ça, je l'ai entendu souvent, là, mais je me dis : premièrement, c'est que le chiffre de trois
475 mètres a été sorti d'une revue de la littérature faite par l'Institut national de santé publique. Je dis, quand on fait une revue de la littérature, il faut absolument la concilier avec une expérience terrain pour savoir si ça s'applique ou pas.

480 Dans le cas qu'on a ici, c'est ça, c'est qu'on aurait... dans le projet de l'initiateur, on a une
bordure du trottoir et on aurait la bordure de la plateforme. Généralement, un chauffeur, un
conducteur essaie de s'éloigner des bordures. Donc, trois mètres, d'après moi, il va se sentir très
confiné.

485 La raison qu'il promeut cette largeur-là c'est dire : bien, il faut contrôler les vitesses. Moi, je
pense que le contrôle des vitesses va se faire davantage par la coordination des feux de
circulation. Il va y avoir beaucoup de feux de circulation puis c'est ça qui va déterminer la vitesse
à laquelle les véhicules vont pouvoir passer.

490 Alors, l'autre chose, dans mon mémoire, quand je parlais des virages, par exemple pour les
camions d'incendie, bien, des rues transversales vers une voie de trois mètres de large, là... en
tout cas, je pense qu'il faudrait vérifier. Moi, d'après moi, les camions d'incendies ne peuvent pas
passer à ce moment-là.

495 Alors, disons qu'il y a beaucoup de facteurs qu'il faut tenir compte. Il ne faut pas partir trop
rapidement dans un sens.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Merci beaucoup.

500 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Mon collègue Pierre Renaud avait aussi une question pour vous.

505 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

Je vais revenir avec la dalle de 15 centimètres. Ce n'est pas un élément qui ajoute de la
sécurité? Dans le sens que s'il n'y a pas de dalle, c'est comme une invitation à traverser, peu
importe, entre les intersections. Alors que si on veut faire des traverses aux intersections puis
qu'on enlève la dalle dans cette section-là pour permettre le passage, bien, les gens sont incités.
510 Il n'y a pas un enjeu de sécurité par rapport à ça, le fait que cette dalle-là existe, bien, elle
empêche, si on veut, les traverses dans des sections qui ne sont pas signalées.

M. PAUL MACKEY :

515 Bien, mettons que je pense qu'il faut regarder. Actuellement, les gens ont tendance à
traverser à pied aux intersections. Alors, ce n'est pas la dalle qui les force à faire ça. C'est comme
un comportement que les gens ont de façon naturelle.

520 Je pense qu'il y a peut-être une appréhension du bureau d'étude sur le fait que s'il y a des voitures qui, je ne sais pas, exemple, veulent faire un virage à gauche à travers le tramway, les voies de tramways, que ça pourrait être un enjeu. Mais si on regarde, c'est que la voiture aurait une très bonne vue dans son rétroviseur pour savoir s'il y a un tramway qui s'en vient, puis les voitures qui sont sur des rues transversales c'est un angle de 90 degrés c'est ça qui donne aussi une très bonne visibilité pour savoir s'il y a un tramway ou pas qui vient.

525 Donc, je ne vois pas vraiment un enjeu de sécurité. Puis disons que le fait que l'initiateur prévoit que le déneigement, les camions de déneigement vont monter sur la plateforme durant la nuit, moi, j'ai comme un enjeu, bien, est-ce qu'il va y avoir dégradation de la bordure à cause du passage des camions? Alors, il y a plein de choses à penser, là, mais je ne vois pas vraiment qu'il y a une raison d'être fondamentale.

530 Là, je peut-être précise : dans le quartier Montcalm. Je ne me suis pas prononcé sur la présence de la plateforme ailleurs. Sur le boulevard Laurier, peut-être que ça ne causera pas de problème d'avoir une dalle, c'est-à-dire une plateforme au centre du boulevard Laurier, mais dans le quartier Montcalm, sur René-Lévesque, c'est une barrière majeure. Et l'initiateur même le dit lui-même dans ses études.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

540 Je vous remercie beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, merci beaucoup, Monsieur, et bon après-midi.

545 **M. PAUL MACKEY :**

Ça me fait plaisir.

550

M. ANDRÉ SIMONSON

LA PRÉSIDENTE :

555 J'appellerais maintenant monsieur André Simonson. Alors, je ne sais pas si je prononce bien? Donc, vous pouvez prendre place à la table désinfectée déjà. Vous pouvez vous installer ici, Monsieur.

M. ANDRÉ SIMONSON :

560 J'ai une version écrite, je ne sais pas si c'est approprié de vous la remettre ou s'il y a possibilité de la remettre?

LA PRÉSIDENTE :

565 Oui, vous pouvez la remettre en arrière à la coordonnatrice quand vous aurez terminé.

M. ANDRÉ SIMONSON :

570 D'accord, à la sortie. J'ai ajouté la biographie où mes numéros viennent et quelques mots de plus.

LA PRÉSIDENTE :

575 Donc, bon après-midi. Vous avez 10 minutes.

M. ANDRÉ SIMONSON :

580 Bonjour, merci. Mon nom est André Simonson. Je suis résident de Gatineau. Je vous remercie de me donner l'opportunité de présenter ce mémoire. Je dois vous avouer que ce mémoire ne vous était pas destiné au début. Je prévoyais l'écrire pour le Conseil municipal de Gatineau, la STO, Société de transport de l'Outaouais, ainsi, principalement, pour les médias.

585 Qu'est-ce qui m'a encouragé à venir présenter ce mémoire, c'est qu'on utilise souvent le terme que projet de tramway de Québec est un projet pour 50 ans. Il est évident qu'on n'a pris aucune considération dans les avancées technologiques récentes et futures et, en particulier, malheureusement, l'arrivée de la COVID-19. Pour ces raisons, je suggère fortement de retarder le projet. Je dis bien, de retarder le projet de construction en plus de retarder l'achat de tous véhicules neufs pour le transport public.

590 Dans toute tragédie, il y a un bon côté. Dans le cas de la COVID-19, une tragédie énorme, ça nous donne l'opportunité justement de retarder sans conséquence. Partout dans le monde, l'achalandage a diminué de façon énorme. Dans nos régions, on parle de jusqu'à 80 % moins d'achalandage. La question : est-ce que la COVID va changer notre façon de vivre à tout jamais ou c'est temporaire, combien de temps?

595 En plus, comme raison, on voit qu'on disait : les avancées technologiques, une raison pour retarder. C'est qu'on est à l'aube d'un changement dramatique du transport. Je suis ou je dis le

véhicule autonome. On pense que le véhicule autonome est pour le futur; en fait, il est présent, il existe maintenant. Entre autres, Volkswagen, un exemple, a déjà un véhicule de niveau 3 qui est disponible à la population en général. Ici même au Québec, à Candiac, on a le véhicule Navya et à Montréal on a le véhicule de Transdev qui se prolonge entre le Stade olympique et le marché Central. Remarquez que ces véhicules vont plus vite que 22 kilomètres à l'heure.

Ensuite, il y a beaucoup d'autres compagnies qui sont dans le jeu des véhicules automobiles. Un de ceux-là c'est Uber.

Là, ici, j'avertis toutes les sociétés de transport : votre survie est en jeu. Comme on a entendu d'autres personnes, dans les années 50, que les grosses compagnies qui ont beaucoup plus d'argent que les municipalités ou la Société de transport ont éliminé le tramway, ils vont le faire encore avec les systèmes de transport en commun, avec le véhicule autonome.

Vous devez considérer le véhicule autonome, spécialement ceux de petites quantités qui transportent peu de personnes, non seulement pour le dernier kilomètre, mais pour le trajet entier. Le véhicule autonome va faire des trains sans la restriction des rails. Il va être beaucoup plus efficace et beaucoup moins cher que le transport en commun.

Qu'est-ce qu'on peut faire entretemps? Attendons avant de le bâtir, mais qu'est-ce qu'on peut faire entretemps? Bien, il faut réduire le nombre d'automobiles sur les routes. C'est évident que c'est ça qu'il faut faire. Les avantages de réduire le nombre d'autos, bien, on réduit la congestion et ses coûts. À Montréal, on parle de coûts de congestion de près d'au-dessus de 4 milliards de dollars. C'est plus cher que le train en un an.

En réduisant les autos, on réduit la pollution atmosphérique et sonore. C'était un des problèmes que les gens avaient avec le tramway. On réduit les accidents et les blessures. Définitivement, la société d'assurance automobile va être très contente là-dessus. Ensuite, on réduit les usures des routes et des ponts. Personne n'aime les nids de poules. On réduirait ça. Mais le principal avantage c'est qu'on augmente le bien-être des gens. Moins d'autos, on est plus heureux.

Qu'est-ce qu'on peut faire entretemps aussi comme solution pour réduire le nombre d'autos? Bien, il y a le télétravail. Le télétravail, c'est évident, on l'a maintenant avec la COVID, beaucoup de gens travaillent de la maison. Spotify ont annoncé que d'une façon permanente, les employés vont travailler à la maison. Beaucoup de départements dans les gouvernements fédéraux, provinciaux et probablement municipaux disent à leurs employés qu'ils vont travailler à la maison de façon indéfinie. Pourquoi? On ne sait pas jusqu'à quand va durer la COVID, est-ce qu'il va y en avoir d'autre, même? Est-ce qu'on va avoir un vaccin? Il faut prendre ça en considération.

Une des autres choses qu'on peut faire pour réduire le nombre d'autos, c'est bien entendu le transport actif : bicyclette, marche. Ce qui est très normal. On peut aussi faire des semaines de quatre jours de travail. Ça réduirait, juste là, 20 % du trafic, quatre jours au lieu de cinq. Puis beaucoup de gens aiment avoir des fins de semaine de trois jours.

On peut répartir les heures de pointe. Au lieu que ce soit du 7 h à 9 h, on fait ça du 5 à 11, un exemple. En répartissant les heures de pointe, on n'a moins d'achalandage au même moment. Par le fait même, il y a moins de congestion, moins de pollution, moins de frustration et tout ça.

Il y a beaucoup d'autres solutions. Entre autres, à Londres, ils ont taxé l'entrée des automobiles dans le centre-ville. Ici, à Québec, on n'est pas sûr où est le centre-ville, mais en tout cas, ça, j'appelle ça des irritants. Ça fait une différence, mais c'est un irritant.

Mon point de vue qui est le plus important c'est l'inévitable covoiturage lucratif. Présentement, le covoiturage lucratif – et, en fait, dans deux municipalités au moins, à Brossard et à Sherbrooke, ils ont commencé à le faire. Malheureusement, ils font juste payer le gaz puis le stationnement. Moi, je trouve que ce n'est pas assez haut. On sait très bien que les gens réagissent à l'argent. C'est simple. C'est ça qu'ils font.

On a aussi d'autres qui semblent très... je vais dire un exemple, c'est qu'on a le transport à la demande, qui est comme le dernier. Qui est aussi un peu covoiturage, mais on n'utilise plus le taxi.

Le covoiturage lucratif. Je n'aime pas vraiment donner des numéros, mais là, je pense que c'est important. Parce que le covoiturage lucratif est beaucoup moins cher que le transport en commun, comme beaucoup. Puis, en plus, ça apporte d'autres avantages majeurs.

Un exemple de la STO : calculer le transport, le déplacement comment ça coûte, on divise bien entendu le budget par le nombre de déplacements. En 2019, le numéro que j'ai eu c'est 6,78 \$. Le passager ne paye pas ça, mais collectivement c'est ce que ça nous coûte. Bien entendu, la majorité de ce numéro-là, c'est la dette. Ce n'est pas juste le transport, on doit l'avouer, malgré qu'on doive emprunter pour bâtir un tramway puis bâtir des pistes et tout ça.

Ici, à Québec, selon ce que j'ai vu ce matin, le budget de 2020, il est un petit peu meilleur. On a 6,54 \$ par déplacement. Je dois avouer que c'était peut-être, genre, un peu difficile pour l'avoir.

En ce qui est du tramway qu'on veut bâtir à Gatineau, c'est une desserte d'environ 100 000 personnes. Si on prend la moyenne nationale selon Statistique Canada qui est environ 20 % des

travailleurs qui vont l'utiliser, et là-dessus on essaie de découvrir combien ça coûte par déplacement. On prend le coût à 2,1 milliards de dollars, les intérêts à 3 %, ensuite la maintenance... (inaudible – problème technique) ... d'Ottawa, qui est le train léger d'Ottawa, il y a peut-être 2,1 milliards, qui est en fait le coût optimiste du train de Gatineau. Eux, leur contrat de maintenance c'est en fait 4,5 millions par mois, leur coût de maintenance. J'assume, à Gatineau, ils vont faire mieux. Je mets 4 millions pour mettre les chiffres ronds.

Ça fait que nous avons le 3 % et le 4 millions, ce qui donne un total de 7,60 \$ par déplacement. Remarquez que l'autobus est encore là. On en a peut-être éliminé quelques-uns. Ça fait qu'il y a ces coûts-là.

Il y a toujours les coûts qu'on ne s'attend pas, de construction, qui sont toujours plus élevés que ce qu'on pense. Puis il y a les coûts inattendus. Entre autres à Ottawa, j'ai entendu des gens en parler, c'est le désastre total à Ottawa. Le train n'est pas fiable, il brise constamment, les souterrains sentent les égouts et, en plus, on a quasiment en permanence des autobus. Il y a quelqu'un qui levait le sujet, là, qu'il faut penser aux autobus au cas que le train brise. À Ottawa, ils l'ont pratiquement en permanence tellement que ce n'est pas fiable. L'hiver, ça brise tout le temps. On ne peut pas comparer à l'Europe, l'Europe ils n'ont pas d'hiver.

En fait, je m'y connais un peu. Mon épouse est Européenne de la Hollande. Et on sait, en Hollande, ils ont juste un pouce de neige, et la ville, le pays au complet arrête. Ici, à Québec vous avez beaucoup plus de neige. Il ne faut pas s'attendre que le tramway va bien fonctionner, au contraire. Et, en plus, il faut réaliser que quand le train brise, tout arrête. Ça prend juste un train quelque part sur la ligne et tout arrête.

LA PRÉSIDENTE :

Je vais vous vous demander de conclure puisque vous avez écoulé votre temps.

M. ANDRÉ SIMONSON :

Oui. Comme je disais, je suggère vraiment de retarder, juste attendre. Avec la COVID puis le véhicule autonome, il y a des gros prix en jeu.

Puis l'autre chose, c'est le fameux tunnel. Pas beaucoup de personnes parlent du tunnel. En fait, le tunnel c'est connu que ça ne réduit pas la congestion. Ça l'augmente. Tous les bénéfices de votre tramway vont être éliminés avec la construction d'un tunnel pour les autos. Si vous êtes pour éliminer les parties de la construction du tramway, éliminez en premier la construction du tunnel pour les autos, sinon vous allez perdre tous vos avantages au sujet de la congestion automobile.

LA PRÉSIDENTE :

720 Merci, Monsieur. Donc, je vais laisser la parole à mon collègue, Antoine Morissette.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

725 Merci beaucoup pour la présentation de votre mémoire. Vous nous avez amené le point de vue du covoiturage rémunéré. Dans cette perspective-là, comment vous voyez l'intégration d'un réseau de covoiturage rémunéré avec des réseaux, par exemple, de taxis-bus ou de taxis, en fait, qui sont intégrés dans un réseau de transport collectif?

M. ANDRÉ SIMONSON :

730 Le covoiturage, c'est pratiquement comme se faire ramasser à la maison puis se faire débarquer au travail. Chaque personne, c'est là que c'est important, doit laisser son auto à la maison. C'est-à-dire chaque personne dans ce cas ici, vu qu'on paye pour le faire, on peut avoir des exigences que les passagers laissent leur auto à la maison. Intégré au système, ça peut
735 l'être; au lieu de l'apporter, qu'on se met quatre dans une auto pour aller à la station de train, oui, pourquoi pas. Par contre, je vois plus que les gens vont aller directement au travail de porte-à-porte.

740 Ce qui est important ici, c'est que pour 5 \$ par passager, non seulement on transporte moins cher que l'autobus, la personne, mais en plus, on enlève une auto sur la route pour 5 \$. Qui dit mieux?

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

745 Mais en fait, mon point c'est est-ce que vous voyez dans cette proposition-là un dédoublement du service par rapport à ce que les taxis offrent déjà?

M. ANDRÉ SIMONSON :

750 Oui et non. Les gens qui n'aimeraient pas faire le covoiturage ne prendront sûrement pas l'autobus. Ça fait que c'est possible que certaines personnes qui prendraient l'autobus se retrouvent dans le covoiturage, mais c'est encore là, à faire les règles que juste certaines personnes ciblées font le covoiturage.

755 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

760 Je vous amène sur un autre sujet que vous avez développé dans votre mémoire. Vous parlez donc, bon, de l'effet de la COVID, le télétravail. Donc, tous les éléments qui pourraient amener à réduire la congestion routière, le nombre d'automobiles sur les routes. Est-ce que vous ne craignez pas que ces mesures-là entraînent une augmentation, une demande induite, une augmentation du nombre de véhicules au regard du fait que les routes vont maintenant être dégagées. Est-ce qu'il peut y avoir cet effet-là, selon vous?

765 **M. ANDRÉ SIMONSON :**

Effectivement. Bien, dégagés, on les réemplirait. Le problème majeur dans les trains c'est la contamination du virus. Les gens qui vont retourner au transport en commun vont le faire avec réticence. Ils vont avoir peur d'être contaminés dans les trains.

770 En fait, les véhicules de haute capacité, si la COVID continue ou d'autres virus arrivent, les véhicules de haute capacité c'est la première chose que les gens vont éviter. Il y a une catastrophe routière, en fait, qui s'avance à ce sujet-là.

775 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

Je vous remercie beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

780 Merci, Monsieur, bon après-midi.

M. ANDRÉ SIMONSON :

785 Pareillement.

M. MARC BOUTIN

LA PRÉSIDENTE :

790 Alors, j'appellerais maintenant monsieur Marc Boutin.

795 **M. MARC BOUTIN :**

Bonjour, Madame! Bonjour, Messieurs!

800 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour!

M. MARC BOUTIN :

805 Alors, mon nom est Marc Boutin. J'habite le Faubourg Saint-Jean et puis si je suis ici, c'est beaucoup parce que je suis un résident du coin. On a eu, évidemment tout à coup au printemps dernier, du creusage dans les rues pour aller chercher des carottes dans le fond du Cap-Diamant, puis on s'est rendu compte que le tramway passerait sous nos maisons.

810 Alors, ça a quand même eu un effet sur les résidents qui, au départ, étaient pour le tramway, parce qu'on est dans un quartier qui est le quartier le plus dense à Québec. Il y a 18 000 personnes au kilomètre/carré dans Saint-Jean-Baptiste, c'est presque 20 fois plus que la moyenne pour la Ville de Québec. Alors, c'est un quartier résidentiel très intense.

815 Les gens se sont rendu compte que le tramway passerait sous leur maison. Alors, ils avaient peur des explosions, ils avaient peur que si le tramway passe, il y ait des vibrations une fois les travaux terminés, puis ils avaient peur que le prix de leur maison diminue à cause de tout ça. Alors, ces gens-là se sont opposés au tramway soudainement, puis ils sont allés manifester. Des gens qui étaient pour le tramway, qui étaient quand même sympathiques à la chose. Alors, 820 moi, j'étais parmi eux et puis moi, je suis resté... ou j'étais d'accord avec eux que le tramway pourrait passer ailleurs, mais que, en tout cas, j'étais pour le tramway, que je ne voulais pas me rendre à la manif, quoi.

825 Alors, mon idée, le mémoire, ce qu'il propose, c'est un détour entre les stations Saint-Roch. Actuellement, il y a deux stations à Saint-Roch, n'est-ce pas? Il y a la station Saint-Roch et il y a la station du Parc L'Allier. Alors, le détour qu'on propose est le long de Charest. Alors, au lieu d'entrer dans le roc où il n'y a que du roc, on propose d'utiliser un tunnel déjà creusé.

830 Alors, ce que je voulais vous dire c'est que la proposition – moi, j'ai un dessin, je ne sais pas si vous l'avez, la carte? Ah, elle est là. Je ne sais pas si vous l'avez, mais en tout cas, la carte propose un détour à Saint-Roch. Ce qui est important à Saint-Roch c'est de savoir que les deux stations sont assez proches l'une de l'autre. La station Saint-Roch, que moi je verrais une seule station sur la rue de la Couronne qui serait près de Saint-Joseph, là où il y a le plus de piétons dans Saint-Roch, et un détour en surface sur le boulevard Charest, qui irait jusqu'en dessous des

835 bretelles d'autoroutes. Et là, il y aurait une station, au lieu d'avoir la station L'Allier, il y aurait la station qui s'appellerait la station du Palais. Et ensuite, une remontée vers la falaise, vers un tunnel déjà creusé.

840 Alors, ce qui fait que ce petit détour implique de ne pas creuser sous le Cap-Diamant entre, ce qu'on appelle la station L'Allier et la station Saint-Jean. Parce que quand on rentre dans ce tunnel souterrain là, on arrive au bout du tunnel déjà creusé. Il a été creusé dans les années 80 et les années 70 pour faire passer une autoroute à l'époque. On voulait faire passer une autoroute à travers le Cap, s'en aller vers le boulevard Champlain. On s'est arrêté, tout s'est arrêté vers 1978 et puis on se rend presque là où il pourrait y avoir la station Saint-Jean sous Honoré-Mercier et Saint-Jean.

845 Alors, ceci dit, à Saint-Roch, le fait de faire une station, que moi j'appelle la station du Palais, a une importance parce que tout autour il y a... cette station serait située à proximité d'un nombre important d'institutions majeures dont plusieurs à vocation régionale.

850 Je pense au palais de justice, je pense à la gare du Palais, je pense au terminus d'autobus, je pense à la SAAQ qui ont tous leurs bureaux proches de cette station-là, et un peu éloignés de la station Saint-Roch, de 0,6 kilomètre quand même. Tandis que là, on est à cinq minutes de marche de toutes ces institutions importantes, plus des constructions actuelles autour de la station du Palais.

855 On vient de construire le Centre communautaire Saint-Roch, avec le YMCA. On vient de construire... Lauberivière vient de construire un édifice de 140 logements ou, en tout cas, chambres le long de la rue De Xi'an. C'est tout proche de là où on parle, là, près des autoroutes. Et il y a un édifice qui se construit de l'autre côté de Charest, un édifice de 12 étages qui est tout proche de la station.

860 Alors, l'idée de tout ça, évidemment, c'est de faire en sorte qu'on ne creuse pas entre la station L'Allier et la station Saint-Jean.

865 Quand ils ont annoncé ce creusage-là, le prix de l'ensemble du projet, il a gonflé de je ne sais pas combien de millions, dans les 200 millions, je pense, parce qu'au début, ça coûtait 2,5 millions, tout à coup ça va coûter 3 millions. Est-ce que c'est à cause de ça seulement? Je ne peux pas vous dire, parce que je ne suis pas un expert dans les coûts. Mais je sais que percer le roc comme ils veulent faire sur 0,7 kilomètre, c'est-à-dire se rendre à la place D'Youville, ça va quand même coûter tout un prix. Tandis que là, on a l'option d'un tunnel déjà creusé.

870 Alors, c'est sûr que l'option que je propose... bon. Premièrement, il y a, est-ce qu'on peut aller le long de Charest en surface? Ça me semblait la chose la plus simple. Peut-être qu'on peut

875 passer par les rues Sainte-Hélène et Sainte-Marguerite, peut-être qu'on peut passer par la rue
Saint-Joseph et tourner à droite? Je ne le sais pas. Ça, je pense que sur Charest c'est ce qui a de
plus simple. S'il passe sur d'autres rues, Charest c'est quand même assez large. Et si on enlève
les stationnements, je pense qu'on peut passer. On peut faire aussi une voie sur Charest et une
880 sur la rue, soit Saint-Joseph, soit la rue Sainte-Hélène. Il y a toutes sortes d'autres options, n'est-
ce pas?

Puis il y a un monsieur qui est passé tantôt, monsieur Mackey qui, lui, fait une option qui
monte par le Cap. Bon, tout ça, c'est possible. Mais l'idée c'est de ne pas creuser sous le quartier
Saint-Jean-Baptiste pour éviter, bien, premièrement ce que je disais tantôt, la valeur des maisons.
885 Ça va prendre plusieurs années, les explosions qui vont être souterraines.

Le quartier est très densément peuplé, beaucoup de gens vivent au-dessus, et puis
beaucoup de gens dans ces quartiers-là n'ont pas d'automobile. C'est un quartier quand même...
il y a près de 35 % à 40 % des gens qui n'ont pas d'automobile. C'est quand même un quartier
890 piéton. Puis là, on aurait une station Saint-Jean qui serait au milieu du boulevard Honoré-Mercier,
qui serait au bout du tunnel déjà creusé. Il y aurait juste à faire la station. Elle, il faut la creuser,
c'est sûr. Mais à droite, vous avez le faubourg Saint-Jean, à gauche vous avez Place D'Youville et
le Quartier latin. Bien moi, j'appelle ça le Quartier latin, mais le quartier intramuros, disons.

895 Alors, c'est ça. C'est aussi simple que ça, ma présentation.

Il y a un autre détail, c'est que sous l'autoroute, on a affaire à un lieu qui est laissé à lui-
même. Il y a un stationnement, mais c'est un lieu qui est abandonné où une station pourrait créer
quand même une animation, une animation urbanistique qui, moi, je trouve intéressante, qui
900 pourrait devenir un lieu intéressant pour le centre-ville de Québec.

Ça fait qu'on a une option qui coûte moins cher puis qui, d'après moi, au point de vue
urbanistique est plus intéressante.

905 Alors, voilà.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup, Monsieur. Donc, mon collègue Pierre Renaud avait quelques questions
910 pour vous.

M. MARC BOUTIN :

C'est bien.

915 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

Juste quelques questions. Le tunnel existant, est-ce que vous avez eu des informations que c'est un tunnel qui pourrait être utilisé par un tramway, qui convient?

920 **M. MARC BOUTIN :**

Bien, je ne vois pas pourquoi il ne serait pas utilisable, là. Je vais vous dire quelque chose, moi, il y a des punks du coin qui m'ont dit qu'ils allaient là, des fois, qu'ils allaient dormir là. Ça fait que je sais, je connais sa profondeur, ça se rend jusqu'à la rue Richelieu, à peu près, là. Je n'ai pas de chiffre, mais c'est un tunnel quand même qui a été creusé. Je ne vois pas pourquoi un tramway ne passerait pas là. Je présume qu'il a été fait pour une autoroute. Alors, je présume qu'il est encore plus large que ça prend pour un tramway.

925 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

930 À partir de la rue Richelieu, il faut qu'il sorte en surface à un moment donné ou il faut que l'on continue le tunnel? Parce que là, je comprends...

M. MARC BOUTIN :

935 Bien là, je me fiera à ceux qui font déjà le projet. Je pense que la station Saint-Jean c'est une station souterraine, je pense. On peut le faire sortir où on veut, mais il ne faut pas oublier qu'on monte une côte. Alors, si on fait sortir un tramway qui, lui, doit gravir...? Puis n'oubliez pas que la station, il faut qu'elle soit horizontale. On ne peut pas avoir une station en montant, là. Ça fait qu'on arrive sous Saint-Jean, on est à l'horizontale pour la longueur d'une station. Bien là, il faut se mettre à remonter.

940 Si on décide de sortir sur Honoré-Mercier puis aller en surface, d'après moi ça va être à pic pas mal. Moi, je verrais que ça monte peut-être souterrain puis que ça tourne à droite sur René-Lévesque et qu'il y aurait une autre station ici même au Centre des congrès, puis peut-être sortir par la suite. Puis même après le Centre des congrès, ça monte jusqu'au Grand Théâtre. Ça fait que là, il faut demander aux experts. Je ne me considère pas comme un expert.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

950 Je vous remercie beaucoup.

M. MARC BOUTIN :

955 Ça me fait plaisir.

LA PRÉSIDENTE :

960 Merci, Monsieur.

M. MARC BOUTIN :

C'est beau.

965

Mme ODILE BÉDARD

LA PRÉSIDENTE :

970

Alors, j'appellerais maintenant, madame Odile Bédard.

Mme ODILE BÉDARD :

975 Bonjour, Madame.

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour, Madame. Donc, vous avez 10 minutes pour votre présentation.

980

Mme ODILE BÉDARD :

Pardon?

985

LA PRÉSIDENTE :

Vous avez 10 minutes pour votre présentation.

Mme ODILE BÉDARD :

990

Oui. J'en ai coupé des bouts.

Alors, je me présente, Odile Bédard. Je suis copropriétaire et résidente dans le Domaine des Berges phase 1, qui est situé coin des Embarcations et coin de la rue du Chalutier où doit passer le tramway.

995

Alors, le Domaine des Berges de la phase 1, c'est un ensemble de 24 condos, divisé en deux immeubles, et qui est géré par un conseil d'administration de cinq copropriétaires.

1000

Alors, l'objectif de ce mémoire c'est pour demander que le tracé, entre la fin de la rue de la Couronne et le pont Drouin – on pourrait peut-être présenter tout de suite la première diapositive. Alors, c'est une diapositive que vous avez vue depuis le début. On demande que ce tracé-là qui date de 2019 soit amélioré pour répondre aux besoins exprimés par les résidents et respecter davantage l'environnement, puis tout en gardant la fonctionnalité du tramway.

1005

Alors, ce premier tracé-là, si vous le regardez, a été rejeté et avec raison. Si vous le regardez attentivement, il n'utilisait même pas le pôle Saint-Roch qui a été fait il y a quelques années. Alors, c'est assez aberrant. Le tracé suivait au fond en partie le tracé de l'autobus 801 qu'on a actuellement. Alors, il a été rejeté et on comprend pourquoi, parce que les autobus devaient traverser la voie ferrée, ce qui n'était pas très efficace.

1010

On peut peut-être présenter la deuxième diapositive tout de suite. Alors, la deuxième diapositive, en jaune, c'est le tracé que la Ville nous présente; ils nous l'ont présenté le 6 mai. On a été convoqués le 6, Conseil d'administration, président et vice-président, ils nous ont annoncé comme ça que le tracé passerait au coin de chez nous, au coin des condos de la rue des Embarcations et sur la rue des Chalutiers. Alors, à partir de là... puis c'est ça, on nous a présenté ça comme un fait, là. On n'a pas été consultés, on a été informés. Alors, ce qui a fait un peu la pagaille chez les résidents.

1015

Alors, les résidents se sont mobilisés et une pétition a été signée par 212 personnes sur une possibilité d'à peu près 300. On n'a jamais eu de retour de cette fameuse pétition.

1020

À la deuxième rencontre que la Ville a convoquée le 3 juin, dans la conversation on a appris que les chargés de projet n'étaient pas venus sur le terrain. Alors là, on a été vraiment étonnés et on les a invités à venir voir dans quel coin on restait, et ils sont venus le 30 juin. Et suite à ça, la phase 1, on a écrit une longue lettre, que vous avez suite au mémoire, leur disant que le tracé 2 était inacceptable puis qu'on recommandait de réévaluer le tracé 1 en apportant des améliorations.

1025

On a fait deux autres tentatives avec la Ville pour essayer de leur expliquer le tracé 1 dont je vais vous expliquer tantôt, que je vous explique maintenant.

1030

Ces deux tentatives-là, le 7 et le 13 juillet, ça n'a pas été entendu, ça n'a pas été reçu, et ils nous ont référés au BAPE. Voilà pourquoi on est ici.

1035 Alors, ce que nous, nous proposons, c'est de garder la première partie du tracé 1 qui passe devant la Rothmans et, comme je vous ai dit, qui suit le tracé de la 801, donc un tracé déjà protégé. Et là, on vient le faire rentrer dans le pôle. Et à côté, vous avez en plus pôle, la rue de Pointe-aux-Lièvres, que vous questionnez d'ailleurs dans vos choses. Alors, on fait rentrer le tramway de la façon diagonale pour venir rejoindre le pont Drouin. Alors, c'est la proposition que l'on fait.

1040 Alors, c'est sûr que ce que ça donne comme avantage, c'est de redonner aux résidents leur coin tranquille, leur oasis, la banlieue en ville, et on pense que le tramway peut être aussi fonctionnel. Je dirais, et peut-être que la Ville va nous le dire, que ça va peut-être prendre deux ou trois ou quatre secondes de plus. En tout cas, disons quelques secondes de plus. C'est peut-être... en tout cas, pour nous, c'est peut-être plus important de prendre quelques secondes de plus et de redonner aux résidents du coin leur qualité de vie.

1045 Il y a d'autres avantages. Vous voyez les trois points noirs, là. L'ajout de feux de circulation, la portion de la rue du Chalutier qui vient en sens unique, et un ajout de feux de circulation. Les deux feux de circulation, d'après nous, pourraient être rapprochés du tracé orange qui serait le nouveau tracé.

1050 Si on garde le tracé 2, le premier point noir, il est au coin de chez nous, du 390. Il est à 13 mètres du point, mais ça devient un rond-point, parce que là vont – comment on dit ça – converger des piétons, des automobilistes et des autos, 20 heures sur 24.

1055 Alors, en termes de décibels, on pense que ça peut augmenter la qualité de vie des gens. Et ce qu'on nous donne, qu'on vient de recevoir le 13 juillet, on vient de recevoir l'achalandage de... là, je pense que je saute une étape, attendez un petit peu... alors, là, je reviens.

1060 Puis arrive dans ce rond-point-là, la passerelle, la fameuse passerelle Adrien-Pouliot de qui on dit qu'elle est ancienne, qu'elle fait 1960, qu'elle n'est plus à la mode. Tout ça me semble vrai. Et on nous dit qu'on va faire un tracé... pas un tracé, mais un boulevard urbain où devront passer les autos, les piétons, et tout ça. Et cette passerelle-là, on nous dit qu'il y a 800 personnes qui l'utilisent par jour. Et ça, c'est des données de 2018.

1065 Alors, ça serait intéressant qu'on puisse avoir des données à jour et des données prévisionnelles aussi pour quelques années.

1070 Et on se demande aussi si on a pensé à regarder les types de clientèles qui utilisent cette
fameuse passerelle-là. Il y a souvent des enfants du primaire, des garderies, qui viennent de
l'autre côté, parce que c'est le parc de la Jacques-Cartier. Et à l'été, c'est des adolescents qui
passent sur la passerelle en une minute, à peu près, et qui s'en vont à la piscine. Alors, même si
1075 elle n'est plus à jour, le moyen de transport nous semble encore plus efficace que si on fait
traverser tout ce beau monde-là avec trois feux de circulation.

Je l'ai fait en m'en venant, là. Actuellement, pour traverser l'autoroute, on passe
actuellement dans une première partie au coin de la Couronne qui nous donne 20 secondes puis
pour traverser ensuite Dorchester, il nous donne 42 secondes. Alors, si on fait ça avec un
1080 boulevard urbain, il va falloir ajouter le feu de circulation aussi.

Alors, est-ce que les cyclistes vont aimer ça traverser un boulevard urbain en faisant peut-
être trois arrêts? Est-ce que les feux de circulation seront – comment on dit ça, là? – seront
synchronisés? Alors, c'est ça.

1085 Dans d'autres choses que je voulais dire – là, je ne suis plus du tout mon chose – on voulait
vous parler aussi de la Rothmans. Parce qu'actuellement, on passe en arrière de la Rothmans,
devant la Rothmans, plutôt, tandis que le tracé que la Ville nous propose c'est de passer en
arrière, comme je vous disais, sur la rue du Chalutier.

1090 Alors, la Rothmans, ça fait 120 ans qu'elle est là. C'est une usine de tabac. C'est, dans le
quartier Saint-Roch, c'est un... j'appelle ça un éléphant blanc, moi. On se demande pourquoi la
Ville n'a pas pensé, ou probablement qu'ils ont pensé, mais ils n'ont pas suivi cette réflexion-là,
c'est que la Rothmans, c'est devenu un édifice comme intouchable, alors qu'il y a d'autres, dans
1095 la région, il y a eu d'autres usines qui ont été démolies, exemple l'Alcoa à Cap-Rouge. Alors, on
se demande pourquoi cela n'a pas été pensé, parce qu'elle est en ligne directe, très droite avec le
pôle Saint-Roch.

1100 Et là, ça me fait dire que l'acoustique de la Rothmans, on la vit déjà. Il y a de gros camions
qui sont là quotidiennement. On a décidé d'aller vivre là, alors on vit avec et c'est très bien. Sauf
que là, ce qu'on appréhende, c'est qu'avec le tracé de la Ville, les gros camions vont passer par la
rue des Embarcations. Et quand je suis sortie de chez moi, il y en avait un qui faisait une
manoeuvre, et la manoeuvre, il a pris à peu près la moitié de la rue du Chalutier et la moitié de la
rue des Embarcations. Ce n'est pas des petits camions, là.

1105 Alors, si un tramway, pas un tramway, mais un gros camion passe par là pendant que nous
on doit sortir, c'est évident qu'on va être bloqué.

1110 Alors, je ne sais pas si on a fait des scénarios avec la Rothmans, quel impact que ça va avoir, on ne le sait pas.

En termes d'acoustique aussi...

1115 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vais vous demander de conclure, parce que vous avez déjà écoulé vos 10 minutes.

Mme ODILE BÉDARD :

1120 Ah, oui? Déjà?

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

1125 **Mme ODILE BÉDARD :**

1130 Je vais faire ça. Il faut penser qu'ensuite il y aura 600 autobus qui vont venir sur le chose. Alors, ce qu'on demande, c'est qu'on demande de revenir au tracé 1 modifié, comme on vient de vous le présenter. Ça permettrait de respecter la qualité de vie des citoyens, le respect de l'environnement et la fonctionnalité du tramway.

1135 Juste vraiment pour conclure, c'est qu'on se sent vraiment bousculés par la Ville, puis on n'a pas été consultés, on a été informés, et c'est dommage, alors qu'on dit le citoyen est au centre.

LA PRÉSIDENTE :

1140 Merci, Madame. Mon collègue Pierre Renaud avait des questions pour vous.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

1145 Juste une précision. Dans le tracé amélioré que vous proposez, les autobus vont devoir passer par-dessus la voie ferrée, un peu comme...

Mme ODILE BÉDARD :

1150 Non. Non, non, non. Est-ce qu'on peut prendre la troisième diapositive? Je m'excuse, je suis allée un peu vite. C'est qu'au fond, ce qu'on propose, tout ce qui est actuellement à l'ouest, je vais dire ça comme ça – la précédente, s'il vous plaît, excusez-moi. Bon. Alors, ce qu'on présente, à côté du tracé jaune, là il y a les autobus et à gauche complètement, on a fait une voie publique. Je l'ai fait là, là, avec les centimètres. Et quand on tasse le tracé, il y a de la place pour tasser les autobus là. Ce qui devient, c'est la place publique au fond qu'on enlève.

1155 Alors, les autobus peuvent entrer par de la Croix-Rouge et peuvent entrer par les Embarcations. Est-ce que c'est assez clair?

LE COMMISSAIRE RENAUD :

1160 Oui, oui. Là, je comprends. Je voulais vous demander, la passerelle Adrien-Pouliot, est-ce que je comprends que c'est une infrastructure que vous voulez conserver, que vous souhaitez, vous proposez de conserver cette passerelle-là?

Mme ODILE BÉDARD :

1165 Bien, je pense qu'elle est désuète, mais ce qu'on pose comme question c'est, est-ce qu'on devrait faire une autre passerelle plutôt que de faire le tracé via le boulevard urbain? Parce qu'actuellement, elle est efficace, là.

1170 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

Est-ce qu'il y a des résidences sur du Chalutier qui ont reçu des avis d'acquisition, je vais appeler ça expropriation, ce n'est pas nécessairement une expropriation.

1175 **Mme ODILE BÉDARD :**

1180 On a tous reçu de façon partielle. En tout cas, dans notre cas, là, les stationnements sont complètement condamnés, et dans la rue du Chalutier aussi. Là, je vous le dis un peu sous toute réserve, parce que ce n'est pas ma rue, mais le tramway passe à six mètres de l'entrée principale des...

LE COMMISSAIRE RENAUD :

1185 C'est des acquisitions partielles?

Mme ODILE BÉDARD :

Oui. Il y avait une proposition, parce que nous, nos stationnements sont condamnés. Alors, il y avait une proposition d'exproprier le 390, où je demeure, pour en faire un stationnement. Et
trois, quatre jours plus tard après l'annonce, ça a été annulé. Bien, je dis que ça aurait été le 390,
mais le Domaine des Berges phase 1 c'est le 390 et le 400. Alors, est-ce que ça serait faisable de
juste prendre la moitié d'un édifice alors que c'est un conseil d'administration pour les deux? À
mon avis, ça pose un problème.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Je vous remercie beaucoup.

Mme ODILE BÉDARD :

Ça me fait plaisir.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

**Mme SOPHIE GAGNON
M. PIERRE-OLIVIER FORTIN**

LA PRÉSIDENTE :

J'appellerais maintenant Sophie Gagnon pour CAA-Québec. Alors, bonjour, je vous invite à
présenter la personne qui vous accompagne et vous avez 10 minutes.

Mme SOPHIE GAGNON :

Oui, merci, avec grand plaisir. Alors, donc je suis Sophie Gagnon de CAA-Québec et je suis
accompagnée de Pierre-Olivier Fortin qui travaille avec moi et qui pourra répondre également à
des questions, le cas échéant.

Alors, Madame Gendron, Monsieur Renaud, Monsieur Morissette, ça me fait grand plaisir
d'être ici et de pouvoir vous adresser ces quelques mots.

1225 D'entrée de jeu, j'aimerais vous féliciter pour le marathon que vous avez entrepris voilà maintenant quelques semaines et qui vous mènera à la fin de l'année avec un rapport sans dépassement de délai, j'en suis certaine, et qui est donc de bon augure pour la suite des choses. Et je vous remercie de ce travail qui va contribuer à améliorer ce beau projet de réseau structurant en transport collectif dont nous avons bien besoin à Québec.

1230 Alors, évidemment, vous avez bien compris et vous avez pu lire dans notre mémoire la position d'endossement total d'un tel projet de la part de CAA-Québec, avec évidemment quelques nuances.

1235 Avant d'entrer dans le vif de mes commentaires qui porteront sur trois points, j'aimerais me permettre de vous donner quelques mots sur CAA-Québec. Vous redire que c'est un organisme sans but lucratif qui a été fondé il y a 115 ans, dont le siège social est ici à Québec et qui compte plus de 500 employés. Mais nous avons aussi des places d'affaires un peu partout dans les grands centres, notamment à Montréal aussi. Et, évidemment, nous avons au fil des années pris différentes positions et je vous dirais qu'avant tout, pour nous, c'est l'utilisation rationnelle de la voiture. On nous connaît beaucoup plus, on nous associe beaucoup spontanément à la voiture, mais on a prôné depuis plusieurs années l'utilisation rationnelle de l'auto et le développement et l'offre d'alternatives à l'auto solo.

1245 Alors, pour nous, c'est la mobilité des gens avant tout qui est importante et nous sommes fiers de compter 1,3 million de membres à travers le Québec. Évidemment, la plupart sont automobilistes, bien sûr, mais aussi des cyclistes, des piétons, des utilisateurs du transport collectif.

1250 Nous croyons nécessaire qu'une ville comme la ville de Québec soit dotée d'options variables, variées de mobilité. Il ne faudrait surtout pas opposer les modes; tous les modes que j'ai énumérés sont complémentaires et c'est ainsi qu'il faut les mettre en relation.

1255 Faut-il le rappeler, la ville de Québec est encore à ce jour la seule ville de taille moyenne au Canada qui n'est pas dotée d'un réseau structurant, sans donc une vraie alternative à l'auto solo. C'est ce qui justifie l'endossement que nous avons fait au fil des années, aux différentes moutures de réseau structurant qui ont pu être présentées, et c'est ce qui nous amène aujourd'hui à reformuler, à redire l'endossement que nous avons envers ce projet.

1260 Mais nous tenons important de formuler certains commentaires sur trois aspects, je l'avais dit d'entrée de jeu. Premièrement, l'acceptabilité sociale. Nous voulons revenir aussi sur des éléments d'efficacité budgétaire et sur la vision évolutive du réseau structurant.

Tout d'abord, l'adhésion et l'acceptabilité sociale. Évidemment, on se doit de dire et de déplorer que c'est un élément qui a été mis à mal depuis l'annonce du projet en 2018. Pourtant, au moment de l'annonce, nous avons pris la peine de sonder l'intérêt de nos membres dans la grande région de Québec et ceux-ci, dans une proportion de 80 %, 81 %, s'étaient montrés en accord avec le principe d'un réseau structurant et qui aurait des bénéfices sur l'ensemble de la grande région de Québec.

Malheureusement, si on refaisait les sondages aujourd'hui, je crois que c'est une évidence que nous n'aurions pas un niveau d'appui aussi grand, et c'est dommage. Nous pensons qu'il faut absolument travailler à ce point faible.

Nous recommandons aux autorités de la Ville, aux autorités publiques, toutes les autorités responsables de ce projet de renforcer les efforts sur l'acceptabilité sociale et le développement de la confiance populaire pour faciliter ce projet et c'est un élément qui est crucial.

Cette priorité d'établir un dialogue avec la population à tous les niveaux devrait porter à la fois sur la présentation des avantages, des bénéfices. On l'a dit, on a informé, mais est-ce qu'on a fait tous les efforts pour convaincre? Je pense qu'il y a encore du travail. Et plus le projet va avancer, évidemment, plus ces efforts-là seront importants et devront porter sur les différents aspects.

Imaginez, si on arrive à l'étape de la construction et on n'a pas fait tout le nécessaire pour être vraiment transparents sur les inévitables perturbations. Si au moment de la mise en oeuvre, on n'apprend pas de l'expérience du train léger à Ottawa qui a peut-être eu certaines ratées dans les essais et les mises en opération à service graduel, on n'a rien vu. Alors, ça pourrait dérailler et ce serait vraiment dommage. Donc, il y a ce travail qu'on réitère, dont on réitère l'importance.

Même si les autorités pouvaient avoir l'impression de se répéter, c'est important de marteler les informations, rassurer sur le fonctionnement en hiver, expliquer les bénéfices pour les automobilistes en termes de diminution de la congestion, prendre le temps de chiffrer les gains en temps. Ce sont tous des éléments qui, avec le projet, vont permettre d'en faciliter l'acceptabilité sociale et son adhésion.

Donc, en conclusion, sur cet aspect-là, pour nous c'est essentiel de mesurer, d'expliquer, de remesurer, de rectifier, d'être à l'écoute et d'adapter en continu, c'est comme ça qu'on va bâtir l'acceptabilité sociale tout au long du projet. Je pense que c'est important qu'on aime ce projet-là dans la région.

Un mot sur les coûts de construction, l'enveloppe budgétaire préétablie. Nous voulons féliciter l'engagement de la Ville et des autorités responsables d'assurer la saine gestion des

1305 fonds publics, d'éviter les dépassements de coûts, de limiter les impacts sur les taxes et sur les
comptes de taxes. C'est probablement ce qui explique certaines décisions déchirantes qui ont été
prises, mais qui sont possiblement justifiées évidemment. Et c'est pourquoi on tenait à dire dans
notre mémoire – vous l'aurez lu – qu'il faut à la fois préserver le principe de saine gestion,
évidemment, éviter de nuire au processus d'appel d'offres, mais aussi éliminer la perception que
le projet est édulcoré.

1310 Et c'est pourquoi on trouve important de marteler encore plus la différence entre les
éléments fondamentaux du projet, ceux qui en constituent réellement l'épine dorsale de ceux qui
seraient peut-être des éléments structurants, mais qui pourraient se voir réaliser dans des phases
subséquentes. Et, évidemment, s'il y a des phases subséquentes, il faudrait les identifier et
1315 penser avoir recours à des sources de financement complémentaire, éventuellement.

On a parlé de redevances, on a parlé de captation de plus-value foncière, on a parlé de
taxes sur la masse salariale. Il faudra s'assurer de bien distinguer dans le projet et bien
communiquer les éléments fondamentaux qui seront visés par l'enveloppe actuelle et l'évolution
1320 future d'un projet et son développement avec d'autres sources financières.

Ensuite, on a jugé important de rappeler qu'il faut favoriser l'efficace au spectaculaire. On l'a
toujours dit dans nos différentes présentations. C'est important de prévoir le bon moyen de
transport au bon endroit. On a vu, la décision de remplacer le trambus par des autobus articulés,
celle-ci semblait avoir été mal accueillie ou difficilement accueillie.
1325

Ça sera important que dans le projet, on démontre bien que les Métrobus sur des voies
réservées sont une alternative efficace. Il en va de même aussi pour l'importance de prévoir des
stationnements incitatifs gratuits, accessibles et de communiquer ces informations-là, de rassurer
les gens.
1330

C'est sûr que les automobilistes, si on veut qu'ils soient au rendez-vous, on doit voir des
gains marqués en termes d'attraction et cette attractivité-là se définit essentiellement par
l'efficacité, le confort et la rapidité. Il faut le démontrer. Des stationnements incitatifs en quantité
1335 suffisante doivent être prévus et communiqués, et on doit s'ajuster en cours de route si on se rend
compte qu'il n'y en a pas assez. C'est un élément clé du succès.

Et je vais conclure sur le troisième élément de la présentation. Nous croyons important de
rappeler que ce projet doit s'inscrire dans une vision évolutive. Le réseau structurant de transport
collectif, ça nous apparaît très logique et souhaitable, devra s'ériger en différentes phases.
Évidemment, on pourrait citer l'exemple du métro de Montréal qui a débuté avec les lignes orange
et vertes en 1966, et aujourd'hui encore, on parle de le prolonger. On parle de le développer. On
ajoute des composantes comme le REM.
1340

1345 Il faut miser sur une épine dorsale avec le projet de 3,3 milliards qui est annoncé maintenant, mais il ne faut pas perdre de vue qu'il y aura la possibilité de le faire évoluer dans le temps; des lignes de tramway, des lignes de trambus, d'autres phases ultérieures, s'il y a la démonstration des besoins dans le temps. Je pense qu'il faut vraiment qu'on communique à la population que le tracé du tramway, le déploiement des Métrobus, les corridors qu'on y a greffés, les Parc-O-Bus, sont un début de réseau structurant et non pas une fin en soi.

1350 C'est un élément certainement qui contribuera aussi à créer de la confiance. Et il ne faut pas s'empêcher de déjà réfléchir au futur et d'en parler, mais de bien distinguer les différentes phases, c'est certainement un élément qui aidera à favoriser une plus grande acceptabilité du projet et ça nous apparaît tout à fait souhaitable.

1355 Un mot en terminant sur l'interconnexion avec la Rive-Sud.

LA PRÉSIDENTE :

1360 En fait, vous avez écoulé votre temps.

Mme SOPHIE GAGNON :

1365 Ah, bon. Mais cette interconnexion-là, au même titre que les banlieues, elle est tout à fait essentielle.

Ça termine ma présentation.

LA PRÉSIDENTE :

1370 Merci beaucoup. J'aimerais rebondir en fait sur votre avant-dernier point, même si le dernier serait certainement intéressant aussi à aborder. Lorsqu'on parle donc du projet, en fait c'est rare qu'on l'a présenté comme le point zéro d'un éventuel réseau plus élaboré. Alors, rêvons un peu. Quelle serait pour vous, par exemple la phase 2, si on imaginait, on a réussi ce réseau structurant, et là, on veut le redévelopper, le déployer en phase 2, ce serait quoi, vos priorités?

Mme SOPHIE GAGNON :

1380 Bien, évidemment, pour un réseau structurant dans la région de Québec, il faut s'assurer d'avoir une desserte la plus grande possible. On voit que cette phase qui est à nos portes va couvrir trois des principaux arrondissements les plus peuplés de la ville de Québec, mais il ne faut surtout pas négliger les banlieues. Alors, ça sera d'enrichir les dessertes qui viendront se greffer.

1385 Est-ce qu'on peut rêver à une deuxième voie de tramway, un axe nord-sud? On parle de
différentes connexions avec la Rive-Sud. Quand on regarde l'utilisation actuelle du transport
collectif sur la Rive-Sud, certainement qu'il y a des gains à faire. Mais je vous dirais qu'avant tout,
ce seront les citoyens qui nous dicteront l'évolution. Je pense que la première étape du réseau
structurant va préparer le terrain aussi pour les étapes subséquentes, et il faudra être attentif à ça.
1390 Il faut commencer les dialogues aussi pour générer – je ne sais pas, Pierre-Olivier, si tu vois autre
chose?

M. PIERRE-OLIVIER FORTIN :

1395 Je voulais glisser un mot sur le troisième lien. En fait, il y a un projet qui a été présenté dont
on ignore encore comment va s'arrimer ce projet-là au réseau structurant. Donc, c'est un peu un
élément qui, je crois, devra s'imposer et qui, selon nous, devrait se planifier immédiatement, sans
retarder la réalisation du réseau structurant, évidemment, mais qu'on planifie déjà un arrimage et
une intégration avec le projet de troisième lien. Ça nous apparaît une évidence qu'on devrait tenir
compte de ces facteurs-là.

1400 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, on comprend bien que vous êtes pour un arrimage, mais l'arrimage optimal, ça
ressemblerait à quoi?

1405 **M. PIERRE-OLIVIER FORTIN :**

Nous pensons, par exemple au type de véhicule. Quel véhicule on pense utiliser pour le
troisième lien, pour le lien de transport collectif. Est-ce que ce sont des bus? Est-ce que ça
1410 pourrait être les mêmes véhicules que le réseau structurant? Donc, déjà là, c'est un élément
auquel il serait important de réfléchir, selon nous.

LA PRÉSIDENTE :

1415 Merci. Je vais maintenant laisser la parole à mon collègue Antoine Morissette.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

1420 Bonjour! Je vais revenir, j'ai quelques questions, je vais revenir sur un des premiers points
que vous avez abordés sur l'acceptabilité sociale. Vous nous avez présenté, bon, cet après-midi,
dans votre mémoire, que vous aviez sondé vos membres, qu'il y avait 81 % de taux d'adhésion.
Vous dites qu'aujourd'hui, vous referiez le même exercice puis que probablement que ça serait
beaucoup plus bas que ça l'a été quand vous l'avez fait à l'origine.

Est-ce que vous avez des pistes de réflexion pour que l'on comprenne pourquoi il y a une baisse ou il y aurait eu une baisse de ce taux d'adhésion là? Puis peut-être dans un deuxième temps, dans la même foulée que cette question-là, vous évoquez aussi, sur le plan communicationnel, des stratégies qui ont peut-être moins bien fonctionné. Est-ce que vous avez à cet égard-là des recommandations, des propositions pour la stratégie communicationnelle, plan de communication sur les bénéfices du réseau de transport, à suggérer?

Mme SOPHIE GAGNON :

Il serait un peu hasardeux de dicter à la Ville la façon de créer l'acceptabilité sociale, mais une chose est certaine : informer, c'est une chose; convaincre et expliquer et réajuster au fur et à mesure en est une autre.

C'est clair qu'on ne peut pas nier qu'il y a de l'information accessible en grande quantité dans le site du réseau structurant. Est-ce que cette information-là est mise de façon très convaincante? Je pense qu'on en a parlé, là, on pourrait davantage travailler sur des explications qui viennent miser sur les bénéfices, les gains de temps, les diminutions escomptés. Possiblement que ça va venir, mais on n'a pas suffisamment chiffré ces éléments-là.

Est-ce qu'on a suffisamment parlé des transferts modaux? Est-ce qu'on a parlé suffisamment des détails entourant l'accès à des stationnements incitatifs? C'est sûr qu'il y a peut-être un cynisme ambiant qui est créé aussi par une désaffection du projet. On pourrait espérer que nos leaders de la région prennent davantage la parole pour soutenir le projet.

CAA-Québec a été signataire d'un document à l'intention du gouvernement, récemment, pour signifier, comme employeur, notre attachement au développement d'un projet. Je pense qu'il faut que les gens - cette majorité silencieuse qui est peut-être en faveur du réseau - prennent la parole et qu'on leur donne la parole, mais c'est clair qu'il y a un grand travail qui doit être fait et une démonstration des bénéfices. Le dire, c'est une chose; le marteler, l'expliquer et revenir et donner des comparaisons, ça en est une autre.

Je pense qu'il faut aller encore beaucoup plus loin. Je pense que plus le projet va avancer, on aura accès à cette information-là. Jamais on ne pourra prendre pour acquis qu'on a bien informé la population puis que là, maintenant, on peut passer à une autre étape.

Et les mesures régulières avec des communications et de la transparence aideront certainement.

M. PIERRE-OLIVIER FORTIN :

En complément, quand on regarde dans les médias – les médias ont fait des sondages d'opinion sur le tramway –, quand on regarde depuis le début de l'année, il y a deux sondages qui ont été menés, qui montrent un soutien au projet de moins de 50 %, donc en juin et en janvier dernier. Et on lit dans les sections opinions des journaux ou on entend à la radio de temps à autre des commentaires qui remettent encore en question le choix du véhicule par rapport au métro, par rapport au monorail, par exemple. On entend encore des commentaires sur le fonctionnement d'un tel équipement en hiver, par exemple.

La Ville a fait la démonstration du choix du véhicule. On a fait la démonstration également que ça allait fonctionner en hiver, mais pour une raison difficile à expliquer, on entend encore et encore des commentaires à cet effet-là. Donc, c'est pour ça que ça nous apparaît important et c'est pour ça que l'on conclut en réalité que les messages sont là, l'information est là, mais à quelque part, ça ne s'est pas rendu comme on croit souhaitable que ça se rende.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Je vais poursuivre sur cette lancée puis je vais reprendre vos mots. Vous nous dites « efficace plutôt que spectaculaire », puis d'ailleurs, on lit dans votre mémoire que vous parlez du fonctionnement en hiver puis vous l'amenez encore une fois. Est-ce que vous avez un avis à nous partager sur le confort, le fonctionnement en hiver de ce genre de transport collectif?

M. PIERRE-OLIVIER FORTIN :

C'est sûr que pour qu'on voie un transfert modal – on sait, la ville de Québec a une part modale pour le transport collectif qui est relativement faible en comparaison aux autres villes canadiennes. Donc, c'est sûr que pour qu'il y ait un transfert modal, il faut que le moyen de transport soit efficace. Il faut qu'il soit confortable. Il faut qu'il y ait un réel gain pour l'automobiliste. Sinon, l'automobiliste va continuer à utiliser son véhicule comme il le fait toujours.

Mais dans le particulier, écoutez, on connaît plusieurs exemples dans le monde. On a des tramways qui sont reconnus comme des véhicules qui sont confortables, mais sur le spécifique, je ne pourrais pas vous dire, mais autre que le fait de dire que oui, c'est important qu'on ait un confort et une efficacité, surtout en temps en minutes, d'utiliser un transport collectif comme ça, c'est d'une importance capitale pour espérer un transfert modal.

Mme SOPHIE GAGNON :

Peut-être, juste ajouter un autre élément. Quand on parle de toutes ces qualités qui feront que les automobilistes en particulier l'adopteront massivement, c'est de s'assurer d'avoir des zones de rabattement en quantité suffisante pour qu'on limite au maximum les transferts. Idéalement, avoir des stationnements en quantité telle que les zones plus éloignées... c'est un peu ça, privilégier l'efficace au spectaculaire. C'est de dire que si vous avez dans votre région une densité qui est plus faible, peut-être que vous n'aurez pas accès à un service de transport collectif, mais vous pourrez facilement vous y connecter et l'utiliser en un minimum d'efforts, aussi.

C'est sûr que s'il faut prendre quatre transferts puis laisser sa voiture, marcher un kilomètre, tu sais, ce sont des... et c'est très documenté. On n'est pas des experts, mais c'est documenté puis il faut s'attarder à ça, parce que si on veut que les automobilistes soient au rendez-vous, il faut créer ces conditions gagnantes et il ne faudrait surtout pas négliger le transfert modal des automobilistes vers les conditions gagnantes qui doivent être requises.

M. PIERRE-OLIVIER FORTIN :

Et lorsqu'on parle également d'efficacité – je m'excuse, Sophie a couvert ce point-là. Je m'excuse.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Aucun problème. Je vous remercie beaucoup de votre intervention.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

M. PIERRE-OLIVIER FORTIN :

Merci!

LA PRÉSIDENTE :

Bonne fin d'après-midi.

Mme SOPHIE GAGNON :

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

J'appellerais maintenant madame Ginette Paquin. Est-ce qu'elle est dans la salle?

Alors, ce qu'on va faire, c'est qu'on va plutôt prendre une pause d'une quinzaine de minutes et donc on va suspendre nos travaux et on se retrouve dans 15 minutes.

SUSPENSION DE QUELQUES MINUTES

**REPRISE DE LA SÉANCE
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES
M. PIERRE BARRIEAU**

LA PRÉSIDENTE :

Alors, bonjour et rebienvue à tous. Donc, nous allons reprendre nos travaux et nous allons commencer avec une présentation par visio, avec monsieur Pierre Barrieau. Donc, Monsieur Barrieau, vous nous entendez?

M. PIERRE BARRIEAU :

Oui. Je vous entends très bien.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, bienvenue parmi nous, et vous avez 10 minutes pour faire votre présentation.

M. PIERRE BARRIEAU :

Parfait, merci. Alors, ma présentation s'intitule « La logique derrière le réseau structurant – une démonstration plus que centenaire ».

Prochain acétate. Alors, rapidement je vais juste me présenter, après je vais parler rapidement de l'historique des transports collectifs de la ville de Québec suivi de l'historique du retour du tramway à Québec et, ensuite, des réponses à des interrogations.

Alors, j'ai fait un baccalauréat en Sociologie à l'UQAM, suivi d'une maîtrise en Études urbaines à INRS-UCS, suivi d'un doctorat en Études urbaines à l'UQAM et je termine actuellement une seconde maîtrise en urbanisme cette année à l'Université de Montréal.

Ensuite, je suis chargé de cours depuis 2005, j'enseigne la planification des transports ainsi que l'histoire de la ville et aussi l'évaluation d'impact environnemental et la planification urbaine. J'enseigne entre autres les cours Histoire de la ville à l'UQAM et les cours de planification de transport, tant au bac qu'à la maîtrise, parfois à l'UQAM et à l'Université de Montréal.

Allez-y. Ensuite, je suis le responsable de la recherche du comité de l'histoire des transports du Transportation Research Board, National Academies des États-Unis. Je suis aussi membre de l'exécutif de l'Association internationale de l'histoire des transports, trafic et études de la mobilité. Et je suis président de Gris Orange Consultant depuis 2008. C'est une firme qui est spécialisée en patrimoine urbain, en planification des transports et en urbanisme.

Alors, un rapide historique du transport collectif de Québec. Alors, les tramways hippomobiles ont été inaugurés en 1865 à Québec. Il y avait un problème à Québec à desservir le transport collectif dès cette époque, à savoir, est-ce qu'on dessert la Haute-Ville ou la Basse-Ville? Et la décision à l'époque, c'est la Quebec Street Railway qui a décidé d'inaugurer un service dans la Basse-Ville, ignorant la Haute-Ville. Ainsi, il y a eu la création quelques années plus tard d'une seconde compagnie qui va s'appeler la Saint-John Street Railway qui elle va opérer un service de tramway dans la Haute-Ville.

Le fait qu'il y avait deux compagnies qui opéraient en compétition va ralentir un peu l'électrification des tramways à Québec et ultimement les deux compagnies devront être fusionnées afin de créer un réseau complet.

Allez-y. Alors, ici, on voit une cartographie qu'on a réalisée. Alors, on voit en jaune le réseau à l'époque du tramway du Québec et en orange, on voit le réseau du tramway de Lévis, à l'époque, et on voit très bien comment les gens de Lévis, pour se rendre à Québec à l'époque, utilisaient leur tramway puis ils pouvaient soit prendre le funiculaire qui est indiqué en rouge et prendre le traversier pour arriver à Québec.

On voit aussi, à l'échelle urbaine, le train de banlieue de Saint-Raymond et le tramway de banlieue de Saint-Romuald.

Prochain acétate. Et on voit ici là, dès les années 20, on voit très bien le réseau de transport collectif qui permettait vraiment de se déplacer à l'intérieur de l'échelle métropolitaine de Québec, en allant de Saint-Raymond, dans l'ouest, jusqu'à Saint-Joachim qui est juste un peu plus loin que Sainte-Anne-de-Beaupré, ainsi que les déplacements interrives par transport collectif.

Alors, le déclin du tramway à Québec, historiquement, a été causé en bonne partie la réglementation de la Ville de Québec qui interdisait l'augmentation des tarifs, ce qui a fait en sorte que la marge de profit, de rentabilité n'était jamais suffisamment élevée pour maintenir le réseau en fonction et prolonger les lignes dans les quartiers qui étaient en développement. Donc, à partir de la Grande Dépression jusqu'à la fin, le réseau peine à seulement couvrir ses frais d'opérations ne laissant aucune somme disponible pour la modernisation, la rénovation et l'expansion du réseau.

Alors, maintenant, l'historique du retour du tramway de Québec. Alors, dès les années 1980 il y a des études visant la construction d'un système léger sur rail avec une portion au centre-ville, en tunnel.

En 1986, il y a le dévoilement du projet Citicom qui ne se réalisera pas à Québec, mais qui va se réaliser dans bien d'autres villes du Canada, qui, pour la composante de Québec, le promoteur avait exigé la construction d'un métro, entre guillemets, c'est-à-dire un système léger sur rail avec une petite portion en tunnel au centre-ville de Québec, comme étant une des conditions préalables au projet de développement urbain, et vu que le projet de transport collectif à l'époque ne verra pas le jour, le projet sera annulé.

Allez-y. Alors, en 1992, le gouvernement du Québec, c'était une période difficile financièrement, il n'a pas les marges financières pour construire le réseau de SLR que la Ville justifiait, de par sa taille, et elle va se lancer un peu dans la mode des Métrobus ou des autobus en site propre, en dévoilant les 30 premiers kilomètres de voies réservées avec des circuits dédiés et réguliers qu'on appelle à Québec le Métrobus.

Alors, de 99 à 2003, il va y avoir une série d'études qui va être faite, qui reprend le même tracé qui avait été proposé dans les années 80, qui est le même tracé aussi qui est plus ou moins du Métrobus, et la conclusion c'est qu'on va construire un système léger sur rail ou tramway, là. Ils mélangent les deux termes dans l'étude, mais c'est ça la conclusion principale.

Alors, on annonce en 2003 le projet du tramway de Québec. Ce qui est intéressant, le maire L'Allier appuyait le projet de tramway, mais en faisant des entrevues avec des acteurs impliqués dans le dossier à l'époque, on s'est aperçus en fait que le maire L'Allier appréciait le tramway, mais ne voulait pas dépenser de capital politique afin de réaliser le projet, et le projet va un peu tomber et disparaître.

Prochain Acétate. Malgré tout, de 2007 à 2010, il y a une nouvelle ronde d'études. Encore une fois, la conclusion c'est : il faut un tramway pour la ville de Québec, le Métrobus est insuffisant.

Prochaine. De 2012 à 2014, il y a une autre ronde d'études supplémentaires sur le tramway qui vont arriver à la conclusion que oui, la région de Québec a besoin d'un réseau de tramway et que les autres modes ne répondront pas au besoin.

En 2015, sorti un peu de nulle part, il y a le projet du système rapide sur bus qui émerge. En fait, c'était une façon de faire un projet qui permettait de lier Québec et Lévis pour créer un réel projet métropolitain. Mais ce projet-là avait plusieurs déficiences en termes d'opération, de déplacement et d'attractivité et d'impact sur le développement urbain. Et ce projet-là, qui fait un peu exception, sera remis en question en 2018 avec l'annonce du projet combiné de tramway et trambus qui, encore une fois, reprend presque identiquement les mêmes tracés pour le tramway et ajoute le trambus un peu pour répondre à la problématique de Haute-Ville versus Basse-Ville.

Prochain acétate. Donc, quelques réponses à des interrogations que les gens peuvent avoir par rapport à ce projet. Alors, plusieurs personnes disent « ce n'est pas le bon tracé » :

Alors, en fait le tracé présenté reprend les axes principaux de transports collectifs présents depuis plus de 150 ans à Québec;

Ces axes sont basés sur la morphologie urbaine et répondent aux principaux axes à desservir en transport collectif;

De plus, leur prolongement en banlieue permet de capter un bassin significatif d'usagers et de diminuer la dépendance à l'automobile.

Dans le cas de ce projet ici, comme bien des projets en transport collectif, il n'existe pas de tracé parfait. Les gens vont toujours vouloir tirer la couverture de son bord du lit, mais la réalité c'est que le tracé parfait n'existe pas et la Ville a cette superbe capacité à s'adapter aux systèmes de transport en commun qui sont construits dans le secteur.

Donc, dans cette mesure-là, peut-être que le service ne répondra pas aux besoins de tout le monde dès le début, mais la Ville va très bien s'adapter avec les années, et son évolution va permettre de rentabiliser l'équipement encore plus. Alors, il ne faut pas s'inquiéter.

Par exemple, à Los Angeles, quand ils ont construit la ligne bleue du tramway il y avait 38 000 usagers la première année. Et là, ils sont rendus à plus de 120 000 usagers journaliers. Donc, à partir de là, la Ville s'est développée et a migré les déplacements vers ce corridor.

Prochain acétate.

1705 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je vais vous demander de conclure étant donné que vous avez épuisé votre temps.

1710 **M. PIERRE BARRIEAU :**

Oui, O.K. Il me reste un acétate. Aussi, concernant l'abandon du trambus, c'était la bonne décision à prendre. C'est des véhicules qui sont hors-normes qui sont d'importation d'Europe ou d'Amérique latine, à des coûts de construction qui sont surprenamment élevés avec des coûts d'opération élevés, et il ne faut quand même pas oublier que c'est des modes qui n'ont presque aucune valeur sur l'évolution du cadre bâti.

1715
1720 Allez-y. Et puis, juste très rapidement. C'est le bon mode parce que le SRB a démontré qu'il était incapable de répondre aux besoins de Québec. Et le métro est bien trop dispendieux et il est surdimensionné pour au moins les 100 prochaines années de Québec. Et le système léger sur rail automatisé lui non plus, le cadre bâti de Québec ne permet pas la construction des viaducs nécessaires.

Merci.

1725 **LA PRÉSIDENTE :**

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

1730 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

1735 Merci beaucoup pour la présentation de votre mémoire. Vous nous avez présenté un historique de l'intégration des réseaux de transport collectif au début du 20^e siècle. Je veux juste revenir sur un point qui est intéressant; vous avez parlé de l'intégration des usagers de Lévis à ceux du réseau de Québec via le traversier et le funiculaire qui permettaient de passer de Lévis et de la Basse-Ville à la Haute-Ville.

Est-ce que vous avez un avis sur l'intégration du traversier dans le réseau, le RSTC? Est-ce que c'est envisageable en fait de mailler ces deux éléments-là?

1740 **M. PIERRE BARRIEAU :**

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1745 Excusez-moi, Monsieur Barrieau. Est-ce que c'est possible d'avoir monsieur Barrieau en visuel plutôt que sa présentation? Oui, merci. Parfait.

M. PIERRE BARRIEAU :

1750 Oui, parfait.

1755 Alors, non seulement est-ce que c'est techniquement faisable, en fait c'est même très souhaitable. Si jamais vous avez la chance, par exemple, d'aller à Vancouver, le SeaBus qui relie Vancouver à North Vancouver est relié directement via une passerelle au SkyTrain de Vancouver, qui est leur métro automatique léger, et ça permet de drainer un grand bassin d'usagers directement.

1760 Donc, ça permettrait avec... chaque transfert fait en sorte qu'on a une perte modale. Cependant, plus que les transferts sont facilités et qu'ils sont aisés et qu'ils ont le moins de barrières possible, plus que les gens vont le faire. Donc, c'est possible de dessiner le service pour que ça soit un échec, mais c'est aussi possible de dessiner une intégration qui permettrait justement un usage multimodal qui serait très souhaitable et facile pour les usagers.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

1765 Je vous remercie beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

1770 Merci et bonne fin de journée.

M. PIERRE BARRIEAU :

1775 Merci.

Mme GINETTE PAQUIN

1780 **LA PRÉSIDENTE :**

J'appellerais maintenant madame Ginette Paquin. Alors, bonjour, Madame Paquin. Vous avez donc 10 minutes.

1785 **Mme GINETTE PAQUIN :**

1790 Bon, je n'ai pas beaucoup de temps puis c'est long, mes affaires. Je vais essayer d'aller vite. Donc, mon premier point c'est notre quadrilatère et mon implication citoyenne. Je connais très bien le quadrilatère Laurier - Henri-IV - Quatre-Bourgeois – de l'Église, qui est le secteur où se trouve le pôle d'échange de Sainte-Foy et d'un tracé du tramway dans Sainte-Foy.

1795 Il y a deux secteurs qui sont importants dans ce quadrilatère, le secteur Lavigerie Nord, où le projet Dallaire veut s'installer – je ne donnerais pas de détail sur les problèmes, mais il y en a beaucoup – et un peu plus au nord, il a la petite forêt naturelle ancienne De Rochebelle, derrière l'école secondaire du même nom, qui doit être protégée de développements urbains trop agressifs que le passage d'un tramway pourrait favoriser en plus de nuire à la quiétude qu'y trouvent actuellement ses usagers. Il faut savoir que les terrains de l'école De Rochebelle servent actuellement aussi de lieux de détente et de ressourcement pour les résidents des alentours.

1800 Depuis sept ans, c'est-à-dire depuis 2012, date du PPU, j'essaie de sensibiliser les instances publiques à l'importance de ce boisé et à la nécessité de sa protection, mais aussi au maintien de la qualité de vie dans le quadrilatère. Pendant plus de sept ans, j'ai donc fait de l'observation participante. Voici quelques constats, je vais essayer de passer vite :

1805 Manque de lien entre le terrain et la gestion;

Gestionnaire et politiciens connaissant peu le terrain sur lequel ils doivent prendre des décisions;

1810 Vision technique des problèmes et mode technique de résolution;

Modus operandi évoluant peu dans le temps;

1815 Refus d'investir... bien, c'est-à-dire que la protection de l'environnement est l'élément sacrifié pour permettre la mise en oeuvre de tous les autres éléments;

Chacun analyse un fragment de la réalité dont le responsable de projet n'arrive pas à faire la synthèse la plus bénéfique, entre autres, aussi, en raison de pressions, pour la qualité de nos milieux de vie.

1820

Je vais passer au deuxième point tout de suite.

Deuxième point : présentation d'un pôle d'échanges et d'un tracé de tramway dans Sainte-Foy en 2018.

1825

Le choix a été par un comité sur le tracé du tramway. À mon avis, c'était un choix inapproprié dans le sous-sol du projet Dallaire dont les impacts auraient été majeurs, entre autres sur la circulation automobile sur les différentes rues qui sont dans le secteur.

1830

La Route de l'Église aurait été le meilleur choix pour le tramway. Le choix du tracé sur les terrains de l'école est trop proche du seul milieu naturel du quadrilatère, crée des coûts environnementaux et sociaux qui devraient être ajoutés au coût total du tramway.

1835

Perte de jouissance de ce site pour les résidents et destruction bien amorcée d'un milieu naturel exceptionnel en plein centre-ville.

1840

La densité de... moi, ça, c'est mes impressions personnelles qui suivent. La densité de population entre Laurier et Legendre ne justifie pas qu'un tramway s'y rende, selon moi. La Ville de Québec est une Ville de neige et de froid presque six mois par année, avec de plus en plus d'épisodes de verglas. Est-ce qu'un tramway est le mode de déplacement le plus approprié?

1845

Qu'en est-il de la diminution des gaz à effet de serre si la Ville laisse autant de place à l'automobile (élargissement de certaines artères dans notre secteur) et agrandissement d'un stationnement déjà immense en plein centre de Sainte-Foy, pour des travailleurs et visiteurs qui n'utiliseront pas le tramway, qui passent juste à côté et qui a coûté 200 arbres à date aux résidents du secteur dans le seul milieu naturel de notre quadrilatère et 90 arbres matures hors boisée, c'est-à-dire en face du centre sportif de Sainte-Foy.

1850

L'indice de canopée dans notre secteur est de 9 %. Après les coupes déjà faites, au moins 358, et à venir, il y aura diminution sûrement. On se dirige dans notre secteur vers une minéralisation tous azimuts avec des impacts majeurs à la clé.

1855

Pôle d'échanges et tracé en 2020; modifications en 2020. Le pôle d'échanges s'est rapproché de la Route de l'Église, mais le tracé demeure problématique. Il est à peu près le même, sauf la partie souterraine. Un afflux d'autobus sera à gérer, entraînant des impacts à

différents niveaux, et le passage sur les terrains de l'école dans la partie est du boisé De Rochebelle est préoccupant.

1860 Le boisé De Rochebelle est très important pour nous et les terrains de l'école De Rochebelle, comme je l'ai dit, sont un lieu de détente actuellement pour la population.

1865 On sait que la dernière mouture, il y a des réaménagements et ajouts qui ont été prévus sur les terrains de l'école De Rochebelle dont nous n'avons pas été informés. Nous demandons au BAPE de s'assurer qu'aucune infrastructure ne soit installée dans le boisé ou près de sa bordure. Nous voulons que cette petite forêt naturelle et ancienne garde tous les avantages qu'une forêt peut procurer, soit de nous protéger des grandes chaleurs en saison et des grands vents et du froid en hiver, ce qu'elle faisait avant, avant qu'on ne commence à couper dedans, et ce qu'elle fait moins actuellement.

1870 Nous demandons au BAPE de s'assurer que la Ville et l'autre copropriétaire, si nécessaire, cessent de couper – il n'a pas encore coupé, je pense, mais je ne suis pas certaine – cesse de couper dans cette forêt et cesse d'empiéter sur sa bordure et dans le boisé lui-même et autour du boisé.

1875 La Ville cherche à nous cacher ses intentions à l'égard de ce boisé. 180 arbres ont encore été coupés en mars 2020 sans qu'on le sache. Les deux copropriétaires publics de ce boisé ne sont que des fiduciaires à mon avis. Ils ont des comptes à rendre à la population. Il faudrait que le gouvernement du Québec donne un statut solide de protection à long terme à ce patrimoine naturel avant que le tramway ne s'installe.

1880 Plusieurs questions se posent en regard du passage du tramway dans la partie est du boisé :

1885 La distance de l'emprise par rapport au boisé, on ne la sait pas encore, si d'autres infrastructures sont prévues en parallèle, et leur largeur;

Quelles protections sont prévues pendant la construction à côté du boisé et après, en hiver entre autres, et après la construction;

1890 L'intensité du bruit et des vibrations en approche du boisé, sa vitesse près du boisé et la ligne électrique au-dessus de l'emprise. Il y a une ligne électrique qui passe au-dessus de l'emprise;

1895 Le résultat également de l'entente entre la Ville et la Commission scolaire ou le ministère de l'Éducation sur le réaménagement sur les terrains de l'école.

Quatrième point. Agrandissement en 2019 d'un immense stationnement pavé parallèle au tracé du tramway, au détriment du boisé et de ses usagers.

1900 En fait, les citoyens ne voulaient pas de cet agrandissement. Il y a eu une modification au zonage qui a amené un immeuble de 12 étages avec cinq étages commerciaux, qui va aller s'adosser au tronc du boisé. Les citoyens étaient en désaccord avec ça et les citoyens en fait voulaient que la grande aire, c'est classé grande aire pour les espaces verts et... grande aire à vocation de parc et espace vert.

1905 Donc, les citoyens voulaient que ça demeure ce classement-là pour permettre la protection intégrale du boisé, sa bordure et de futurs espaces verts dans le secteur. Mais là, on a un stationnement à la place, un stationnement pavé immense.

1910 La Ville de Québec nous a caché les coupes, les coupes de 27 arbres en 2019 et les coupes récentes en mars 2020, très récentes, de 180 autres arbres. On ne sait pas pourquoi ils ont coupé. Ils n'ont peut-être pas coupé eux-mêmes, mais ils ont fait couper, puis s'ils ne l'ont pas fait couper, il faut savoir qui l'a coupé, qui les a coupés. Il y en a 180. On veut savoir pourquoi ils ont coupé. Parce qu'Hydro-Québec nous a assuré qu'elle n'avait pas fait de coupe et qu'elle fait généralement de l'élagage en ville. Alors, ce n'est pas elle qui a fait la coupe.

1915 Cet immense stationnement dont je viens de parler servira à l'automobiliste visiteur ou travailleur qui, de toute évidence, n'utilisera pas le tramway passant juste à côté. Nous ne voulons pas de ce passage du tramway dans la partie est du boisé si la Ville continue son massacre dans ce boisé et sa bordure, et si elle ne répare pas les dommages qu'elle a causés jusqu'à maintenant, à notre satisfaction. J'ai énuméré ce qu'on voudrait dans mon mémoire. Là, c'est un résumé de mémoire.

1920 Cinquième point. Autre impact du tramway : élargissement annoncé d'Hochelaga dans notre quadrilatère et probablement également de Lavigerie.

1925 J'ai déjà vu la partie qui est entre Route de l'Église, qui est commencée entre Route de l'Église et l'autoroute qui est à côté de l'Université Laval, et c'est immensément large. On ne veut pas de ça, nous autres, entre Route de l'Église et De Roberval parce qu'on va être très dérangés par ça, parce qu'ils veulent couper nos arbres.

1930 Alors, la pertinence de cet élargissement doit être posée entre Route de l'Église et De Roberval. Nous sommes contre cet élargissement modèle tout-aller comprenant deux voies supplémentaires, un trottoir, une piste cyclable et des plantations. La piste cyclable en lieu et place des nombreux arbres matures qu'il y a des deux côtés entre de l'Église et De Roberval.

1935

Notre quadrilatère serait perdant suite à cette immense minéralisation du sol et la perte de tous nos arbres matures qui auront des impacts majeurs sur notre santé et notre bien-être. Parce qu'il y a des immeubles, juste à côté, et il y a l'école. Les immeubles, il y a 565 logements qui sont là. Le trafic viendra...

1940

LA PRÉSIDENTE :

Je vais vous demander de terminer, parce que...

1945

Mme GINETTE PAQUIN :

Les arbres absorbent une partie... non. Le trafic viendra de toute façon.

LA PRÉSIDENTE :

1950

Madame...

Mme GINETTE PAQUIN :

1955

Même s'ils élargissent, il va venir s'immobiliser à côté de nos logements.

LA PRÉSIDENTE :

1960

Madame, je m'excuse... je m'excuse, je vais vous demander de vous arrêter, parce que vous avez déjà écoulé votre temps.

Mme GINETTE PAQUIN :

1965

Pardon? Je n'ai pas compris la fin.

LA PRÉSIDENTE :

Vous avez écoulé votre temps, donc je vais vous demander de vous arrêter.

1970

Mme GINETTE PAQUIN :

C'est dommage, il ne m'en reste pas beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

1975

Ce n'est pas grave, mais vous aurez des questions. Je vous remercie beaucoup.

Mme GINETTE PAQUIN :

1980

Mais il faut que vous le lisiez. Il faut que vous le lisiez, là, je vous le dis.

LA PRÉSIDENTE :

1985

On l'a déjà lu. Donc, mon collègue Pierre Renaud va vous poser quelques questions tout d'abord.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

1990

Vous parlez, Madame Paquin, de copropriétaire du boisé; qui est propriétaire?

Mme GINETTE PAQUIN :

1995

Les copropriétaires c'est la Ville de Québec et la Commission scolaire des Découvreurs qui maintenant... la Commission scolaire n'existe pas présentement, elle est en train de passer de commission scolaire élue à un groupe qui va gérer la commission scolaire. Donc, je ne sais pas si c'est la Commission scolaire des Découvreurs actuellement qui discute avec la Ville ou les chargés de projet, les chargés de projet qui s'occupent du projet du tramway, ou bien si c'est le ministère de l'Éducation en lieu et place de la commission scolaire.

2000

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Vous avez parlé de 180 arbres qui ont été coupés. Est-ce que je dois comprendre que ces 180 arbres-là étaient dans le boisé Rochebelle?

2005

Mme GINETTE PAQUIN :

2010

Il y a 27 qui ont été coupés en 2019 puis... 27 en 2019 pour le grand stationnement dont je vous parle, et 180 autres avant le 7 mars. C'est-à-dire pendant la semaine de la relâche, parce que moi j'y vais au moins une fois par semaine depuis sept ans en toute saison, hiver compris. Alors, je suis allée le 7 mars et il y avait eu une coupe, puis la fin de semaine précédente j'étais allée, puis il n'y en avait pas de coupe. Je les ai comptés moi-même, les arbres, il y en avait à peu près 180 de toutes les grosseurs.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

2015

Puis ça, c'est tous des arbres qui étaient dans le boisé?

Mme GINETTE PAQUIN :

2020

Ils étaient en dessous des lignes, de lignes hydroélectriques, mais j'ai appelé Hydro-Québec et Hydro-Québec, qui fait de l'élagage, je répète, qui fait de l'élagage en ville et non des coupes, généralement, m'ont affirmé qu'ils n'avaient pas fait de coupe en dessous des lignes et ont laissé entendre que c'était la Ville de Québec qui avait demandé cette coupe.

2025

Alors, il faudrait éclaircir la situation, parce que je ne sais pas pourquoi ils ont fait ça. J'ai peur qu'ils veuillent mettre une piste cyclable en plein milieu du boisé.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

2030

Je vous remercie beaucoup.

Mme GINETTE PAQUIN :

2035

Ce qu'il ne faudrait pas faire.

LA PRÉSIDENTE :

Mon collègue, monsieur Antoine Morissette voulait aussi vous poser quelques questions.

2040

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

2045

Bonjour, Madame Paquin. J'ai lu attentivement votre mémoire que vous nous avez déposé. J'ai quelques questions à vous poser pour deux volets, là. Vous parlez du terrain de la Commission scolaire des Découvreurs, vous parlez des terrains de soccer, vous parlez aussi de la circulation et des infrastructures qui vont y être installées. On a appris de l'initiateur que, bon, ces terrains-là allaient être relocalisés. Il s'est engagé à relocaliser les terrains...

Mme GINETTE PAQUIN :

2050

À quelle place?

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

La localisation n'a pas été déterminée encore, mais est-ce que vous êtes satisfaite de cet engagement-là à l'égard de la relocalisation des terrains de...

Mme GINETTE PAQUIN :

Excusez, j'ai eu un moment d'inattention.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

En fait, ma question c'est est-ce que vous êtes satisfaite de l'information qui vous a été transmise par l'initiateur?

Mme GINETTE PAQUIN :

Je ne suis pas satisfaite.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

O.K. Je vais...

Mme GINETTE PAQUIN :

On n'a pas assez d'information sur ce qui va se passer justement dans les réaménagements qu'ils veulent faire sur le terrain de l'école. Parce qu'étant donné que le tramway passe sur les terrains de soccer, les terrains de soccer sont supposés être déplacés et on ne veut pas qu'ils soient déplacés proche du boisé. Parce que ça entraîne beaucoup de bruit et des gros spots de lumière au-dessus et il y a du monde qui assiste aux parties, ça crie, et cetera. Mais le boisé c'est pour la quiétude.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Je vais vous amener dans un autre...

Mme GINETTE PAQUIN :

Et il y a la piste cyclable, mais ils peuvent faire des pistes cyclables un peu partout. Il y en a déjà une qui est en construction, que j'ai vue, là, entre De Rochebelle et, semble-t-il, Route de l'Église, qui passe proche du centre sportif et du nouveau bâtiment, là, l'anneau de glace.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

2095 Je vais vous amener ailleurs. Il y a eu des documents qui ont été déposés sur le pôle d'échange Sainte-Foy. Il y a des simulations visuelles qui ont été mises, vous l'avez évoqué aussi, des plantations qui ont été prévues. Donc, de la végétalisation dans un secteur qui actuellement est un secteur très minéralisé, les stationnements que vous évoquiez tout à l'heure.

2100 Est-ce que vous avez consulté les simulations visuelles? Est-ce que ça vous pose... est-ce que vous avez un avis en regard de la simulation visuelle, de l'intégration du pôle d'échanges Sainte-Foy dans le secteur que vous avez évoqué?

Mme GINETTE PAQUIN :

2105 J'ai vu des photos du pôle d'échanges lui-même puis avec les rues, vous voulez dire?

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

2110 Le pôle d'échanges, oui. Donc, le document qui a été déposé sur les simulations, l'intégration du pôle d'échanges dans le stationnement du quadrilatère que vous avez évoqué.

Mme GINETTE PAQUIN :

2115 Un instant, là. Vous parlez... il y avait trois possibilités, là? C'est-à-dire l'ancienne possibilité qui a été mise de côté?

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

2120 Je parle du document spécifique qui a été déposé sur l'intégration du pôle d'échanges Sainte-Foy.

Mme GINETTE PAQUIN :

2125 Oui, oui, il y avait trois possibilités.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Oui, exactement.

2130 **Mme GINETTE PAQUIN :**

Il y en avait une qui était dans le sous-sol du projet Dallaire, il y en avait une qui était proche du Canadian Tire, en arrière du ministère de la Justice, là? Puis il y en a une troisième qui était sur les terrains de l'école, là? Pour le pôle d'échanges, vous parlez.

2135 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

Oui, pour le pôle d'échanges, là, il y a eu un nouveau document qui a été déposé qui est dans le stationnement derrière le Canadian Tire, effectivement.

2140 **Mme GINETTE PAQUIN :**

C'est celui-là dont vous parlez?

2145 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

Oui, exactement.

2150 **Mme GINETTE PAQUIN :**

La troisième possibilité, j'espère que ce n'est pas une possibilité, c'est-à-dire sur les terrains, le pôle d'échanges sur les terrains de l'école, là, à la place des terrains de soccer. Il y avait trois possibilités, si je me souviens bien.

2155 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

Oui. Je vous parle de celle qui est dans le stationnement derrière le Canadian Tire, effectivement.

2160 **Mme GINETTE PAQUIN :**

Oui. Vous voulez que?

2165 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

Je vous demande votre avis.

Mme GINETTE PAQUIN :

2170 Mon avis? Mon avis, je n'ai pas eu le temps de la regarder beaucoup, mais mon avis, d'abord, il va y avoir une circulation d'autobus assez importante, j'imagine. Entre autres, les autobus de Lévis qui vont arriver de l'ouest, qui vont être obligés d'arrêter à ce pôle d'échanges. Alors que, semble-t-il, et il faudrait vérifier, la plupart des personnes qui prennent l'autobus à Lévis se rendent soit au centre d'achats ou à l'Université Laval.

2175 Donc, je ne vois peut-être pas l'intérêt qu'ils arrêtent au pôle d'échanges de Sainte-Foy pour faire un petit bout de tramway, peut-être entre le pôle d'échanges et les centres d'achats ou entre le pôle d'échanges et l'Université Laval. Ça, c'est un afflux d'autobus qui va être important, qui va créer aussi une espèce de voie superposée, j'imagine, sur Laurier.

2180 Puis sur Hochelaga, nous autres, on a un gros problème sur Hochelaga. S'ils élargissent la rue pour faciliter les entrées éventuelles, c'est sûr que le tramway va être obligé de passer aussi sur Hochelaga, j'imagine. Alors, il doit faire un arrêt, j'imagine, pour passer sur Hochelaga. Il va y avoir des lumières sur Route de l'Église, des lumières probablement sur... pour laisser passer le tramway, à moins qu'il ait une autre station de passer, là. On m'a parlé d'une plateforme...

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

2190 C'est des excellentes questions. C'est des excellentes questions. Vous pouvez poser ces questions-là à l'initiateur.

Mme GINETTE PAQUIN :

2195 J'ai cru entendre qu'il passerait sur une plateforme. Je ne sais pas si c'est vrai, ça, cette histoire-là? Il va traverser Hochelaga, après ça, l'autre côté, il va être obligé de traverser une petite rue qui s'appelle Madeleine-Bergeron où passent des jeunes et des autobus scolaires. Et après cette petite rue-là, là, il va s'engager dans un couloir étroit à côté du boisé ou dans la partie est du boisé De Rochebelle. Je ne sais pas exactement où est-ce qu'il va passer.

2200 Mais si je reviens à Hochelaga et au pôle d'échanges, un pôle d'échanges, ça va créer beaucoup d'animation en automobiles, en autobus et en tramway aussi.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

2205 Merci beaucoup, Madame. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup, bonne fin d'après-midi.

Mme GINETTE PAQUIN :

J'espère vous allez protéger notre secteur, là. C'est important pour nous.

M. LUC DALLAIRE

LA PRÉSIDENTE :

Alors, j'appellerais maintenant monsieur Luc Dallaire. Bonjour, Monsieur Dallaire.

M. LUC DALLAIRE :

Bonjour, Madame la Présidente, Messieurs les Commissaires. Rebonjour! Je suis bien content de vous revoir, parce que ce mémoire je le dépose suite à une question que j'ai posée à une période précédente, le 6 juillet, et pour laquelle je ne pense pas avoir vraiment reçu de réponse suffisante. Je ne vais pas tout le lire, parce qu'il est assez long, mais je vais quand même insister sur un point qui n'a pas été tellement abordé, c'est-à-dire la réalité du télétravail.

Je me présente d'abord, je suis résident, directement impacté par le projet puisque j'habite la 1re Avenue, et je vais y revenir après. Mon immeuble va être sujet à expropriation partielle, qui va avoir des conséquences quand même assez importantes. Mais je suis également retraité d'une longue carrière en ressources humaines, et puis c'est cet aspect-là que je vais aborder, parce que la pandémie a – je ne vais pas le lire au complet, mais je vais quand même le lire.

La pandémie a forcé une profonde révolution dans le monde du travail des cols blancs. Le télétravail pourra être un résultat positif de la COVID-19 – malheureusement, il n'y en aura pas tellement –, pourvu qu'on le pérennise et qu'on mette en place les conditions favorables pour qu'il se développe. Le télétravail est une réalité qui est là pour rester, d'une part parce que la technologie le permet et, d'autre part, parce que cela fait l'affaire des employés et des employeurs. Le télétravail est « win/win ». Le modèle métro-boulot-dodo est obsolète. Après la pandémie, après plusieurs mois de travail à distance, on ne reviendra pas en arrière.

Pour les employés, le télétravail présente de nombreux avantages majeurs. Il favorise la conciliation travail/famille. Il procure un sentiment de liberté. En effet, les nombreuses heures

consacrées aux allers-retours au travail peuvent être consacrées à la famille ou à d'autres activités personnelles.

2250 Le télétravail permet aussi de faire des économies importantes au chapitre des coûts reliés au travail, pour le travailleur. Le transport, bien sûr, les vêtements, les restaurants et autres dépenses afférentes au travail quotidien. On pourrait dans certains cas se passer même d'une deuxième voiture.

2255 Le télétravail permettrait aussi à certains qui le souhaiteraient de s'établir sans pénalité à distance du travail, là où les propriétés et les taxes sont moins chères.

Après la pandémie, après des mois et des mois de télétravail, l'habitude sera installée. La page sera tournée.

2260 Pour les employeurs, les avantages du télétravail sont considérables aussi. À la surprise de plusieurs, la productivité a augmenté depuis le travail à distance forcé, peut-être parce que les employés épargnent le temps et le stress reliés aux déplacements, peut-être qu'ils sont plus efficaces en réunion et communiquent plus efficacement entre eux. Pourvu que l'on aplanisse les difficultés inhérentes au travail à distance, les employés pourront se sentir responsabilisés et impliqués dans le succès de leur entreprise.

2270 Le télétravail peut représenter des économies majeures pour les employeurs au chapitre des coûts reliés aux espaces à bureaux. Nombre d'entreprises songent déjà à réduire leur surface d'occupation dès que cela sera possible. On prévoit d'ailleurs une récession immobilière majeure dans les centres-villes du monde entier; Québec n'échappera pas à ces ajustements d'espace requis par les locataires.

2275 Il y a bien sûr des inconvénients au télétravail, surtout en termes de contact humain, de motivation, de stimulation, de créativité et d'esprit d'équipe. Ces inconvénients peuvent être atténués, pourvu qu'on mette en place de nouvelles façons de se côtoyer et de travailler ensemble. En fin de course, les avantages du télétravail sont tels que les employeurs et les employés sont prêts à revoir leurs façons de faire pour que cela fonctionne.

2280 En réalité, le télétravail est devenu un élément hautement valorisé dans le recrutement et la rétention du personnel.

2285 Je vais maintenant vous parler de la pointe. Tout ce qui se fait ici, finalement, tout ce projet de réseau structurant vise principalement et presque uniquement à rencontrer les pointes de mobilité, les pointes de fréquentation.

La pression première de tout réseau de transport, sa raison d'être, en fait, est de suffire à la demande générée lors des pointes d'affluence aux endroits et sur les axes où cette affluence se distribue. C'est pour suffire aux pointes de la demande que l'on construit des réseaux structurants de transport en commun.

Or, si on diminue les pointes d'affluence, on diminue la pression sur le réseau. Aujourd'hui, en sortie hésitante de pandémie, ou en fait, on ne sait pas si on est en sortie ou encore en plein dedans, on se rend compte que le réseau est non seulement suffisant, mais grandement sous-utilisé, alors que la plupart des activités se poursuivent.

C'est précisément ce que le télétravail génèrera : une diminution significative de la pression sur le réseau et la possibilité de rencontrer les pointes avec des moyens beaucoup plus légers et moins coûteux qu'un tramway. Si on construisait le tramway et qu'il s'avérait sous-utilisé, les déficits énormes devront être absorbés par les usagers, les citoyens.

Le but de mon intervention est de susciter des interrogations chez les commissaires du BAPE, questions qui méritent des réponses avant que l'on procède avec un projet coûteux qui sera une balafre au visage de la magnifique ville de Québec, et qui pourra s'avérer un très mauvais choix technologique et financier.

Québec est une ville de services. On le sait, le télétravail n'est pas possible pour tous les types d'emploi. Cependant, Québec est une ville très particulière, car elle est avant tout une ville de services. Les principaux employeurs sont les gouvernements, les assurances, l'université, les services connexes reliés à ces activités. Il n'y a pas tellement d'usines à Québec; au centre-ville de Québec, on parle, et c'est au centre-ville que se concentrent les activités de ces compagnies-là.

De plus, physiquement, le centre-ville, bordé par le fleuve, n'est accessible que par deux directions : l'ouest et le nord. Le reste, finalement, de l'est, on finit par arriver par le nord. Et il faut comprendre également qui génère la période de pointe. Ce ne sont pas... bon, les vocations touristiques, par exemple, de la Ville de Québec. Ce ne sont pas les employés reliés au domaine du tourisme qui sont dans des bouchons de circulation aux heures de pointe. Ce ne sont pas les employés de la restauration, ce ne sont pas les employés de la santé, ils sont déjà au travail, ces gens-là, ou ils vont rentrer plus tard. Ce sont d'abord et avant tout, les cols blancs.

Et justement, le télétravail fait en sorte que ces gens sont aujourd'hui en télétravail et l'économie continue de fonctionner.

Le promoteur a démontré en commission qu'il semble occulter l'impact réel et durable du télétravail sur l'achalandage de son réseau, soi-disant parce qu'on ne peut prédire l'avenir, et que

de toute façon le réseau est construit pour 50 ans. Il serait pourtant bien simple et peu coûteux de contacter les Directions des ressources humaines de tous les grands employeurs du centre-ville de Québec afin de connaître la position de leurs entreprises respectives sur l'avenir du télétravail. En effet, les employeurs ont déjà réalisé l'impact du télétravail dans l'avenir et ont dû développer les politiques adéquates pour l'encadrer.

2330

On aurait ainsi une bonne idée de l'avenir de l'achalandage vers et depuis le centre-ville aux périodes de pointe, après la pandémie.

2335

Si d'aventure on découvrait que le télétravail des cols blancs du centre-ville de Québec deviendrait une réalité de l'ordre de trois jours/télétravail, deux jours/maison, comme avancée par le représentant du Conseil du trésor en commission, ou même 50/50, qu'arrive-t-il de la demande en déplacements aux heures de pointe?

2340

Si la demande subit une chute importante durablement, et que les pointes ont diminué considérablement, le système lourd de transport public qui nous est présenté pourrait ne devenir nécessaire que dans plusieurs décennies.

2345

D'ici le moment où les gens seront à nouveau forcés de s'entasser dans les transports publics, les ascenseurs et sur les routes pour aller au centre-ville et revenir le soir, si ce moment revient un jour, on aura peut-être trouvé des moyens plus efficaces qu'un tramway pour régler le problème des deux pointes d'achalandage de Québec.

2350

Du point de vue environnemental, et le BAPE évidemment c'est sa première mission, du point de vue environnemental, nous avons ici une opportunité inespérée de réduire de façon significative les déplacements et les émissions de gaz à effet de serre dans nos grandes villes. On les réduit de façon significative à la source, en pérennisant et en encourageant le télétravail.

2355

Le bruit, la poussière, le smog, la pollution sont redescendus à des niveaux d'il y a des décennies. Ne ratons pas cette chance qui nous est donnée par la fatalité.

2360

Peut-être un dernier mot sur l'acceptabilité sociale. Je suis directement impliqué par le projet. Je n'avais, depuis que j'ai appris que le tramway passerait sur la 1^{re} Avenue, je sais que devant chez moi, l'emprise n'est pas assez large, même si on fait sens unique. Je le sais depuis le début, par contre, j'ai tenté à maintes reprises de contacter la Ville de Québec, sans succès, sauf juste avant les audiences du BAPE où on a commencé à recevoir... mon voisin a reçu un téléphone. Moi, j'ai téléphoné à la Ville. On a ensuite reçu des lettres nous avisant qu'on serait probablement touchés par l'expropriation.

2365 L'acceptabilité sociale n'est pas au rendez-vous. De toute façon, beaucoup de personnes
sont venues ici. Il y a des problèmes au niveau de la technologie elle-même. Il y a des problèmes
au niveau du tracé. Il y a des problèmes au niveau de l'impact qu'il va y avoir sur Limoilou, sur
Saint-Jean-Baptiste et tout.

2370 Alors, ce projet de réseau structurant, en plus, ne résout pas le problème à la tête des
ponts, ne dessert par l'aéroport, ne dessert la gare Centrale. Le mégahôpital de Limoilou qui s'en
vient, le carré D'Youville. Pour toutes ces raisons, le projet manque complète d'acceptabilité
sociale.

2375 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur, je vais vous demander de conclure, parce que votre temps est écoulé.

2380 **M. LUC DALLAIRE :**

D'accord. Alors, voilà. Finalement, je voudrais respectueusement soumettre peut-être une
ou deux suggestions.

2385 Compte tenu de la nouvelle réalité du télétravail, en vertu du principe de réserve et de
modération en matière de finances publiques, je suggère respectueusement au BAPE de
recommander au gouvernement du Québec de suspendre immédiatement les travaux de
développement du tramway afin de revoir les données d'achalandage à court, moyen et long
terme; de refaire les analyses de coûts comparatifs en fonction des alternatives qui sont plus
comparables. Inclure dans les calculs des coûts, également, les coûts encourus par les
2390 propriétaires et les locataires et les utilisateurs riverains, et enfin, consulter la population par voie
de référendum.

Prendre une pause, suspendre les dépenses de développement et revoir le projet relèvent
d'une saine prudence dans la gestion des fonds publics et nous évitera de nous retrouver le bras
2395 trop loin dans le tordeur et impossible de revenir.

LA PRÉSIDENTE :

2400 Je vous remercie. Je vais vous arrêter là, merci. Alors, mon collègue Pierre Renaud avait
une question à vous poser.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

2405 Monsieur Dallaire, je vous remercie pour votre mémoire. On parle de prévisions de mise en service du tramway en 2026. On parle de prévisions jusqu'à 2041, puis on s'attend, là, dans les prévisions démographiques, qu'il va y avoir une augmentation de la population. On dit aussi qu'un moyen de transport plus efficace, plus confortable, qui a une meilleure fréquence, qui a une meilleure fiabilité du fait qu'il y a beaucoup plus de gens qui sont intéressés à l'utiliser, vous ne pensez pas que ces éléments-là pourraient compenser le fait qu'il va y avoir, oui, du télétravail, 2410 mais qu'on n'est pas capables de prévoir d'ici les 15 ou 20 prochaines années?

M. LUC DALLAIRE :

2415 C'est sûr que... je pense qu'il n'y a personne qui est venu devant qui était contre le transport en commun ou qui est contre un réseau de transport structurant.

2420 Mon point de vue est que tout ça, c'est pour rencontrer des pointes. Ce n'est pas pour le samedi après-midi puis ce n'est pas pour le lundi soir à 11 h. C'est pour rencontrer des pointes. On a, par miracle, éliminé les pointes. Alors, on ne doit pas retourner à ça. Ce qui va faire que si vous n'avez pas de pointe, le système actuel convient très bien.

2425 Il n'y a personne dans le fond, le système structurant, l'épine dorsale du 801 et du 802 c'est le tramway, c'est exactement ça. Sauf que là, on vient remplacer ce qui existe déjà et fonctionne très bien avec une technologie lourde qui va complètement empêcher les gens de traverser la plateforme et tout. Et ce n'est pas nécessaire, parce que ça va être suffisant pendant encore de nombreuses années, à mon avis.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

2430 Vous mentionnez qu'une infrastructure lourde n'est pas justifiée, qu'est-ce que vous suggérez? Est-ce que je comprends que ce que vous suggérez c'est le statu quo? C'est de ne pas faire de modification, de continuer à utiliser l'autobus, Métrobus, tel que c'est utilisé aujourd'hui, de maintenir le réseau dans la même situation? Est-ce que c'est ça que je comprends? 2435

M. LUC DALLAIRE :

2440 Oui. Le réseau est peut-être surcapacitaire en ce moment, là. Il faut être bien conscients de ça. Moi, je les vois passer, les autobus, il n'y a pas personne dans les autobus. Alors là, on parle... mais certainement pas de continuer à dépenser sur ce projet-là qui peut ne pas s'avérer pertinent.

2445 En ce moment, l'économie, si vous réalisez, toute la Haute-Ville, le secteur de la Haute-Ville fonctionne. On est d'accord que les compagnies d'assurance fonctionnent, que les gouvernements fonctionnent, et on n'a pas de problème de congestion. On a réglé le problème des pointes. Alors, on peut peut-être passer à d'autres choses et utiliser ces argents-là à faire des investissements beaucoup plus importants et rapides. Un point, c'est qu'il ne faut pas non plus cesser d'investir dans le transport public, c'est-à-dire le transport en commun. Il faut également penser au transport actif, et tout.

2450 Mais ce dont je parle c'est que cette énorme infrastructure de 3 milliards et plus n'est peut-être plus nécessaire. C'est pour ça que moi je demanderais à ce qu'on fasse une pause et qu'on vérifie tout ça. Et c'est simple de le faire, parce que les entreprises et les ministères ont déjà établi quelle serait leur politique dans le futur. Les gens ne retourneront pas, même s'il y a un vaccin la semaine prochaine, les gens ne retourneront pas dans les ascenseurs, les bureaux, tassés, les autobus bondés, le trafic en bas de Saint-Sacrement. Les gens ne feront pas ça.

2455 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

2460 Je vous remercie beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Monsieur, et bonne fin d'après-midi.

2465 **M. LUC DALLAIRE :**

Merci, Madame. Merci, Monsieur.

2470

M. JEAN BAILLARGEON
M. GASTON DÉRY

2475 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, j'inviterais maintenant monsieur Jean Baillargeon. Monsieur Baillargeon, vous présenterez votre collègue quand vous serez installé.

M. JEAN BAILLARGEON :

2480 Alors, je vous remercie de nous accueillir aujourd'hui. Alors, je me présente, Jean Baillargeon, je suis un résident de la Haute-Ville près du boulevard René-Lévesque, mais
2485 aujourd'hui, je présente un mémoire à titre de consultant en affaires publiques et aussi en communication stratégique, et je serai accompagné de mon collègue Gaston Déry, qui est un spécialiste en foresterie urbaine, qui va traiter justement plus spécifiquement de la question des arbres.

2490 Alors, contrairement à la région de Montréal, l'acceptabilité sociale du projet de transport structurant n'est pas au rendez-vous à Québec. On se demande pourquoi. Nous tenterons de répondre à cette question fondamentale pour l'avenir du transport collectif dans la région de Québec.

2495 En guise d'introduction, je tiens à vous mentionner que nous sommes fondamentalement scandalisés qu'une grande région comme la nôtre de plus de 950 000 habitants en incluant la Rive-Nord et la Rive-Sud doivent encore quémander le financement auprès des deux paliers de gouvernement pour la mise en place d'un réseau de transport collectif structurant.

2500 En effet, pour financer le projet actuel, faut-il rappeler que la Ville de Montréal a dû concéder entre guillemets – et j'insiste entre guillemets – une partie des sommes pour financer le tramway, soit 800 millions que le gouvernement fédéral lui avait déjà octroyés. En retour, le gouvernement provincial lui a offert de financer les études pour une partie de la nouvelle ligne rose de métro.

2505 Est-il nécessaire de souligner que la région de Montréal bénéficie actuellement de plus de 11 milliards d'investissements publics pour ses projets de transport collectif. Nous pensons au Réseau express métropolitain, au prolongement de la ligne bleue de métro, notamment. N'oublions pas, par ailleurs, l'investissement 1,6 milliard pour la réfection du pont Champlain servant de voie de passage au Réseau express métropolitain entre la Rive-Sud de Montréal et l'Ouest de l'île de Montréal.

2510 Dans un tel contexte, peut-on s'étonner que les citoyens de la région de Montréal appuient à plus de 70 %, selon les derniers sondages, leur projet de transport collectif, et ce, malgré le contexte de la pandémie et l'essor du télétravail.

2515 Pendant ce temps, la Ville de Québec est condamnée à modifier à la dernière minute son projet initial faute de fonds suffisants, tandis que le pont de Québec attend depuis plus de dix ans un entretien digne de son statut de pont historique unique.

2520 Disons-le franchement : l'approche de la Ville de Québec pour vendre le tramway n'est pas très sympathique au départ. Les choix du tracé firent l'objet de fuites dans les médias avant les consultations préalables avec les intervenants du milieu, ce fut un irritant majeur.

2525 Aurait-il fallu proposer plusieurs tracés ou voies de passage? Diminuer les voies automobiles au profit du transport collectif? Mieux expliquer les retombées économiques et sociales du tramway? Le travail en amont n'a pas été fait. Pourquoi? Manque de temps? Absence de stratégie de communication avec des alliés potentiels? Isolement du maire ou du Bureau de projet cherchant à contrôler à tout prix le message suite à l'échec du défunt SRB?

2530 Un mélange de tout ça, mais surtout l'absence de pédagogie pour convaincre des bienfaits fondamentaux du projet, tant au niveau de la diminution des gaz à effet de serre, du fonctionnement électrique du tramway, de l'impact sur la congestion automobile et de l'amélioration de la qualité de vie pour l'ensemble des citoyens.

2535 La contestation du projet s'est faite sur une longue période. Il y a eu bien sûr les partisans du métro souterrain qui doutent que le tramway soit capable d'affronter nos tempêtes hivernales. Il y a eu aussi des consultations publiques de proximité qui ont souvent semé la méfiance des citoyens, car ceux-ci avaient l'impression d'être mis devant un fait accompli sans pouvoir amender le projet initial.

2540 D'autres citoyens mal informés ou préparés s'opposèrent carrément au tracé du tramway à proximité de leur résidence, de crainte de perdre leur quiétude et leur qualité de vie, notamment durant les années des travaux de construction et d'aménagement.

2545 Il semble évident que la Ville de Québec ait raté le tramway, du moins sur le plan des communications. Le rapport du vérificateur général de la Ville de Québec en 2019 est éloquent à cet égard. Je le cite :

« Les besoins de communication ont été sous-estimés en 2018 et ont tardé à être définis. »

2550 De plus, il mentionne que :

« L'efficacité des différentes activités de communication n'a pas été mesurée, ce qui aurait permis d'ajuster leur message, s'il y a lieu ».

2555 Il conclut :

« Nous jugeons que la Ville doit s'assurer que ses efforts en matière de communication lui permettent de mobiliser le plus possible la communauté autour de l'intérêt public du projet. Ainsi,

2560 *elle pourra capitaliser sur l'acceptabilité sociale du projet et compter sur la collaboration des parties prenantes. »*

2565 L'abandon du projet de départ, combiné à la période de pandémie, a amené une majorité de citoyens de notre région à ne plus soutenir le projet de tramway, selon un sondage Léger Marketing publié le 1er juin 2020, c'est-à-dire 57 % étaient contre, contre 40 % pour.

2570 Forts de ce résultat décevant, nous sommes convaincus que le maire de Québec, malgré l'énergie qu'il déploie, ne pourra seul mener à terme le projet structurant de tramway.

2575 Il doit mobiliser la population autour d'un projet régional intégré de transport collectif. Comment? Pas facile avec un réseau structurant minimaliste. Le projet actuel est acceptable dans la mesure où il n'y a pas d'autres alternatives, et ce, surtout à cause des restrictions budgétaires imposées par le gouvernement du Québec.

2580 Avec l'abandon du trambus, on ne peut plus parler d'un projet structurant, mais plutôt d'un projet de tramway dans sa phase 1. Une campagne de communication sera nécessaire afin de convaincre la population des dernières modifications au projet.

2585 En terminant, je vous présente sommairement nos sept recommandations à propos de l'acceptabilité sociale du projet de tramway :

Premièrement, repenser le projet de transport collectif en fonction d'un projet régional et non seulement en fonction d'un projet de la Ville de Québec.

2585 Deuxièmement, faire une étude comparative des réseaux de transport collectif entre Montréal et Québec sur le plan des investissements à court, moyen et long terme.

Troisièmement, intégrer le Bureau de projet du 3e lien avec le Bureau de projet du tramway afin de mieux répartir les coûts d'excavation des tunnels de raccordement sous le cap Diamant.

2590 Quatrièmement, mieux définir à long terme l'étendue d'un véritable réseau de transport régional structurant comprenant deux liens avec la Rive-Sud de Québec, notamment à l'est avec le métro fluvial souterrain et à l'Ouest avec le passage d'un trambus sur le pont de Québec reliant le centre-ville de Lévis au pôle Sainte-Foy.

2595 Cinquièmement, intégrer les réseaux de transport en commun de la Rive-Nord et de la Rive-Sud dans une organisation régionale.

Sixièmement, amorcer une campagne publicitaire axée sur l'impact du transport collectif à propos des gaz à effet de serre, de l'importance de la foresterie et de la qualité de vie urbaine

Septièmement, modéliser le projet en plusieurs phases, mais en y intégrant une vision régionale :

La phase 1 se limiterait au projet minimaliste actuel déposé par la Ville de Québec;

La phase 2 impliquerait le tracé du trambus prévu dans la version originale;

Enfin, la phase 3 intégrerait les projets avec la Rive-Sud, soit le troisième lien sous-fluvial et le trambus passant sur le pont de Québec.

Je cède maintenant la parole à mon collègue Gaston Déry, spécialiste de la foresterie urbaine, qui vous présentera son analyse du projet actuel.

M. GASTON DÉRY :

Madame la Présidente, Messieurs les Commissaires, j'ai cinq minutes?

LA PRÉSIDENTE :

Vous avez deux minutes.

M. GASTON DÉRY :

Alors, je vais sauter tout de suite aux conclusions, si vous permettez.

Écoutez, on a fait une analyse, vous avez lu le mémoire, vous serez en mesure de poser les questions.

Alors, nos recommandations sont les suivantes :

Procéder une évaluation phytosanitaire de tous les arbres afin de connaître l'état de santé des arbres qui seront soit coupés ou conservés.

Deuxièmement, tenter de diminuer la largeur de l'emprise supplémentaire afin de maximiser les chances de conserver les arbres matures existants. On serait probablement en mesure de sauver un grand nombre d'arbres, notamment l'orme d'Amérique sur René-Lévesque.

Troisièmement, considérez que les frênes résiduels sur le parcours du tracé seront impactés par la présence de l'agrile du frêne et tenir compte de cet élément quant aux objectifs d'augmentation de la canopée.

2640 Je suis aussi d'avis qu'il faudrait préparer, Madame la Présidente, un devis détaillé sur les mesures de mitigation à prendre pour protéger les arbres, et l'inclure dans l'appel d'offres des soumissionnaires et mandater des professionnels de la foresterie urbaine pour surveiller les travaux de construction, afin que ce devis de protection des arbres soit respecté. On le fait en génie civil, il faut le faire pour l'arbre.

2645 Il faut porter aussi une attention particulière aux ormes d'Amérique et aux érables qui représentent 45 % des arbres qui sont sur le tracé, car ces deux genres d'arbres sont recherchés en milieu urbain dû à leur capacité d'adaptation.

2650 Puis il faut aussi revoir le ratio de deux arbres plantés pour chaque arbre abattu, parce qu'un arbre mature ne sera jamais remplacé par deux jeunes arbres.

2655 Finalement, il faut identifier des indicatifs qui vont permettre aux citoyens de participer à cette reforestation, et surtout préparer un plan de communication pour bien faire comprendre aux citoyens toutes les mesures de mitigation mises de l'avant pour protéger le maximum d'arbres, les mesures compensatoires.

Et si vous me permettez, j'aimerais faire un commentaire que j'aurais fait au début.

2660 L'arbre urbain est vivant. Ce n'est pas un banc public. Il est là. Il est debout. Il est devant nous. On n'a pas conscience des bienfaits qu'il fait, mais il a des besoins physiologiques pour vivre. Puis il a réussi à trouver son équilibre dans la ville pour vivre, mais pour subir un traumatisme comme celui qui va être initié par des travaux de construction, ça prend des professionnels de la foresterie qui vont faire une analyse de l'état de santé de chacun des arbres, de prévoir un devis qui va permettre de protéger les arbres autrement qu'en mettant des deux par quatre autour et, surtout, bénéficier de ces cathédrales qui embellissent notre ville.

2670 J'aurais aimé évidemment vous faire toutes les présentations préliminaires, mais vous les avez dans le mémoire et ça me fera plaisir de répondre à vos questions.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Alors, avant de laisser la parole à mon collègue Pierre Renaud, qui aura des questions pour vous, j'aurais aimé revenir sur l'organisation du transport collectif dans

2675 l'agglomération puisque vous semblez à la fois parler d'un lien, par exemple avec le projet de troisième lien, mais aussi une intégration des deux sociétés de transport.

Donc, est-ce que vous pourriez élaborer là-dessus et nous dire si vous avez une idée de la gouvernance que ça pourrait prendre pour intégrer ces sociétés de transport?

2680 **M. JEAN BAILLARGEON :**

2685 Bien, la gouvernance. En fait, écoutez, il y a deux villes principales, là. Évidemment, il y a déjà un conseil d'agglomération, comme vous le savez. C'est sûr qu'il y a une région métropolitaine régionale. Donc, quelle sera la structure? Si vous regardez ce qui se passe à Montréal, il y a tellement de structures de transport, je ne me souviens plus, mais je sais que le transport collectif, ce n'est pas la Ville de Montréal comme telle. C'est une organisation qui regroupe toutes les sociétés de transport.

2690 Mais ici à Québec, vous l'avez vu avec le SRB, le problème c'est les chicanes entre la Ville de Lévis et la Ville de Québec. Alors, c'est comme si à un moment donné le fleuve faisant en sorte qu'il y a une barrière psychologique et chacun veut défendre son petit territoire, alors que quand on parle justement de transport collectif, il faut fusionner les deux sociétés de transport pour éviter cette chicane-là.

2695 Donc, à ce moment-là, il faudra que les deux maires s'entendent d'avance sur l'intégration et statuer sur une structure. S'ils ne s'entendent pas, le gouvernement du Québec pourra imposer une structure qui intégrerait les deux structures de transport collectif.

2700 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

2705 Vous parliez, Monsieur Baillargeon, de stratégie de communication, d'acceptabilité sociale, disant que le RSTC n'a pas eu un grand succès avec sa stratégie de communication. Est-ce qu'il est trop tard où est-ce que ça peut se rattraper ce déficit d'appuis là que le projet vit présentement?

M. JEAN BAILLARGEON :

2710 Pas trop tard, mais il ne faudrait pas que ça soit juste le maire Labeaume qui dirige la parade. Parce qu'avec tout ce qui s'est dit et s'est fait jusqu'à maintenant, il y a trop de gens qui se méfient actuellement du maire et du Bureau de projet. Donc, il faudrait qu'il y ait une organisation suprarégionale qui prenne le mandat de vendre, si on veut, le projet de transport structurant. Il ne faudrait pas que ça soit exclusivement le maire. Parce qu'actuellement, le contexte fait qu'il y a une trop grande polarisation.

2715 Vous l'avez vu, il y a même le parti d'opposition à la Ville de Québec qui propose de prendre le 3 milliards pour le tramway puis de l'investir dans les CHSLD. Ça fait que là, on est rendu où, là? On ne parle même plus de la même affaire.

2720 Alors, il y a une confrontation partisane et l'opposition à l'Hôtel de Ville veut faire en sorte d'étirer les délais pour qu'il y ait un référendum aux prochaines élections municipales. Donc, vous voyez, c'est devenu un enjeu très partisan sur le plan politique et ça dénature le projet de transport collectif, les fondamentaux, là.

2725 Alors, il faut absolument qu'il y ait une organisation suprarégionale, je dirais, qui prenne en main la vente du projet, sinon on va gagner du temps pour qu'il ne se passe rien d'ici les prochaines élections municipales, où là, bien, évidemment, la population décidera, bien sûr.

2730 Actuellement, je suis très pessimiste, là, parce que compte tenu des sondages, je ne suis pas sûr que la majorité de la population appuierait le transport collectif.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Quand vous dites suprarégionale. Le projet est essentiellement dans la Ville de Québec.

2735 **M. JEAN BAILLARGEON :**

Oui.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

2740 Suprarégionale, on impliquerait Lévis, mais Lévis n'est pas dans le projet actuellement.

M. JEAN BAILLARGEON :

2745 Ce que nous vous demandons comme BAPE, parce que c'est vous qui avez ça entre les mains, c'est dans votre rapport cet automne, dire au gouvernement du Québec qu'on doit intégrer le troisième lien avec le projet de tramway, notamment au niveau des coûts des tunnels qui vont se rejoindre lorsque le troisième lien, lorsqu'on en connaîtra plus, parce que c'est ça qui coûte le plus cher. C'est les tunnels sous le cap Diamant, et c'est ça qui a fait en sorte qu'on a amputé le projet initial.

2750 Donc, stratégiquement, il faut que vous, comme BAPE, vous recommandiez au gouvernement du Québec d'intégrer les deux rives, Rive-Nord et Rive-Sud, les deux projets, troisième lien et tramway, et faire en sorte que les budgets soient disponibles. Et je vous l'ai

2755 répété : si on compare à Montréal où il n'y a pas cette chicane-là entre la Rive-Sud de Montréal et Laval, tout le monde s'entend pour qu'il y ait 11 milliards actuellement sur la table pour développer le transport en commun. Tandis que nous, on est encore au stade de dire : est-ce qu'on a besoin d'un tramway au coût de 3 milliards? Puis beaucoup de gens disent : c'est trop cher. Alors là, ça n'a aucun sens.

2760 Il faut absolument que vous recommandiez l'intégration des deux rives, les deux systèmes de transport en commun des deux rives, on l'a dit, au niveau de l'intégration des réseaux de transport, mais aussi, un trambus sur le pont de Québec. J'ai dit qu'il y aurait trois phases dans mes recommandations : la phase 1, ça peut être le projet actuel tel qu'il a été repensé, si on veut, 2765 à cause des budgets; la phase 2, ça peut être avec le trambus qui a été coupé au niveau initial; et la phase 3, bien, l'intégration avec le troisième lien.

Est-ce que sur plusieurs années, est-ce que ça peut être sur deux, trois, quatre, cinq ans? Peut-être. Ce n'est pas important. L'important c'est que les gens sentent que maintenant le 2770 gouvernement et vous, le BAPE, vous appuyez l'intégration du transport collectif pour la région de Québec. Parce qu'on est sous-développés puis on se sent humiliés, là. Honnêtement, je vous l'ai dit, on a été obligés de quêter 800 millions à la Ville de Montréal, ça n'a aucun sens. On n'a pas notre part du gâteau.

2775 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

Je comprends de ce que vous nous dites, c'est que même si on parle d'intégration avec le troisième lien et tout, et tout, vous ne recommandez pas de retarder la réalisation du tramway.

2780 **M. JEAN BAILLARGEON :**

Non.

2785 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

Le tramway devrait se faire...

M. JEAN BAILLARGEON :

2790 La phase 1; pour nous c'est la phase 1.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Donc, on intègre, mais c'est une intégration qui va se faire graduellement dans le temps.

2795 **M. JEAN BAILLARGEON :**

C'est qu'il ne faut pas faire du cloisonnement mental pour des questions budgétaires. Le problème actuellement c'est qu'on rétrécit toujours le projet initial, qui est juste sur la Rive-Nord, pour des questions budgétaires. À mon avis, c'est un faux débat.

2800 Actuellement, il y a des... c'est sûr qu'il y a des imprévus, peu importe. Mais quand on voit ça de Montréal, Montréal, il n'y a pas de limite, c'est bar ouvert. Les budgets, il y en a en masse. Il y a des imprévus, allons-y, Alonso! Et ici, à Québec, il faut absolument se serrer la ceinture puis quêter à Montréal pour avoir notre part. Ça n'a aucun sens.

2805 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, Monsieur. Antoine Morissette a aussi des questions.

2810 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

Monsieur Déry, j'aimerais revenir sur le sujet des arbres urbains puis des pratiques de foresterie urbaine que vous avez présentées dans votre mémoire. J'ai quelques questions, je vais commencer par la première.

2815 Vous parlez, bon, de plan et devis détaillés avec un inventaire de chacun des arbres. Dans cet inventaire-là, j'aimerais vous entendre sur l'aspect remarquable, parce qu'on a entendu ça à plusieurs reprises dans les mémoires, puis on en a parlé à quelques reprises aussi dans la première partie de l'audience, qu'est-ce qu'on pourrait émettre comme critères quand on parle d'arbres remarquables?

2820 **M. GASTON DÉRY :**

2825 Bon. Un arbre peut être remarquable, mais ne pas être en santé. Alors, la première chose à faire c'est d'évaluer l'état de santé de chacun des arbres pour voir comment que les arbres peuvent survivre à un traumatisme. Il y a des études que nous avons déjà faites, qui ont démontré que les pires perturbations que subit un arbre en milieu urbain, c'est les travaux qui sont associés à la construction.

2830 Alors, la première chose c'est... parce qu'un arbre peut vous sembler remarquable, mais le forestier va peut-être voir qu'il y a un dépérissement, qu'il y a une maladie, qu'il y a un insecte qui l'affecte. Alors, on ne peut pas prescrire des mesures de mitigation si on n'a pas une évaluation de l'état de santé de tous les arbres. Un arbre, ce n'est pas un poteau de téléphone.

2835 La deuxième chose, lorsqu'un arbre mérite qu'on porte une attention particulière, parce qu'il
est remarquable, bien, dans un devis technique, on est capables de prévoir toutes les mesures
qui vont permettre de protéger cet arbre-là. Et si vous me permettez, je vais prendre un exemple :
la maison Michel Sarazin, lorsqu'on a voulu la construire, il y avait un orme d'Amérique qui était
une cathédrale, et les opposants avaient peur que l'orme d'Amérique en question disparaisse,
2840 parce qu'il était près des travaux de construction.

La firme que je dirigeais à ce moment-là, qui s'appelait Déry, Aucray et Associés, on avait
eu le mandat justement de rédiger un devis et d'être présents. On a sauvé l'arbre.

2845 Alors, les arbres remarquables doivent... c'est pour ça qu'avec une évaluation de l'état de
santé de chacun des arbres, on est capables de porter une attention particulière sur les arbres qui
le méritent.

2850 Si un arbre est dépérissant à 30 % et est appelé à une mort certaine d'ici quelques années,
bien, ça ne vaut pas la peine de le protéger, même s'il est beau. Parce qu'un arbre, c'est un être
vivant qui a des processus physiologiques qu'on doit connaître et qu'on doit respecter quand on
fait des interventions humaines autour de l'arbre.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

2855 Quand on parle de l'intégration du tramway, on parle aussi des lignes aériennes de contact,
puis on a parlé de l'effet de l'élagage que ça pourrait avoir sur l'arbre en tant que tel. On a
entendu que, bon, l'élagage pouvait condamner finalement un arbre. Est-ce que vous avez
quelque chose à nous partager en regard de ça?

M. GASTON DÉRY :

2865 Monsieur, votre question est excellente. Si on condamnait tous les arbres qui font l'objet
d'élagage, il n'y aurait plus beaucoup d'arbres à Québec. Vous savez, les arboriculteurs ce sont
des professionnels de la foresterie, qui sont capables de faire des élagages qui vont créer le
moins de traumatisme à un arbre et il y a plusieurs arbres qui subissent, à peu près aux cinq ans,
un élagage. Et lorsque l'élagage est bien fait en tenant compte des principes physiologiques de
l'arbre, on est capables de faire le travail en protégeant l'arbre.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

2870 Dernière question, très rapidement.

2875 **M. GASTON DÉRY :**

Je vous écoute.

2880 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

Vous parlez de surveillance de chantier. Est-ce que vous avez des propositions sur des gens qui pourraient surveiller les chantiers en regard évidemment de la préservation des arbres urbains?

2885 **M. GASTON DÉRY :**

2890 Écoutez, vous avez un service de foresterie urbaine à Québec qui, je le dis, est très compétent. D'ailleurs, si la Ville de Québec est une ville qui est reconnue pour avoir une belle forêt urbaine, ce n'est pas un cadeau du ciel. C'est parce qu'on a des gens compétents. Et ces gens-là sont en mesure de rédiger des devis techniques, parce que je sais qu'ils l'ont déjà fait. Et, troisièmement, ces gens-là connaissent les professionnels qui sont en mesure d'assurer une surveillance des travaux.

2895 Puis l'autre chose sur laquelle j'insiste, parce que je n'ai pas eu le temps, mais vu que vous me posez une question, j'ai du temps pour y répondre. On a parlé hier de l'emprise puis on a dit que si on avait des voitures qui roulaient moins vite, on pourrait diminuer l'emprise peut-être de deux mètres.

2900 Je veux juste vous expliquer qu'un arbre qui pousse en milieu naturel va étendre son système racinaire sur une surface qui correspond à peu près à la cime. Mais l'arbre urbain, il ne peut pas faire ça. Il ne peut pas aller chercher l'eau en dessous du bitume. Alors, il va faire quoi? Il va aller chercher l'eau là où elle est disponible puis souvent l'eau est disponible près des trous. Ce que veut dire que l'arbre va développer un petit système racinaire, on appelle des racelles, pour aller chercher l'eau puis aller chercher l'oxygène. Et la majorité de ce système racinaire là, qui permet à l'arbre de vivre, est près du tronc.

2905 Alors, si on était capables d'utiliser notre génie pour diminuer peut-être de deux mètres l'emprise c'est peut-être des centaines d'arbres qu'on serait prêts à sauver.

2910 Je terminerai en disant qu'un arbre, je le répète, ce n'est pas un poteau de téléphone; c'est un être vivant comme vous et moi, qui a des besoins physiologiques, comme vous et moi, et si on veut qu'un arbre vive, il faut connaître et respecter ces principes physiologiques là. Et si on adapte notre façon de travailler en tenant compte du fait que l'arbre est un être vivant qui nous sert

2915 depuis 80 ans, on va probablement conserver beaucoup d'arbres. Mais ça, c'est en utilisant les professionnels de la foresterie urbaine. Je n'insisterai jamais assez.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

2920 Merci beaucoup, Monsieur.

M. GASTON DÉRY :

Merci, Monsieur.

2925 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Donc, s'il y a des études que vous voulez partager avec nous sur la conséquence des travaux sur les arbres, n'hésitez pas à les déposer. On en prendra connaissance.

2930 **M. GASTON DÉRY :**

2935 Oui. Écoutez, je vous dirai que lorsque... en fait, ça fait 60 ans que je consacre ma vie à la protection de l'environnement dans plusieurs secteurs. Mais j'ai consacré 20 ans de ma vie à la foresterie urbaine. Et je me souviens que quand j'étais dans la firme que j'avais créée qui s'appelait Déry, Rocray et Associés, le gouvernement du Québec, le ministère de l'Environnement nous avait donné un mandat pour venir élaborer toutes les mesures que l'on doit envisager en termes de mesures de mitigation pour protéger les arbres lors de travaux de construction. Et ce document-là existe au ministère de l'Environnement. Et puis même si ce document-là a 30 ans, 30 ans dans la vie d'un arbre, c'est peu.

2940 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, si vous voulez nous le déposer, on serait enchantés.

2945 **M. GASTON DÉRY :**

Je vais essayer de le trouver, puis si je ne le trouve pas on appellera au ministère de l'Environnement, ils en ont sûrement gardé une copie.

2950 **LA PRÉSIDENTE :**

Excellent. Merci beaucoup.

M. GASTON DÉRY :

Merci de nous avoir entendus.

M. JEAN BAILLARGEON :

Merci.

M. MICHEL COUTURIER

LA PRÉSIDENTE :

J'appellerais maintenant monsieur Michel Couturier. Bonjour, Monsieur.

M. MICHEL COUTURIER :

Bonjour, Madame.

LA PRÉSIDENTE :

Vous avez 10 minutes.

M. MICHEL COUTURIER :

Alors, bonjour! Mon nom est Michel Couturier. Je suis résident du quartier Lairet dans l'arrondissement de La Cité-Limoilou et si je vis suffisamment longtemps, je bénéficierai du projet de tramway, avec une station à moins de 500 mètres de ma résidence.

Alors, Madame la Présidente et Messieurs les Commissaires, je vous remercie de me recevoir, parce que j'ai une pensée sur le projet que je n'ai pas entendu ailleurs. Donc, ça me fait plaisir de la partager avec vous.

Je pense que Québec a besoin d'un réseau de transport structurant qui va bénéficier à la majeure partie de sa population, du lac Saint-Charles au fleuve Saint-Laurent, et de la rivière Montmorency à la limite ouest de la ville.

Le projet actuel ne satisfait pas cet objectif. Son ossature, le tramway, s'étend du Trait-Carré de Charlesbourg à un secteur à développer au nord de Cap-Rouge. Son complément annoncé, le

2995 trambus, a été retiré du projet. Il ignore l'est de la ville, l'arrondissement de Beauport, et le nord de la ville, l'arrondissement de Charlesbourg au nord de Louis-XIV, et les arrondissements des Rivières et de la Haute-Saint-Charles.

3000 La desserte du plus important hôpital de la ville, à l'angle Henri-Bourassa et 18e Rue, qui est en construction, a été larguée. Le terminal nord est situé dans un endroit habité depuis 400 ans, sans accès aux autoroutes, sans possibilité de développer des stationnements incitatifs conséquents. Quant au terminal ouest, bien, il est en périphérie de l'un des quartiers les prospères de la ville.

3005 Compte tenu de la volonté de la Ville de limiter le coût du réseau au budget actuel retenu, il est temps de revoir les priorités et de créer un réseau de transport structurant qui desserve en priorité les secteurs les moins bien nantis de la Capitale-Nationale.

3010 Selon les portraits sociodémographiques et économiques dressés par la Ville de Québec pour ses quartiers et ses arrondissements, portraits qui sont disponibles sur le site Web de la Ville, il appert qu'en 2015, le revenu médian d'un résident de Cap-Rouge âgé de plus de 15 ans était de 53 215 \$, alors qu'il était de 37 084 \$ pour l'arrondissement de Beauport, de 37 756 \$ pour les résidents de l'arrondissement de Charlesbourg, et de 37 071 \$ dans le secteur des Rivières, 40 647 \$ pour la Haute-Saint-Charles. Ces chiffres me disent que les priorités de la Ville de Québec pour son projet de tramway sont mal placées.

3015 Je propose donc de déplacer le terminal nord du tramway dans le secteur du Parc-O-Bus de la Faune. Ce stationnement incitatif est déjà l'un des plus importants de la ville et peut être agrandi au besoin.

3020 C'est sûr, c'est un bel espace vert, l'ancien zoo de Québec, mais il est près de l'autoroute, il peut attirer non seulement les gens de la couronne nord, mais aussi des segments de travailleurs des quartiers de Saint-Émile, Neufchâtel-Est-Lebourgneuf, en plus de gens de Charlesbourg.

3025 Ce stationnement incitatif est identifié par le RTC comme porte d'entrée au réseau pour les gens du secteur nord, mais le projet actuel prévoit sa desserte par Métrobus.

3030 Le nouveau tracé que je propose ajoute 4,4 kilomètres au projet. Pour financer cet ajout, je propose que le terminal ouest soit relocalisé à la station Roland-Beaudin, ce qui réduirait le tracé de 5 à 6 kilomètres. Je n'ai pas les moyens de savoir exactement qu'est-ce que ça veut dire, mais les gens en arrière de la salle le savent.

Le secteur de la station Jean-Beaudin compte déjà d'importants parcs de stationnement qui appartiennent à la Ville. Le tracé entre Jean-Beaudin et Le Gendre pourrait être desservi par un

3035 système de transport en commun moins lourd d'ici à ce que les budgets soient dégagés pour le prolongement du tramway.

3040 Reste le problème du Centre d'entretien et d'exploitation prévu au terminus Le Gendre. Je propose que le centre soit relocalisé à l'angle de la 1^{re} Avenue et de la 41^e Rue, à l'endroit prévu au départ pour un garage secondaire.

3045 Tous ces changements permettent des économies par rapport au projet qui est devant vous, et je propose que ces économies servent à bonifier le projet de transport structurant en ajoutant des items qui ont été retranchés dernièrement : des remontées mécaniques pour le transport actif pour faciliter la communication entre des secteurs densément peuplés, comme entre Saint-Sauveur et Montcalm dans le secteur de la côte Salaberry, et surtout le développement de trambus comme ossature de liaisons est-ouest, comme du terminus des Chutes à l'Université Laval, en passant par le boulevard des Chutes, le boulevard Sainte-Anne, la Canardière pour aboutir sur le boulevard Charest et, au-delà, à l'Université Laval, ou encore entre la 1^{re} Avenue et l'Aéroport pour rejoindre le terminal ouest du tramway.

3050 Ce dernier trajet, principalement le long du Boulevard Wilfrid-Hamel, permettrait d'accueillir toute une clientèle de l'arrondissement des Rivières et de la ville de L'Ancienne-Lorette, tout comme le tracé précédent drainera la clientèle de Beauport et de La Côte-de-Beaupré.

3055 Nous sommes à un point tournant, Madame et Messieurs les Commissaires : ou nous voulons un élargissement des autoroutes, ou nous dotons la région d'un réseau de transport en commun qui satisfera les besoins de la population.

3060 Je vous remercie de votre attention.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Monsieur. Mon collègue Pierre Renaud avait une question à vous poser.

3065 **M. MICHEL COUTURIER :**

Oui.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

3070 Quand vous parlez, Monsieur...

M. MICHEL COUTURIER :

3075

Couturier.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

3080

Monsieur Courturier, oui, excusez, quand vous parlez de prolonger le tramway jusqu'à de la Faune, vous restez sur le même tracé. Alors, on continue, le tracé ne change pas?

M. MICHEL COUTURIER :

3085

On continue le tracé vers... en fait, le chemin normal c'est, on prend Henri-Bourassa et avant la côte, il y a une rue qui permettait d'accéder autrefois au zoo et qui permet d'accéder maintenant au secteur de la faune. Donc, pour le tramway, ce serait la voie. Tandis que les gens qui arrivent du nord par Laurentienne, bien, ils ont un accès direct au tramway à de la Faune.

3090

LE COMMISSAIRE RENAUD :

En première partie de l'audience, il y a eu une discussion par rapport à ça, je ne sais pas si vous avez eu l'opportunité de l'entendre?

3095

M. MICHEL COUTURIER :

Malheureusement non.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

3100

Ça avait été suggéré de prolonger plus au nord, au-delà de la 76e Rue, et l'initiateur nous avait dit que ce qui posait un problème en particulier, c'est au niveau technique. Il y a des pentes et c'était plus difficile de se rendre plus au nord. Alors, est-ce qu'on devrait mettre en jeu des moyens techniques vraiment plus grands pour atteindre ce point-là?

3105

M. MICHEL COUTURIER :

3110

Écoutez, je ne suis pas ingénieur. Je ne suis pas une personne qui est férue de ce genre de difficultés. Cependant, comme automobiliste, je ne vois pas de pente majeure plus majeure que ce qu'on a sur la 1re Avenue, par exemple entre la 50e Rue et la 76e Rue, je ne vois pas de pente plus importante au nord si on suit le tracé que je vous indique.

3115 C'est sûr que parallèlement au... le boulevard Henri-Bourassa poursuit, monte une côte importante au moment où on prend la bifurcation, mais on ne la prend pas, cette côte-là, on prend la bifurcation et on évite d'avoir quelque chose d'incommensurable.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

3120 Je vous remercie beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Monsieur. Bonne fin d'après-midi.

3125 **M. MICHEL COUTURIER :**

Au plaisir.

3130

M. CHRISTIAN SAVARD

LA PRÉSIDENTE :

3135 J'inviterais maintenant monsieur Christian Savard de *Vivre en Ville*. Bonjour, Monsieur Savard. Donc, vous avez 10 minutes.

M. CHRISTIAN SAVARD :

3140 Bonjour à tous. Sans plus de cérémonie, je vais débiter pour bien utiliser le 10 minutes.

3145 D'abord, dans le mémoire qu'on vous présente, vous n'avez pas l'ensemble des connaissances et de l'expertise de *Vivre en Ville* sur les enjeux de développement urbain et de mobilité. Vous avez devant vous le travail des dix dernières années. Vous comprenez qu'on aurait pu commenter à peu près tout sur le projet. Donc, on s'est concentrés sur certains éléments importants et structurants.

3150 Pour nous, le plus important c'est que ce projet-là soit construit de manière robuste et résiliente pour répondre aux besoins des 50 prochaines années. Évidemment, nous sommes favorables au projet. On a été dans les premiers à en parler dans la fin des années 90, après nos voyages d'études en Europe où on a vu les petits miracles urbains qu'a pu faire le tramway dans les villes qui en ont construit.

Donc, on est près du but à Québec. Il y a de l'argent sur la table. Il y a à peu près tous les paliers de gouvernement sont compromis favorablement. Donc, maintenant, il est temps de prendre les bonnes décisions et il nous en reste quelques-unes, une importante selon nous.

Dans ce genre de projet là, il faut s'assurer de ne pas avoir de fragilité qui minerait le projet à long terme. Dans ce cas-ci, on en voit deux possibles qui se situent aux deux pôles d'échanges, là où la charge va être la plus importante à terme. Il y a le pôle d'échanges Sainte-Foy, donc boulevard Laurier, et pôle d'échanges Saint-Roch.

On constate dans les études qu'on est très près de la capacité du système assez rapidement. Et on sait que ce genre d'étude là d'achalandage, parfois on est trop conservateurs, et si on regarde ce qui s'est fait, souvent le tramway attire beaucoup plus et on a des bonnes surprises. Les réseaux de transport en commun structurant rapide et fiable souvent nous amènent de bonnes surprises.

Donc, être aussi proches de la limite de capacité nous semble problématique et j'amènerais une certaine prudence sur l'augmentation de la fréquence. On parle de 4 minutes actuellement, augmenter plus à 3,5 minutes – à 3 je n'y crois pas, c'est proche d'un métro, et ça, c'est très difficile à faire lorsqu'on passe en surface à travers des intersections. Et même au-delà de l'achalandage, on va vous faire une proposition qui fait en sorte, qui va rendre le système plus résilient.

Si on regarde au premier point de fragilité. Donc, Sainte-Foy – suivant – où est-ce qu'on arrête au pôle d'échanges de Sainte-Foy, où est-ce que les bus de Lévis arrêtent, où est-ce qu'il y a un certain nombre de bus qui vont arriver, nous avons des options. C'est facile de ne pas juste s'arrêter au pôle d'échanges et de prendre Hochelaga, de continuer. Donc, éventuellement, on pourrait penser que si le pôle d'échanges devient à saturation, on peut prendre les bus, les amener jusqu'à l'Université Laval en passant par Hochelaga.

Donc, au centre-ville de Québec, ce n'est pas le cas. Québec a sa topographie où il n'y a qu'un lieu de passage pour une route, à part l'autoroute, qui est une route faite pour les automobilistes, il n'y a qu'un seul lieu de passage qui est la côte d'Abraham, qui va être aussi rapidement à saturation, selon les données.

Et ce lieu de passage là, en ayant la trémie au pied de la côte d'Abraham à côté du jardin Jean-Paul-l'Allier fait en sorte qu'on condamne pour toujours le passage de mode en surface, à titre d'exemple, des bus, dans cet axe-là et dans l'axe de la côte d'Abraham. Donc, selon nous, c'est les pieds d'argile du colosse, c'est-à-dire qu'en venant bloquer pour toujours, on fait en sorte qu'on n'aura jamais de capacité de surface entre la Haute et la Basse-Ville de Québec.

Donc, les problèmes que ça amène : une élimination, donc comme je le disais, de la capacité de surface, donc un affaiblissement de la résilience du réseau de transport en commun. On va être pour toujours bloqués. Donc, s'il y a un bris sur le réseau de tramway, ça va être difficile. Il n'y a pas beaucoup de rues parallèles pour passer des bus. Il n'y a pas, par exemple René-Lévesque à Montréal qui est entre les deux lignes de métro où on peut passer des bus en urgence, il va rapidement y avoir un goulot d'étranglement autour de la côte d'Abraham et de la Couronne.

Le système aussi fait en sorte qu'on va avoir beaucoup moins de stations au centre-ville. Le centre-ville va être moins irrigué de stations, va se retrouver avec trois stations au lieu de neuf stations qu'on a actuellement. Et, dernier point, ça fait beaucoup de pression sur un seul pôle d'échanges de Saint-Roch où tout va passer.

Donc, la proposition qu'on fait pour améliorer le projet et le rendre résilient pour les 50 prochaines années, c'est une proposition qui nous apparaît raisonnable, qui est en phase avec le projet. On n'est pas en train de changer beaucoup de tracé. On est vraiment en continuité dans le projet, mais on propose essentiellement quatre gestes clés. Donc ça, c'est notre proposition de manière globale. On pourra y revenir.

On propose quatre gestes clés. Donc, le premier est de prendre, le plus important, est de prendre la trémie qui se retrouve maintenant à côté des jardins Saint-Roch et de l'amener derrière la Rothmans pour faire en sorte de prolonger de 600 mètres seulement le tunnel à travers Saint-Roch, ce qui va faire en sorte qu'on va se retrouver avec un métro, quelque chose d'équivalent à un métro sur l'ensemble du centre-ville de Québec.

On propose de garder l'idée qu'il n'y aura que du transport collectif sur la rue de la Couronne, qu'on va transformer en transit mall, un peu à l'image de ce qui se fait à Denver, où il pourra y avoir des Métrobus qui vont passer à travers la rue de la Couronne. Donc, l'effet wow qu'on allait chercher avec le tramway sur la rue de la Couronne, on peut aussi aller le chercher avec des bus, donc pour conserver cette partie-là et conserver des bus qui vont pouvoir passer sur la Couronne en surface.

Donc, il va y avoir différents réseaux et différents Métrobus qui pourraient dorénavant ne pas avoir à tous transférer à Saint-Roch. À titre d'exemple, les Métrobus nord, Métrobus vers Limoilou... le Métrobus nord ferait en sorte que le centre-ville de Québec serait relié sans correspondance au centre Vidéotron, au marché public, à Lebourgneuf. Donc, on aurait un lien direct sur l'ensemble du centre-ville vers le nord de la ville grâce aussi avec une desserte de surface.

Il y aurait également possibilité d'avoir des branches du Métrobus est-ouest qui pourraient monter en Haute-Ville, éventuellement. Donc, le quartier Saint-Sauveur se retrouverait relié directement au centre-ville. Les gens qui prennent le 800 actuel, qui auraient à faire une correspondance, dorénavant n'auraient plus à le faire. Donc, tous des moyens d'enlever de la charge au tramway dans l'éventualité où on arriverait à capacité, et ça donnerait beaucoup plus de modularité et de flexibilité au réseau de transport en commun de Québec, au lieu de le condamner sur une branche de tramway qui se retrouverait peut-être à plier sous le poids.

Et aspect assez intéressant aussi pour amener des nouveaux arrêts dans le centre-ville et réduire les distances à marcher pour certaines destinations, parfois pour certaines clientèles. Donc, avec des arrêts qui se retrouveraient supplémentaires en surface aussi avec les réseaux de Métrobus qui pourraient monter.

Donc, il y aurait quand même une diminution du nombre de correspondances, mais on conserverait un rôle quand même au pôle d'échanges Saint-Roch où les express et puis les gens aussi auraient l'option des fois d'embarquer dans le tramway, continuer dans le Métrobus, les express se termineraient là aussi. Donc, on conserve le pôle Saint-Roch.

Ce qui ferait en sorte qu'au niveau de la capacité, on augmenterait d'environ 40 % la capacité avec toute la flexibilité que peut amener le fait de passer une partie des Métrobus en surface dans l'ensemble du centre-ville. Donc, on viendrait rendre résilient le transport, le réseau de transport collectif de Québec de cette manière-là.

Je ne vous nommerai pas tous les avantages de notre proposition qu'on peut voir par rapport à notre scénario proposé par rapport au scénario de référence. Je crois les avoir assez bien résumés. Vous pourrez les consulter. Je vous amènerais jusqu'à la diapositive sur le REM.

Ce genre de bonification là d'un projet, ça se fait. À Montréal, on l'a fait, où le REM s'est vu ajouter trois stations stratégiques au centre-ville après que le projet ait été annoncé. Les analyses ont démontré que c'était tellement important pour Montréal qu'on a allongé de l'argent supplémentaire et ça m'amène à dire justement que le projet de tramway ne doit pas être dans un carcan financier, qu'on doit faire ce genre d'investissement là pour l'améliorer.

Je préciserais même que d'ailleurs, que comparativement au REM, le tramway de Québec, le réseau structurant est encore plus important et va changer la donne de manière plus importante que le REM, d'autant plus important de le financer de manière adéquate.

Comme je le disais, ce n'est pas normal qu'un réseau, qu'il y ait un carcan sur un réseau de transport de ce type-là. Des changements en cours de route d'un projet... encore récemment, on

pensait que la réfection du pont Lafontaine à Montréal était supposée d'être 500 millions. Finalement, ça a été 1,2 milliard. Le projet de REM aussi a été bonifié.

Donc, pour prendre les bonnes décisions pour les 50 prochaines années, il faut absolument donner aussi, sortir du carcan financier, et on pense que le projet que nous on propose va peut-être demander un peu d'argent – je rappelle qu'on raccourcit le tunnel en Haute-Ville. Je ne l'ai peut-être pas mentionné. On va peut-être pouvoir économiser un petit peu sur ça. Donc, le projet de tramway de Québec, avec la proposition d'ajustement qu'on fait, est un projet adapté pour Québec, est un projet qu'on aurait dû faire il y a 30, 40 ans, 20 ans, mais le prochain bon moment pour le faire c'est maintenant. Il faut saisir l'occasion.

Québec est une ville de transport collectif beaucoup plus qu'on le pense et la proposition qui est sur la table avec quelques ajustements, dont l'ajustement principal qu'on vous propose plus ce qu'on a fait dans notre mémoire, est parfaitement adaptée pour Québec et ferait passer Québec dans la ligue majeure du transport collectif.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Alors, nous avons quelques questions suite à votre présentation. Merci beaucoup d'avoir partagé non seulement votre opinion, mais votre proposition.

Alors, moi, j'avais peut-être une première question d'une section que vous avez appelée : « La modélisation, un exercice d'équilibriste ».

M. CHRISTIAN SAVARD :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Simplement pour avoir votre avis, parce que vous détaillez un peu la complexité en fait de l'estimation de l'achalandage. Donc, j'aurais aimé vous entendre là-dessus par rapport à l'exercice qui a été proposé de la part de l'initiateur.

M. CHRISTIAN SAVARD :

Bien, c'est toujours un exercice assez difficile. Les tendances sont difficiles à lire. Par exemple, on a peu pris compte, dans l'exercice, d'une densification importante le long du tramway qui ferait en sorte d'avoir plus de clients. Il y a beaucoup de choses qui sont difficiles à évaluer sur le long terme.

On sait que la demande est là, à Québec, et les évaluations souvent aussi sont conservatrices. Je vais vous donner l'exemple : à Laval, le prolongement du métro vers Laval, on ne s'attendait pas à autant de monde. Finalement, on en a plus que prévu et finalement, bien, la ligne orange, elle est dans la situation dans laquelle on est.

3315

On considère que... et même, on dirait que pour atteindre nos objectifs de mobilité durable que s'est fixés le gouvernement du Québec, l'achalandage prévu pour le réseau de transport en commun structurant n'est pas suffisant. Donc, il va falloir des efforts supplémentaires. Donc, très difficile de voir le futur parfaitement, et là, à notre avis, bien, on est trop proche de la limite supérieure pour mettre 3 milliards puis se retrouver aussi proche de la limite supérieure, particulièrement au centre-ville.

3320

Donc, en ce qui concerne – on pourrait vous revenir en complément d'information sur l'achalandage, mais c'est toujours un exercice difficile et nous, on a constaté que très souvent on a tendance à être conservateurs dans ce genre d'étude là, pour être sûrs d'atteindre nos objectifs. Donc, c'est ce que j'aurais à dire là-dessus.

3325

LA PRÉSIDENTE :

Dans votre proposition vous mentionnez à plusieurs reprises que votre proposition allait permettre de réduire le taux de correspondance.

3330

M. CHRISTIAN SAVARD :

Oui.

3335

LA PRÉSIDENTE :

Comme vous le savez, le projet actuel va augmenter de 1,3 à 1,5, environ, le taux de correspondance.

3340

M. CHRISTIAN SAVARD :

Oui.

3345

LA PRÉSIDENTE :

Quelle est votre lecture de la situation?

3350

M. CHRISTIAN SAVARD :

On ne fait pas partie de ceux qui pensent que les correspondances sont nécessairement mauvaises. Avec une bonne fréquence, en passant avec des correspondances facilitées, ça peut se faire. C'est pour ça que pour les express, les avantages de la correspondance dans ce cas-là sont tellement importants qu'on pense que c'est une bonne chose d'y arriver.

Toutefois, parce que les express c'est aux pointes, et donc là, on a une haute fréquence. Mais lorsqu'on est en fréquence moins haute au milieu de la journée, ça peut être moins évident d'avoir à faire des correspondances. Donc, à titre d'exemple, pour monter vers le nord de la Ville, bien, si tu embarques dans un Métrobus qui part du Complexe G, puis tu t'en vas dans des bureaux dans Lebourgneuf, ça peut être vraiment super de ne pas avoir à faire de correspondance au pôle Saint-Roch.

Donc, les correspondances, il n'y a pas de religion dans un sens ou dans l'autre dans notre cas, mais parfois il vaut mieux rester en lien direct, surtout sur les lignes de type Métrobus, les lignes de type Métrobus étant des lignes de toute la journée, à haute fréquence, minimum de 15 minutes avec des grandes amplitudes dans la journée. On tente de privilégier des liens les plus directs pour ce genre de parcours là.

LA PRÉSIDENTE :

Puis vous mentionnez aussi dans votre mémoire qu'il va falloir trouver des moyens de faire installer les gens le long du parcours et non pas... donc, que ça ait un effet d'étalement urbain. Comment est-ce qu'on fait ça?

M. CHRISTIAN SAVARD :

Nous, on propose une stratégie spécifique. C'est à travers des règlements de zonage où la Ville doit faire en sorte de proposer des zonages plus élevés dans les secteurs à proximité du transport collectif. Je vais vous donner un exemple très agressif : l'État de Nouvelle-Zélande a rendu obligatoire dans ses villes, qu'à proximité du transport collectif structurant, il est interdit de zoner en bas de six étages, à titre d'exemple. En Nouvelle-Zélande... c'est comme si ici à Québec à côté d'une station de tramway, ce serait interdit de bâtir, lorsqu'on rebâtit, en bas de six étages.

Donc, à travers le zonage, en permettant le zonage plus élevé, on va attirer des promoteurs qui eux vont construire. Donc, c'est beaucoup à travers une stratégie de densification, à travers le zonage, mais il peut y avoir des incitatifs financiers dans certains cas. Il peut y avoir, pour l'abordabilité du logement, l'achat de terrains par la Ville et la revente à des promoteurs sociaux.

Donc, il y a toute une série de stratégies urbanistiques à mettre en place, et c'est important; parce qu'on le dit souvent, le meilleur plan de transport c'est un plan d'urbanisme. Donc, on réduit à la source les besoins.

3395 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Mon collègue Antoine Morissette avait des questions.

3400 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

Oui, bonjour! Je vais poursuivre sur les stratégies urbanistiques. Vous nous avez parlé donc du transit mall, entre autres, parmi les propositions que vous faites pour la rue de la Couronne. J'aimerais que vous développiez sur ce concept-là, puis si c'est possible pour vous de comparer le développement transit mall et le développement TOD, parce qu'on parle de l'intégration d'un TOD, dans le cas du réseau structurant à la Chaudière, et les effets qu'un TOD peut avoir et les comparer, si c'est possible pour vous, avec le transit mall.

M. CHRISTIAN SAVARD :

3410 Bien, le transit mall et le TOD, c'est deux choses relativement différentes. Je vais parler un petit peu du transit mall. Ce qui est proposé actuellement par la Ville, c'est un transit mall avec un tramway. Nous, ce qu'on propose, c'est un transit mall – c'est souvent une infrastructure qu'on retrouve dans les centres-villes pour les traversées de centres-villes, là où il y a une offre commerciale.

3415 Donc, ça, le transit mall, c'est spécifique davantage à des lieux de centres-villes à des lieux d'achalandage, comme peut être la couronne. Donc, c'est pour faire en sorte de donner un espace uniquement au transport collectif et aux piétons, souvent en centre-ville. C'est souvent là qu'on retrouve les transits malls.

3420 Les TOD, ça, c'est autre chose. C'est une approche un peu urbanistique de construire souvent des quartiers davantage à connotation résidentielle au transport collectif. Et ce qui est très important et ce qui est très difficile – il y a mon président qui représentait une autre organisation –, qu'est-ce qui est très difficile, c'est que parfois ça ressemble à des gens qui vivent essentiellement en auto, pas à pied. Il n'y a pas de service de proximité qui se retrouve, finalement, juste à vivre à côté de transport collectif, mais ne pas avoir un mode de vie complet axé autour du transport collectif, mais c'est juste soir et matin, et le reste du temps on prend la voiture.

3425

3430 Donc, il y a comme un enjeu, effectivement, à Chaudière; c'est un territoire enclavé, ce n'est pas évident. On peut y arriver à faire un TOD, mais ça va être un bon défi pour ce secteur-là. Mais on peut aussi prendre des milieux de vie actuels, les densifier pour les rendre un peu plus comme des TOD, si on veut, donc à travers la densification, à travers une mixité de l'offre commerciale, de l'offre de service.

3435

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

3440 Parce que je reprends vos mots, là. Vous dites que le meilleur réseau de transport c'est le plan d'urbanisme. Donc, dans ce contexte-là – là, je reviens encore sur le transit mall et le TOD – est-ce que l'encadrement ou est-ce que vous avez une vision de l'encadrement urbanistique qui devrait prévaloir pour la mise en place de ces structures-là? Je vais appeler ça comme ça, là.

M. CHRISTIAN SAVARD :

3445 Oui. On a une certaine publication puis peut-être que je pourrai compléter en envoyant certains éléments, mais je vais le dire comme j'ai dit : le zonage. Avoir une stratégie de densification à proximité. Donc, c'est une des meilleures choses. Ça peut être aussi une stratégie de construction de logement social pour s'assurer que les personnes à moindre revenu aient aussi accès au transport collectif.

3450

 Je suis sûr que je vais sortir puis je vais dire : je n'ai pas pensé à ça. C'est vraiment à travers, souvent, les outils urbanistiques qu'on peut y arriver et beaucoup à travers le zonage.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

3455

 Oui, mais justement, le zonage, c'est un outil qui est très, très, je dirais, versatile, adaptable.

M. CHRISTIAN SAVARD :

3460

 Oui.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

3465 Si on prend, par exemple, un quartier résidentiel, un zonage résidentiel, est-ce qu'on peut aller plus loin dans les outils urbanistiques? Est-ce qu'on peut être plus créatifs sur ces outils-là? Est-ce que vous avez des suggestions, des propositions, et quitte à déposer des documents ou des informations supplémentaires par la suite?

3470 **M. CHRISTIAN SAVARD :**

Bien, oui, oui. Je suis sûr que mon équipe m'écoute actuellement puis dit : « Christian, dis ça. » Donc, oui, on pourra compléter. Le zonage peut être assez directif, mais des fois, juste augmenter, par exemple dire : tel secteur, on est dans un étage, on le fait passer à minimum quatre, six étages, le marché va faire le travail pour être créatif et s'assurer que ça fonctionne, surtout si tu te retrouves à côté d'un transport collectif structurant.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

3480 Puis, dans ce contexte-là, quelle part on donne aux partenaires privés pour ce genre de développement là?

3485 **M. CHRISTIAN SAVARD :**

On pense qu'ils font partie de la solution, mais on pense qu'il doit y avoir, surtout pour des questions d'équité sociale, des questions de mixité sociale, des questions d'abordabilité du logement, également des stratégies. Et la Ville de Québec a commencé avec des achats de terrains à proximité du futur réseau pour permettre l'implantation et éviter une certaine gentrification de certains quartiers. Donc, permettre l'implantation de logement social, peut-être même d'offres plus alternatives.

3490
Donc, nous, on pense qu'il y a une place pour le privé, qu'une partie de la solution pour l'abordabilité, à titre d'exemple, c'est l'abondance de logements. Donc, le privé peut faire une partie du travail, mais les secteurs publics et communautaires peuvent aussi faire une partie du travail au niveau de la densification des secteurs.

LA PRÉSIDENTE :

3500 Alors, mon collègue Pierre Renaud avait également des questions.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

3505 J'ai une question par rapport à votre recommandation. Vous parlez de voies dédiées.

M. CHRISTIAN SAVARD :

Oui.

3510 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

Alors, à partir du pôle Saint-Roch puis de la rue de la Couronne, on s'entend qu'il n'y a pas besoin de... c'est seulement l'autobus ou le Métrobus qui passe là.

3515 **M. CHRISTIAN SAVARD :**

Oui.

3520 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

Quand on arrive dans la côte d'Abraham, quand on arrive sur Honoré-Mercier, à ce moment-là, est-ce qu'on parle de voies dédiées avec une plateforme du même style que ce qu'on retrouve avec le trambus, par exemple?

3525 **M. CHRISTIAN SAVARD :**

J'aurais tendance à le prioriser. Vous me posez une très bonne question. C'est drôle, j'y ai pensé, j'ai dit : on a écrit de maintenir la situation actuelle, mais on aurait peut-être dû aller un peu plus loin puis parler de voies dédiées tout le long sur la côte d'Abraham, comme c'était prévu avec le projet de SRB, déjà d'une autre époque, d'il y a quelques années.

3530 On pourrait penser à des voies dédiées qui seraient encore plus efficaces que des voies réservées. Je suis d'accord, sur Honoré-Mercier, sur une partie de René-Lévesque, ça pourrait être intéressant aussi parce qu'on sait qu'il va y arriver aussi des autobus, les autobus de Beauport vont arriver là, également.

3535 Donc, oui, ça pourrait être très intéressant de continuer l'idée de voies dédiées sur la côte d'Abraham et d'Honoré-Mercier.

3540 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

Ce qui veut dire que ça prendrait des infrastructures, une plateforme?

3545 **M. CHRISTIAN SAVARD :**

Éventuellement, oui. Mais c'est le genre de chose qui est faisable dans un deuxième temps. Disons, là, que ça va super bien, puis que là, on se retrouve avec un tramway qui va super bien puis qu'on se retrouve avec les Métrobus de surface qui vont super bien, on veut augmenter leur vitesse commerciale à eux aussi, bien, ça peut se faire dans un deuxième temps,

3550 comparativement à la question du positionnement de la trémie actuelle où, une fois qu'on va la faire là, ça va être pour toujours.

3555 Donc, nous, ce qui est le plus important et un des messages que je tenais à passer, c'est le fait de faire les bons choix qui vont être les fondations. Quand on fait une maison, on peut penser à plein de choses qu'on veut rajouter : des pièces, une galerie, une piscine. Mais les fondations, on les fait juste une fois. Puis si on ne les fait pas comme il faut, ça va nous coûter très cher à l'avenir.

3560 Donc, c'est pour ça qu'on voulait également parler d'une manière très importante de ce genre d'infrastructure là, de cette trémie-là qui, selon nous, est une fragilité dans la fondation.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Je vous remercie beaucoup.

3565 **M. CHRISTIAN SAVARD :**

Merci.

3570 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup.

M. CHRISTIAN SAVARD :

3575 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

3580 Donc, la commission va suspendre ses travaux et nous allons vous retrouver à 19 h. Merci.

SÉANCE AJOURNÉE AU 5 AOÛT 2020 À 19 H

3585 _____

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.