

Séance de la soirée du 8 juillet 2020

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

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

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

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 5

Séance tenue le 8 juillet 2020 à 19 h
Centre des Congrès de Québec
1000 Boulevard René-Lévesque Est,
Québec

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 8 JUILLET 2020	
MOT DE LA PRÉSIDENTE.....	1
DÉPÔT DE DOCUMENTS	1
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
Mme FABIENNE GOSSELIN	4
M. ALEXANDRE ST-LAURENT	19
M. MICHAEL GOSSELINI.....	20
PRÉSENTATION DU MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE L'HABITATION, M. Jean-Philippe Robin.....	24
QUESTIONS DE LA COMMISSION	28
M. DENIS LEMAY	37
SUSPENSION	
REPRISE	
PÉRIODE DE QUESTIONS	
QUESTIONS DE LA COMMISSION	42
M. PIERRE JAREST.....	49
M. PIERRE-YVES CHOPIN.....	57
M. MAXIME SAUVAGEAU	61
M. MATHIEU TURGEON	65
M. MARC FAFARD.....	69
M. JEAN-PIERRE BÉDARD	73
Mme ALIZÉE CAUCHON	77

SÉANCE AJOURNÉE AU 9 JUILLET 2020 À 13 H

**SÉANCE DU 8 JUILLET 2020
SÉANCE DE LA SOIRÉE
MOT DE LA PRÉSIDENTE**

5 **LA PRÉSIDENTE :**

10 Mesdames et Messieurs, bonsoir! Nous sommes toujours en direct du Centre des congrès de Québec pour la 5^e séance de l'audience publique sur le *Projet de construction d'un tramway à Québec*. Depuis lundi, nos travaux sont diffusés en direct sur le site Internet du BAPE et sur notre page Facebook et sur les ondes de MATv Québec.

15 Le numérique, je vous le rappelle, fait que tous nos travaux sont enregistrés et accessibles en tout temps sur notre site Internet et notre page Facebook.

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

M. DANIEL GENEST :

25 Bien, on a déposé sou pli confidentiel en fin d'après-midi le dossier d'affaires et les plans PDF des lots touchés. Donc ça, ça a été déposé sou pli confidentiel. Et c'est tout pour le moment, Madame la Présidente.

30 **LA PRÉSIDENTE :**

35 Merci. Donc, je vous rappelle – je l'ai fait tout à l'heure, je le refais – que comme mentionné lors de la rencontre préparatoire, tous les documents déposés doivent l'être en version électronique, fichier PDF qui peut être modifié afin qu'on puisse mettre un titre dans notre répertoire et en trois copies papier.

40 Voici maintenant la liste des personnes-ressources présentes sur place aujourd'hui. Donc, je vais nommer les ministères et je vous inviterai à vous présenter. Donc, tout d'abord, le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

45 Bonsoir! Marie-Emmanuelle Rail, je suis chargée de projet pour la Direction générale des évaluations environnementales et stratégiques. Et je suis accompagnée ce soir par madame Julie Leclerc qui est analyste au dossier, ainsi que par madame Stéphanie Roux, dans la salle, qui est également analyste au dossier. À distance, je suis également accompagnée par monsieur

Julien Hotton, qui est un expert en climat sonore ainsi que par madame Valérie Saint-Amant qui est coordonnatrice au projet de transport.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Le ministère des Transports.

M. MATHIEU GRONDIN :

Oui, bonjour! Mathieu Grondin, je suis le directeur général pour le transport collectif et ferroviaire pour l'Est-du-Québec pour le ministère des Transports. Je suis accompagné d'Émilie Hodgson, professionnelle au dossier; Nicolas Thibault qui est notre spécialiste en achalandage transport collectif; Nicolas Vigneault au niveau des communications, et en ligne, on a monsieur Laurent Auzel de la firme Ingérop. Monsieur Yves Desrochers, au niveau de la sécurité en transport, de même que Jean-François Scott en sécurité transport, et Jean Côté, spécialisé en circulation.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Le ministère de la Culture et des Communications.

M. PIERRE-ANDRÉ CORRIVEAU :

Bonsoir! Pierre-André Corriveau, conseiller en développement culturel à la Direction de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches. Je suis accompagné aussi ce soir à distance par trois collègues, monsieur François Poulin, coordonnateur à l'aménagement du territoire; madame Stéphanie Simard, archéologue; et madame Marie-Ève Bonenfant conseillère en patrimoine.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation.

M. JEAN-PHILIPPE ROBIN :

Oui, bonsoir! Jean-Philippe Robin, conseiller en aménagement du territoire à la Direction régionale Capitale-Nationale du ministère des Affaires municipales.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Le ministère de la Santé et des Services sociaux.

Mme GWENDALINE KERVRAN :

Bonsoir! Gwendaline Kervran pour le ministère de la Santé et des Services sociaux. Je suis conseillère en santé environnementale à la Direction de santé publique de la Capitale-Nationale. Je suis accompagnée ce soir de Julie Bellavance, à ma droite, qui est organisatrice communautaire pour le CIUSSS de la Capitale-Nationale, ainsi qu'en ligne, Marie-Ève Dufour, qui est notre experte et professionnelle pour le volet mobilité durable et transport actif. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Et enfin la Sécurité publique.

M. ÉRIC DROLET :

Bonsoir! Éric Drolet du ministère de la Sécurité publique. Je suis directeur régional pour la Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches, et je suis accompagné aussi de Jean-François Lavoie qui est dans la salle. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci à vous. Donc, du côté des personnes-ressources, est-ce qu'il y a des documents qui ont été déposés ou que vous souhaitez déposer? Rien pour le moment? Très bien. Merci.

Donc, ce soir, nous poursuivons la thématique qui nous a occupés cet après-midi, soit celle du tracé, de l'intégration au réseau de transport et le développement urbain. Donc, nous accueillons encore ce soir des citoyens qui se sont préalablement inscrits pour venir poser leur question. Donc, bienvenue à tous. Et j'en profite pour vous remercier de votre participation à nos travaux.

Je rappelle nos règles de procédure en audience publique. Donc, tout d'abord, il faut éviter les préambules à vos questions. Ensuite, une seule question par intervention est permise, mais je permets ou je vous redonne la parole pour vous permettre de préciser votre question à la suite de la réponse que vous aurez reçue. Enfin, toutes les questions et les réponses doivent m'être directement adressées.

Donc, je termine en disant que les manifestations, remarques désobligeantes, propos diffamatoires et attitudes méprisantes ne sont pas tolérés afin de faire en sorte que le débat soit serein et respectueux, mais nous n'avons pas eu de problème jusque-là et je doute forte que nous ayons des problèmes. Donc, c'est simplement un rappel d'usage.

PÉRIODE DE QUESTIONS
Mme FABIENNE GOSSELIN

LA PRÉSIDENTE :

Alors, sans plus tarder j'inviterais madame Fabienne Gosselin à venir poser sa question.

Donc, juste peut-être aussi petit rappel au cas où vous n'êtes pas au courant, une personne vient poser sa question, la seconde vient à l'autre micro, pendant ce temps-là le premier micro se fait désinfecter. Donc, au cas où ça n'ait pas été mentionné.

Bonsoir!

Mme FABIENNE GOSSELIN :

Bonsoir! Mon nom est Fabienne Gosselin. Je suis résidente de Québec depuis plus de 10 ans. Je me déplace principalement à vélo, mais également en voiture, en transport en commun et à pied. Je dois admettre qu'à Québec c'est très certainement comme piéton qu'on se sent le plus citoyen de second ordre, que ce soit en raison de l'entretien, de l'espace alloué, des détours forcés pour accéder à des traversées sécuritaires, des délais d'attente aux intersections, et cetera.

Ma question principale est : la Ville de Québec procédera-t-elle à un changement de mentalité pour tout ce qui concerne les accès piétons aux alentours des nouvelles infrastructures liées à l'intégration du tramway à Québec?

Et les sous-questions : le nombre d'accès piétons sécurisés autour des infrastructures majeures comme les pôles d'échanges, par exemple, sera-t-il suffisant pour qu'un usager, une usagère arrivant de n'importe quelle direction puisse y accéder sans avoir à faire de détour?

La durée et l'intervalle des feux piétons, peut-elle être réfléchi de manière à favoriser un comportement sécuritaire?

Et, finalement, est-il envisagé d'éliminer la nécessité du bouton d'appel, donc d'inscrire systématiquement les traversées piétonnes dans le flux de circulation planifié?

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Donc, Monsieur Genest.

M. DANIEL GENEST :

Merci, Madame la Présidente. Je vais laisser la parole à mon collègue François Trudel qui va pouvoir parler de la vision du piéton dans la ville de Québec. François à toi.

M. FRANÇOIS TRUDEL :

Merci. Donc, la Ville de Québec a actuellement une vision des déplacements à vélo 2016-2020 tel qu'annoncé par la responsable et vice-présidente du comité exécutif, la responsable de l'aménagement du territoire lors du Conseil municipal du 15 mai. Donc, la Ville va élaborer pour l'horizon 2021-2026 une vision des déplacements actifs et de l'intermodalité qui recoupera trois volets : donc, une vision des déplacements à vélo; une vision des déplacements piétons; et une vision de l'intermodalité entre les transports actifs et le transport collectif.

À l'intérieur de cette vision piéton, on va porter une attention particulière au cheminement piéton. C'est sûr qu'on va analyser l'ensemble de la ville, on va consulter tous les citoyens de la ville, on va avoir des préoccupations dans tous les secteurs, mais il y a une attention particulière qui va être portée aux secteurs d'influence, donc de 800 mètres de part et d'autre des stations – qui correspond grosso modo à 10 minutes à pied –, afin d'identifier des cheminements piétons prioritaires et de bonifier les aménagements, de bonifier les parcours, de diminuer les temps de déplacement pour les piétons.

Donc, cette démarche-là va se dérouler, les premières consultations, à l'hiver 2021, de façon à arrimer justement ces déplacements actifs aux bonnes dessertes de stations.

C'est sûr également qu'il y a un autre pilier à cette planification-là, qui est la stratégie de sécurité routière qui, elle, vient, je dirais, encadrer et s'assurer, notamment qui s'inspire d'une vision zéro, et qui vient s'assurer justement que piétons et cyclistes puissent faire cette démarche en sécurité. Mais la vision des déplacements actifs vise vraiment à favoriser ces déplacements-là vers les stations.

195 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Est-ce que vous souhaitez préciser votre question par rapport à la réponse que vous venez de recevoir?

200 **Mme FABIENNE GOSSELIN :**

Non. Merci beaucoup.

205 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Donc, j'aimerais peut-être m'adresser à ce moment-là à la sécurité publique. Comment est-ce qu'on peut envisager la sécurité de piétons à partir d'une infrastructure comme celle qui est prévue?

210 **M. ÉRIC DROLET :**

Ça ne fait pas partie de notre champ de compétence. Je vous dirais que c'est probablement plus au niveau de la sécurité routière, qui est peut-être au niveau de la SAAQ et peut-être du transport.

215 **LA PRÉSIDENTE :**

Parfait. Donc, je redirige ma question dans ce cas-là au ministère des Transports.

220 **M. MATHIEU GRONDIN :**

Oui. Donc, on a des spécialistes avec nous à ce niveau-là. Je vais juste vous mentionner quelques points qu'on a sur ce sujet-là. D'abord, selon les Services techniques des remontées mécaniques et des transports guidés, selon cet organisme-là, les accidents avec le tramway sont deux fois moins élevés qu'avec des autobus. Alors, c'est une étude qui est disponible.

Le ministère des Transports...

230 **LA PRÉSIDENTE :**

Excusez-moi. Quand vous dites, c'est une étude qui est disponible. Est-ce que vous allez en faire le dépôt?

235 **M. MATHIEU GRONDIN :**

Oui. En fait, disponible sur Internet, mais on peut vous donner l'information.

240 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, s'il vous plaît. Merci.

M. MATHIEU GRONDIN :

245 Il n'y a pas de problème. Ensuite, le ministère des Transports est responsable de la *Loi sur la sécurité*, la responsabilité, au niveau de la *Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé*, nos spécialistes vont pouvoir mieux vous l'expliquer que moi, mais bon, donc cette loi-là est sous la responsabilité du Ministère.

250 On s'assure de faire des vérifications à différents niveaux, au niveau de la formation des chauffeurs, par exemple, parce qu'on sait que les tramways, ce sont des véhicules qui sont opérés pas des chauffeurs donc, et ils peuvent s'arrêter à vue. Il va y avoir toute la signalisation entourant ce transport-là qui va être aussi réglementée. Il y a aussi, tous les événements qui se produisent aussi vont être documentés pour cet aspect-là.

255 Donc, au Ministère on a des inspecteurs puis on fait des enquêtes aussi à ce niveau-là.

Évidemment, la responsabilité, ça appartient à l'opérateur, dans ce cas-ci le RTC, de mettre en place les façons de faire au niveau de la loi à ce sujet-là.

260 Je pourrais à ce moment-ci laisser la parole à Jean-François Scott qui est notre expert en sécurité et en transport pour vous en dire davantage.

LA PRÉSIDENTE :

265 Oui. Merci.

JEAN-FRANÇOIS SCOTT :

270 Bonjour!

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour!

275 **JEAN-FRANÇOIS SCOTT :**

Bonjour, Madame.

280 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, on vous écoute.

JEAN-FRANÇOIS SCOTT :

285 Oui. J'ai entendu les propos de Mathieu Grondin. Pour bonifier là, on était, par rapport à la question des règles à proximité exactement de la voie de guidage pour les usagers autour du tramway, c'est bien ça?

290 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est la question plus générale. En fait, c'est ce que vous dites, mais la question plus générale aussi, de la sécurité des piétons par rapport à une infrastructure comme celle du tramway et la cohabitation avec les circuits piétons.

295 **JEAN-FRANÇOIS SCOTT :**

O.K. Moi, à mon niveau, je peux vous répondre par rapport aux règles existantes pour les usagers à proximité de ce type d'ouvrage là. Un tramway c'est un système de transport terrestre guidé, comme le disait monsieur Grondin, qui est assujetti déjà à la loi existante, à la loi provinciale sur la sécurité du transport terrestre guidé, qui prévoit des règles pour les usagers qui circulent à proximité d'une voie comme celle-là.

300 Par exemple, l'interdiction pour les usagers d'emprunter la plateforme ou la voie dédiée. Donc, il y a déjà un encadrement qui existe. Par contre, c'est certain que les travaux au niveau de l'encadrement légal, réglementaire, tout ça est à parfaire et est à bonifier, considérant que le tramway est un nouveau mode de déplacement en milieu urbain.

305 Par exemple, au niveau du Code de la sécurité routière, il pourrait y avoir des modifications requises pour prévoir, par exemple, des règles concernant les cyclistes, les piétons à proximité de ces engins-là.

310

LA PRÉSIDENTE :

315 On pouvait lire dans l'étude de SYSTRA, vous me pardonnerez, je ne me souviens pas de la page, mais que le tramway était considéré comme un véhicule prioritaire, de statut prioritaire. Est-ce que c'est le cas au Québec ou ce n'est pas quelque chose qui est réglé?

JEAN-FRANÇOIS SCOTT :

320 En fait, dans la *Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé* il y a déjà, oui, certaines dispositions qui accordent, je dirais, une certaine priorité aux tramways. Comme je disais tout à l'heure, par rapport aux autres usagers qui pourraient circuler sur la voie qui est dédiée aux tramways. Donc oui, il y a une certaine priorité prévue dans cette loi-là. J'imagine que ça va passer beaucoup également par la signalisation qui va prévoir la priorité aux intersections. Et au
325 niveau légal, comme je le dis, les travaux doivent être poursuivis en ce sens.

LA PRÉSIDENTE :

330 Merci beaucoup. Monsieur Grondin, est-ce que vous avez d'autres choses à ajouter?

M. MATHIEU GRONDIN :

Non, merci.

335 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. J'aurais aimé maintenant m'adresser peut-être au ministère des Affaires municipales et de l'Habitation concernant la cohabitation entre les piétons et des infrastructures telles que les tramways.

340

M. JEAN-PHILIPPE ROBIN :

345 Jean-Philippe Robin au secteur municipal. En fait, le Ministère n'est pas vraiment, comment je pourrais dire ça, concerné par cette problématique-là. On n'oeuvre pas dans ce domaine-là précisément. C'est trop micro comme champ d'intervention.

LA PRÉSIDENTE :

350 Donc, vous n'avez pas réfléchi aux questions d'aménagement de la ville en fonction d'une infrastructure comme celle-là et de la circulation des habitants dans des zones où il y a des infrastructures de transport comme celle-là?

M. JEAN-PHILIPPE ROBIN :

355 Peut-être qu'on a des guides de bonnes pratiques. Je vais vérifier, puis on va pouvoir vous
revenir avec plus d'information. Mais pour le moment, à ma connaissance, non. Mais peut-être
qu'on a traité du tout dans certains guides de bonnes pratiques.

LA PRÉSIDENTE :

360 D'accord. Alors, on attendra de votre part si vous pouvez aller vérifier.

M. JEAN-PHILIPPE ROBIN :

365 Oui, pas de problème.

LA PRÉSIDENTE :

370 Et je m'adresserais maintenant peut-être au ministère de la Santé et des Services sociaux
pour savoir s'ils ont des réflexions sur le sujet, comme je le disais, de la cohabitation entre des
piétons et des infrastructures comme celle du tramway. On a compris de certains échanges qu'il
faudrait éventuellement rallonger le temps de marche pour pouvoir croiser une intersection, et
cetera, donc quel genre d'impact ça peut avoir?

Mme GWENDALINE KERVRAN :

375 Merci, Madame la Présidente. En fait, pour le volet, tout à l'heure on parlait du volet
transport et sécurité des déplacements. Je voulais intervenir parce qu'on a notre spécialiste sur la
sécurité qui va être présent demain, ainsi que vendredi. D'autant plus que nous avons une
présentation sur la mobilité durable et dans laquelle on a certains éléments de réponse,
380 notamment sur le bilan routier de la ville de Québec et des points comme celui-là, que ma
collègue, Marie-Ève Dufour, pourra apporter tout à l'heure ou maintenant, si vous souhaitez lui
donner la parole.

LA PRÉSIDENTE :

385 Oui, tout à fait. On va l'écouter maintenant et puis on va faire l'ajout que vous mentionniez
pour demain.

Mme GWENDALINE KERVRAN :

390

Alors, j'invite Marie-Ève Dufour à venir présenter les informations sur le bilan routier de la ville de Québec, si c'est possible.

LA PRÉSIDENTE :

395

Oui, bonjour!

Mme MARIE-ÈVE DUFOUR :

400

Bonjour! Bonjour, Madame la Présidente, Messieurs les Commissaires. Donc oui, pour la santé publique, en fait, c'est une préoccupation la sécurité des piétons et des cyclistes, clairement. Le bilan, justement – je vais le mettre en plein écran. Est-ce que vous m'entendez bien? On me dit que mon réseau est mauvais.

405

LA PRÉSIDENTE :

On vous entend très bien. Par contre, je ne crois pas que votre présentation soit en plein écran.

410

Mme MARIE-ÈVE DUFOUR :

Ah, d'accord.

LA PRÉSIDENTE :

415

Et même, en fait, votre présentation n'est pas là.

Mme MARIE-ÈVE DUFOUR :

420

Je vais retenter le partage. Alors prise 2. Est-ce que vous l'avez? Moi, on me dit que je partage en ce moment-là. Vous, non? Sinon, je vais y aller verbalement, si jamais ça ne fonctionne pas.

LA PRÉSIDENTE :

425

Juste pour vous informer, nous avons bel et bien votre présentation en ce moment.

Mme MARIE-ÈVE DUFOUR :

O.K., parfait. Merci beaucoup, Madame la Présidente. Donc, c'est ça, ce que je disais c'est que nous, on s'intéresse vraiment aux usagers qu'on va appeler les plus vulnérables en matière de mobilité, donc les piétons, cyclistes, aînés, jeunes, personnes à mobilité réduite.

Quand on regarde le bilan qui a été produit par la Ville de Québec pour la période de 2012 à 2016, on répertorie 27 collisions avec décès, ce qui fait une moyenne de 5,4 par année, et de 284 collisions avec blessés graves, qui fait une moyenne d'environ 57 blessés graves par année. Et ces collisions-là ont principalement lieu sur les artères qui représentent uniquement 12 % du réseau. Et il y a une surreprésentation en fait de ces collisions-là dans l'arrondissement La Cité-Limoilou.

Toutefois, comme le mentionnait monsieur – je suis désolée, je ne me souviens plus du nom au complet, là, mais monsieur de l'aménagement de la Ville de Québec – la nouvelle stratégie de sécurité routière avec la vision zéro, la vision piéton qui est incluse, cible quand même plusieurs de ces sites accidentogènes sur le tracé du tramway.

Ce qu'on remarque aussi, puis ce qui est déplorable, c'est que la moitié des victimes de ces collisions, que ce soit autant du côté des décès ou des blessés graves sont les piétons ou cyclistes. Et donc, ce que ça veut dire, c'est qu'il y a une surreprésentation des usagers vulnérables.

Pour réussir à prévenir le tout, ça prend des aménagements qui sont favorables justement aux priorités, puis un peu ce que madame amenait comme question, de dire : comment la sécurité des piétons sera protégée, d'autant plus que c'est un nouveau moyen de transport qui arrive dans la ville. Donc, clairement, il y a des préoccupations à cet égard-là. Toutefois, on pense qu'avec la nouvelle stratégie de sécurité routière puis les opportunités que celle-ci va créer pour les aménagements, ça pourrait être pris en compte.

Donc, je ne sais pas si vous souhaitez qu'on élabore un peu plus sur la question ou si ça vous convient?

LA PRÉSIDENTE :

Allez-y. Je vous en prie, vous pouvez poursuivre si vous aviez d'autres choses à ajouter.

Mme MARIE-ÈVE DUFOUR :

470 Bien, en fait, ce qu'on remarque aussi, ce qui est quand même intéressant dans la mobilité, c'est qu'il va y avoir plus de bénéfices que de risques à la santé; d'être capables de pouvoir faire une pratique d'activité physique régulière, puis le fait d'avoir un bon réseau de transport structurant qui va inciter justement l'intermodalité et la multimodalité, va permettre une augmentation de la pratique de l'activité physique pour l'ensemble des usagers. Et donc ça, ça a quand même des gains très appréciables aussi pour la population.

475 Donc, il y a comme deux volets.

LA PRÉSIDENTE :

480 D'accord. Bien, merci beaucoup pour votre intervention. J'aurais aimé revenir à monsieur Genest – j'allais vous regarder.

M. DANIEL GENEST :

485 Excellent, c'est bien.

LA PRÉSIDENTE :

490 Donc, notamment, vous avez sûrement quelque chose à mentionner, mais juste pour être sûre que vous abordiez cette question des sites accidentogènes qui viennent d'être évoqués par madame.

M. DANIEL GENEST :

495 Effectivement, ce que je propose c'est peut-être une réponse en deux temps, traiter de cette question spécifique là qui relève du service de transport et de mobilité intelligente de la Ville. Donc, on a Youssef Dehbi qui est disponible via Teams. Ah, il est en arrière, c'est encore mieux.

500 Et puis, par la suite, j'aimerais qu'on revienne à la notion de cheminement piéton. Parce que le défi avec le tramway, c'est une première au Canada où on vient insérer un tramway à l'européenne dans l'emprise municipale. Donc, il y a beaucoup de gens qui sont en mode apprentissage partout au gouvernement et à la Ville de Québec.

505 Nous autres, pour bien s'appuyer, on est allé chercher l'expertise de SYSTRA qui a travaillé sur 50 % des tramways au monde, et on aimerait prendre un moment pour partager cette expertise-là à travers l'un de nos experts, qui pourrait vous expliquer c'est quoi le cheminement

typique d'un piéton pour traverser d'un côté de la rue à l'autre. C'est quand même révélateur de toute la réflexion qu'on a faite sur la sécurité piétonne, qui revient un peu à la question de madame plus tôt. Donc une réponse en deux temps, si ça vous convient?

510 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, tout à fait.

515 **M. DANIEL GENEST :**

O.K. Youssef?

M. YOUSSEF DEHBI :

520 Bonsoir! Donc, Youssef Dehbi du service du transport de la Ville de Québec. Alors, concernant les sites accidentogènes, puis comme ça a été mentionné, que ce soit par l'intervention de monsieur Trudel ou de la collègue du ministère, c'est sûr que nous, suite au bilan qu'on a fait entre 2012 et 2016 et toute la réflexion concernant la stratégie de sécurité routière, on s'est attaqué à cette problématique-là des sites accidentogènes. On les a identifiés puis ciblés, 525 avec une réflexion menée conjointement avec un consultant où on a défini aussi les interventions à faire pour venir sécuriser ces sites accidentogènes là.

Donc, pas mal de ces sites accidentogènes là, on a déjà des actions qui sont listées puis qu'on va mettre en place entre 2020 et 2025 pour venir atteindre les objectifs de la stratégie qui 530 est de réduire de 50 % le bilan des accidents mortels ou graves sur le territoire, qui touchent beaucoup de piétons.

Et la stratégie vient confirmer ce qu'on voulait depuis des années, là, de venir protéger et de mettre de l'avant la sécurité avant toute autre chose. Puis même, monsieur Genest, durant toutes 535 les séances cette semaine, il l'avait dit, que le principe de conception du projet se base en premier sur la sécurité.

Donc, en ce qui concerne la sécurité des piétons, en plus de ce qu'on a dans notre stratégie de sécurité routière, nous, le principe de gestion des piétons, il se base en premier sur le respect 540 des normes qui sont balisées au niveau du CSR ou du Tome V qui vient donner un cadre sécuritaire et assurer la sécurité du piéton et de tous les usagers de la route.

LA PRÉSIDENTE :

545 Excusez-moi, vous pouvez expliquer le CSR et?

M. YOUSSEF DEHBI :

C'est le Code de sécurité routière et son annexe qui est le Tome V, ou il y a d'autres tomes, qui spécifient les normes, que ce soit dans la conception, et le Tome V vient spécifier les normes pour la gestion des feux de circulation. Et ces normes-là viennent donner une balise sécuritaire pour tout fonctionnement de n'importe quelle signalisation de la route pour assurer la sécurité des usagers.

Dans un deuxième temps, par rapport à la gestion des piétons, il est certain que tous les endroits où il y a une traverse sécuritaire le long du tracé, vont demeurer sécuriser d'une façon ou d'une autre, que ce soit au niveau des feux de circulation ou des différentes méthodes que les normes ou le Code de sécurité routière nous donnent afin de permettre aux piétons, quel que soit l'endroit, de venir traverser d'une manière sécuritaire à tous les endroits où on a actuellement des traverses sécuritaires.

Et, comme monsieur Genest le disait, puis là, je vais lui passer la parole pour la deuxième partie comme il disait, il y avait une réflexion approfondie pour venir trouver cet équilibre-là entre la sécurité et le confort du piéton au niveau des traverses, puis il y a des éléments qui viendront chercher cet équilibre-là, assurer la totale sécurité des piétons tout en gardant son confort au niveau de son cheminement, et cetera.

M. DANIEL GENEST :

Donc, je vais remettre la parole à Martin Côté qui a vraiment travaillé dans le détail, le fin détail. Donc, Martin, si tu pouvais faire le point sur le cheminement piéton typique, là.

M. MARTIN CÔTÉ :

Merci. Madame la Présidente, Messieurs les Commissaires. Oui, effectivement, comme monsieur Trudel l'a mentionné tout à l'heure, au niveau de la Ville de Québec il y a des gros, gros efforts qui vont être faits pour s'assurer des cheminements piétons qui sont sécuritaires, qui sont plus faciles dans toute la zone d'influence du tramway.

Mais j'aimerais peut-être me rapprocher du tramway lui-même, c'est-à-dire de sa plateforme, comment on va gérer les traversées pour se rendre aux stations. C'est important. Le tramway, il est là pour les gens, qui sont des piétons. Finalement, les clients du tramway sont des piétons par définition. Donc, si je peux me permettre, si Maude pouvait nous projeter une image qui va démontrer un peu comment on organise les traverses de piéton proches des stations. Maude, s'il vous plaît.

O.K. Bon, premièrement, dans la confection, comme on a dit, le tramway, on le traite de façade à façade de tous les bâtiments qu'il y aura sur les 22 kilomètres. Ce qui veut dire qu'on refait complètement toutes les structures, que ce soit les voies de circulation, on implante la plateforme et aussi on implante des trottoirs, des nouveaux trottoirs partout, un nouvel éclairage partout. Bref, c'est tous des éléments qui vont être améliorés, qui vont être amenés au goût du jour et aussi qui vont être centrés sur la sécurité du piéton. On en a parlé. On veut que ça soit un système qui est sécuritaire. On va donner le maximum de largeur aux trottoirs sur le tracé du tramway.

Aussi, arriver près des stations, on va s'assurer que les traverses vont se faire de façon plus aisée, plus facile, avec des surbaissements de trottoirs, évidemment. Il y aura aussi, pour faire des traversées vers la plateforme, il y aura des refuges de façon à ce que le piéton se sente en sécurité s'il doit faire sa traversée en deux temps pour atteindre le tramway ou pour traverser la rue.

On va aussi installer des plaques podotactiles à chaque coin de rue pour que les personnes avec des problèmes de vision puissent bien savoir où ils sont, où ils sont situés. On peut voir ici aussi le marquage qui est vraiment très imposant et très important par rapport au reste, pour pouvoir accéder à nos stations.

Les stations vont être accessibles avec des pentes et non pas des escaliers, ce qui fait que c'est beaucoup plus facile et ça permet aux personnes en fauteuil roulant d'y accéder.

LA PRÉSIDENTE :

Excusez-moi, quand vous parlez de marquage, vous parlez de?

M. MARTIN CÔTÉ :

De marquage sur la chaussée.

LA PRÉSIDENTE :

Des passages piétons.

M. MARTIN CÔTÉ :

Des passages piétons, c'est ça, exactement. Donc, on en voit, ici on a une station typique, alors on a deux accès piétons. Le premier accès qui est plus vers la gauche, vers ma gauche,

celui-là se fera avec des feux de signalisation pour pouvoir protéger l'accès des piétons aux stations ou à la traversée des voiries et de la plateforme.

L'autre extrémité de la station va aussi être aménagée pour les piétons, mais cette fois-ci va être signalisée avec une signalisation statique. Donc, si une personne se sent confortable d'utiliser une signalisation statique, soit par panneau, elle ira tout simplement à une extrémité de la station et pourra traverser, mais il y a encore du marquage, il y a encore un aménagement qui est conçu pour les piétons. Alors, c'est un peu la façon dont on va organiser les choses.

Si je peux me permettre aussi, dans le tracé existant actuellement entre Pie-XII et la 76e Rue, parce que bon, les traverses piétonnes dans la ligne de transport d'Hydro-Québec, il n'y en a pas à proprement dit. Actuellement, il y en a, il y a des traverses comme ça à tous les 220 mètres. On va en retrouver à toutes les 160 mètres avec le nouvel aménagement qu'on fera de façade à façade. Aussi, dans la zone plus urbaine, soit entre la route...

LA PRÉSIDENTE :

Excusez-moi, à partir de quand le... parce que vous avez dit qu'il y avait un secteur qui n'en aurait pas?

M. MARTIN CÔTÉ :

Non. C'est juste parce que la zone, la ligne de transport d'Hydro-Québec dans le secteur Pie-XII n'est pas en conflit avec des automobilistes. C'est ça que je veux dire. Il va y avoir, oui, des traverses de piétons qui vont être aménagées, mais ça ne sera pas des traverses piétonnes typiques avec des feux de signalisation, mais bien juste des panneaux de signalisation. Ça va?

Donc, de façon générale, actuellement on retrouve à tous les 220 mètres une traverse pour les piétons ou pour les cyclistes. Ça va être maintenant à 160 mètres. Au niveau du tracé qui est plus urbain, soit de la route de l'Église à l'autoroute 40, on vient augmenter ça. Actuellement, on est à 170 et ça va être à tous les 130 mètres qu'un piéton va pouvoir faire sa traversée, soit avec des feux de signalisation ou avec une signalisation statique qui indique clairement aux utilisateurs de la route et bien entendu au conducteur du tramway qu'il y a une possibilité que des piétons se présentent.

Alors, ces traverses-là vont pouvoir être utilisées généralement toujours par les cyclistes aussi, sauf quelques exceptions où la voie de refuge n'est pas suffisamment, la zone refuge n'est pas suffisamment large pour accueillir un vélo dans toute sa longueur.

665 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que ce détail-là est dans votre étude d'impact, et si oui, où exactement?

670 **M. MARTIN CÔTÉ :**

Ce détail-là n'est pas dans l'étude d'impact.

LA PRÉSIDENTE :

675 Est-ce que vous pourriez nous déposer un document de deux, trois pages qui résume ce que vous venez de nous dire?

M. MARTIN CÔTÉ :

680 Oui, c'est possible.

LA PRÉSIDENTE :

685 Oui, très bien. Merci beaucoup. Monsieur Genest, est-ce que vous aviez des choses à ajouter?

M. DANIEL GENEST :

690 Bien, peut-être juste pour compléter. Effectivement, ce qui découle de ça, c'est qu'il va y avoir une amélioration du nombre de passages piétonniers sécurisés sur le tracé du tramway par rapport à aujourd'hui. Donc, c'est quand même un bel élément de bonification.

695 L'autre élément, c'est qu'on a souvent parlé au cours des dernières journées de la sécurité urbaine comme étant la priorité zéro. Je pense, vous voyez dans l'expression de la station du SCHUL sur le boulevard Laurier, bon, c'est le principe de voir et être vu; voir et être vu ça crée une notion de sécurité.

700 Donc, lorsqu'on parle de sécurité urbaine dans ce projet, c'est la sécurité que l'individu ressent, mais c'est aussi la notion de sécurité routière, sécurité piétonne, sécurité cycliste et c'est tout ça qui fait que c'est la priorité zéro du projet qui encadre tous nos efforts, Madame la Présidente.

M. ALEXANDRE ST-LAURENT

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Monsieur Genest. Je vais appeler maintenant monsieur Alexandre St-Laurent.
Bonsoir.

M. ALEXANDRE ST-LAURENT :

J'ai plusieurs questions à poser, mais puisqu'il faut en poser juste une, je vais en choisir une. En fait, moi j'aimerais savoir, pour un cycliste qui aurait à traverser des voies du tramway, s'il va y avoir un enjeu particulier de sécurité ou si comme une voie de chemin de fer un peu plus traditionnelle, en autant qu'on traverse de manière perpendiculaire aux voies on est correct. Voilà.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Monsieur Genest.

M. BENOIT CARRIER :

Si je peux la prendre, effectivement. Les traversées piétonnes, la manière qu'on gère la plateforme de tramway, la hauteur du rail se fonde à la hauteur de la plateforme. Donc, une traversée perpendiculaire c'est tout à fait facile à faire dans tous les modes. Donc, pour ce qui est des vélos et aussi pour les poussettes et les personnes à mobilité réduite. Donc, on prévoit les traversées, on les aménage en conséquence et la plateforme en elle-même, son traitement aux traversées est toujours avec une matière qui est dure, donc soit en béton ou en pavé de béton pour assurer justement la durabilité et la facilité de déplacer.

Peut-être pour bonifier également, parce que lorsqu'on s'apprête à traverser quelque chose qu'on ne connaît pas encore, peut-être de mentionner en termes de bonification d'explication que le tramway est une conduite à vue. On n'est pas dans un système fermé ou un système automatique. Donc, il y a quand même un opérateur tramway qui a une visibilité et encore là, dans la notion de sécurité, tous les aménagements urbains tels qu'on les conçoit c'est pour dégager tous les angles de visibilité possibles pour l'opérateur du tramway et les automobilistes pour voir tout ce qui se passe.

La plateforme elle-même, elle a une façon d'être signalisée et elle a des bordures qui permettent aussi à l'opérateur d'un tramway de voir s'il y a une intrusion qui peut être en occurrence sur cette traversée-là, et lorsque c'est le cas, il va baisser sa vitesse.

745 On mentionnait que le tramway avait priorité aux feux de circulation, c'est tout à fait le cas.
Par contre, lorsqu'il traverse ces carrefours, il baisse quand même sa vitesse pour pouvoir être en
mesure d'appréhender tout événement possible. Et, comme on l'a mentionné plus tôt en courant
de présentation, et monsieur Grondin du MTQ l'a mentionné, un tramway est 50 % moins
accidentogène qu'un véhicule par autobus.

750 Donc, ces enjeux-là sont vraiment traités à fond dans notre conception. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

755 Merci beaucoup. Est-ce que vous avez besoin d'une précision à faire à votre question?

M. ALEXANDRE ST-LAURENT :

Non. Ça répond très bien. Merci.

760 **LA PRÉSIDENTE :**

Parfait. Merci au revoir, bonne soirée.

765

M. MICHAEL GOSSELIN

LA PRÉSIDENTE :

770 J'appellerais maintenant Michael Gosselin. Bonsoir, Monsieur.

M. MICHAEL GOSSELIN :

775 Bonsoir! Donc, ma question. Ce projet est d'une importance capitale pour permettre à notre
belle ville de poursuivre son développement écologique, sachant que l'automobile crée notre plus
grande émission de CO₂ et autres pollutions, il faut encourager les alternatives et réduire son
efficacité dans son utilisation, donc réduire l'efficacité de la voiture, et avoir plus d'espace à la
mobilité active et la couverture végétale.

780 Donc, pour ce faire, est-il possible d'éliminer le plus possible de stationnement et de voies
automobiles sur tout le parcours du tramway pour une meilleure intégration d'une nouvelle
approche liée au déplacement actif et au tramway? Donc, plus de trottoirs larges, de pistes
cyclables tout au long du tramway et aussi de l'implantation des nouveaux arbres et de place pour
ceux qui vont prendre le tramway ou pour se reposer. Donc, voilà.

785 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. Donc, Monsieur Genest?

790 **M. DANIEL GENEST :**

Je vais peut-être revenir à une notion qu'on a mentionnée ce soir à une couple d'occasions, façade à façade. Je vais juste prendre le temps de bien expliquer cela. Lorsqu'on parle de façade à façade, c'est de reconfigurer l'ensemble de l'emprise municipale. Donc, mieux utiliser l'espace disponible. Donc, là, on veut s'assurer qu'effectivement on vient privilégier l'insertion du tramway au centre de la chaussée, en insertion axiale avec son gabarit.

Après, il reste de part et d'autre un espace, et dans certains cas on va mettre une voie de circulation dans chaque direction. Un bon exemple de ça, c'est sur le boulevard René-Lévesque, et dans d'autres cas, par exemple dans le Vieux-Limoilou on va avoir simplement une insertion latérale avec seulement une voie de circulation dans une direction. Donc, partout il y a un grand souci de bien intégrer le tramway à l'environnement urbain.

Pour ce qui est de la notion d'éliminer l'automobile, on n'est pas dans cet exercice-là. Il y a un souci à la Ville de cohabitation, de créer des conditions sécuritaires où les piétons, les cyclistes, les automobilistes et le transport en commun peuvent opérer de façon efficace en cohabitation. On n'est pas dans une opposition d'aucune façon. On veut vraiment créer des conditions sécuritaires pour tous et chacun.

Donc, c'est la vision de la Ville dans le contexte de ce projet, Madame la Présidente.

810 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Est-ce que vous souhaitez ajouter une précision à votre question?

815 **M. MICHAEL GOSSELIN :**

Donc, je ne suis pas en opposition avec les automobilistes, mais c'est juste, je m'amuse des fois à voir des incohérences, comme l'image présentée juste avant la présentation. Il y avait six voies automobiles dans l'exemple. Donc, c'est le genre de situation que j'aimerais ça ne plus revoir ou éviter. Parce qu'on s'entend, traverser trois voies d'automobile c'est compliqué, peu importe l'infrastructure piétonne. Donc, c'est juste de faire attention, trois voies c'est long à traverser.

825 Mais je suis conscient qu'on est dans l'acceptation, partage de la route, c'est vraiment important le partage de la route. Mais disons, les 50 dernières années ont été dures pour marchabilité, et on va avoir un retour de balancier, et je suis certain que le tramway est un point de départ, un excellent point de départ, pour ce retour et d'un meilleur partage de la route, justement.

830 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, Monsieur. Est-ce que vous souhaitiez commenter?

835 **M. DANIEL GENEST :**

Bien, rapidement. Peut-être, revenir sur ce qu'on a présenté plus tôt cette semaine. Il y a cinq grands objectifs qui guident le design du projet :

840 Le premier, c'est d'offrir un aménagement urbain qui favorise la sécurité et la convivialité;

Le deuxième, c'est qu'on veut promouvoir le transport en commun par une architecture contemporaine de qualité. Vous l'avez vue, avec l'image, c'était très contemporain;

845 On veut intégrer les arts et la culture dans l'expérience des usagers;

On veut faciliter l'usage du transport en commun par un système d'information bien intégré;

Et on veut utiliser des véhicules accessibles et appropriables.

850 Donc, ces cinq lignes directrices là viennent guider nos efforts de travail.

855 Le visuel qu'on vous a montré, c'est probablement le pire endroit dans le projet en termes de voies de circulation, parce que c'était sur le boulevard Laurier, mais c'est un peu une très courte distance. Parce que, généralement, si je réfère plutôt à l'image qui est à droite, qui est sur le boulevard René-Lévesque, ça, c'est plus la vision qu'on souhaite mettre en place avec le tramway, insertion en axial avec meilleure utilisation de l'emprise. Donc, l'exemple du boulevard Laurier est un peu aux antipodes de l'autre exemple ici à gauche.

860 Donc, c'est plus ça qu'on souhaite faire, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Mon collègue Pierre Renaud veut maintenant vous adresser la parole.

LE COMMISSAIRE RENAUD:

Monsieur Genest, est-ce que pour, par exemple le circuit entre le pôle Sainte-Foy et la colline Parlementaire, la capacité du réseau routier pour les automobilistes est maintenue ou si elle est diminuée avec l'installation du tramway?

M. DANIEL GENEST :

Juste commencer une amorce. Donc, on vient reconfigurer notamment le boulevard Hochelaga. Je laisserai mon collègue par la suite compléter avec les détails. Donc, on est présentement dans des travaux préparatoires sur le boulevard Hochelaga, qui vont permettre de doter ce boulevard-là d'une capacité supplémentaire, entre autres pour pouvoir accueillir des Métrobus dans le futur. Sur le boulevard Laurier, il va y avoir un léger ajustement.

Donc, en termes de créer de la capacité de voies, oui, il va y avoir une amélioration, notamment sur le boulevard Hochelaga et un peu sur le boulevard Laurier, et on va passer sensiblement de 9 voies de circulation au total de ces deux artères-là à 12 voies de circulation.

Après, si j'ai bien compris la portée de votre question, il y a une notion de quels sont les impacts sur la circulation. Donc, nécessairement, vous comprendrez qu'on vient mettre en place un tramway sur le boulevard René-Lévesque, ça aura des impacts sur la circulation, mais je vais laisser monsieur Dehbi de notre service de transport et de mobilité intelligente faire le point sur la suite des choses. Youssef?

M. YOUSSEF DEHBI :

Effectivement. Puis ce que j'ajouterais par rapport à ce que monsieur Genest vient de mentionner, sur l'autre bout qui est sur le boulevard René-Lévesque au niveau du quartier Saint-Roch, c'est qu'on maintient le nombre de voies véhiculaires qu'on a actuellement, après la réalisation du projet. Parce que sur le boulevard René-Lévesque, on a une voie de réservée pour les autobus par direction, qui va être transformée par des voies pour le tramway et on a une voie de circulation pour les automobilistes.

Donc, on va garder la même capacité sur le boulevard René-Lévesque. Et au niveau du quartier Saint-Roch, on a deux voies véhiculaires qui montent sur la rue Dorchester et deux voies véhiculaires qui descendent la rue de la Couronne. On va garder le même nombre de voies et, par conséquent, la même capacité, mais on va les mettre les deux sur la rue Dorchester.

Donc, les nombres de voies pour les véhicules vont demeurer les mêmes entre le pôle Saint-Roch et le pôle Sainte-Foy, ce qui va garder la même capacité.

905 J'aimerais apporter une petite parenthèse par rapport à ce qu'on avait mentionné dans l'étude d'impact sur le déplacement par rapport au quartier Saint-Roch. C'est qu'il y avait la notion, dans le premier document, qui restait une voie sur la Couronne, mais avec les ajustements puis l'addenda qu'on avait déposé, bien le nombre de voies sur – ça, c'est dans ce secteur-là – sur l'axe Couronne-Dorchester qui va devenir seulement Dorchester, va demeurer le même.

910 Donc, pour répondre à votre question, oui, effectivement, on va garder la même capacité routière sur le tronçon entre l'Université Laval et le pôle Saint-Roch, puis on va améliorer la capacité routière entre l'Université Laval et le pôle Sainte-Foy avec ce que monsieur Genest disait tantôt, avec l'amélioration sur Hochelaga et Laurier.

915 **LE COMMISSAIRE RENAUD:**

Merci beaucoup.

920 **M. JEAN-PHILIPPE ROBIN**
PRÉSENTATION DU MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES
ET DE L'HABITATION

925 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Donc, avant de passer à une prochaine question, j'aurais aimé inviter le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation à qui nous avons demandé une présentation sur les TOD, à faire sa présentation.

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

Oui. Jean-Philippe Robin, ministère des Affaires municipales. Juste avant de passer à la présentation, pour revenir à votre question, je l'avais oubliée, c'est un guide qui date de 2011. Donc, ma vieille mémoire me fait défaut, je m'en excuse.

935 On a publié un guide qui s'appelle *Aménagement l'écomobilité*. Dans le fond, c'est un guide de bonnes pratiques qui regroupe, pour faire un lien entre la cohabitation entre les piétons puis les aménagements, ça regroupe les bonnes pratiques. Dans le fond, c'est un guide qui a été fait notamment en collaboration avec les gens du MTQ. Donc, il y a une série de bonnes pratiques qui est mise de l'avant. Donc, on pourra le déposer sans problème.

940

LA PRÉSIDENTE :

945

Oui, merci. Donc, on vous écoute pour la présentation sur les TOD.

M. JEAN-PHILIPPE ROBIN :

950

Oui. Elle devrait être affichée bientôt. Ça ne sera pas très long. Donc, oui, avant de débiter, dans le fond, je peux dire que monsieur Trudel a fait une bonne introduction en fin de première partie aujourd'hui. Donc, il y a des éléments qui vont possiblement se répéter.

955

Donc, oui, on a nous a demandé de faire une présentation sur le concept de développement axé sur le transport en commun, ce qu'on appelle communément dans le domaine de l'urbanisme, les TOD, les « Transit-Oriented Development ». Donc, c'est une présentation qui se veut quand même succincte. L'idée était de vulgariser le concept.

960

Donc, prochaine diapo, s'il vous plaît. Donc, le plan de la présentation, on va parler rapidement des origines du concept des TOD. Ensuite, on va parler des principes qui concernent les TOD. Par la suite, on va parler des orientations gouvernementales en aménagement du territoire, ce qu'on appelle communément les OGAT, et l'arrimage, aménagement transport en commun. Et, finalement, ça va être l'arrimage, aménagement transport en commun dans les plans métropolitains d'aménagement et de développement, qu'on appelle les PMAD, des communautés métropolitaines de Montréal et de Québec.

965

970

Donc, prochaine diapo. Donc, oui, l'origine des TOD, dans le fond, leur apparition, ils sont apparus vers la fin du 19^e siècle, notamment avec les banlieues qui étaient desservies par les tramways. Donc, on se rappelle qu'au début de... à la fin du 19^e siècle les tramways étaient un mode de transport quand même relativement répandu, qui était développé dans plusieurs régions métropolitaines d'Amérique du Nord. Au Québec, particulièrement, on a le cas de la ville de Mont-Royal au centre de l'île de Montréal dont le plan d'urbanisme est articulé en fonction de la localisation centrale de la gare de train.

975

Ensuite, d'autres origines. Là, on vient du développement de certaines villes de banlieues à la fois en Amérique du Nord, mais également en Europe, en lien avec la présence de transport collectif, notamment après la Deuxième Guerre mondiale. Et, finalement, l'appellation TOD est attribuée en 1993 à l'architecte urbaniste Peter Calthorpe – j'espère que je ne déforme pas trop son nom – qui a défini les principaux principes qu'on va voir à la diapositive suivante.

980

Donc, selon la revue de littérature qu'on fait sur les TOD, il y a quatre grands principes qui engendrent dans le fond le concept des TOD. Donc, le premier des principes, ça nous prend une diversité puis une densité de logements. Donc, généralement, on veut une plus grande densité

proche du système de transport en commun. Plus on va s'éloigner, plus la densité va être plus faible. Donc, généralement, on peut parler des édifices de deux, trois, quatre étages près, puis ensuite on s'en va plus vers la maison de ville.

On veut également une densité de services. Ici, on parle à la fois des services de proximité, mais de tout autre type de service, que ça soit de loisir ou alimentaire ou toutes sortes de services. Donc, on a besoin également d'une densité de ce type de service là, et également une densité d'emplois de toutes sortes, que ça soit autant... on peut penser aux emplois gouvernementaux, mais on peut également penser à des emplois, que ça soit d'un magasin ou peu importe. Dans le fond, l'important c'est qu'on trouve une densité d'emplois, le tout articulé autour d'un service de transport en commun.

Règle générale, on préconise un rayon de 600 mètres de distance, mais selon la littérature, ça peut varier entre 400 et 800 mètres d'accessibilité pour les piétons.

Ensuite, deuxième grand principe, c'est qu'on souhaite avoir un environnement bâti et piétonnier à l'échelle humaine, qui assure les liaisons entre les différents services et les déplacements actifs. Donc, ce qui est important dans un TOD c'est vraiment de permettre aux gens d'avoir des déplacements actifs, que ce soit à pied ou en vélo pour pouvoir accéder également à un transport en commun, mais également, comme je le mentionnais, aux différents types de services de proximité.

Et là, quand on parle d'une échelle humaine, dans le fond c'est qu'on souhaite avoir des développements où on n'est pas – comment je pourrais dire – ensevelis sous une mer de béton, où c'est agréable de fonctionner, où il y a de la luminosité, où est-ce que, dans le fond, il y a de la verdure également, il y a des présences de parcs et tout ça.

Troisième principe, on parle ici d'une planification et un aménagement des aires TOD à l'échelle de la région dans le corridor de transport collectif et des sites vacants ou à requalifier. Donc, évidemment, une aire TOD ça sert à desservir évidemment la ville, mais on essaie également d'être le point central pour aller desservir les banlieues. L'objectif c'est vraiment d'instaurer les aires et de requalifier, dans le fond, les espaces vacants à l'intérieur même de la ville.

Ce qui nous amène au quatrième principe, qui est la localisation des aires doit se faire dans les quartiers existants. Donc, ce qu'il faut éviter avec les aires TOD c'est d'implanter une gare, exemple, de tramways ou de trains, peu importe, vraiment à l'extérieur des périmètres urbains ou des zones urbanisées pour éviter, dans le fond, que cette zone-là se développe par la suite et ainsi contribuer à l'étalement urbain.

Donc, c'est vraiment l'objectif des TOD, c'est vraiment de consolider le milieu urbain existant.

Voilà pour les principes. On pourrait passer à la prochaine.

Donc, les orientations gouvernementales en aménagement du territoire et l'arrimage aménagement transport en commun. Dans le fond, ici, là, on a relevé les deux cas des communautés métropolitaines, à la fois de Montréal et de Québec. Pour ce qui est de Montréal, je suis moins expert, au besoin s'il y a des questions je référerai à mes collègues de Montréal sans problème.

Donc, pour ce qui est des OGAT, on trouve un principe d'arrimage aménagement transport en commun intégré dans le cadre gouvernemental en matière d'aménagement pour la région métropolitaine de Montréal depuis 2001. Dans ces OGAT-là, on avait une attente de densification de l'aire d'influence des points de service, des modes lourds de transport en commun dans un rayon de 750 mètres.

Donc, comme j'expliquais tantôt, de 400 à 800 mètres, dans le fond, c'est une distance qu'on considère adéquate pour l'implantation d'un TOD.

Si on revient dans la région de Québec, pour la communauté métropolitaine de Québec, dans le fond c'est les mêmes principes qui étaient énoncés comme orientation, des attentes comparables. Par contre, on n'a pas les mêmes cibles des densités résidentielles, sauf que dans le cas de la CMQ, on a plutôt axé sur les axes de transport en commun.

En bas, j'ai mis un exemple, c'est une attente dans les orientations gouvernementales qui ont été reconduites en 2011. Dans le fond, on demande à la CMQ de privilégier le développement du transport collectif et actif et les modes de déplacement réduisant l'utilisation individuelle de l'automobile. Donc, dans le fond, c'est une grande orientation qui doit découler dans les schémas d'aménagement des composantes de la CMQ, dont notamment l'agglomération de Québec.

Donc, l'autre diapositive, s'il vous plaît. Donc, c'est ça. Donc, quand on parle de l'arrimage aménagement transport en commun dans les PMAD des communautés métropolitaines, pour le cas de la CMM, en 2012, on recensait 155 aires TOD, dans le fond, qui étaient dans un rayon d'un kilomètre autour des gares de train, des stations de métro, de 500 mètres autour des terminus métropolitains d'autobus. Et la CMM avait un programme d'aide financière conception des aires TOD, de 1,7 million qui a été investi pour 17 projets novateurs.

Ce qui a trait au territoire de la CMQ, pour le moment il n'y a aucune aire TOD qui a été identifiée par le PMAD. Par contre, ce qu'il faut savoir c'est que le PMAD identifie des corridors de

transport en commun d'intérêt métropolitain. Donc, à l'intérieur de ces corridors de transport là, dans le fond la CMQ demande aux composantes, exemple, de maximiser les fréquences d'autobus, les points d'arrêt, dans le fond de permettre aux gens d'utiliser facilement le transport en commun. Puis la CMQ aussi dans son PMAD, elle a une série de prescriptions qui vient mentionner des densités, et cetera.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Est-ce que c'est possible de savoir les zones qui ont été ciblées comme étant des zones où il faudrait intensifier le service en transport en commun?

M. JEAN-PHILIPPE ROBIN :

Je n'ai pas la carte dans la présentation, mais la carte est présente dans le PMAD, on pourrait la fournir facilement, sans problème.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, s'il vous plaît. Ce serait apprécié. Merci.

M. JEAN-PHILIPPE ROBIN :

Bien, là, vite... là, présentement?

LA PRÉSIDENTE :

Non, non, non.

M. JEAN-PHILIPPE ROBIN :

Ah, O.K.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous dis qu'on l'attendra.

M. JEAN-PHILIPPE ROBIN :

Oui. Ça, il n'y a aucun problème. Je pensais que vous vouliez l'avoir...

LA PRÉSIDENTE :

1105 On l'attendra. Non, non, il n'y a pas de problème. Merci.

Donc, je m'adresserais peut-être maintenant à l'initiateur puisqu'on a entendu parler de projets de TOD qui iraient donc avec le développement du tramway, donc je vous laisse la parole, Monsieur Genest.

1110

M. DANIEL GENEST :

1115 Peut-être, rapidement. Le terminus sur la fin de ligne ouest, terminus Le Gendre, dans le secteur Chaudière, offre une super belle opportunité de mettre en place un TOD. Je vais laisser mon collègue François Trudel expliquer un peu la vision de la Ville à l'égard de ça et au besoin on pourra compléter un peu avec le détail qui se lie directement au projet du tramway. François?

M. FRANÇOIS TRUDEL :

1120 Merci, Monsieur Genest. Donc, juste avant de rentrer dans les caractéristiques physiques de ce secteur, juste quelques mots sur le processus de développement d'une vision d'aménagement à la Ville de Québec, et où on en est rendu dans la vision d'aménagement du développement du secteur Chaudière.

1125 Donc, les visions d'aménagement sont à leur coeur même des exercices puis un processus de participation publique qui comporte trois grandes étapes. Donc, on y va toujours avec une consultation en amont auprès des citoyens. Donc, on dresse un portrait du territoire et on consulte les citoyens par différents moyens. Souvent ça peut être des sondages en ligne, des ateliers participatifs ou d'autres types de moyens.

1130

Par la suite, on élabore un projet de vision qui est soumis aux citoyens. À ce moment-là, on va axer beaucoup plus sur des ateliers de cocréation ou des ateliers collaboratifs, et par la suite on rédige le projet final qui, lui, règle générale, lorsqu'il s'agit d'une démarche un peu plus réglementaire va tomber dans le processus de consultation prévu à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.

1135

Essentiellement, les visions viennent s'intégrer au PDAD, qui est le Plan directeur d'aménagement et de développement de la Ville de Québec; pour la plupart des gens, c'est le nom qui est donné au plan d'urbanisme de la Ville.

1140

Donc, ce qui nous intéresse particulièrement dans le cadre du projet de réseau structurant, l'ensemble du secteur – puis peut-être qu'on peut projeter le secteur Chaudière à proprement

parler, et on s'était également inspiré du guide de 2013 du ministère des Affaires municipales, grosso modo, les grandes balises pour jeter les grandes bases de ce projet-là.

1145

Donc, pour le secteur Chaudière on est en consultation en amont. Donc, se sont tenues en juin des consultations virtuelles, en ligne, des citoyens. On a également fait un sondage qui se termine bientôt. Donc, on a présenté un concept d'organisation spatiale. On n'est pas encore rendus aux résultats, parce qu'on est dans cette démarche-là de consultation en amont. On n'est pas encore rendus aux résultats où on a des esquisses ou on a des orientations très fermes, très arrêtées en termes d'aménagement du territoire, mais on vient présenter la réflexion préliminaire de la Ville aux citoyens pour recueillir leurs commentaires.

1150

Et à l'intérieur de ce secteur qu'on nomme Chaudière, parce que traversé par le boulevard de la Chaudière, l'orientation qui est proposée aux citoyens, l'orientation par la Ville, est de créer, de profiter du passage de ce mode lourd de transport en commun qui est le tramway, pour créer un TOD.

1155

Donc, à sa localisation même, ça correspond à un des premiers critères évoqués par le ministère des Affaires municipales. On est en plein coeur de l'agglomération. On est en plein coeur du périmètre urbain. Donc, on vient vraiment consolider l'ensemble de la trame. On a une infrastructure lourde de transport. On souhaite accueillir les plus grandes densités et les plus grandes mixités, ce qui est identifié par l'ovale hachuré rouge. Donc, une mixité résidentielle et commerciale de ce type-là.

1160

1165

Encore une fois, la forme reste à définir et on va consulter les citoyens, mais on propose cette orientation-là également inspirée du guide du ministère des Affaires municipales d'où, un peu, notre aire d'influence maximale pour l'ensemble du tramway – le 800 mètres – telle qu'élaborée justement dans le guide. Donc, on vise justement à établir ces principales activités-là.

1170

Toutefois, ce secteur-là est quand même un grand secteur. C'est un secteur aussi où il y a des contraintes autoroutières ou, à tout le moins, bordé par un réseau autoroutier et dans la réflexion, ce qui est proposé aux citoyens à la consultation, c'est que dans les franges qui sont bordées soit par le réseau routier, c'est d'avoir quand même des entreprises de haute technologie. Donc, des entreprises qui sont compatibles avec ce milieu-là, mais qui pourraient profiter également d'un transport en commun de haut niveau de service.

1175

Donc, on est rendu à ce stade-ci dans la planification du TOD. C'est sûr que pour nous, l'autre aspect puis qu'on va articuler avec les citoyens, c'est de s'assurer d'une diversité de typologie résidentielle au coeur du TOD, à la fois en termes d'abordabilité, d'accessibilité puis en termes à la fois également de type résidentiel, mais ça reste à préciser.

1180

Grosso modo, on prévoit accueillir à peu près 7 000 nouveaux résidents, entre 3 500 et 4 000 nouvelles unités et à peu près 2 000 nouveaux travailleurs. Donc, ça placera la tache bleue qu'on voyait de l'indice de densité d'activités humaines à peu près, là, les calculs préliminaires qu'on a faits, à peu près autour de 180.

La dernière chose aussi sur un TOD, sans a priori se fixer l'objectif, mais on a fait une recension de la littérature et ce qui est intéressant des TOD en Amérique du Nord, c'est que la part modale du transport en commun est vraiment importante, elle tourne autour de 24-25% et que la plupart des utilisateurs du transport en commun qui sont les résidents, ils accèdent à pied.

Peut-être dernière chose à signaler sur la conception de ce TOD-là. C'est qu'on veut vraiment intégrer et donner une possibilité aux citoyens actuels de l'ensemble du secteur Chaudière Pointe-Sainte-Foy et du secteur qui est au nord de l'autoroute Félix-Leclerc, on veut vraiment donner une opportunité d'avoir accès au réseau structurant. Donc, à la fois par le déploiement du réseau cyclable, à la fois par le déploiement de réseau du RTC et d'en faire vraiment un pôle de transit urbain à cet endroit.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Peut-être deux petites questions. Vous parlez de mixité, ici, on comprend que c'est une mixité d'activités. Vous avez abordé en fait ce qu'on pourrait qualifier de mixité sociale, mais en disant que ce serait discuté. Mais est-ce que vous avez en fait une vision de mixité sociale, c'est-à-dire de promouvoir, par exemple, des logements abordables et de vous assurer qu'il y a une intégration sociale à travers la conception même du TOD, c'est-à-dire en amont des discussions et non pas juste d'attendre que vos discussions éventuellement vous amènent à y penser? Est-ce que ça fait partie de votre vision de, par exemple, penser à des logements abordables et à accueillir des populations qui sont plus vulnérables?

M. FRANÇOIS TRUDEL :

Oui, tout à fait. Puis l'ensemble de la vision de l'habitation de la Ville de Québec, qui est à sa dernière phase de consultation publique, a des orientations très claires en termes de logements sociaux tout le long du tracé du tramway. Mais le logement social va être une composante de ce développement en termes de mixité. Donc, ça va être vraiment quelque chose qui va être mis sur la table, une orientation importante.

Donc, il y a vraiment cet engagement-là de la part de la Ville, mais quant à sa forme, sa localisation, il y a toujours, lorsqu'on est en consultation en amont avec les citoyens, on arrive souvent avec des orientations sur des intentions municipales. Mais quant à sa spatialisation, il faut laisser place au dialogue.

Donc, en date d'aujourd'hui, là, on ne peut pas vous dire la localisation, le nombre d'unités, mais sur l'orientation municipale, d'avoir cette diversité-là, à la fois de logement social accessible. Puis je ne suis pas en mesure de vous dire non plus l'orientation, est-ce que ça va être des coops, est-ce que ça va cibler des clientèles, mais en termes d'unité, c'est une orientation de la Ville, oui.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, je comprends que c'est une orientation de la Ville, mais quand vous dites : on n'est pas capables de les spatialiser. Moi, la question que je vous posais c'est pour le TOD, que vous êtes capable de spatialiser, est-ce que vous avez prévu donc, par exemple, des logements sociaux, des lieux qui sont capables d'accueillir des populations plus vulnérables, et cetera? Donc, je ne veux pas fondre cet objectif dont vous dites qu'il est bel et bien endossé par la Ville; je voudrais savoir si, au niveau du TOD, il est fait partie des orientations plus précises de la conception que vous allez avoir de ce fameux TOD.

M. FRANÇOIS TRUDEL :

En fait, il y a eu un engagement lors du dévoilement de la vision par monsieur le maire d'intégrer des résidences pour aînés puis des logements sociaux à même cette vision-là puis ce développement-là. Quand je vous dis, à ce stade-ci, on n'est pas capables de le spatialiser à l'intérieur du TOD, mais à l'intérieur de cette vision-là, oui, il y a cet engagement-là, puis c'est un engagement que la Ville a pris au travers sa vision de l'habitation tout au long du corridor du tramway, mais également dans un nouveau secteur aussi.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord, merci. Puis vous avez parlé du plan d'urbanisme de la Ville. Je ne crois pas que nous l'avons. Si vous pouviez le déposer, ça serait apprécié.

M. FRANÇOIS TRUDEL :

Parfait.

LA PRÉSIDENTE :

Ensuite, je voudrais revenir à monsieur Robin. Lorsque vous avez expliqué les principes des TOD, vous nous avez dit que le TOD doit être implanté dans un endroit où il y a déjà une certaine densité de population.

1265 L'interprétation que je comprends de l'initiateur c'est de dire qu'il faut que ça soit à l'intérieur du périmètre urbain, sauf que là on est bel et bien, oui, dans un périmètre urbain, mais en même temps on est dans une zone qui n'est pas densément peuplée. Donc, est-ce qu'à votre avis, ça se qualifie quand même pour être un TOD? Est-ce que ça répond aux principes de densité?

M. JEAN-PHILIPPE ROBIN :

1270 Bien oui. Bien, comme je l'expliquais un petit peu dans la présentation, un TOD, aussi, ça doit viser à requalifier des secteurs urbains, que ce soit une friche, exemple une ancienne friche industrielle ou... là, pour l'instant, c'est plus boisé un peu dans ce secteur-là, mais l'important, dans le fond, c'est que ça ne soit pas vraiment à l'extérieur ou il n'y a rien à proximité. Donc, dans le cas présent, il y a de la densité résidentielle autour. Effectivement, le milieu qui est visé pour l'instant, il n'est pas dense, c'est surtout des commerces de grandes superficies. Mais l'objectif du TOD c'est autant de densifier la ville, mais également de requalifier des secteurs qui sont peu denses.

Donc, à notre avis, oui, ça correspond, ça peut correspondre à une définition d'un TOD.

1280 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Mon collègue le commissaire Antoine Morissette va prendre la parole.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE:

1285 Oui. J'aimerais, pour le bénéfice de la commission, en fait, j'aimerais que vous nous définissiez des termes qui sont présents dans l'étude d'impact, à savoir les visions d'aménagement, les programmes particuliers d'urbanisme et les plans particuliers d'urbanisme. Il y a comme ces deux termes-là qui apparaissent dans l'étude d'impact, intention et vision aussi d'aménagement, là, pour bien comprendre la différence entre ces termes-là.

1290 Et vous avez parlé aussi dans un deuxième temps de la consultation qui est faite auprès des citoyens. Vous avez parlé de la consultation pour le secteur Le Gendre, est-ce qu'on a accès à ces résultats-là.

1295 Et dans un troisième temps, au-delà des consultations, est-ce que vous avez d'autres mécanismes pour intégrer la voie citoyenne dans tous ces outils d'aménagement ou ces visions d'aménagement que vous amenez?

M. FRANÇOIS TRUDEL :

Oui, tout à fait. Donc, juste, si je peux me permettre juste un dernier mot sur le secteur Chaudière. Il y a une partie qui est un ancien dépotoir et qui est une ancienne, comme, friche industrielle de ce secteur-là. Donc, on vient requalifier ce secteur-là.

Grosso modo, programme particulier d'urbanisme, plan particulier d'urbanisme c'est synonyme, donc c'est prévu dans la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. C'est une section d'un plan d'urbanisme qui vient définir plus précisément des orientations d'aménagement, donc à la fois en termes de zonage et à la fois, il y a d'autres outils qui sont mis à la disponibilité d'une municipalité lorsqu'elle adopte un programme particulier d'urbanisme. Donc ça, c'est la première chose.

La vision d'aménagement et puis depuis l'adoption du programme particulier d'urbanisme de Saint-Roch et Belvédère, on va proposer aux citoyens un programme particulier d'urbanisme, un avant-projet. Essentiellement, la vision présente cet avant-projet-là basé sur une analyse du cadre bâti des usages, de la mobilité et des espaces publics. C'est toujours les mêmes quatre thèmes qui reviennent.

Par la suite, dans une vision, la municipalité, la Ville pourra décider ou choisir quel outil urbanistique elle utilisera. Parce que le PPU lui-même est un outil qui est vraiment encadré, mais à tout le moins, ça contribue à donner des orientations d'aménagement. Est-ce que ça se traduira dans du zonage? Est-ce que ça se traduira par l'adoption d'un PPU? On verra, mais essentiellement ce qu'on retient, une vision d'aménagement c'est comme un peu le premier chapitre d'un PPU sans non plus l'ensemble du PPU.

Donc ça, c'était les deux premiers thèmes. Il y avait également, je crois, c'était?

LE COMMISSAIRE MORISSETTE:

Vision et intention d'aménagement.

M. FRANÇOIS TRUDEL :

Donc, une vision d'aménagement essentiellement, je venais de le définir. Quant à intention d'aménagement, il faudrait que je regarde dans quel contexte de l'étude ça a été fait et formulé.

M. DANIEL GENEST :

1340 Peut-être, juste pour compléter l'intervention de François, j'inviterais Alejandro à faire le point. Dans la présentation qu'on a livrée lundi soir – Étienne à la diapositive numéro 20 –, on vous a présenté cinq intentions d'aménagement pour cinq secteurs particuliers. Peut-être, expliquer, Alejandro, un peu la mécanique en arrière de cette réflexion-là qui vient un peu guider nos efforts dans ces secteurs particuliers là. On va juste aller chercher le bon visuel.

M. ALEJANDRO CALDÉRON :

1345 Oui, merci. Monsieur le Commissaire, ce qu'on appelle intention d'aménagement, ce n'est pas nécessairement un libellé légal, ce n'est pas un outil de planification en tant que tel comme ceux que monsieur Trudel vient d'expliquer; c'est plus une nomenclature dont on s'est doté au Bureau de projet à l'intérieur de la stratégie et la ligne directrice de design. L'objectif, c'est de donner le ton au type d'aménagement qu'on fait le long des 22 kilomètres du tracé du tramway, et ça, dans le but de poser les efforts d'aménagement, tout dépendant des usages et des types de milieux qu'on traverse.

1355 Alors, c'est cette sensibilité qu'on a à l'égard des différents milieux et le type d'activité que l'aménagement urbain doit soutenir.

1360 Ce qui est affiché à l'écran c'est les cinq intentions d'aménagement qu'on a décortiquées. En premier, c'est l'entrée de ville. Le but c'est de doter d'une signature distinctive aux principaux seuils de la Capital. On a l'image Laurier, mais on peut penser aussi à l'entrée de ville du secteur Saint-Roch qui est encadré aussi par un PPU qui est en vigueur.

1365 Parterres dynamiques, c'est les autres boulevards qui ne sont pas nécessairement au centre-ville, mais c'est des endroits où il faut soutenir la mixité d'usages. On a du résidentiel, du commercial, de l'institutionnel et consolider ces axes-là qui sont souvent très voués à l'automobile, on a parlé amplement sur l'effort en termes de rendre ces espaces-là, ces espaces urbains conviviaux.

1370 Après, on a le résidentiel. C'est un secteur où on aime certaines quiétudes, c'est plus monofonctionnel et on veut le garder comme ça. Vous reconnaissez très bien l'image, là, on la voit depuis lundi à répétition à l'écran. On veut juste maintenir cette qualité des milieux de vie par l'intégration urbaine.

1375 Corridor vert, c'est le secteur où on mise sur l'accentuation des aménagements naturels et d'une certaine biodiversité. On va parler aussi de plateforme végétale à ces endroits-là, et c'est

des endroits souvent qu'on traverse en hors rue. On n'est pas latéral, on n'est pas en axial, on est à l'extérieur de l'emprise publique si on veut le voir comme ça.

Et, finalement, deux secteurs bien particuliers, c'est plus historique pour souligner le patrimoine matériel et immatériel du lieu. Ce matin, il y a eu une intervention concernant le secteur patrimonial de Charlesbourg et c'est dans ce contexte-là qu'on s'inscrit. C'est ça qui nous permet justement de doser les types d'aménagement qu'on va mettre à un endroit plutôt qu'un autre, qu'est-ce qu'on va prioriser dans notre stratégie de design.

M. DANIEL GENEST :

Peut-être, juste pour compléter rapidement. Donc, on part du très, très large, on vient au plus précis. Donc, ces cinq intentions d'aménagement, nous autres on vient de les appliquer sur les 17 tronçons du projet. Donc, dans chaque tronçon on a essayé de donner une identité qui est propre à ce tronçon-là. Et ça vient par la suite aiguiller, encadrer les exigences techniques qu'on va communiquer aux soumissionnaires, éventuellement, qui seront livrées par le partenaire privé.

Donc, il y a ce très grand souci-là dans le Bureau de projet de bien définir qu'est-ce qu'on veut comme produit final. Et je vais donner des exemples. Parfois, les bureaux de projet vont avoir tendance à mettre un grand focus sur l'output opérationnel, le système de transport, le pont qu'ils construisent. Nous autres, on a voulu bien s'assurer que ce système de transport là soit bien intégré à la trame urbaine de la Ville de Québec. Donc, il y a un grand souci de partir du très, très large au très précis pour communiquer ça clairement aux soumissionnaires pour ce projet, Monsieur le Commissaire.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE:

Simplement pour compléter, en fait, la question. J'avais évoqué l'intégration de la voix citoyenne à monsieur Trudel. Vous aviez parlé des consultations spécifiquement pour le secteur Le Gendre dans le cadre du TOD. Donc, je vous ai demandé si ces consultations-là étaient disponibles, puis dans la même foulée, je demandais également dans quelle mesure la voix citoyenne était intégrée autrement que par des sondages dans les différentes structures que vous nous avez présentées.

M. FRANÇOIS TRUDEL :

Alors, donc les consultations sur la vision d'aménagement du secteur Chaudière, la tenue, les participations en ligne se sont déroulées le 11 juin et la période de consultation en ligne s'est terminée le 23 juin. Donc, on n'a pas encore le rapport de consultation publique. On est le 8 juillet, mais on va revenir aux citoyens.

À l'intérieur de ces outils-là, c'est sûr que les conseils de quartier ont une voix importante, ils sont prévus dans la politique de consultation publique en aménagement du territoire. Donc, les conseils de quartier sont une courroie importante à la fois lors des avant-projets et puis à la fois lors de l'adoption des projets.

Juste pour vous donner une idée, lors de l'adoption du plan particulier d'urbanisme Belvédère, il y a plus d'une soixantaine de modifications apportées au programme particulier, au projet de programme particulier d'urbanisme Belvédère par rapport à la version finale. Donc, on a tenu compte des consultations publiques, on a tenu compte également des avis des différents conseils de quartier.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE:

Merci beaucoup.

M. DENIS LEMAY

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Donc, j'inviterais maintenant monsieur Denis Lemay à venir poser sa question. Bonsoir, Monsieur.

M. DENIS LEMAY :

Bonsoir, Madame la Présidente, Messieurs les Commissaires, Messieurs les spécialistes. D'entrée de jeu, je me présente, Denis Lemay. Je suis résident du corridor vert, comme on vient de montrer, corridor vert avec des arbres, des jardins, des potagers, le coucher de soleil, mais on m'a offert un nouveau corridor vert récemment, le 4 décembre dernier, avec une dalle de béton, un poteau de ciment avec un fil sur le dessus, un mur de trois mètres d'un bord et puis un merlon avec un arbre sur le côté, et on m'a dit que c'était le corridor vert qu'il fallait adopter.

Moi, je suis ici pour justement m'opposer à ça, parce que je ne suis pas d'accord avec ce genre de corridor vert. On vient de me dire qu'il faut maintenir la qualité de vie du milieu. Moi, je suis d'accord avec ça. Je suis totalement d'accord avec ça. Donc, ça fait 40 ans que j'habite déjà là, et puis je suis pour le transport en commun. J'ai pris le transport en commun toute ma vie pour aller travailler au Cégep Garneau avec le vélo l'hiver aussi, il n'y a pas de problème, mais j'aimerais garder mon corridor vert.

1455 Et pour ça, compte tenu des directives sur le bruit environnemental de l'Organisation mondiale de la santé qui stipulent que 44 dB(A)L night et 54 dB(A) Lden – Day-Evening-Night –, sont les nouveaux standards. Et j'aimerais ça qu'effectivement on puisse dire qu'à la fin du processus, qu'on respecte ces normes-là. Parce que vous savez qu'on va demander, la limite permise derrière le corridor vert va être de 70 kilomètres à l'heure pour le tramway. C'est la vitesse la plus élevée qu'on permet. Et un autre petit tronçon sur le boulevard Laurier qu'on va permettre ça, mais on le permet derrière nos cours arrière, ça.

1465 Et sachant que la vitesse est intimement liée au bruit produit par l'essieu-roue du tramway, parce que c'est directement proportionnel, si on monte rapidement, on rejoint, le diesel rejoint le tramway au niveau du bruit. Donc ça, c'est un autre anachronisme que je ne comprends pas dans mon corridor vert : on permet la vitesse la plus élevée possible dans un milieu naturel où il n'y a pas rien, il n'y a absolument rien, le calme plat en ce moment.

1470 Et compte tenu aussi des conclusions de l'Institut national de santé publique – d'ailleurs, je tiens à souligner les excellents commentaires de monsieur qui représentait l'Institut national de santé publique du Québec cet après-midi, je n'ai pas retenu son nom, mais il connaît son affaire – du fait que justement, l'Institut national de santé publique porte sur le lien important entre le bruit environnemental et les troubles du sommeil. Ils ont des études importantes là-dessus et puis du fait que l'audition ne prend pas jamais de repos, elle est toujours en action 24 heures par jour et puis donc, c'est les principaux...

LA PRÉSIDENTE :

Je vais vous demander de poser votre question.

M. DENIS LEMAY :

1485 Oui. Compte tenu aussi de l'entretien des rails qui va se faire la nuit, donc, on parle beaucoup de nuit, donc on parle des normes de nuit; compte tenu aussi du tracé prévu du tramway qui passera dans la cour arrière des riverains de l'emprise électrique d'Hydro-Québec et qui impactera très négativement ceux-ci avec une limite, comme je vous disais tantôt, de vitesse de 70 kilomètres à l'heure, par conséquent, il faut changer le tracé du tramway pour le ramener dans la rue, là où il doit être, dans la rue et éviter les problèmes. C'est-à-dire faire passer le tramway par le chemin des Quatre Bourgeois et du Versant-Nord et desservir la population et les employés du ministère du Revenu.

1490 Je demande donc au bureau structurant de transport, est-ce qu'ils peuvent changer le tracé du tramway?

1495 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Monsieur Genest?

1500 **M. DANIEL GENEST :**

Donc, ce que je propose c'est qu'on explique les variantes qui ont été considérées un peu comme on a fait cet après-midi, si ça vous convient, Madame la Présidente?

1505 **LA PRÉSIDENTE :**

Je pense que les variantes ayant déjà été présentées, je préférerais que vous répondiez plus simplement à la question posée.

1510 **M. DANIEL GENEST :**

Donc, la décision a été prise que le tracé passerait dans le corridor d'énergie Pie-XII, Madame la Présidente.

1515 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous souhaitez ajouter quelque chose à votre question?

M. DENIS LEMAY :

1520 Est-ce qu'on va avoir d'autres renseignements sur la pollution sonore?

LA PRÉSIDENTE :

1525 Oui, tout à fait. On a prévu un autre moment sur la pollution sonore et d'ailleurs j'allais justement interpeler le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques au sujet de votre intervention.

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

1530 Oui. Je vais passer la parole à mon collègue, monsieur Julien Hotton.

M. JULIEN HOTTON :

Oui, bonjour. Julien Hotton, ministère de l'Environnement.

1535 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, bonjour.

1540 **M. JULIEN HOTTON :**

Quelle était la question en fait?

M. DENIS LEMAY :

1545 Juste résumer aussi comme ça. Je sais que vous êtes d'accord avec les normes qui ont été acceptées cet après-midi. J'aimerais savoir au niveau du bruit la nuit, l'organisme peut-il s'adapter au bruit d'un tramway qui roule à 70 kilomètres à l'heure ou bien la souffleuse qui doit dégager la neige dans le tracé ou le meulage des rails qui doit se faire la nuit? Est-ce que l'oreille humaine va réussir à dormir?

1550 **M. JULIEN HOTTON :**

En fait, pour l'effet sur le sommeil c'est plus mon collègue de l'Institut national de santé publique, je pense, qui est mieux équipé pour répondre à ce genre de question là.

1555 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, est-ce que le collègue en question est disponible?

1560 **Mme GWENDALINE KERVAN :**

Oui, Madame la Présidente, alors mon collègue Mathieu Gauthier de l'Institut national de santé publique est présentement sur Teams. Il y a eu deux questions aujourd'hui en lien avec le bruit. On a une présentation avec des diapositives aussi qui touche le secteur de monsieur, le secteur Pie-XII. Alors, je pourrais laisser la parole à mon collègue, et si vous le souhaitez on pourrait aussi présenter aujourd'hui, faire la présentation si vous le souhaitez.

1565 **LA PRÉSIDENTE :**

1570 En fait, comme il y a une programmation d'une présentation, je préférerais, si c'est possible, une réponse simplement courte et on reviendra, une réponse pour monsieur qui serait courte, mais on reviendra sur la présentation telle que c'était prévu.

1575 **Mme GWENDALINE KERVRAN :**

Parfait. Alors, j'invite Mathieu Gauthier à prendre la parole.

1580 **M. MATHIEU GAUTHIER :**

Oui. Bonjour, donc Mathieu Gauthier, INSPQ, pour le ministère de la Santé. Donc, dans le secteur de Pie-XII, sauf exception, près des axes routiers où est-ce que c'est plus difficile de mettre des mesures d'atténuation comme les écrans antibruit puis où est-ce qu'il y aussi des déviations du tracé qui font qu'il y a du crissement qui augmente un peu les bruits, en général les limites recommandées par l'OMS vont être respectées grâce aux mesures d'atténuation qui ont été mises, justement.

1585 Ceci dit, comme j'expliquais un peu cet après-midi, ce n'est pas parce que les limites sont respectées qu'il n'y aura pas de perturbation, de dérangement, de perturbation du sommeil. Les limites font en sorte qu'il y a quand même une certaine base de perturbation qui est là. Donc, on n'essaie pas de mettre le risque à zéro de perturbation avec ces limites-là à l'OMS.

1590 Donc, c'est un peu ironique dans le sens où c'est un des seuls endroits du tracé où est-ce que les limites de l'OMS vont vraiment être relativement bien respectées sur tout ce secteur-là. Mais comme c'est un endroit très calme, il va effectivement y avoir possiblement plus de perturbations qu'ailleurs où est-ce que les limites sont moins bien respectées. C'est-à-dire on dépasse les niveaux de l'OMS pour le bruit ferroviaire, mais celles du bruit routier sont encore plus dépassées, ce qui fait que ça risque d'être moins dérangeant, moins perturbant ailleurs sur le tracé.

1600 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vous remercie beaucoup. Donc merci, Monsieur, et je vous invite en fait à déposer un mémoire. Vous semblez avoir des propositions à faire, donc vous êtes bienvenu.

1605 **M. DENIS LEMAY :**

Oui, il est déjà en préparation. Je vous remercie, Madame, Messieurs.

1610 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Donc, nous allons prendre une pause d'une quinzaine de minutes. Merci.

SUSPENSION DE QUELQUES MINUTES

**REPRISE DE LA SÉANCE
PÉRIODE DE QUESTIONS
QUESTIONS DE LA COMMISSION**

LA PRÉSIDENTE :

Avant de commencer avec le prochain citoyen, j'aurais aimé interpeler le ministère de la Santé et des Services sociaux sur deux questions. Nous avons parlé des populations vulnérables. Donc, la question que la commission se pose c'est l'impact d'une infrastructure comme le tramway sur les populations vulnérables.

Et, par ailleurs, on aurait souhaité aussi savoir comment est-ce qu'un projet tel que le projet de tramway peut affecter l'offre en logement abordable ou social le long du tracé par rapport à des enjeux de gentrification.

Mme GWENDALINE KERVRAN :

Merci, Madame la Présidente. Donc, Gwendaline Kervran pour le ministère de la Santé. J'aimerais interpeler, pour répondre à vos deux questions, en fait mes deux collègues. D'abord, Marie-Ève Dufour pourrait venir faire une présentation en lien avec le transport et les déterminants de santé. Donc, on sait que le transport a un impact sur les conditions socioéconomiques de la population et sur les inégalités sociales de santé. Alors, elle pourrait venir faire cette présentation-là.

Et dans un deuxième temps, on sait que le tramway pourrait contribuer notamment à l'embourgeoisement ou la gentrification d'un quartier. Et pour discuter de ces enjeux-là, j'inviterais ensuite de ça ma collègue, Julie Bellavance.

Alors, sans plus tarder, je vais laisser la parole à ma collègue Marie-Ève Dufour. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Donc, Madame Dufour nous vous écoutons.

Mme MARIE-ÈVE DUFOUR :

Oui, parfait. Je vais utiliser encore une fois le partage d'écran pour présenter les déterminants qui peuvent être influencés par le transport sur les déterminants de la santé.

Donc, comme on le voit, le transport comme tel, c'est vraiment un grand déterminant de la santé. Il peut affecter autant les conditions socioéconomiques, l'impact sur le bruit, la qualité de l'air extérieur, la sécurité des déplacements, la pratique d'activités physiques et également les changements climatiques, qui, dans chacune de ces bulles-là, évidemment on voit qu'il y a des effets qui en découlent pour chaque individu sur sa santé.

Ce qu'il faut également savoir c'est que le transport c'est le deuxième poste budgétaire des ménages après le logement. Donc, clairement, l'accessibilité au transport va être un enjeu majeur pour les ménages.

Si on regarde la deuxième diapositive qui est tirée d'un fascicule produit par la Direction de santé publique de la Montérégie, la relation entre le transport et les inégalités sociales de santé qui peuvent être attribuables à la modalité. Elle exprime très bien, dans le fond, que le transport assure l'accessibilité autant à l'emploi à l'éducation, au logement, aux soins de santé, à la vie sociale, loisir, sport, commerce, service.

Donc, ce que ça veut dire c'est que d'avoir accès ou non au transport va venir influencer les choix des individus et les opportunités qu'ils ont, autant de s'instruire, que de travailler, que de se loger, que d'accéder à des soins ou d'avoir une espèce de cohésion sociale et une participation active à la vie citoyenne.

Donc, tous ces éléments-là vont avoir un impact sur la qualité de vie, le bien-être et la santé. Et ceux qui vivent des déficits de mobilité vont être plus enclins à avoir des inégalités sociales de santé.

Donc, souvent, quand on va regarder par rapport au transport, on peut penser aux aînés, on peut penser aux personnes en situation plus précaire par rapport à l'emploi ou au revenu. On peut également penser aux femmes et aux personnes immigrantes. Donc, ça peut être les différentes populations qui peuvent être touchées dans le fond par les inégalités attribuables à la mobilité.

Donc, dans une perspective de réseau de transport structurant, qui vient ajouter une offre de transport, ça peut être intéressant pour ces populations-là quand on regarde l'accès, puis notamment quand on y inclut la notion d'accessibilité, la tarification sociale dont ma collègue Julie Bellavance a parlé hier.

Donc, ça répond, je pense, peut-être à la première partie de la question. Je ne sais pas si vous souhaitez que j'élabore plus?

1695 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça va aller pour le moment. Je vous remercie beaucoup. Donc, nous allons entendre maintenant votre collègue.

1700 **Mme JULIE BELLAVANCE :**

Oui, bonsoir! Julie Bellavance pour le ministère Santé et Services sociaux. Donc, effectivement, le tramway peut contribuer à la gentrification, à l'embourgeoisement d'un quartier, mais tout d'abord, pour le bénéfice de tous et toutes, rapidement qu'est-ce que la gentrification?
1705 La gentrification se définit comme étant la transformation de quartiers populaires due à l'arrivée de catégories sociales plus favorisées qui en rehaussent alors le niveau de vie. Donc, en d'autres mots plus simples, l'arrivée dans un quartier d'une population plus aisée qui en chasse involontairement une population qui est moins fortunée.

1710 Donc, on sait que c'est un phénomène qui touche principalement les centres-villes et les secteurs autour des centres-villes. Et concrètement, la gentrification, l'embourgeoisement, ce qu'on voit c'est, ça se traduit par exemple par une épicerie familiale qui met la clé dans la porte ou encore une boulangerie économique ou un restaurant qui est à très bas prix pour, en fait, faire la place à une boulangerie fine, à une poissonnerie, à une boucherie, une fruiterie, une
1715 microbrasserie, boutiques spécialisées, et cetera.

Selon les études, on sait aussi qu'une propriété située dans un rayon rapproché d'une infrastructure de transport en commun se vend plus cher qu'une propriété identique qui est située à l'extérieur de ce rayon. On peut, oui, penser que le tramway va venir, en fait va augmenter de
1720 valeur les propriétés situées tout au long du tracé.

La gentrification d'un quartier peut amener certains éléments positifs tels qu'une certaine mixité sociale, par contre, certaines mixités en tout début de processus; plus on avance dans le processus de gentrification et plus les personnes défavorisées se trouvent chassées des quartiers
1725 populaires. Ce que ça peut amener aussi de positif, des nouveaux capitaux dans le quartier, ouverture de certains commerces, souvent qui sont plus de qualité. Donc, une meilleure alimentation, des restaurants, aussi, plus de qualité.

Par contre, on sait que l'accessibilité au logement devient plus difficile et c'est un peu
1730 l'enjeu le plus important de la gentrification, particulièrement pour les personnes vulnérables. L'accessibilité au logement devient difficile pour les personnes vulnérables. Donc, le coût des

logements, mais aussi des biens et services situés dans ces secteurs, devient trop cher pour les personnes moins fortunées qui en quittent alors le quartier pour s'installer ailleurs.

1735 Ça peut avoir évidemment un impact au niveau de la santé physique, parce que ces personnes vont couper dans certains postes budgétaires pour arriver à payer leur logement qui devient de plus en plus cher. Ça peut aussi évidemment avoir des impacts au niveau psychologique, donc le stress d'arriver à la fin du mois pour arriver à payer son loyer qui est plus cher, les biens et services qui augmentent. Donc, veux, veux pas, bien, il faut que tu coupes dans certains postes.

1740 On sait aussi qu'en ce moment... en fait, tout d'abord, le logement adéquat, on sait qu'il est reconnu comme étant un préalable de base à la santé, mais malheureusement les logements se font de plus en plus rares et particulièrement les logements abordables. Et ça, c'est selon l'OMHQ qui a dit ça, en fait cette année.

1745 Donc, par exemple, dans les trois arrondissements qui sont touchés par le tramway, le taux d'inoccupation des logements se situe entre 1,4 % et 1,9 % alors que le seuil qu'on dit d'équilibre pour le taux d'inoccupation se situe à 3 %. Donc, on peut dire qu'en ce moment on est globalement à Québec dans une situation de pénurie de logements.

1750 Sinon, rapidement, présentement dans la ville de Québec, en fait, il y a une personne sur deux qui est locataire dans la ville de Québec et c'est le tiers des ménages locataires qui sont situés, là, qui vivent sous le seuil de faible revenu. Et en ce moment, il y a environ 2 100 ménages qui sont en attente d'un logement abordable dans la ville de Québec; logement abordable on parle de coop, HLM ou encore d'un OBNL en logements.

1755 Il y a différentes pistes à envisager pour contrer les effets négatifs de la gentrification. Je ne sais pas si vous voulez que je les aborde rapidement?

1760 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, tout à fait. Nous vous écoutons.

1765 **Mme JULIE BELLAVANCE :**

1770 Donc, en ce sens, la Ville de Québec dans sa vision de l'habitation a effectivement fait un très bon coup, parce que la Ville a débloqué 15 millions pour l'achat de terrains qui seront situés le long du tramway, réservés pour du logement social. Et ça, c'est une mesure qui est extraordinaire pour justement lutter contre les effets négatifs de la gentrification et les impacts sur le logement.

Il y aurait également d'autres pistes qui sont à, je dirais, à envisager ou à tout le moins à considérer pour préserver le parc de logements, mais aussi pour contribuer à l'augmentation du logement social.

Donc, entre autres, une des pistes serait par exemple d'obliger les promoteurs immobiliers à réserver des unités d'habitation pour le logement social dans leur complexe. Il y aurait également le rachat par la Ville des immeubles mal entretenus ou laissés à l'abandon pour les convertir en logement social ou communautaire.

S'assurer qu'il n'y a pas de perte de logement au détriment de la conversion de logements en condos, de l'hôtellerie illégale et de la présence de plus en plus grande de Airbnb – désolée pour mon anglais – parce qu'on sait que les touristes seront évidemment attirés par le tramway et voudront profiter des opportunités de pouvoir se loger autour du tracé.

Il y aurait d'autres pistes qui relèvent plutôt du gouvernement du Québec. Il y en aurait une qui serait juste de souligner pour se faire un portrait plus global de la situation pour les locataires, ce serait l'instauration d'un registre des loyers. Ça, ce que ça veut dire concrètement c'est lorsqu'un locataire prend possession d'un logement, d'un nouveau logement, il serait obligatoirement mis au courant du prix payé par son prédécesseur, ce qui donnerait plus de munitions au locataire pour contester une hausse abusive de logement, parce qu'on sait que lorsqu'un locataire quitte un logement, ce n'est pas rare qu'un propriétaire en profite pour gonfler le prix parce que souvent le nouveau ne sait pas combien l'ancien a payé.

Donc ça, ce serait aussi une piste qui est soulevée par plusieurs groupes sociaux de défense des droits des locataires.

Rapidement, tantôt vous parliez du TOD Sainte-Foy. Les enjeux entourant la mixité sociale sont par contre très différents lorsqu'on pense au TOD à Sainte-Foy versus les impacts du tramway dans Saint-Roch, dans Lairet, dans Saint-Sauveur... non, pas Saint-Sauveur, excusez-moi, dans Saint-Rodrigue, qui seront les quartiers les plus défavorisés, qui font partie des quartiers les plus défavorisés de la ville et qui seront dans le tracé du tramway.

Par exemple, on sait que le TOD dans Sainte-Foy est situé dans un des quartiers les plus favorisés de la ville de Québec, et le secteur plus précis où va se situer le TOD fait partie d'un des secteurs les plus favorisés. Donc, c'est un secteur très favorisé dans un quartier qui est déjà très favorisé, dans un arrondissement qui est globalement est déjà favorisé.

Donc, c'est sûr que l'implantation du TOD, de nouveaux logements et possiblement de logement social, les enjeux ne sont pas les mêmes, c'est-à-dire que dans l'arrondissement Sainte-Foy, les personnes qui vivent en situation de précarité souvent sont, comment je dirais, sont

moins... là, je viens de perdre mon idée parce que je veux trop en dire en même temps, mais je vais me ramener à... oui, c'est ça. Donc, on sait qu'un îlot d'immeubles locatifs moins fortunés côtoie souvent un quadrilatère qui est plus fortuné. Donc, la pauvreté est plus visible.

1815

Et aussi, dans le futur TOD, ce qui va être important à porter attention, c'est que si on met du logement social, l'important ça va être de s'assurer qu'il va y avoir des commerces, des services de proximité qui seront abordables. Parce qu'on sait que ce quartier et les secteurs qui l'entourent sont très favorisés. Alors que, bon, les enjeux pour Saint-Roch, Lairet, Limoilou et Saint-Rodrigue, l'enjeu est plutôt de pouvoir faire profiter le tramway pour les personnes défavorisées qui y habitent déjà.

1820

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Donc, je me tourne maintenant vers monsieur Genest pour savoir si vous allez adopter ou si vous comptez adopter une politique en lien avec donc les populations les plus vulnérables et le phénomène de gentrification, non seulement dans la ville, non seulement pour le TOD, comme on en a parlé tout à l'heure, mais le long du tracé, sachant qu'effectivement il y aura des logiques foncières qui vont probablement être à l'oeuvre.

1825

1830

Et on a compris qu'il y avait déjà des mesures d'achat de terrains pour du logement social, mais est-ce que parmi les pistes qui ont été énumérées, vous avez déjà choisi ou vous avez déjà songé à certaines d'entre elles que vous comptez détailler ou proposer dans les jours qui viennent?

1835

M. DANIEL GENEST :

Un peu plus tôt on faisait référence à la vision d'habitation qui avait été présentée très rapidement par François. Donc, je vais lui faire faire le point sur ça. Je pense que ça va expliquer un peu plus concrètement les inclusions dans cette vision d'habitation qui deviennent un cadre de référence à l'intérieur duquel le projet s'inscrit. François à toi.

1840

M. FRANÇOIS TRUDEL :

Donc, effectivement, on a eu l'engagement fort de créer une réserve foncière de 15 millions de dollars qui servira justement à la Ville à l'acquisition de terrains vacants, propriétés délabrées, et cetera, afin de créer des projets de logements sociaux avec, par exemple, les groupes de ressources techniques.

1845

À l'intérieur de la vision de l'habitation, il y a un engagement de créer, d'ici 2025, 2 600 logements sociaux et abordables, une très grande partie, une bonne partie de ces logements vont

1850

être créés dans l'aire d'influence du tracé tramway. Donc ça, également, c'est un engagement de la Ville.

1855 Il y a également à l'intérieur des actions récentes qui ne touchent pas directement le projet de tramway, mais qui sont dans la même aire d'influence, la Ville a récemment adopté un moratoire sur la conversion des maisons de chambre. Donc, c'est un autre geste concret que la Ville vient donner, vient signifier, justement pour freiner la conversion de maisons de chambre en tout autre usage, pas juste résidentiel, mais ça pourrait être des usages commerciaux.

1860 La Ville a été également très active du côté de tout ce qui était le Airbnb puis l'offre de résidences touristiques. Il y a une refonte du zonage là-dessus, et de pair avec le ministère du Tourisme, un renforcement des exigences et des inspections en cette matière-là.

1865 Il y a également d'autres outils que la Ville a à sa disponibilité. La Ville est mandataire de la SHQ pour le programme Rénovation Québec, qui est justement un programme de rénovation dans les quartiers centraux, qui s'adresse à tant de propriétaires, mais des logements aussi locatifs. Et à l'intérieur de ce programme-là, il y a une clause de contrôle des baux sur 10 ans. Donc, même s'il y a rénovation, même s'il y a amélioration de la valeur de la propriété foncière, 1870 donc grâce à ce programme-là, on améliore la qualité du logement, un programme qu'on gère conjointement avec la SHQ.

1875 Finalement, la Ville a un programme accès famille qui vise justement des familles qui n'ont pas nécessairement la mise de fonds nécessaire. Donc, la Ville va faire un prêt sans intérêt pour faire une mise de fonds pour l'acquisition d'une propriété.

1880 Donc, c'est un autre geste concret aussi que la Ville fait, et qui sans être spécifiquement relié au projet du tramway, mais touche des aires d'influence, afin justement que les conditions de vie des citoyens qui sont situés aux abords du tramway, principalement dans les quartiers centraux, s'améliorent et que ces citoyens puissent profiter justement de cette accessibilité, de cette plus grande mobilité à l'intérieur de la région. Parce que rappelons que le tramway va relier des pôles d'emplois importants, des pôles d'éducation importants et des pôles aussi de services de santé importants.

1885 **LA PRÉSIDENTE :**

1890 Merci beaucoup. Donc, je profite du fait que nous étions en échange pour vous mentionner, on a oublié de vous demander tout à l'heure le dépôt des résultats des consultations quand ils seront disponibles.

M. FRANÇOIS TRUDEL :

C'est avec grand plaisir. Dès qu'elles seront disponibles, on les déposera.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie beaucoup.

M. PIERRE JAREST

LA PRÉSIDENTE :

J'appellerais maintenant monsieur Pierre Jarest. Bonsoir, Monsieur.

M. PIERRE JAREST :

Bonsoir, Madame la Présidente. Alors, je me présente, j'habite au 1064, avenue des Érables. Je suis à la fois cycliste, automobiliste et piéton. Je soutiens entièrement le projet du tramway. Alors, je vais essayer de m'en tenir à la question le plus rapidement possible.

Alors, la Ville a mandaté la firme SYSTRA pour évaluer les avantages et inconvénients entre un réseau souterrain, métro, ou un tramway en surface. Et la conclusion a été que c'était à l'avantage du tramway.

Dans un rapport de mars 2003 qui est à notre disposition, on trouve une multitude d'exemples de tramway en Europe puis en Amérique que j'ai eu le plaisir d'utiliser dans pratiquement les trois quarts des cas que je vais m'abstenir d'énumérer.

Ce qui est remarquable dans les exemples qu'on présente pour faire la promotion du tramway, c'est que dans aucun cas on a une plateforme qui entrave la circulation en provenance des rues perpendiculaires. Alors, je vais vous énumérer rapidement les enjeux de la plateforme aux intersections :

Ça force un virage obligatoire pour tous les véhicules automobiles;

Ça ralentit gravement les interventions urgentes comme les pompiers, les ambulances qui sont obligés de faire des trajets plus longs;

Ça interdit à toutes fins pratiques le passage aux personnes handicapées qui utilisent des véhicules électriques;

1935 Et ça entrave le déneigement lorsque les camions de grande dimension sont utilisés parce qu'ils ne pourront pas faire le virage à gauche, parce qu'ils sont trop longs.

Je pourrais peut-être vous énumérer les intersections à problème, mais je pense que je vais m'abstenir pour le moment.

1940 Alors, ma question c'est la suivante, c'est est-ce qu'étant donné que SYSTRA a déjà donné son avis sur la pertinence du tramway ou pas, est-ce qu'on ne pourrait pas demander à SYSTRA aussi d'évaluer le bien-fondé d'une plateforme de 10 centimètres au croisement avec les rues transversales? Parce que je pense qu'on a une bonne occasion puis je n'ai pas l'impression que cette question a été posée à SYSTRA, et je me demande si la Ville serait disposée à suivre les recommandations de SYSTRA par rapport à cet enjeu-là.

1945 Pour conclure, je dirais que cet enjeu de plateforme aux intersections, avec cet enjeu de plateforme aux intersections, il y a sûrement moyen de rallier la majorité des opposants concernés par l'implantation du tramway tel qu'on l'a vu cette fin de semaine avec la manifestation et la marche contre le tramway qui, à mon avis... bien, en tout cas, moi, comme je vous dis, moi, je favorise le tramway, mais si on réussissait à calmer les réclamations de ce type d'individu là, je pense qu'on pourrait rallier l'ensemble de la population au tramway.

1950 Alors, je vous remercie.

1955 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, Monsieur. Donc, Monsieur Genest.

1960 **M. DANIEL GENEST :**

1965 Je vais laisser mon collègue Benoît Carrier faire le point sur la plateforme elle-même. Je pense, de définir ce qui est l'obstacle en soi-même, le pourquoi de la mise en place de cette plateforme-là. Et puis après, peut-être qu'on pourra expliquer un peu le nombre de carrefours traversant qu'on a maintenus à la grandeur du 22 kilomètres.

LA PRÉSIDENTE :

1970 Oui. Alors, pour les carrefours, on va mettre ça plus tard, parce qu'on a tout un sujet de circulation plus tard. Mais pour la plateforme, on vous écoute.

M. DANIEL GENEST :

Très bien.

1975 **M. BENOIT CARRIER :**

Donc, si vous le souhaitez, on pourrait appuyer un peu le propos avec quelques diapositives. Ça ne sera pas très long.

1980 Donc, effectivement, dans le cadre du projet, SYSTRA n'est pas un consultant qu'on consulte de temps en temps; SYSTRA fait partie du Bureau de projet à part entière. Dans l'organisation du Bureau, on a quatre sources qui proviennent de chez SYSTRA à l'intérieur même du Bureau de projet. On a une équipe à Lyon et une équipe à Paris qui comprend environ une trentaine de personnes à temps plein sur le projet également. Donc, dans le quotidien, dans
1985 chacune des discussions qu'on a, SYSTRA est notre binôme de conception, si on peut le traiter ainsi.

Donc, dans la conception on est allés chercher cette expertise-là pour assurer la performance du tramway, mais aussi son intégration urbaine. Comme on le mentionne depuis
1990 quelques fois, les principes d'insertion visent essentiellement à privilégier une insertion au centre de la chaussée, du tramway, et dans certains cas plus particuliers on va s'insérer en fonction latérale.

La plateforme du tramway, effectivement, elle est légèrement surélevée entre les carrefours, donc certains carrefours vont être fermés, certains d'autres vont être traversants et certains carrefours vont être fermés à la circulation et ouverts à la traversée des piétons et des cyclistes. Comme vous l'avez mentionné, on reviendra peut-être plus tard sur cet élément-là.
1995

La plateforme d'une hauteur d'environ un iPhone nous permet d'avoir – un iPhone comme ça, vertical. Donc, cette plateforme-là – environ, oui. J'image, mais ça représente environ cette hauteur-là – cette plateforme-là nous permet de garder la hauteur qui est suffisante pour décourager l'empiètement des véhicules qui pourrait générer des problèmes de sécurité, donc l'angle mort des gens, le tramway est en approche, et aussi nous assurer de n'avoir aucun empiètement de circulation pour obtenir notre priorité absolue aux feux de circulation.
2000

Cette hauteur de plateforme là n'est pas contraignante pour les services d'urgence et, d'ailleurs, on travaille avec les services d'urgence de la Ville, que ça soit les pompiers, les polices et aussi la sécurité au niveau des ambulances pour assurer cette fluidité-là.
2005

2010 Prochaine, s'il vous plaît. Donc, pour illustrer un petit peu, en intercarrefour on a une
plateforme qui est essentiellement axiale, c'est un peu une représentation différente de la
situation. Et généralement – la prochaine - on est plus à 14 centimètres. La notion du 10
centimètres, si je veux être plus précis c'est d'environ 15 centimètres, c'est 14 centimètres, la
réalité, pour assurer le bon chasse-roue, et cette bordure-là a environ 30 centimètres de large, qui
2015 est le gabarit limite d'obstacle pour éviter que des gens soient en intrusion sur la plateforme de
circulation.

Donc, quand on traverse au niveau des carrefours, cet abaissement-là est permis pour
pouvoir passer la circulation automobile et la structure de la chaussée évidemment permet de
2020 pouvoir circuler.

Prochaine s'il vous plaît. Les tramways modernes, comme on le conçoit, les retours
d'expérience qu'on a, la plupart et la grande majorité de ce qui se déploie ont des plateformes. Je
veux juste spécifier cet élément-là. Les nouveaux principes de conception sur les retours
2025 d'expérience qu'on a et sur le nombre de projets qu'on a pu consulter et que SYSTRA a fait, donc
50 % de ceux dans le monde, mais c'est la norme dans un tramway que nous on aborde le projet.

Lorsqu'on voit des tramways qui sont récents, c'est un peu partout aussi que ça se passe.
On en a en Australie, on en a dans les pays scandinaves, on en a dans les départements
2030 français, parce que c'est de là que ce renouveau-là s'est créé.

Cette plateforme-là, elle nous assure une sécurité. On revient souvent sur la notion de
sécurité urbaine, elle nous assure une sécurité, elle nous assure une performance et juste par le
fait même, prenons l'exemple entre les carrefours : on est entre deux carrefours, on n'est pas
2035 censé devoir traverser entre deux carrefours. La hauteur d'un trottoir c'est essentiellement la
même chose que la plateforme.

Donc, si quelqu'un veut traverser entre deux carrefours, il va devoir empiéter du trottoir à la
chaussée puis de la chaussée au trottoir. C'est le même principe, en réalité, sauf aux
2040 aménagements des feux. Mon collègue, Martin, a parlé des traversées pour accéder aux stations,
c'est la même affaire à un carrefour qui est traversant pour des piétons, on vient générer des
refuges qui sont au niveau, donc il n'y a pas de palier à accéder pour pouvoir faire les traversées
piétonnes, autant pour les piétons que pour les cyclistes.

Donc, je ne sais pas si ça éclaircit un petit peu le propos, sinon on peut tomber un peu plus
dans la gestion des carrefours, parce que c'est essentiellement un propos qui est un peu
2045 complémentaire.

2050 **LA PRÉSIDENTE :**

On va y revenir plus tard. Merci beaucoup. Est-ce qu'on pourrait avoir l'avis du MTQ sur cette question des plateformes, de la circulation et de la sécurité?

2055 **M. MATHIEU GRONDIN :**

Oui. Je ne sais pas si monsieur Auzel est toujours en ligne, mais des discussions que j'ai eues avec lui récemment me confirmaient ce qu'on vient d'entendre de la Ville, c'est-à-dire que les plateformes, c'est une norme au niveau des tramways. Je veux dire une plateforme surélevée.

2060 Je ne sais pas si monsieur Auzel est toujours en ligne?

M. LAURENT AUZEL :

2065 Je ne sais pas si vous me voyez. Bonjour, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour.

2070 **M. LAURENT AUZEL :**

2075 Donc, je vous confirme effectivement cette disposition de surélévation. C'est ce qu'on appelle une séparation franchissable. C'est-à-dire qu'il y a deux types de séparation pour la plateforme tramway et la plateforme, enfin, et la voirie routière. On peut faire des séparations infranchissables avec des bordures en béton qui fassent carrément un pied ou deux pieds de haut. Alors, là, on est vraiment dans une logique qui commence à se rapprocher du métro léger, c'est-à-dire une très, très forte... comment dire, je cherche le terme, décourager le franchissement, voire le rendre impossible.

2080 Cette notion de plateforme surélevée d'environ une hauteur de trottoir, elle vise effectivement à décourager, à avertir l'utilisateur qu'il est en train de quitter la voirie et d'arriver sur la plateforme tramway d'où danger, d'où gêne potentielle à un tramway; donc, elle incite à rester. Simplement, la hauteur intermédiaire permet au service d'urgence, à tous les usages où on peut avoir un véhicule bloqué par le ramassage des ordures, on peut, dans ce cas-là, effectivement, empiéter provisoirement sur la plateforme tramway, mais on est avertis qu'il se passe quelque chose d'anormal.

2085

2090 Alors, évidemment, au niveau des traversées on est dans une logique différente, on est dans une logique de niveau. C'est-à-dire, ces questions d'avertissement peuvent se traiter par une dénivellation. Au niveau des carrefours, ils peuvent se traiter par un matériau différent ou une couleur de matériau différent, une couleur d'asphalte différente. L'important c'est que l'utilisateur routier se rende compte qu'il se passe quelque chose d'anormal.

2095 Et à ce sujet, je voudrais mentionner que cette notion d'avertir l'utilisateur qu'il se passe quelque chose d'anormal, il est censé la voir également quand il empiète sur une voie réservée bus, par exemple. Sauf que la plupart du temps, les voies réservées bus, bien, mon Dieu! C'est de l'asphalte noir; à part une bande de peinture, on ne s'en rend pas compte.

2100 Une plateforme tramway c'est quand même différent, il y a des rails et il y a quelque chose qui est important aussi, c'est qu'il y a une caténaire, il y a une ligne de contact. Et je voudrais insister sur le fait que cette ligne de contact avec ses poteaux constitue un signal fort qu'on est en train de rentrer dans le domaine du tramway. Et d'ailleurs, il y a des études qui montrent que les tramways sans caténaire, d'une certaine façon, peuvent être plus dangereux que des tramways
2105 avec caténaire, parce que l'utilisateur n'a pas cet avertissement.

LA PRÉSIDENTE :

2110 Merci beaucoup. Donc, on comprend qu'il n'y a pas d'entrave pour tout ce qui est véhicules d'urgence.

M. LAURENT AUZEL :

Absolument.

LA PRÉSIDENTE :

Très bien. Je vous remercie.

2120 **M. LAURENT AUZEL :**

Là, c'est qu'on a une voirie à plusieurs voies de circulation et que le problème ne se pose pas.

2125 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. J'aimerais me tourner maintenant vers le ministère de la Sécurité publique. Je présume que là, ça va faire partie de votre domaine d'expertise.

M. ÉRIC DROLET :

Oui et non. Au niveau de la sécurité civile, c'est la municipalité qui est sur son territoire qui se charge de la sécurité civile.

Donc, au niveau, exemple, d'incendie, ils ont des plans de schéma de couverture de risque en incendie. Donc, il faut juste valider, savoir avec les nouvelles entraves, mais ce que monsieur vient de dire, c'est qu'il n'y aurait pas d'entraves pour les véhicules d'urgence. Donc, c'est de s'assurer que, avec les nouvelles contraintes, si le schéma tient toujours, donc il peut y avoir peut-être des modifications à faire ou de changer les façons de faire. Mais sinon, comme je vous disais, c'est au niveau de la municipalité qu'ils doivent s'assurer que le schéma correspond toujours avec les nouvelles normes, avec les nouvelles contraintes, plutôt.

LA PRÉSIDENTE :

Très bien. Est-ce que vous avez quelque chose à ajouter?

M. DANIEL GENEST :

Non, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Parfait. Monsieur, est-ce que vous vouliez préciser quelque chose?

M. PIERRE JAREST :

Bien, je voulais mentionner qu'il y a sûrement des dérogations qui vont être nécessaires, entre autres le long du boulevard René-Lévesque aux alentours du cimetière de Sillery. Parce que, pour passer du chemin Sainte-Foy ou de René-Lévesque au boulevard Laurier, s'il y a une plateforme on ne pourra pas se rendre au boulevard Laurier.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Alors, je vais diriger la question à monsieur Genest, pour ce carrefour en particulier.

M. BENOIT CARRIER :

Donc, si vous me permettez, c'est moi qui vais répondre. Effectivement, monsieur apporte un excellent point. Il y a des endroits particuliers sur le long de la ligne, ce n'est pas une seule façon d'appliquer les choses. On a différents types d'insertion pour le secteur qu'on traverse au niveau du cimetière près du secteur de Myrand. On va être en insertion qu'on dit banale. C'est quoi une insertion banale? Je pourrais projeter, mais à l'heure qu'il est, je pense que je suis en mesure de l'expliquer.

L'insertion banale c'est avec la mixité entre les voitures et le tramway. Donc, on vient abaisser la plateforme, en fait il n'y a pas de plateforme surélevée. Et là, à ce moment-là, pour des points particuliers, des cas vraiment contraints où on ne veut pas déborder sur les sépultures, on va aller travailler avec une priorité d'approche au niveau du feu de circulation.

Donc, le site banalisé – ça adonne, là, Étienne a été rapide –, on voit un peu le fait qu'on peut circuler, la plateforme est en dur, est en béton, on peut circuler avec des voitures dans cet axe-là. On ne privilégie surtout pas ça, de faire ça sur trop de tracés, parce qu'on va venir perdre de la performance, mais il faut avoir une approche pragmatique lorsqu'on fait un projet. S'il y a un événement ou un bloquant, il faut que ça soit acceptable dans l'insertion.

Donc là, dans ce cas précis, on vient appliquer une insertion en mode banal avec priorité d'accès pour le tramway. Et là, ça devient quelque chose qui est possible d'être fait ponctuellement.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Est-ce que c'est possible de savoir si ce que vous avez détaillé comme division entre site banal, axial, latéral, et cetera, reste la même chose que ce que vous aviez présenté dans votre étude d'impact ou s'il y a eu des modifications depuis?

M. DANIEL GENEST :

À ma connaissance, il n'y a pas eu de modification, mais laissez-nous juste confirmer, on pourra revenir en début de séance demain.

LA PRÉSIDENTE :

Très bien. Je vous remercie. Merci, Monsieur, bonne soirée.

M. PIERRE JAREST :

Je vous remercie beaucoup.

2210

M. PIERRE-YVES CHOPIN

LA PRÉSIDENTE :

2215

Alors, j'appellerais maintenant monsieur Pierre-Yves Chopin. Bonsoir, Monsieur.

M. PIERRE-YVES CHOPIN :

2220

Bonsoir! Je suis ici en tant que citoyen qui a très hâte de voir un tramway et un réseau de transport structurant arriver dans sa ville.

2225

Dans les changements récents apportés au réseau projeté, la Ville a semblé tourner le dos à ses ambitions de requalification urbaine avec le retrait du projet de trambus et la consolidation du secteur Charest Ouest au profit du secteur Chaudière dont on a déjà parlé tout à l'heure, qui ressemble plus à de l'étalement urbain qu'à de la densification, même si on pourrait débattre de la définition d'un TOD à ce sujet-là.

2230

D'ailleurs, à ce niveau-là, on pourrait noter que le petit cercle rouge sur le schéma de la vision d'aménagement du secteur qui est aménagement de type TOD est assez réduit par rapport à l'ampleur de l'ensemble de l'aménagement.

2235

J'aimerais savoir si, d'une part, les impacts environnementaux et en matière de mobilité de ce changement de priorité de développement urbain ont été évalués et s'il n'aurait pas été plus judicieux de miser sur une autre requalification nécessaire à Québec, soit celle qui permettrait de transformer l'autoroute Laurentienne en un boulevard urbain et ses abords en véritable milieu de vie.

2240

Et par ailleurs, pour le secteur Chaudière, je souhaiterais savoir quelles seront les mesures mises en place pour limiter la place accordée à l'automobile. Car même si les TOD peuvent effectivement performer en matière de part modale, si on laisse trop de place à l'automobile, donc je pense par exemple à la quantité de stationnements offerts pour les stationnements incitatifs, à la quantité de stationnements offerts pour les activités non résidentielles et également au ratio de stationnement maximum autorisé pour les usages résidentiels, je voudrais savoir quelles seront les mesures qui seront mises en place à ce niveau-là.

2245

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Monsieur Genest?

2250 **M. DANIEL GENEST :**

2255 Je vais laisser mon collègue François Trudel faire le point. Il faut comprendre qu'on fait une différence entre le projet, on met en place le système de transport en commun bien intégré à la trame urbaine. Là, on sort un peu au pourtour du projet. Donc, je vais laisser François faire le point sur la situation.

M. FRANÇOIS TRUDEL :

2260 Alors, Madame la Présidente, pour répondre aux questions de monsieur Chopin. Donc, les deux ne sont pas incompatibles. On parlait de requalification de Hamel-Laurentien. La Ville a toujours comme vision de faire une requalification du boulevard Laurentien. Elle est d'ailleurs en cours de démarches sur une vision d'aménagement.

2265 Donc, on a eu les consultations préliminaires dans ce secteur-là et on est en train d'élaborer un projet de vision qui sera soumis justement pour consultation à la population. Donc, Madame la Présidente, j'inviterais le citoyen Chopin à venir participer à cette consultation. Et ça va être un peu aussi le même message que j'aimerais livrer concernant la vision Chaudière.

2270 Donc, on est au début du concept. On a besoin des inputs, on a besoin des intrants des citoyens, justement, pour bien réussir ce TOD. On est vraiment au tout début, donc dans les ateliers participatifs et lorsqu'il y aura un projet de vision, là, son commentaire, son avis sera le bienvenu.

LA PRÉSIDENTE :

2275 Merci. Si vous me permettez, je voudrais quand même renchérir parce que la question de monsieur a été soulevée par plusieurs citoyens. On s'inquiète de ce que le réaménagement dans ce secteur-là favorise plus de circulation automobile. Et est-ce que vous avez donc l'intention de, d'une part, de mesurer ce possible impact et ensuite de prendre des mesures pour le réduire?

2280 **M. FRANÇOIS TRUDEL :**

2285 Effectivement, sur le... puis on a fait le benchmark des TOD en Amérique du Nord, puis on veut vraiment miser puis mettre en oeuvre des moyens pour pouvoir justement atteindre ces parts-là. Donc, c'est un peu ce qui va guider les concepts et les conditions d'aménagement du

secteur. Donc, c'est vraiment ce qu'on vise, ce qu'on souhaite faire donc pour un développement qui est centré sur l'automobile, mais qui est centré sur la mobilité active.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, mais moi je vous parle du réaménagement routier qui va aller avec l'installation du tramway. Les citoyens s'inquiètent de ce que ces réaménagements-là qui vont avec le tracé du tramway puissent stimuler l'utilisation de l'automobile. Donc, est-ce que vous avez mesuré ça? Et est-ce que vous allez prendre des mesures pour ne pas que ça arrive?

M. FRANÇOIS TRUDEL :

Là, est-ce qu'on parle vraiment sur la partie tramway ou sur l'ensemble du développement de Chaudière?

LA PRÉSIDENTE :

On parle plus spécifiquement de Mendel.

M. FRANÇOIS TRUDEL :

De Mendel, O.K. Donc, à ce moment-là, donc c'est sûr que pour la montée Mendel – puis là, on pourrait peut-être demander à Youssef Dehbi de parler plus de la condition de Mendel –, mais Mendel en tant que telle, sur l'origine du projet, c'est également pour des considérations de sécurité publique.

M. YOUSSEF DEHBI :

Oui, effectivement. Donc, en ce qui concerne la montée Mendel, j'aimerais commencer par sa justification qui a été faite depuis plusieurs années pour des considérations aussi bien pour la sécurité ou pour les véhicules d'urgence. Parce que ce secteur-là reste enclavé, puis comme François l'avait dit un petit peu plus tôt dans la présentation du concept du TOD, ce secteur-là est bien encadré par le réseau autoroutier.

Donc, lorsqu'on parle de véhicules d'urgence et des tributaires des conditions de circulation sur les autoroutes, bien, la montée Mendel permettait d'augmenter ce niveau-là de servitude de ce secteur-là, parce qu'il restait juste la côte de Cap-Rouge qui était un axe urbain.

On a profité du projet pour venir ramener ou mettre en place ce lien routier là, urbain, et pour venir diluer un petit peu la circulation dans ce secteur-là entre la montée de Cap-Rouge, les

autoroutes puis cette nouvelle montée. On était conscients que ça pouvait apporter des volumes supplémentaires sur le boulevard Pie-XII et on a approché les citoyens du secteur pour venir mettre en place des mesures de mitigation contre le transit.

2330 J'aimerais apporter votre attention sur le fait que les gens, soit qui utilisent le réseau autoroutier dans ce secteur-là ou qui utilisent la montée de Cap-Rouge se destinent principalement à l'est du territoire, soit vers l'Université Laval, le Plateau ou vers le centre-ville. Donc, ils sont plus contraints à utiliser le boulevard Versant-Nord ou le réseau autoroutier, mais ce qu'on vise c'est de mettre en place des mesures de mitigation qui vont essayer de trouver
2335 l'équilibre entre minimiser le transit sur la partie Pie-XII, qui est amenée par Mendel, et bien garder le bon niveau d'accessibilité pour le quartier.

Et le choix de ces mesures-là va être fait en collaboration avec les citoyens du quartier pour trouver la bonne ou les bonnes mesures pour ce secteur-là.

2340

LA PRÉSIDENTE :

Merci de votre réponse. Est-ce que vous pouvez nous détailler le type de mesures de mitigation qui sont explorées et qui vont être discutées avec les citoyens?

2345

M. YOUSSEF DEHBI :

Il y a une panoplie de mesures qu'on a pour limiter. Ça peut être des interdictions de virage, ça peut être des réaménagements, exemple le carrefour Versant-Nord - Pie-XII pour limiter certaines manoeuvres ou bien une limitation de sens de direction. Il y a plusieurs scénarios qu'on analyse sur la table, actuellement, puis qu'on va présenter à la population du quartier dans les prochaines semaines lorsqu'on va les rencontrer dans le cadre des comités de bon voisinage.

2350

LA PRÉSIDENTE :

Alors, si c'est possible de nous déposer ces possibilités quand vous les aurez, ça serait apprécié.

2355

Est-ce que vous souhaitez préciser votre question?

2360

M. PIERRE-YVES CHOPIN :

Oui. En fait, juste au sujet de l'abandon de la requalification et de la consolidation du secteur Charest Ouest, est-ce que la Ville a procédé à une évaluation de ce que cette non-requalification pouvait entraîner comme perte d'opportunités, si on veut?

2365

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Monsieur Genest?

M. DANIEL GENEST :

Je ne pense pas qu'il faudrait utiliser le terme « abandon »; c'est plutôt une question de priorité. Donc où on était rendu avec le potentiel urbanistique qui semblait plus intéressant du côté Chaudière que Charest Ouest, la priorité du moment est maintenant beaucoup plus Legendre.

Il faut aussi comprendre que dans les démarches de la Ville auprès des gens du secteur, les différents acteurs de la société dans le secteur Charest, on n'a pas senti nécessairement un grand appétit pour la chose. Donc, on était à l'écoute de la population, citoyens, citoyennes, commerçants et autres, et on ne sentait pas qu'il y avait cet intérêt-là nécessairement de requalifier le secteur. Donc, ça a un peu aussi aiguillé cette notion-là de plus se porter vers le secteur Chaudière, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Monsieur Genest. Merci, Monsieur.

M. MAXIME SAUVAGEAU

LA PRÉSIDENTE :

J'inviterais maintenant, Maxime Sauvageau.

M. MAXIME SAUVAGEAU :

Alors merci. Bonsoir, Madame la Présidente. Je me présente, Maxime Sauvageau, étudiant en maîtrise en Aménagement du territoire et développement régional à l'Université Laval et fier utilisateur du réseau de transport de la Capitale.

Je tiens d'abord à signaler que je suis en faveur du réseau structurant et qu'il est plus que temps que les citoyens de la ville de Québec puissent compter sur un équipement semblable. En ce sens, je tiens à souligner les efforts de consultation réalisés par l'instigateur depuis le début.

2405 Reprenant les propos de différents porte-paroles du projet qui, à maintes reprises, ont insisté sur leur grand souci en ce qui touche la qualité de vie urbaine et aussi le désir de la mise en application d'une approche inclusive, notamment auprès de la clientèle aînée, ma question touche donc plus particulièrement un aspect de la notion d'accessibilité universelle.

2410 Certains groupes de la population que l'on peut qualifier de plus vulnérables ont des besoins spécifiques, comme les jeunes familles avec enfants, les personnes vivant avec la maladie de Crown, les aînés souffrant d'incontinence, et cetera. Ces personnes partagent un besoin que nous partageons tous, celui d'aller à la toilette.

2415 Alors que certains experts s'entendent pour dire que l'accès à des équipements sanitaires comme une toilette avec lavabo et savon est une clé dans la lutte contre les pandémies, comme celle que l'on traverse actuellement, et que d'autres, comme la docteure Clara Greed disent même que les toilettes publiques sont le lien manquant afin de créer des véritables villes équitables, durables et accessibles à tous, et sont aussi des outils essentiels pour encourager les citoyens à s'approprier des équipements publics comme les parcs ou le transport en commun.

2420 J'aimerais donc savoir si les stations, et notamment les pôles d'échanges, seront connectées au réseau d'aqueduc et d'eaux usées de la ville afin de les équiper d'équipements sanitaires adéquats, comme des toilettes et des fontaines à boire, afin d'en faire de réelle oasis urbaine et si oui, on parle de combien d'équipements. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2430 Merci. Monsieur Genest?

M. DANIEL GENEST :

Je vais laisser l'exploitant, le réseau de transport de la Capitale, expliquer son besoin, parce que nous autres on construit ce que les besoins sont définis par le RTC. Luc.

2435 **M. LUC RICHARD :**

2440 Madame la Présidente, ça a fait l'objet de tout un débat premièrement. Est-ce qu'il va y avoir des toilettes ou est-ce qu'il ne va pas y avoir des toilettes? Et tous les propos qui ont été amenés par monsieur sont très valables.

Pour des questions de sécurité, de la capacité d'exploitation, c'est une décision qui a été prise de dire : il n'y aura pas de toilettes publiques dans... bien, les stations de toute façon ne sont pas configurées pour ça, ça n'a pas l'espace pour ça. Donc, il n'y aura pas de toilettes publiques

2445 dans les stations, bien entendu, et dans les pôles d'échanges c'est le souhait aussi qu'il n'y ait pas de toilettes publiques, principalement pour des questions de sécurité, effectivement.

LA PRÉSIDENTE :

2450 Alors, nous parlions, il me semble que c'est mardi après-midi, des changements auxquels vous pourriez être appelés à réfléchir compte tenu de la pandémie, est-ce que la pandémie et le fait de devoir se laver les mains sans arrêt ne sont pas un élément nouveau qui aurait pu vous amener à réfléchir à la question?

2455 **M. LUC RICHARD :**

C'est encore une fois une excellente question. Je la retournerais dans un sens où en ce moment ce qu'on observe plutôt, c'est que tout ce qui est toilette publique est fermée en raison de la pandémie.

2460 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, Monsieur, est-ce que vous voulez préciser votre question?

2465 **M. MAXIME SAUVAGEAU :**

Oui. Juste si c'est possible d'expliquer un peu la notion de sécurité par rapport à l'aspect des toilettes. Parce que si je me trompe, je pense qu'une station, exemple la station de métro à Ground Zero, je pense qu'il y a des toilettes.

2470 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Donc, Monsieur Genest?

2475 **M. LUC RICHARD :**

2480 À cet effet-là, dans l'intention, à vrai dire, l'exploitant ne construira pas de toilettes publiques libres pour l'utilisation de tous, mais dans le cas où il y a des développements... l'idée c'est vraiment d'axer sur l'environnement et ce qui pourra se développer autour pour apporter peut-être ce besoin-là. À des endroits comme à Ground Zero, par exemple, pour y être allé un petit peu avant la pandémie, c'est un développement majeur avec énormément de facilités autour.

Donc on n'est pas du tout dans le même gabarit d'installations où est-ce qu'il y plusieurs éléments qui interviennent, là.

2485 Donc, pour l'instant, on a parlé de ça déjà, les pôles, ça va être un pôle pour le transit et puis donc... c'est à cet effet-là, c'est là, la notion de sécurité qui devient un enjeu de dire... parce qu'on ne peut pas mettre des caméras, bien entendu.

LA PRÉSIDENTE :

2490 Je vous remercie. J'aimerais me tourner vers le ministère de la Santé et des Services sociaux pour savoir s'il a des opinions sur la question?

Mme GWENDALINE KERVAN :

2495 Oui. Madame la Présidente, présentement, je parlais avec ma collègue Marie-Ève Dufour. Je crois qu'elle a plus d'information sur le sujet que moi. Mais, par contre, je vous dirais que dans l'évaluation du projet pour la question, on ne s'est pas tournés vers cette question-là. Alors, je vais juste voir avec elle si elle peut répondre, sinon, bien, je prendrai peut-être la question en délibéré
2500 puis je verrai si on peut y répondre d'ici 24 ou 48 heures ou, à la rigueur, bien, c'est certain qu'on va regarder la question pour ce qui est de l'étape d'acceptabilité du projet aussi.

LA PRÉSIDENTE :

2505 Alors, si vous le voulez, je vais prendre une question, une autre question d'un citoyen pendant que vous validez sa disponibilité et nous reviendrons par la suite. Très bien.

 Merci, Monsieur.

2510 **Mme GWENDALINE KERVAN :**

 Peut-être vous dire que mon collègue, le docteur André Paradis, sera en Teams demain en soirée, et étant donné la question aussi en lien avec les risques infectieux et tout ça, il serait probablement la personne la plus appropriée pour pouvoir répondre à cette question-là.

2515 **LA PRÉSIDENTE :**

 Parfait. Mais si vous pouvez avoir quand même une réponse ce soir, étant donné que monsieur est là, on appréciera quand même une réponse, même si vous pouvez revenir de façon plus extensive par la suite.

2520 **Mme GWENDALINE KERVAN :**

 Parfait.

2525 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Merci, Monsieur.

2530

M. MATHIEU TURGEON

LA PRÉSIDENTE :

2535 Je vais maintenant appeler monsieur Mathieu Turgeon. Bonsoir.

M. MATHIEU TURGEON :

2540

Bonsoir, Madame la Présidente. Donc moi, c'est Mathieu Turgeon, je suis un résident du centre-ville de Québec et j'utilise les transports actifs et collectifs. Ma question porte sur l'impact du tracé sur le cadre bâti. J'aimerais savoir quel type de moyens sont pris pour diminuer l'impact sur le patrimoine, l'architecture, les bâtiments et même peut-être, disons, l'améliorer.

2545

Par exemple, sur l'image qui est projetée, on voit qu'il y a une dissimulation des fils. Ça, ça veut dire qu'il y a un impact potentiel sur chacun des bâtiments qui sont connectés sur le réseau électrique. Ça, c'est des détails, mettons, plus micros. C'est un type d'exemple qui pourrait être répondu.

2550

Ça pourrait aussi être sur, disons, donner des exemples trouvés sur le parcours où il y aurait des collaborations nécessaires avec les propriétaires pour des accès à des stationnements ou des accès aux bâtiments qui seraient limités, s'il y a des exemples de moyens, des solutions qui sont trouvées à ce niveau-là. Puis aussi un petit peu plus peut-être macro, s'il y a des solutions trouvées pour des bâtiments, disons, patrimoniaux qui se trouvent un petit peu une nuisance dans le parcours, s'il y a des solutions ou si ça n'arrive pas puis que c'est tant mieux.

2555

Donc, je ne sais pas s'il y aurait des exemples?

LA PRÉSIDENTE :

2560

Merci. Est-ce que, Monsieur Genest?

M. DANIEL GENEST :

2565 Absolument. Je vais utiliser un exemple pour appuyer le propos, notamment dans le secteur du Vieux-Limoilou. Donc, l'insertion sur la 1^{re} avenue crée des situations où il va y avoir une interface très rapprochée entre le tramway lui-même et aussi ce qui est un peu la signature du Vieux-Limoilou avec les escaliers et tout ça en colimaçon. Donc, dans certains cas, on va devoir faire des aménagements.

2570 Donc, en respect du patrimoine bâti de ce secteur-là, on a un architecte spécialisé dans le domaine dans le Bureau de projet qui traite chaque propriété une à une pour définir cette interface-là et de minimiser l'impact. Donc, il y a un souci dans la mesure du possible de maintenir cette notion de patrimoine bâti.

2575 Et le Vieux-Limoilou, c'est un excellent exemple des efforts qu'on fait en ce sens-là. Donc, on veut vraiment travailler avec les citoyens, donc chaque individu, chaque citoyen qui sera touché par une propriété, dans certains cas, qui empiète sur l'emprise publique, qui empiète sur l'emprise publique, on va travailler avec eux pour trouver une solution.

2580 Donc, c'est un exemple concret d'efforts qu'on fait pour protéger le patrimoine bâti.

2585 L'autre élément de réponse qui serait intéressant à noter c'est que dans la fine insertion, une fois qu'on a défini la colonne vertébrale sur le secteur du boulevard René-Lévesque, entre autres, après il y a la notion de la fine insertion du tramway en insertion axiale. Donc là, on vient travailler pour minimiser les impacts du tramway sur le patrimoine bâti. Donc, dans certains cas où normalement on mettrait des stations face à face, on a mis des stations en quinconce pour justement minimiser l'impact sur le patrimoine.

2590 Donc, il y a des gestes tout à fait concrets qui se passent, notamment dans le secteur du Vieux-Limoilou et dans le secteur du boulevard René-Lévesque, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

2595 Merci. Est-ce que vous vouliez préciser quelque chose suite à cette réponse?

M. MATHIEU TURGEON :

2600 Bien, ça répond en partie à ma question. Là, il y aurait peut-être l'aspect, est-ce qu'il y a des processus qui vont être prévus avec vraiment les propriétaires, parce qu'il y a une quantité de propriétaires qui vont être touchés par ça, est-ce qu'il y a des processus de collaboration qui vont

être prévus ou si ça va être plus, disons, des directives puis il n'y aura pas de retour possible en arrière?

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Monsieur Genest?

M. DANIEL GENEST :

On est absolument dans le dialogue et la collaboration, il n'y a aucun doute. Une fois qu'on a défini qu'il y a des besoins d'impact sur des propriétés, donc des acquisitions qui sont requises, on a une notion d'acquisition totale et une notion d'acquisition partielle.

Parlons ici spécifiquement des acquisitions partielles où on vient, dans certains cas, éliminer une bande de terrain, une lichette de terrain, et ça peut avoir un impact sur l'accès à la propriété. Donc là, ce qu'on fait, c'est qu'une fois qu'on a défini qu'il y a ce besoin-là d'une acquisition partielle, on fait tout un plan d'arpentage détaillé, on définit les besoins, et après, chacun des citoyens qui est impacté, le propriétaire lui-même, reçoit un coup de téléphone, est rencontré, reçoit une lettre, un dépliant d'information. On lui offre des ressources aussi d'un évaluateur agréé, tout ça, et en plus, il va y avoir un accompagnement dans certains cas par l'architecte pour venir apporter le correctif qui s'impose.

Donc, il y a vraiment un grand souci d'accompagnement de l'ensemble des citoyens et des citoyennes qui seront touchés pour cette notion d'acquisition, que ce soit patrimoine bâti ou pas, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Monsieur Genest. Bonsoir, Monsieur.

Donc, nous allons revenir avec le ministère de la Santé et des Services sociaux pour savoir si c'est possible d'avoir une réponse quant à la présence d'installations sanitaires dans les équipements de transport collectif.

Mme GWENDALINE KERVRAN :

Oui. Alors, on n'a pas... bien, en lien avec la sécurité, en lien avec les risques infectieux, pour justifier la présence ou non des toilettes dans des milieux publics ou dans des stations de tramway, je peux peut-être revenir sur certains éléments en lien avec les risques de la COVID puis notamment les risques par rapport aux surfaces inertes.

Ce qu'on sait c'est que le virus entre autres peut être viable jusqu'à quelques heures à plusieurs jours selon les différentes surfaces. Cependant, la viabilité du virus diminue rapidement dès qu'il se dépose sur une surface et le virus est facilement éliminé par la plupart des nettoyants et des désinfectants réguliers.

2645

Donc, de ce fait aussi, il y a l'INSPQ qui a fait un avis, il me semble, c'est ça – je ne suis pas certaine s'il y a un avis, mais en tout cas il y a... bien, l'INSPQ s'est posé la question sur la désinfection au niveau des toilettes et tout ça. Donc, je pourrai peut-être voir à le déposer à la commission.

2650

Sinon, bien écoutez, ce n'est pas mon expertise, et ni de ma collègue, ni des gens qui sont présentement en ligne. Alors, je peux simplement vous dire que je vais en discuter demain après-midi avec l'ensemble des analystes puis voir quels pourraient être en fait nos arguments.

2655

Chose certaine, l'analyse du projet n'est pas encore faite, comme vous le savez. Le projet n'est encore pas tout à fait non plus finalisé. Je veux dire, on n'est pas encore dans le processus d'acceptabilité et c'est un enjeu qu'on a pris connaissance, bien, en fait, on en a pris conscience à cette étape-ci et c'est aussi un des objectifs des audiences publiques. Et c'est certainement un élément qu'on va rapporter dans notre analyse de l'acceptabilité du projet. Merci.

2660

LA PRÉSIDENTE :

Très bien. Je vous remercie. Donc, je pense que le ministère des Transports souhaitait intervenir sur ce sujet.

2665

M. NICOLAS THIBAUT :

S'il vous plaît, Madame la Présidente. Alors, Nicolas Thibault, ministère des Transports du Québec. Écoutez, la décision d'installer des équipements sanitaires dans les stations, appelons ça des stations de mode structurant, relève des AOT et c'est une décision qu'on comprend. Généralement, la décision se fonde sur des raisons de sécurité...

2670

LA PRÉSIDENTE :

Excusez-moi, est-ce que vous pouvez dire ce que c'est que les AOT?

2675

M. NICOLAS THIBAUT :

Ah, c'est vrai. Autorités organisatrices de transport. Donc, c'est une décision qui relève des AOT puis généralement la décision se fonde sur des raisons de sécurité.

2680

À titre d'exemple, le plus proche de nous, en tout cas New York, le métro de Montréal ne dispose pas d'équipements sanitaires, puis la raison, elle est évidente, c'est pour des raisons de sécurité.

2685 **LA PRÉSIDENTE :**

Peut-être en lien avec la question qui était posée par le citoyen. Est-ce que vous pourriez dire exactement quels enjeux de sécurité on a en tête ici?

2690 **M. NICOLAS THIBAUT :**

Consommation d'alcool, toxicomanie, prostitution, ça peut... on est dans le registre.

2695 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup pour cette précision.

2700 **M. MARC FAFARD**

LA PRÉSIDENTE :

2705 Donc, je vais maintenant appeler monsieur Marc Fafard à venir poser sa question. Bonsoir, Monsieur.

M. MARC FAFARD :

2710 Bonsoir! Alors, bonsoir, merci, Madame la Présidente, merci au BAPE, au Bureau de projet et aux experts de nous recevoir. Mon nom est Marc Fafard, je représente les usagers de la station de Métrobus Gérard-Morisset, station qui sera abolie au profit d'une éventuelle station Maguire, beaucoup plus à l'ouest et surtout passablement excentrée par rapport au bassin de desserte actuel.

2715 Près de 600 usagers ont déjà signifié leur opposition à l'abolition de la station par deux pétitions, dont l'une menée dans le CHSLD et RPA La Champenoise où se trouve une clientèle à mobilité réduite et/ou très dépendante, entre autres économiquement, du transport en commun.

2720 La station actuelle est exactement à mi-distance de ses voisines, les stations Holland et Myrand. Elle connaît un achalandage important. L'éventuelle station Maguire sera à peu près à un

kilomètre de la station Holland et passablement plus près de la station Myrand située dans ce qu'on pourrait qualifier de version urbaine du milieu de nulle part, devant une grande esplanade vide et un funérarium et séparée de la station Myrand par, notamment, deux cimetières.

2725 Il y a risque réel d'une perte nette d'usagers, la distance des stations étant un critère prépondérant, sinon le premier dans le choix d'utiliser le transport en commun. L'essentiel des usagers de la station Maguire sera constitué de ceux d'aujourd'hui qui auront plus à marcher depuis l'est.

2730 Au surplus, la portion commerciale de la rue Maguire déjà bien desservie à ses deux extrémités est clairement ciblée comme ayant un bon potentiel d'usagers, bien qu'elle se trouvera à plus de 610 mètres de la station Maguire. Il faudra traverser le boulevard Laurier aux heures de pointe pour s'y rendre.

2735 En ce moment, des usagers passant par ce secteur descendent à dose homéopathique du parcours 16. Pendant 25 ans de service de Métrobus, d'ailleurs, on n'a jamais senti la nécessité d'installer une station à cette intersection. Au cours de cette même période, l'effet structurant recherché a eu lieu autour de la station Gérard-Morisset.

2740 Comment peut-on justifier, Madame la Présidente, ce proverbial déshabillage de Paul pour habiller non pas Jacques, mais l'homme invisible?

LA PRÉSIDENTE :

2745 Merci, Monsieur. Donc, Monsieur Genest?

M. DANIEL GENEST :

2750 Donc, on a eu la chance de rencontrer les citoyens du secteur la semaine dernière. Donc, j'inviterais mon collègue Alejandro, qui a une très fine connaissance du secteur, de faire le point. Ça va prendre une microprésentation pour appuyer le tout, parce que c'est quand même assez précis comme intervention. Donc, Alejandro, je te laisse la parole.

M. ALEJANDRO CALDÉRON :

2755 Oui. Merci, Madame la Présidente. On va attendre que la présentation s'affiche. C'est une diapositive que je trouve assez, qui résume assez bien quels sont les éléments qui ont été évoqués par les citoyens et par notre effort de communication au préalable.

2760 Voici les trois stations évoquées. En fait, il est question de la station Maguire. On la voit au
centre de l'image. Les deux stations en amont et en aval c'est Holland et Myrand. En effet, il y a
un espacement qui est différent par rapport à l'est et à l'ouest. On le voit très bien de façon
graphique à l'image. Par contre, il y a une série d'éléments qui viennent définir la localisation des
2765 stations tout, dépendant, notamment, de la trame urbaine et des opportunités d'aménagement
qu'on a à différents endroits.

 Dans le cas de Maguire qu'on voit ici, vous le voyez, il y a des liens nord-sud, notamment
l'avenue Painchaud et Maguire qui nous permet d'élargir les bassins de desserte. Par ailleurs,
c'est ce qu'on voit en ombragé jaune, et on a fait ressortir plus particulièrement avec la ligne à
2770 l'extrémité, le bassin de desserte de Maguire.

 C'est normal qu'il y ait une certaine superposition entre les bassins de desserte, c'est pour
ça qu'on voit les pics au nord et au sud de l'image, mais on fait ressortir de façon importante celui
de la station dont il est question.

2775 Quand on parle de connectivité urbaine, un élément qui saute aux yeux ici, c'est la rue
Gérard-Morisset que vous voyez un peu à l'est de la station. Il s'agit d'un ensemble urbain qui est
fermé. Ça a été aménagé de cette façon-là. À ce moment-là, c'est un élément qui empêche une
bonne connectivité avec le reste de la trame urbaine. Et c'est beaucoup en ce sens-là qu'on a fait
2780 notre choix d'aménager la station Maguire à cet endroit-là, comme monsieur Fafard l'explique et
on l'a fait valoir dans nos échanges au préalable.

 C'est sûr qu'il y a quelques centaines de mètres qui séparent la localisation de la station
Maguire des principaux générateurs de déplacement, comme par exemple le Cégep Garneau au
2785 nord ou bien le tronçon commercial de l'avenue Maguire au sud, à l'extrémité sud du bassin de
desserte.

 Par contre, avec l'aménagement, l'insertion du tramway, on a déjà évoqué qu'il va y avoir
des efforts d'aménagement qui vont permettre de rehausser la qualité des aménagements urbains
2790 dans les rues perpendiculaires au tracé. Et j'évoque particulièrement le lien cyclable qui serait
aménagé à l'avenue Painchaud avec une station, une nouvelle station qui vient aussi compléter
cette interface d'intermodalité dans l'environnement immédiat de la station.

 Si on parle de façon plus ponctuelle de l'espace qu'on a disponible, le parterre de l'édifice
2795 mieux connu comme la maison Gomin, c'est un parc municipal qui nous permet de venir
concentrer cet effort d'aménagement et ladite vélo station, chose qu'on ne pourrait pas faire en
amont ou en aval de la localisation qui a été sélectionnée pour la station.

2800 Ça résume les éléments qui ont été évoqués au préalable et c'est ce qui guide principalement notre choix en termes d'aménagement pour la station Maguire.

LA PRÉSIDENTE :

2805 Merci. Est-ce que vous souhaitez faire une précision?

M. MARC FAFARD :

2810 Oui. Il y aurait lieu d'élaborer sur ces arguments-là dans un mémoire. Pour l'instant, je tiens à vous spécifier que si vous limitez le bassin de desserte ou si vous le qualifiez strictement en le confinant à la rue Gérard-Morisset, vous commettez une grave erreur et vous confondez la carte et le territoire. Je veux dire, ce n'est pas comme ça que ça fonctionne et ce n'est pas comme ça que l'achalandage de la station Gérard-Morisset se construit.

2815 Ce que vous évoquez, cette station de vélo m'apparaît comme étant quelque chose de relativement faible en termes d'augmentation d'achalandage. Votre argument n'est pas d'une lourdeur phénoménale. Cependant, disons que pour des principes qu'on connaît et de bon aloi, on pourra considérer que c'est le début d'une bonne idée au travers de ce qui en est essentiellement une mauvaise.

2820 Restons-en là pour le moment. Je crois qu'on ne règlera pas cette question-là. Cependant, il y a un argumentaire beaucoup plus complexe que celui que je vous ai présenté et auquel vous avez répondu, et ça fera l'objet d'une réflexion plus profonde qu'on vous présentera dans un mémoire.

2825 J'aimerais seulement, en complétant, vous dire qu'il y avait sur nos 600 signataires, il y avait 170 % de la résidence et CHSLD La Champenoise et ces gens-là vont être impactés directement puis j'aimerais référer à la prestation de madame Dufour plus tôt ce soir, où elle nous indiquait à quel point c'était important qu'on pense encore à l'accessibilité de ces gens-là à ce moyen de transport là. Cette question-là demeure entièrement en suspens et elle est gravissime pour eux.

2830 Elle touche très, très largement l'ensemble du bassin de desserte, l'inclusion de Maguire et du Cégep Garneau dans l'exercice que vous faites d'une espèce de nouveau bassin de desserte relativement fantasmatique parce qu'il est fabriqué de toute pièce, alors que la réalité nous indique que ce n'est pas tout à fait comme ça que ça fonctionne, reste quelque chose à examiner avec une loupe très puissante, exercice qu'on fera.

LA PRÉSIDENTE :

2840

Donc, je comprends que vous allez probablement déposer un mémoire dans la semaine?

M. MARC FAFARD :

2845

Pas probablement, assurément.

LA PRÉSIDENTE :

2850

Très bien. Alors, nous vous entendrons à ce moment-là. Je vous remercie, Monsieur.

M. MARC FAFARD :

Merci beaucoup.

2855

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous souhaitez ajouter quelque chose?

M. DANIEL GENEST :

2860

Non. Je pense qu'on a eu, on a initié un dialogue déjà avec les gens du secteur, je pense que c'est reconnu et puis on va continuer ce dialogue-là. On est à l'écoute des perspectives, des soins. On comprend que les réalités sont un peu différentes. Donc, on va continuer de travailler avec eux, absolument.

2865

LA PRÉSIDENTE :

Parfait. Merci beaucoup.

2870

M. JEAN-PIERRE BÉDARD

LA PRÉSIDENTE :

2875

Donc, j'inviterais maintenant, monsieur Jean-Pierre Bédard. Bonsoir!

M. JEAN-PIERRE BÉDARD :

Bonsoir, Madame la Présidente, Messieurs les Commissaires. Je suis donc directeur de la Société de développement commercial du quartier Montcalm, le quartier des arts, qui est un secteur commercial qui se situe tout près ici dans le quartier Montcalm, déterminé par le chemin Sainte-Foy jusqu'à Grande-Allée et de Turnbull jusqu'à des Érables.

Simplement vous dire que je représente à peu près 200 commerçants et services professionnels qui sont dans ce secteur-là.

On accueille avec énormément de bonheur le réseau de transport structurant et le tramway dans notre secteur et on est très heureux aussi de la présentation qui a été faite avec la station souterraine sur Cartier qui va remplacer éventuellement le garage à essence qu'il y avait sur ce coin de rue.

Maintenant, quand on nous a fait cette présentation-là, on a aussi mentionné qu'il y aurait une hypothèse de sortie de trémie qui pourrait être déplacée alors qu'elle est présentement prévue sortie des Érables, on pense éventuellement peut-être la déplacer avec une sortie à Turnbull.

Cet élément-là a causé énormément d'interrogations et de préoccupations de la part des commerçants et des services du secteur, parce qu'il y a des incidences évidemment sur les cases de stationnement sur rue qui vont éventuellement disparaître dans ce secteur-là, et aussi tout l'aspect lié aux livraisons pour les commerçants qui sont dans ce secteur.

Donc, ma question en fait que je souhaite adresser par rapport à cette possibilité de déplacement de la trémie avec une sortie à Turnbull, c'est, quelles sont en fait les incidences en termes de cases de stationnement qui devraient disparaître? Quelle est l'analyse technique qui a été faite aussi pour ces enjeux-là concernant les livraisons, sachant qu'il y a certains commerces qui ont des docks qui sont essentiellement en devanture sur René-Lévesque et qu'il n'y a pas d'autres possibilités de faire de la livraison que sur cet aspect-là?

Et aussi, donc si on a une sortie hypothétique donc à Turnbull, qu'est-ce qui va arriver avec la station souterraine prévue à Cartier? Est-ce que ça veut dire qu'on ne fera pas l'acquisition du terrain du garage? Est-ce qu'on ne fera pas de décontamination du secteur et qu'on aura plutôt, donc, une station de surface mise autour de l'axe central du passage du tramway?

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup, Monsieur. Donc, Monsieur Genest.

M. DANIEL GENEST :

2920

Donc, effectivement, à l'occasion d'une mise à jour du projet le 19 juin dernier, on a fait le point sur ce qu'on a appelé le scénario, le tunnel de référence, tunnel long qui sortirait à la hauteur de l'avenue des Érables, et à ce moment-là, on a indiqué qu'il y avait aussi un scénario alternatif qui était envisagé, qui était notamment la notion d'un tunnel court qui sortirait essentiellement à la

2925

hauteur de Turnbull.

Donc, on travaille sur les deux scénarios en parallèle. On va aller en appel de propositions auprès du marché avec ces deux scénarios-là.

2930

Dans le contexte du scénario d'un tunnel court à Turnbull, premier élément de réflexion dans le Bureau de projet c'est quel type d'insertion en surface allons-nous faire? Donc, on comprend que pour ceux qui connaissent le détail de ce secteur-là que ce n'est pas nécessairement facile en termes de largeur du boulevard René-Lévesques par moment. Donc, il y a un 500 mètres entre Turnbull puis des Érables et sur ces 500 mètres-là, il y en a un 250 à peu près qui est assez contraint; l'autre 250 est relativement plus ouvert. Donc, je vois qu'on fait le contact visuel. On comprend la chose de la même façon.

2935

2940

Donc, la réalité c'est qu'on travaille maintenant le détail de quel type d'ouvrage de surface qu'on pourrait faire. Donc, ça peut passer d'une notion, d'une insertion latérale d'un côté de la chaussée ou une insertion axiale au centre de la chaussée. Et chacune de ces deux variantes-là de ce scénario de tunnel court présente des opportunités et aussi des défis.

2945

Donc, nécessairement, là, on travaille la chose. On regarde notamment la notion de la circulation, qu'on viendrait nécessairement impacter la circulation est-ouest sur cet axe-là. Il y a une notion du patrimoine bâti. Je fais référence à une question d'un peu plus tôt. Le patrimoine bâti c'est important, on veut minimiser toucher ça. Il y a toute la notion du stationnement sur rue. Il y a toute une action d'accès aux résidences, d'accès aux commerces et livraison.

2950

Donc, c'est un dossier qui est éminemment complexe. On continue à le travailler. Et dans ce dossier spécifique, le souhait de monsieur le maire, c'est vraiment, à l'automne, d'aller à la rencontre des citoyens. De dire : voici ce qui pourrait être la solution pour une sortie de tunnel à la hauteur de Turnbull. Présenter des scénarios, avoir ce dialogue-là avec la SDC, mais aussi avec les citoyens du secteur et qu'on ait un dialogue. Et ça nous permet entre autres de raffiner la chose. Mais c'est clair que c'est un dossier qui n'est pas simple de par la nature du secteur.

2955

Donc, c'est là où on est rendus aujourd'hui. Mais je réitère un engagement clair de monsieur le maire de retourner auprès des citoyens à l'automne sur ce sujet spécifique là, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

2960

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

M. JEAN-PIERRE BÉDARD :

2965

Bien, en fait, je voudrais savoir, en termes d'économies, qu'est-ce que ça peut représenter de faire cette sortie courte et de ne pas faire la station souterraine à Cartier?

LA PRÉSIDENTE :

2970

Monsieur Genest?

M. DANIEL GENEST :

2975

Donc, effectivement, je m'en viens un peu fatigué, je m'excuse. J'ai oublié la question de la station souterraine Cartier. Donc, si on va en ouvrage de surface, donc la station souterraine Cartier va être ramenée en surface et va être essentiellement localisée à l'endroit du Shell. Donc, l'acquisition qui devait être faite là pour l'édicule de sortie d'une station souterraine va être simplement de remplacer par une station de surface. Donc, il y a le même besoin d'acquisition à ce moment-là.

2980

L'autre élément aussi à mentionner au niveau du stationnement, c'est qu'il y a un engagement clair de la Ville de créer un stationnement pour atténuer les impacts qu'aurait notamment la notion d'un tunnel plus court. Donc ça, c'est des éléments de solution, des mesures d'atténuation qui vont être définitivement mises en place.

2985

Donc, la question c'est où est-ce qu'on mettrait en place ce stationnement-là dans ce secteur-là pour traiter de la problématique, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

2990

Merci, Monsieur Genest. Merci, Monsieur.

2995

Mme ALIZÉE CAUCHON

LA PRÉSIDENTE :

Alors, j'appellerais maintenant madame Alizée Cauchon.

3000

Mme ALIZÉE CAUCHON :

Donc, je suis Alizée Cauchon. Je représente l'organisme Équiterre et je suis aussi résidente du quartier Saint-Sauveur et j'ai bien hâte de prendre le tramway.

3005

Donc, vous avez posé tout à l'heure une question, Madame Gendron, qui répond en partie à la mienne en ce qui a trait à la capacité routière qui, on le constate, va s'accroître avec le projet, qui s'accroît en parallèle à la construction du réseau. Donc, on a parlé du boulevard Laurier, du boulevard Hochelaga. On a répondu à la justification du viaduc Mendel et on a également la Côte d'Abraham.

3010

On a parlé tout à l'heure que la Côte d'Abraham, on maintenait la circulation routière, mais moi, ce que j'en comprends c'est plutôt un accroissement de la capacité de la circulation automobile, puisqu'actuellement nous avons deux voies dont une qui est de chaque côté, dont une qui est réservée au transport collectif aux heures de pointe. Et là, on transfère ça pleinement pour l'automobile.

3015

Donc, j'aimerais qu'on justifie pourquoi on ajoute ces nouvelles installations qui vont augmenter la demande induite, alors que l'objectif du RSTC devrait être de favoriser la part modale du transport collectif dans la ville?

3020

Et par la bande, au niveau de la Côte d'Abraham, j'aimerais savoir pourquoi on retire les voies réservées. Je suppose qu'il n'y aura plus d'autobus qui vont monter en Haute-Ville avec le projet de tramway, mais est-ce qu'on a une vision qui est davantage... dans le futur, est-ce qu'un jour on n'aurait pas besoin d'autobus qui va monter la Côte d'Abraham également?

3025

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Donc, Monsieur Genest.

3030

M. DANIEL GENEST :

Peut-être, commencer la réponse puis après, je laisserai le plancher à notre expert Youssef Dehbi.

Donc, il y a une notion d'équilibre, je l'ai mentionné à plusieurs fois depuis lundi soir. On veut que l'emprise municipale, l'emprise de rue soit bien partagée entre les piétons, cyclistes, automobilistes et le transport en commun. Donc, on ne cherche pas à mettre les choses en opposition, on cherche à créer une cohabitation. Ça, c'est important pour nous, cette notion-là d'équilibre.

Pour ce qui a trait spécifique aux autobus, juste revenir sur la notion qu'avec la mise en oeuvre du pôle d'échanges Saint-Roch, on va venir essentiellement intercepter tous les autobus qui arrivent du nord-ouest de la Ville. Donc, les trainbus que vous voyez régulièrement monter la Côte d'Abraham, ça va être du passé. Il n'y aura plus d'autobus qui accèderont à la Haute-Ville par la Côte d'Abraham. Les autobus vont accéder à la Haute-Ville, par contre, par Dufferin-Montmorency, lorsqu'ils arrivent de l'est de la ville, du secteur de Beauport.

Donc, globalement, plus d'autobus sur la Côte d'Abraham, mais je vais laisser Youssef vous parler un petit peu de la reconfiguration de la Côte d'Abraham qui va venir essentiellement se connecter à la rue Dorchester et qui sera reconfigurée. Youssef, à toi?

M. YOUSSEF DEHBI :

Oui, effectivement, puis ça c'est le petit tronçon que je n'ai pas spécifié tantôt en réponse à la question. Actuellement, la Côte d'Abraham on a deux voies par direction, une pour les autobus puis une pour les autos. Une fois que le projet sera réalisé, ce tronçon-là de la Côte d'Abraham entre Honoré-Mercier et la rue Couronne, Saint-Vallier, Dorchester, là où tout se joint, va être reconfiguré où il y aura ce partage-là de l'espace entre aussi bien l'auto que les piétons.

Ce qui veut dire que les gens qui vont descendre de la Haute-Ville, actuellement qui descendent à une voie, vont continuer à descendre à une voie pour les automobiles, puis l'ouverture à deux voies va se faire quand on commence la rue Dorchester. C'est comme actuellement, on descend la Côte d'Abraham à une voie pour les autos, puis quand on tourne sur la Côte d'Abraham, on ouvre à deux voies. À l'inverse quand on monte, puis c'est ça qui crée des problèmes qui peuvent parfois même aller jusqu'à l'autoroute Laurentienne, on arrive de trois à deux voies sur Dorchester, à une voie sur Abraham.

Alors, à la fin du projet, les quatre voies vont être transformées en trois voies auto, une qui descend la Côte d'Abraham de Honoré-Mercier vers la Basse-Ville, deux qui vont monter et la voie restante va être redonnée au transport actif.

Actuellement, il y a un seul trottoir qui est du côté nord, de l'autre côté de la falaise, et il y aura un élargissement de trottoir où on décidera à ce moment-là quel côté la voie qui va être

3075 redonnée aux piétons, de quelle façon on va l'aménager pour bien assurer, aussi bien la sécurité que le confort du piéton sur la Côte d'Abraham.

Donc, c'est là où on vient chercher l'équilibre entre l'auto et les piétons dans ce secteur-là.

3080 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous souhaitiez apporter une précision à votre question?

Mme ALIZÉE CAUCHON :

3085 Mais en fait, je comprends que la cohabitation revient souvent dans le discours, mais on profite d'un projet de transport collectif pour augmenter, au final, quand même la capacité routière.

3090 Donc, c'est la justification de ça que j'ai un peu de difficulté à bien comprendre. On ne parle pas juste de cohabitation, on rajoute des voies à l'automobile. Donc, on fait des contents des deux bords, on va dire, pour les résidents de la ville de Québec, mais là, on parle d'un financement d'un projet de transport collectif, il y a de l'argent qui va servir à construire des routes, au final. Donc, c'est un peu...

LA PRÉSIDENTE :

3095 Oui, merci. Donc, Monsieur Genest?

M. DANIEL GENEST :

3100 Donc, peut-être juste donner l'exemple du boulevard Hochelaga, parce qu'on a mentionné plus tôt ce soir cette notion-là d'une augmentation de capacité sur le boulevard Hochelaga qui, à terme, l'objectif est essentiellement de remettre ça à cette notion-là de transport en commun et de voies réservées.

3105 À court terme, on ne le fera pas tout de suite ce saut-là vers le transport en commun sur Hochelaga en voie réservée, pourquoi? Parce que c'est une mesure d'atténuation pour adresser, traiter les travaux qui auront lieu sur Laurier. Donc, lorsqu'on va venir intervenir sur Laurier, on va réduire le nombre de voies disponibles en raison de la mise en place du tramway. Donc, il faut créer une capacité sur Hochelaga.

3110 À terme, on va regarder effectivement de retourner au transport en commun les nouvelles capacités de deux voies sur Hochelaga.

Donc, on n'est pas en train de créer des nouvelles voies – à court terme, oui, pour adresser des problématiques spécifiques, mais on n'est pas dans cette notion-là de créer de nouvelles voies de circulation.

Puis je tiendrais peut-être à montrer un exemple d'où on fait un fort effort de transformation, c'est la rue de la Couronne. Donc, la rue de la Couronne présentement, aujourd'hui, et Dorchester, on connaît tout le coin, et on file nord-sud sur ces deux axes-là et c'est de l'automobile et des autobus.

Quand on va avoir terminé le projet, vous allez sortir du jardin Jean-Paul-L'Allier, vous allez pouvoir marcher sur la rue de la Couronne avec un tramway en insertion axiale, avec une grande place publique qui va partir de Charest, qui va aller jusqu'au pôle d'échanges Saint-Roch. Et donc, il va y avoir une belle continuité d'une artère conviviale qui va favoriser le transport actif piéton et cycliste.

Donc ça, c'est un geste très fort, une vision qu'on s'est donnée de continuer la transformation du quartier Saint-Roch.

Donc, quand on parle d'un projet, oui, on veut une qualité de service, mais il y a aussi cette notion-là de qualité de vie et d'intégration urbaine qui est très importante à nos yeux, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Merci.

Mme ALIZÉE CAUCHON :

Merci. Bonne fin de soirée.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Donc, en ce qui concerne le tracé, on avait reçu, comme vous le savez, plusieurs questions de citoyens et j'aurais aimé terminer avec deux petites questions en lien avec le rapport de SYSTRA. Donc, je vous laisse la chance de le reprendre. Donc, il s'agit de l'analyse comparative des modes lourds. Et donc, je vous réfère à la page 29, la figure 3-4.

M. DANIEL GENEST :

Je n'ai pas le rapport avec moi, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

3155 Et il y aura aussi la figure 3-7. Les questions concernent ces deux figures-là. Donc, je vous laisse temps de les récupérer.

M. DANIEL GENEST :

3160 La figure 3.7 et la première?

LA PRÉSIDENTE :

3165 La 3-4 et la 3-7. Donc, page 29, d'une part et page 33 de l'autre. Si jamais vous l'avez, vous pouvez peut-être la projeter, si c'est trop compliqué, ce n'est pas grave.

3170 Donc, une des questions qui nous a été posée, c'est la problématique des pentes et du tramway en pente. Donc, comme vous pouvez le voir à la figure 3-4 il y a ce que vous appelez trois points durs. Or, à la figure 3-7, il n'y a plus que deux points durs et donc, le seul endroit où on mentionne qu'il y a trois points durs, c'est à la figure 3-4, parce que même le texte après fait abstraction du point dur qui est... alors là, je ne sais pas quel...

LE COMMISSAIRE RENAUD:

3175 En page 29, on identifie trois points. Entre la 41e et la 76e, il y aurait une pente également plus grande que 7 %. Et plus loin dans le document, on ne mentionne que deux points. On ne parle plus du tronçon entre la 76e et la 41e.

LA PRÉSIDENTE :

3180 Donc, on voulait savoir ce qu'il en était. Pourquoi est-ce que ce point-là n'est plus traité dans le rapport par la suite?

M. DANIEL GENEST :

3185 Je pense que dans l'analyse, on pourra confirmer et peut-être vous revenir précisément demain, mais on vient de jaser rapidement, c'est que dans l'analyse des deux modes lourds, le métro, on avait un tracé plus court. Donc, le troisième point dur n'était pas applicable au tracé du métro court. Et c'est pour ça, la différence, je pense, entre les deux figures. Mais laissez-nous revenir demain, on va confirmer. C'est juste, je pense qu'il faut juste...

3190

LA PRÉSIDENTE :

3195 Parce que dans les deux cas, le tracé va bien jusqu'en haut, là, mais il n'y a pas de problème.

3200 L'autre question, vous pourrez aussi nous revenir demain, je comprends qu'il est tard pour tout le monde. Vous avez identifié ce que vous appelez des emprises, alors « très contraint », « contraint » et « contraint faible » et souvent c'est en raison de la largeur de l'emprise, mais on aurait aimé avoir des précisions. Donc, il y a une emprise très contrainte. Il y en a deux qui sont contraintes et trois qui sont contraintes faibles.

3205 Donc, on aurait aimé avoir, pour chacune, puisqu'on est dans le tracé, pour chacune, le type de problème qu'il y avait et ce que vous avez comme solution.

M. DANIEL GENEST :

3210 Absolument, Madame la Présidente. On va regarder ça. On va vous revenir. C'est des questions qui, si on était à une heure de l'après-midi, seraient plus simples à répondre, pour être bien honnête avec vous, là.

LA PRÉSIDENTE :

3215 On est d'accord, mais on souhaitait laisser la parole aux citoyens. Donc, désolée, c'était encore sur le tracé étant donné que demain on va revenir avec un autre sujet. Mais bien sûr, on vous laissera le loisir de répondre à ces questions un peu techniques.

M. DANIEL GENEST :

3220 Une bonne nuit de sommeil va porter conseil.

LA PRÉSIDENTE :

3225 C'est ça. Donc, je remercie tous et chacun de votre participation. Et je vous dis donc à demain 13 heures. Merci.

3230 _____

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.