

Séance de l'après-midi 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 4

Séance tenue le 8 juillet 2020 à 13 h
Centre des Congrès de Québec
1000 Boulevard René-Lévesque Est,
Québec

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI DU 8 JUILLET 2020	
MOT DE LA PRÉSIDENTE.....	1
DÉPÔT DE DOCUMENTS	1
PÉRIODE DE QUESTIONS	
M. CHRISTIAN SAVARD	13
QUESTIONS DE LA COMMISSION	18
Mme CHRISTIANE ST-MARTIN	21
ÉRIC BARNABÉ	45
TABLE DE CONCERTATION DES PERSONNES ÂÎNÉES	
DE LA CAPITALE-NATIONALE, Mme NICOLE LAVEAU.....	50
Mme DYANE PLOURDE	57
SUSPENSION	
REPRISE	
PÉRIODE DE QUESTIONS	
Mme MARIE-CLAUDE RHEAULT	64
M. DOMINIC VILLENEUVE	68
Mme KARINE BERGERON.....	72
QUESTIONS DE LA COMMISSION	76
M. DENIS GRAVEL.....	81

SÉANCE AJOURNÉE AU 8 JUILLET 2020 À 19 H

**SÉANCE DU 8 JUILLET 2020
SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
MOT DE LA PRÉSIDENTE**

5 **LA PRÉSIDENTE :**

Mesdames et Messieurs, bonjour! Nous sommes toujours en direct du Centre des congrès de Québec pour la quatrième séance de l'audience publique sur le *Projet de construction d'un tramway à Québec*.

10 Depuis lundi, donc, nos travaux sont diffusés sur le site Internet du BAPE et sur notre page Facebook. Nous sommes aussi en direct, encore aujourd'hui, sur les ondes de MATv Québec, Vidéotron. Le numérique fait aussi en sorte que nos travaux sont enregistrés et accessibles en tout temps sur notre site Internet et sur notre page Facebook.

15 Donc, avant de commencer, j'aurais aimé demander à l'initiateur, Monsieur Genest, si vous avez des nouveaux documents que vous souhaitez déposer.

20 **M. DANIEL GENEST :**

Merci, Madame la Présidente. On a eu un échange de courriels avec votre équipe ce matin, donc on a bien établi l'ensemble des documents qui ont été déposés ou qui seront déposés aujourd'hui et demain. Je peux vous les répéter ou on peut faire...

25 **LA PRÉSIDENTE :**

S'il vous plaît, pour les besoins de la transcription, merci.

30 **M. DANIEL GENEST :**

Excellent. Donc, les documents qui ont déjà été déposés auprès de la commission, il y a : la « Présentation de l'initiateur »; le « Tableau comparatif pour les métros à deux wagons »; « Types de tunnels », des comparaisons des différents types de tunnels, numéro 3; le « Plan de mobilité durable »; et le « Bilan du colloque, sommet 2017 ».

35
40 Donc, ça, c'est des documents qui font suite à la première journée d'audience lundi. Il nous reste un document à vous transmettre, c'est la « Présentation de l'analyse comparative des modes lourds » qui a été faite lundi soir, qui vous sera transmis cet après-midi. Donc, l'ensemble des documents qui avaient été présentés ou demandés lundi seront entre vos mains d'ici la fin de la journée.

Je complète avec l'« Étude géotechnique sur le tunnel » qui avait été demandée séparément par courriel par votre équipe, qui a aussi été déposée. À l'égard du dossier d'affaires et les plans en PDF des lots touchés et en acquisition, nous vous ferons parvenir cet après-midi une lettre avec ces documents sous pli confidentiel, et on pourra par la suite laisser la commission traiter de cette lettre. Donc, on souhaite, au niveau de la Ville de Québec, de garder ces deux documents-là, le « Dossier d'affaires » et les « Plans en PDF des lots touchés », sous pli confidentiel.

Ça, c'est l'essentiel des documents liés à la journée de lundi. Pour ce qui est de la journée de mardi, hier, une série de documents seront déposés d'ici la fin de la journée aujourd'hui : premièrement le « Schéma d'aménagement »; la « Vision de l'habitation »; la « Vision du vélo »; la « Vision de l'arbre »; la lettre-mandat à SYSTRA pour l'analyse comparative des modes lourds; la « Présentation sur la portée et les coûts » qui a été faite au plénier de la Ville; la « Présentation sur le processus d'approvisionnement », qui a été fait au plénier de la Ville; une « Présentation sommaire de l'expérience client » en provenance du RTC; la « Présentation sur la COVID » qui a été faite hier après-midi; la « Présentation sur le mode d'achalandage » qui a été fait aussi hier après-midi; la « Présentation qui compare les données d'achalandage du SRB et du tramway ». Donc, ça, ces documents-là vont être déposés d'ici la fin de la journée aujourd'hui.

Deux documents supplémentaires vous seront déposés soit demain ou vendredi : les « Paramètres de la modélisation d'achalandage » – une note technique, si tout va bien, vous sera fournie dès demain – et l'« Information additionnelle sur le pôle d'échanges Université Laval » sera fournie d'ici vendredi.

Donc, il reste un document ou une requête de la commission que nous sommes à traiter, c'est la « Notion d'actualisation des tableaux du chapitre 5 de l'étude sur le déplacement », et pour le moment, nous ne sommes pas enclins à actualiser ces tableaux-là tels qu'aurait souhaité la commission.

Ça complète le tour des documents qui ont été demandés ou présentés, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, donc nous allons vous revenir concernant votre dernier commentaire un peu plus tard dans la journée.

J'aurais aimé aussi valider avec vous la mise à jour des tableaux 4 et 5, pages 18 et 19 dans le PR3.6, seulement les tableaux. Donc, ce qu'on aurait aimé, c'est avoir l'analyse des temps de parcours, pour qu'on puisse comprendre de façon plus spécifique quels sont les temps de transfert qui sont impliqués dans ces tableaux-là, et aussi si c'était possible de préciser la méthodologie en

vertu de laquelle est présenté le temps de parcours, si c'est du temps vécu réel, et cetera, et enfin, si c'est possible de nous présenter, pour ces mêmes tableaux, les temps généralisés.

M. DANIEL GENEST :

Donc, tout comme les tableaux qui sont dans le chapitre 5, « Étude sur le déplacement », on va prendre un délibéré cette requête-là de la commission, et on pourra vous revenir avec, soit qu'on vous les fournisse actualisés ou non.

LA PRÉSIDENTE :

Je souhaite aussi vous informer que la commission a posé une question par écrit à Hydro-Québec concernant la cohabitation entre les infrastructures de transport collectif comme celles nécessaires pour un tramway et la présence de lignes à haute tension :

« Nous avons été informés qu'Hydro-Québec a transmis à la Ville de Québec les directives concernant la nécessité de réaliser une étude de protection électrique pour s'assurer de mettre en place les mesures de mitigation appropriées. L'initiateur a été informé des directives pour mettre en place un projet qui répond aux normes de sécurité applicables. »

À cet effet, la commission aimerait savoir où en est l'initiateur avec cette étude, et s'il est en mesure de la déposer à la commission, sinon merci de nous donner les délais requis avant le dépôt de cette étude-là.

M. DANIEL GENEST :

Donc, effectivement, il y a des discussions entre le Bureau de projet et Hydro-Québec à cet effet, donc qui suivent dans le cours de la conception préliminaire. Donc, Hydro-Québec a articulé ses besoins, ses exigences, et entre les concepteurs du Bureau de projet, nommément SYSTRA et notre consultant maître, Tram-Innov, puis on travaille avec Hydro-Québec pour arriver à la meilleure solution. Donc, c'est dans le cours du travail d'une conception préliminaire qu'éventuellement sera déposé, mais ça ne sera pas à court terme, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous pouvez nous préciser, même si ce n'est pas à court terme, pouvez-vous préciser un échéancier plus précis?

M. DANIEL GENEST :

Je pourrai vous revenir demain avec un échéancier plus précis, à l'égard de cette spécifique question, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord, merci. Donc, dans les documents que vous avez dit que vous alliez nous déposer, j'ai compris que... alors, il y avait, on en avait parlé hier d'un sondage sur les préférences, je comprends que c'est ce que vous appelez l'expérience client?

M. DANIEL GENEST :

Absolument, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Très bien. Est-ce que c'est possible aussi de nous déposer, je ne crois pas que ça a été mentionné, si c'est le cas vous m'en excuserez, mais le sondage de 2014 effectué par Léger, qui est mentionné dans votre étude d'impact, qui mentionne notamment les critères en fonction desquels les gens seraient enclins à un transfert modal?

M. DANIEL GENEST :

Donc, la présentation sommaire de l'expérience client, ces données-là sont dans cette présentation sommaire de l'expérience client.

LA PRÉSIDENTE :

Mais est-ce que vous pouvez nous déposer le sondage qui a été effectué par Léger, qui est cité dans votre étude d'impact qui date de 2014?

M. DANIEL GENEST :

Donc, je pourrai retourner au RTC demander cette question spécifique, on pourra vous revenir rapidement.

LA PRÉSIDENTE :

Parfait, merci. Il y a un autre sondage qui est évoqué dans votre étude d'impact, qui a été réalisé par l'INM en 2017. Je ne crois pas que vous l'ayez encore déposé dans la documentation, est-ce que ce serait possible de l'obtenir?

M. DANIEL GENEST :

Madame la Présidente, pourriez-vous juste bien articuler quel sondage spécifique?

LA PRÉSIDENTE :

L'INM? L'Institut du Nouveau Monde, 2017?

M. DANIEL GENEST :

Donc, même réponse : on va voir si on est capable de vous déposer ça rapidement.

LA PRÉSIDENTE :

Parfait, merci beaucoup.

Alors, maintenant, je vais passer à la présentation des personnes-ressources qui sont présentes avec nous sur place aujourd'hui. Donc, comme toujours, je vous demanderais de vous présenter : donc, tout d'abord, le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

Bonjour, Marie-Emmanuelle Rail, je suis chargée de projet pour la Direction générale des évaluations environnementales et stratégiques.

Je suis accompagnée aujourd'hui par madame Julie Leclerc, qui est analyste au dossier, et également dans la salle, je suis accompagnée par madame Stéphanie Roux, également analyste au dossier, et à distance je suis accompagnée par monsieur Julien Hotton, qui est expert en climat sonore, ainsi que par madame Valérie Saint-Amant, qui est coordonnatrice aux projets de transport.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Le ministère des Transports?

M. MATHIEU GRONDIN :

Oui, bonjour, Mathieu Grondin, directeur général au niveau du transport collectif et ferroviaire pour le ministère des Transports, du côté est du Québec.

Je suis accompagné de Émilie Hodgson, la professionnelle au dossier; Nicolas Thibault, notre spécialiste en achalandage; Nicolas Vigneault au niveau des communications en salle; et, en lien, on a Jean-François Scott, spécialisé dans la sécurité en transports; monsieur Auzel, de la firme Ingérop; Jean Côté, spécialisé dans la circulation; Chantal Jacob et Yves Desrosiers, qui sont spécialisés en sécurité en transports.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Le ministère de la Culture et des Communications.

M. PIERRE-ANDRÉ CORRIVEAU :

Bonjour, Pierre-André Corriveau, conseiller en développement culturel à la Direction de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches.

Je suis accompagné également à distance par trois de mes 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. Maintenant, le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation.

M. JEAN-PHILIPPE ROBIN :

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

LA PRÉSIDENTE :

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

Mme GWENDALINE KERVAN :

235 Bonjour, Gwendaline Kervran pour la Direction de santé publique de la Capitale-Nationale. Je suis conseillère en santé environnementale, et aujourd'hui je suis accompagnée de madame Julie Bellavance, qui est organisatrice communautaire pour le CIUSSS de la Capitale-Nationale.

LA PRÉSIDENTE :

240 Merci. Et maintenant, le ministère de la Sécurité publique.

M. ÉRIC DROLET :

245 Oui, bonjour, Éric Drolet, du ministère de la Sécurité publique, donc je suis directeur régional pour la Capitale-Nationale, Chaudière-Appalaches, et moi aussi je suis accompagné de Jean-François Lavoie, aussi, dans la salle.

LA PRÉSIDENTE :

250 Merci beaucoup. Donc, du côté des personnes-ressources, est-ce qu'il y a des documents qui ont été déposés ou que vous souhaitez déposer?

Mme GWENDALINE KERVAN :

255 Oui, Madame la Présidente, nous avons déposé les documents concernant les impacts du programme de tarification sociale de la Société de transport de l'Outaouais.

LA PRÉSIDENTE :

260 Merci beaucoup. Est-ce qu'il y a d'autres dépôts qui ont été faits par les personnes-ressources?

M. MATHIEU GRONDIN :

265 Oui, en fait, on a déposé récemment l'avis technique de la firme Ingérop concernant les modes de transport. Il y a d'autres documents évidemment qu'on a pris note et qu'on va déposer incessamment. Il n'y a pas lieu de croire qu'on ne respectera pas l'échéancier qu'on a mentionné.

LA PRÉSIDENTE :

270 Parfait, je vous remercie beaucoup.

Donc, aujourd'hui, nous allons amorcer la thématique sur le tracé, l'intégration au réseau de transport et le développement urbain. Nous aurons dans ce cadre une présentation du ministère des Affaires municipales et de l'Habitation concernant le concept de développement axé sur les transports en commun : TOD, soit le Transit-Oriented Development. Donc, nous avons déjà informé le Ministère que cette présentation pourrait avoir lieu en après-midi ou en soirée, donc c'était difficile encore de préciser, on verra au fil des travaux.

Mais avant de passer à ce thème, nous avons des compléments d'information à demander à l'initiateur concernant les thèmes que nous avons abordés hier. Donc, je vais les indiquer en rafale. Dans certains cas, vous pouvez répondre, dans d'autres, simplement nous revenir avec ça.

Donc, tout d'abord, on est revenu à deux reprises pour préciser la terminologie, puis la terminologie n'est pas si simple, et en fait il y avait un dernier terme qui nous était resté et dont je pense que nous n'avons pas encore la définition, c'est ce qu'on appelle le « métro léger ». Alors, par rapport à tous les autres systèmes de transport, comment est-ce que vous distinguez ce système-là?

M. DANIEL GENEST :

C'est essentiellement une question de capacité de transport, donc vous avez des métros lourds, on dit « lourd » et « léger », mais c'est plutôt « métro à haute capacité ou à basse capacité ».

Donc, typiquement, dans les travaux qu'on a faits, on a utilisé des métros lourds à forte capacité de 900 personnes par rame métro. Dans le cas du métro léger, on est plus dans l'ordre à peu près de 200 personnes par rame; donc on dit « lourd » et « léger », on devrait plutôt dire « forte capacité, basse capacité », Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord, merci. Donc, je comprends que ça reste une infrastructure lourde, même si on appelle ça un métro léger. C'est ça?

M. DANIEL GENEST :

C'est en plein ça, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Voilà, très bien. Ça, c'est tout pour nous mêler. Donc, merci beaucoup.

315 Ensuite, vous nous avez déposé, effectivement, l'analyse que nous avions souhaitée sur les
métros à deux wagons au lieu de six. Nous aurions aimé néanmoins que puisse être mise à jour
l'annexe 11 du PR5.3, pour ajouter ce métro à deux wagons, et aussi que vous nous détailliez le
coût des investissements et des opérations pour ce type de métro, parce que ce n'est pas détaillé
dans ce que vous nous avez déposé.

320 **M. DANIEL GENEST :**

Juste pour bien comprendre : annexe 11 du PR...?

LA PRÉSIDENTE :

325 5.3.

M. DANIEL GENEST :

330 5.3.

LA PRÉSIDENTE :

S'il y a des précisions nécessaires, je pourrai valider ça avec notre équipe.

335 Ensuite, pour ce qui est de l'analyse de SYSTRA, en page 10, on nous précise que les
investissements requis pour un système de tramway vont de 25 à 45 millions par kilomètre carré et
de 10 à 15 \$ par véhicule par kilomètre... pardon, je m'excuse, j'ai dit kilomètre carré, mais c'est
kilomètre, excusez-moi.

340 Est-ce que vous pourriez nous indiquer quels sont en comparaison les chiffres pour le
tramway, par rapport à ce tableau que vous avez en page 10 de l'analyse de SYSTRA?

M. DANIEL GENEST :

345 Vous comprendrez, Madame la Présidente, que malheureusement nous ne pourrons pas
partager cette information-là, parce que ça vient essentiellement indiquer très clairement les coûts
du projet lui-même dans le détail des kilomètres en surface et des kilomètres souterrains. Donc,
cette information, elle est disponible, et partiellement sera incluse dans le Dossier d'affaires qui sera
partagé sous pli confidentiel, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, l'information vous est quand même demandée.

355 Ensuite, en page 11, tableau 2.2, SYSTRA nous détaille les caractéristiques du matériel roulant, donc, pour des systèmes précis; nous aurions aimé avoir le coût pour chacun de ces systèmes, parce que vous détaillez, disons, les caractéristiques du système et on aurait aimé avoir les coûts, donc à la fois les coûts d'investissement par kilomètre et les coûts d'exploitation et d'entretien pour chacune de ces lignes que vous nous avez détaillées.

360 Même chose page 24 pour le tableau 2.8 sur les systèmes qui sont présentés dans ce tableau-là.

365 En page 49, toujours de l'étude de SYSTRA, vous nous indiquez que vous n'avez pas présenté les valeurs extrêmes de certains systèmes. Donc, nous aimerions connaître ces valeurs extrêmes que vous n'avez pas présentées.

370 Ensuite, en page 49, SYSTRA nous a indiqué que le coût de la neige et de l'entretien n'est pas inclus dans les coûts d'exploitation des villes qui sont concernées, donc nous aimerions savoir comment est-ce que dans les villes où on doit faire un entretien de la neige, comment les coûts d'entretien en hiver viennent affecter les coûts d'entretien et d'exploitation.

M. DANIEL GENEST :

375 C'est bien noté, Madame la Présidente. J'ose espérer qu'on n'a pas une attente d'avoir un retour rapide sur l'ensemble de ces questions, parce que ça nécessite un retour assez important vers SYSTRA, donc on pourra demain en début d'après-midi vous indiquer une date probable, plausible, d'un retour sur l'ensemble de ces questions-là.

380 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, comme vous le savez, de toute façon, vous disposez d'un délai de 48 heures. Si ce n'est pas possible pour vous de répondre dans ce délai-là, on pourra en discuter.

385 En page 49, toujours de l'étude de SYSTRA, on indique que le coût du tunnel pour le cas qui nous occupe est estimé à 30 % du coût d'investissement total. Donc, avec la hausse du coût du tramway – qui est désormais estimé à 3,1 milliards si je ne m'abuse, vous pourrez me corriger –, est-ce que le coût du tunnel s'élève toujours à 30 % du coût global du budget, c'est-à-dire environ 1 milliard?

M. DANIEL GENEST :

Non, Madame la Présidente.

395 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous pouvez détailler votre réponse, s'il vous plaît?

400 **M. DANIEL GENEST :**

Même réponse qu'un peu plus tôt : on ne pourra pas partager le détail de ces coûts-là publiquement. Des éléments de cette information-là sont disponibles dans le dossier d'affaires, puis je comprends votre question, vous tenez à avoir l'information, on va la fournir sous pli confidentiel.

405 **LA PRÉSIDENTE :**

Très bien. Est-ce qu'en attendant vous pouvez nous dire si c'est plus ou moins que 30 %?

410 **M. DANIEL GENEST :**

Je ne répondrai pas pour le moment, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

415 Parfait, merci beaucoup. Donc, maintenant, une question qui s'adresse au MTQ.

Quels sont les coûts et les paramètres de coûts de construction d'un tunnel selon les types de tunnels? Donc, on a vu qu'il y avait plusieurs types : tunnel profond, tunnel en tranchée ouverte, et cetera.

420 Et est-ce que vous êtes en mesure de nous donner un estimé du coût de ce type de tunnel par kilomètre, selon, donc, chacun des types, et éventuellement en détaillant s'il y a des types de sols qui font une grosse différence? Est-ce que c'est possible pour vous de nous déposer un estimé de construction de ce type de tunnel?

425 **M. MATHIEU GRONDIN :**

Oui. J'imagine, on peut vous revenir à ce sujet-là. Je peux tenter de laisser la parole à monsieur Auzel, il a peut-être quelques éléments de réponse, mais...

430

LA PRÉSIDENTE :

Oui, très bien, on pourra écouter votre collègue, et vous pourrez nous revenir avec quelque chose de plus détaillé.

435

M. MATHIEU GRONDIN :

Exact.

440

LA PRÉSIDENTE :

Mais allons-y avec votre collègue, merci.

M. MATHIEU GRONDIN :

445

Oui. Monsieur Auzel?

M. LAURENT AUZEL :

450

Oui, bonjour!

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour, est-ce que... oui, merci.

455

M. LAURENT AUZEL :

Alors, j'ai entendu la question, Madame la Présidente. Je peux essayer de vous revenir dessus. Sur ce type de question, retenez que tout ce qui touche à des coûts de travaux souterrains est sujet à énormément d'aléas, en fonction de la nature des terrains, en fonction de la présence de l'eau, et cetera.

460

De toute façon, je souhaite souligner qu'un élément très important d'un projet de métro ou de tramway souterrain, au-delà du tunnel proprement dit, ce sont les stations souterraines. C'est-à-dire que ce n'est pas du tout la même chose d'avoir un projet de 5 kilomètres avec par exemple une station souterraine, ou d'avoir un projet de 5 kilomètres avec cinq, voire 10 stations souterraines. La station souterraine est un élément très important du coût.

465

LA PRÉSIDENTE :

Très bien, merci. Donc, on attendra le détail, par la suite. Très bien, merci beaucoup.

Donc, ça complète pour l'instant quelques demandes de précisions. Nous en aurons d'autres, mais pour le moment, comme vous le savez, il y avait un registre à l'avance, donc qui a déjà été complété, et nous avons donc l'occasion d'accueillir à nos séances des citoyens qui se sont préalablement inscrits pour venir poser leurs questions.

Donc, avant d'appeler la première personne, je souhaite vous rappeler nos règles de procédure en audience publique :

Tout d'abord, il faut éviter les préambules dans leurs questions – et je dois vous avertir que peut-être que je vous interromprai; ce n'est pas mon souhait de le faire, mais s'il y a des préambules, je ne me gênerai pas pour vous interrompre;

Une seule question par intervention est permise, sans sous-question. Néanmoins, je donne la chance aux personnes de pouvoir préciser leur interrogation suite à la réponse qui aura été reçue;

Toutes les questions et les réponses me sont directement adressées. Donc, vous ne vous adressez ni aux personnes-ressources ni à l'initiateur lorsque vous venez poser votre question;

Enfin, 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.

PÉRIODE DE QUESTIONS
M. CHRISTIAN SAVARD

LA PRÉSIDENTE :

Donc, j'appellerais tout d'abord monsieur Christian Savard. Bonjour, Monsieur.

M. CHRISTIAN SAVARD :

Bonjour! Je suis surpris, on m'avait dit que j'étais deuxième. Donc, je n'étais pas préparé mentalement à venir, mais ce n'est pas grave.

Bonjour, Christian Savard, directeur général de Vivre en Ville.

510 Vivre en Ville, organisation d'intérêt public qui s'occupe essentiellement de développement
urbain durable, si je peux le simplifier. On va le dire comme ça : précurseur du tramway, dans le
sens où est-ce qu'on en parlait déjà vers la fin des années 90, suite à des missions de recherche
que nous avons faites en Europe.

515 Et, d'un point de vue personnel, je crois qu'en dehors de quelques professionnels qui sont ici
dans la salle, je suis probablement un de ceux qui a le plus suivi le dossier. J'étais même là lors de
l'annonce de l'étude de faisabilité sur le tramway en 2003.

520 Donc, ça va être... Vivre en Ville entend évidemment déposer un mémoire dans le cadre du
BAPE, et considère que la ville de Québec a toujours besoin de cette infrastructure-là, et considère
même que ce projet-là ne devrait pas être juste celui de la Ville de Québec, mais du gouvernement
du Québec, comme c'est le cas pour l'ensemble des infrastructures.

525 Je pourrais évidemment... j'aurais beaucoup de questions à poser. Je pourrais passer, je
pense, trois jours avec l'équipe de projet tellement le projet me passionne. Je vais me limiter,
évidemment.

530 Donc, je vais poser une question. Comme je le dis, je ne savais pas encore quelle question
quand j'étais assis. Je vais y aller avec celle-là, une question plus spécifique sur le pôle d'échanges
Saint-Roch, qui m'interpelle depuis le début que ce projet-là est sur la table, et qui est relativement
technique comme question.

535 Donc, on s'attend à énormément de transferts à ce pôle d'échanges là. Tout ce qui monte
actuellement en bus, donc vers la Haute-Ville à travers la côte d'Abraham, va être transféré
dorénavant dans le tramway, au pôle d'échanges Saint-Roch.

540 Donc, ma question serait : quel genre de taux de remplissage on pense avoir rendu au pôle
Saint-Roch, donc tout ce qui va venir de Charlesbourg vers le pôle Saint-Roch, et quel taux de
remplissage on va avoir rendu, une fois qu'on va avoir à faire tous les transferts vers la Haute-Ville?

545 Et comment gérer, donc, les différents express, Métrobus qui vont arriver à cet endroit-là?
C'est selon moi une des faiblesses actuelles du projet, et j'aimerais qu'on m'explique un peu plus
comment va fonctionner cet important transfert de charge entre tous les bus qui viennent du nord-
ouest et d'un peu partout et le tramway.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Alors, Monsieur Genest?

M. DANIEL GENEST :

Je vais débiter la réponse, et pendant ce temps-là on pourra peut-être aller chercher le diagramme de charge que nous avons utilisé hier soir pour faire la démonstration entre trambus, SRB et tramway.

Donc, peut-être expliquer plus conceptuellement la chose : donc, clairement, le pôle d'échanges Saint-Roch vient intercepter toute la circulation autobus qui arrive du nord-ouest, comme monsieur l'a mentionné. Donc, toute cette circulation autobus qui présentement a tendance à remonter la côte d'Abraham pour aller en Haute-Ville sera interceptée au pôle d'échanges Saint-Roch.

Pour ce qui est des autobus qui arrivent plus de l'est, donc de Beauport, dans un souci d'efficacité et d'efficience, ces autobus-là vont plutôt monter directement Dufferin-Montmorency, pour aller faire un premier contact avec le tracé du tramway à la hauteur de la station D'Youville, sur Honoré-Mercier. Donc, ça, c'est la ventilation des autobus de part et d'autre.

Pour ce qui est de la charge sur le tracé comme tel du tramway, on va vous montrer le diagramme de charge qui montre évidemment que... je dirais que, quand on compare, la façon que le tramway se charge de l'ouest vers l'est, c'est plus fort, et quand on vient du nord vers le pôle d'échanges Saint-Roch, c'est moins fort. Et c'est en partie pourquoi, au niveau de la fréquence en heures de pointe, qu'entre le pôle d'échanges Saint-Roch et le terminus Le Gendre, on est à une fréquence de quatre minutes en heure de pointe, et par contre du pôle d'échanges Saint-Roch au terminus Charlesbourg, on est à une fréquence de huit minutes, parce qu'il y a simplement moins d'achalandage dans ce tronçon-là.

Donc, on a un diagramme de charge que je vais laisser monsieur Carrier expliquer en plus de détails. Benoit?

M. BENOIT CARRIER :

Évidemment, je ne vais pas m'asseoir, je vais essayer de respecter les règles.

LA PRÉSIDENTE :

Vous pouvez peut-être prendre celui d'en arrière?

M. BENOIT CARRIER :

Oui, bien il y a la personne d'assise, là, donc... si on peut projeter, s'il vous plaît. Je vais prendre mes feuilles, par exemple.

Donc, un peu comme on a mentionné hier pour le profil de charge avec une fréquence aux trois minutes, on voit, sur la diapositive à l'écran, à gauche, le terminus de la 76e Rue à Charlesbourg, et complètement à droite, le terminus Le Gendre. Donc, on se trouve à être en direction ouest. Dans cette direction-là, c'est là qu'on retrouve un profil de charge maximum le matin, évidemment en direction du centre-ville. Donc, on se trouve à avoir une pointe de charge maximum au pôle d'échanges Saint-Roch qui est de 3 200 passagers à l'heure, issus d'un fort rabattement, évidemment, comme monsieur le mentionnait, sur le pôle Saint-Roch.

Donc, nous, comme on considère une fréquence – comme monsieur Genest a mentionné – aux quatre minutes, qui crée l'équilibre entre la capacité qu'on cherche à obtenir, qui est à 3,3 personnes au mètre carré – ce qui, on le disait hier, est une situation confortable pour la charge à bord d'un tramway –, on se trouve à 90 % de capacité sur le taux confortable. Donc, aux quatre minutes, la rame est chargée à 90 % du taux confortable de 3,3 personnes au mètre carré, alors que la norme usuelle est d'environ quatre personnes au mètre carré.

Si on remonte à quatre personnes au mètre carré, on se trouve à 80 % de taux de charge sur cette ligne-là, ce qui est tout à fait correct à un point de charge maximal.

Au-delà de ça, si on anticipe des demandes supplémentaires, comme on le mentionnait hier, en termes d'achalandage – on a vu que deux villes qui avaient fait des estimés sous-évalués de la réalité, dans la présentation d'hier soir –, on peut aller jusqu'à une fréquence de trois minutes sans problème, et à ce moment-là on est à 70 % de taux de charge à ce point de charge maximal là, qui est en direction du centre-ville.

Donc, on a vraiment une capacité résiduelle à ce moment-là qui est adéquate. Il faut toujours juger de l'offre de services qu'on met. Si on met trop d'offres, il y a un coût associé à ça.

Donc, l'équilibre qui est créé actuellement, avec une fréquence combinée qui passe aux quatre minutes au pôle Saint-Roch, est tout à fait adéquat, avec un taux de confort qui est tout à fait raisonnable, et qui est même plus confortable que les charges de planification qu'on pourrait retrouver dans le monde, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

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

M. CHRISTIAN SAVARD :

Actuellement, sur le graphique, on dit que la charge actuelle est de 1 900. Quand on regarde l'étude sur le SRB, on parlait dans la côte d'Abraham d'une charge de 2 700 actuellement. Est-ce que je... dans l'étude SRB.

Donc, la charge actuelle qui est marquée 1 900, ça correspond à quoi?

M. BENOIT CARRIER :

Ça correspond à la capacité d'un Métrobus. Ça correspond à la charge à cet endroit-là du réseau. Donc, aujourd'hui, à la station qui est sur Pointe-aux-Lièvres – si vous connaissez bien l'endroit, d'un côté c'est la voie réservée Gignac –, la charge, le point de charge de montant-descendant qui est à cet endroit-là est à 1 900 aujourd'hui, parce qu'il n'y a pas beaucoup de descentes qui se font et de montées sur les charges express. Et, lorsqu'on va changer le rabattement, le point de charge maximale va atteindre 3 200 à cet endroit-là précis, qui est le point de charge maximale de cette direction-là en pointe du matin.

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce qu'on comprend, de l'intervention qui vient d'être faite, que ces données-là sont différentes de l'étude? Des données que vous avez dans l'étude du SRB?

M. BENOIT CARRIER :

Comme on l'a mentionné hier dans les données d'achalandage, on n'est pas sur la même base. On a évolué, on a changé, on a mis à jour tout ça, on est sur les données de 2018 qui ont été vérifiées avec les données OPUS. Donc, comme on l'a mentionné en méthodologie hier, les données sont beaucoup plus précises. Il faudrait éviter de se ramener à l'étude de faisabilité. Les choses ont beaucoup évolué depuis. La base de l'étude de faisabilité était sur des données de 2011, et là on est sur des données de 2018.

LA PRÉSIDENTE :

Très bien, donc je vous remercie. Merci, Monsieur.

M. CHRISTIAN SAVARD :

Merci.

QUESTIONS DE LA COMMISSION

LA PRÉSIDENTE :

670 Étant donné qu'on est revenu quelques instants sur l'achalandage, j'avais une question au sujet de la figure 3.3 du PR3.1, volume 1. Donc, on observe dans cette figure une baisse des déplacements entre 2013 et 2016. Donc, on s'interrogeait sur la raison pour laquelle il y avait cette baisse.

675 **M. DANIEL GENEST :**

Madame la Présidente, pourriez-vous juste répéter la référence précise?

LA PRÉSIDENTE :

680 Alors, c'est le PR3.1, volume 1, et c'est la figure 3.3., à la page 3-5.

M. DANIEL GENEST :

685 On va laisser monsieur Richard du RTC faire le point sur cette question.

LA PRÉSIDENTE :

690 Très bien, merci.

M. LUC RICHARD :

695 Madame la Présidente, la réponse est très simple à ça. Le RTC, dans les années 2013 à 2016, n'a pas investi de nouvelles heures de service, a été plutôt dans un concept d'optimisation de son service. Et puis, en transport en commun, c'est assez simple : si tu n'investis pas dans ton réseau, tranquillement tu vas perdre de l'achalandage, la croissance s'arrête automatiquement. C'est ce qu'on a vécu.

700 Et si on avait projeté des données de 2017 à maintenant, où le RTC a réinvesti ces optimisations-là des années passées – et il y a eu des programmes gouvernementaux aussi qui ont fait en sorte qu'on a pu investir, il y a eu des annonces, si vous vous rappelez, dans le budget de 2017 ou 2018, je crois, qui donnaient 25 % d'augmentation d'heures de service, duquel on pouvait profiter –, donc on revoit à ce moment-là une croissance de l'achalandage au niveau du transport collectif.

705

Donc, la relation est directe, et c'est pour ça que le graphique... d'ailleurs, si j'ai le même que vous, la figure 3.3, qu'on a mis en juxtaposition les données d'achalandage et les données d'heures de service. Et comme vous pouvez voir, là c'est très...

710 **LA PRÉSIDENTE :**

Peut-être, pour les besoins de la discussion, étant donné qu'on s'étire un peu plus que prévu : pourriez-vous projeter pour les gens qui nous écoutent? Merci.

715 **M. LUC RICHARD :**

Bien, moi, je l'ai dans un Teams, là. Je ne sais pas si on l'a, ce graphique-là...

720 **LA PRÉSIDENTE :**

Si c'est possible de le projeter, ça pourrait être intéressant. Bon, parfait. Donc, on vous écoute.

725 **M. LUC RICHARD :**

Alors, comme vous voyez, il faut faire attention, ici, il y a deux axes : l'axe de gauche représente l'axe des heures de service, donc c'est les heures d'opération d'autobus, et l'axe de droite – et les échelles ne sont pas les mêmes, mais c'est voulu, c'est juste pour juxtaposer les deux courbes –, l'axe de droite représente les déplacements.

730 En bleu, la ligne qui est en bleu représente les heures de service, donc chaque heure de service représente des investissements : moins il y a d'heures, moins ça coûte cher; plus il y a d'heures, plus ça coûte cher. Mais il y a une relation directe en transport collectif entre les investissements en heures de service et les déplacements. Plus on offre de services, plus ça
735 intéresse de gens. Bien entendu, à un certain moment donné, on atteint un plateau où les rendements vont être dégressifs, mais pour l'instant on était correct.

Donc, comme vous pouvez le voir, de 2007 en montant, la ligne bleue représente les investissements, et vous voyez que de 2010, si on veut, jusqu'à... mettons 2012 jusqu'à 2017, 2018,
740 il y avait une stagnation dans les investissements en heures de service, ce qui a, avec un certain décalage, des fois, engendré la diminution des déplacements.

Et comme je vous disais, si on actualisait ce chiffre-là et qu'on allait 2019, et cetera, 2018 d'ailleurs, là-dessus, devait être une projection, je crois, parce que... mais on recommençait à
745 monter, on le voit clairement depuis 2017 à 2018, il y a une hausse qui s'installait.

LA PRÉSIDENTE :

Bon, sans vouloir m'éterniser sur le tableau, je dois vous avouer que j'ai du mal à comprendre le dernier tronçon, puisque là on a une baisse d'heures de service, mais on a une hausse de déplacements, donc qui va exactement à l'inverse de ce que vous venez de dire.

M. LUC RICHARD :

Oui, je vous explique. Ce qui est arrivé dans ces deux dernières années-là, il y a eu de l'optimisation d'heures moins productives qui ont été faites et qui ont été réinvesties en service, ce qui fait qu'au total on a le même nombre d'heures de service, mais ça, faut le savoir pour avoir été au RTC.

Donc, l'optimisation qui a été réinvestie en 2017-2018 a permis, c'était assez transparent en termes de total, mais a permis d'aller chercher des gains. Entre autres, on a, en 2018, de mémoire, 2017-2018, on a réinvesti beaucoup dans les parcours des parcs industriels, par exemple. Donc, ça, ça a créé aussi des gains intéressants, entre autres.

M. DANIEL GENEST :

Madame la Présidente, si vous permettez, j'aimerais juste compléter un peu la réponse de mon collègue. Je pense qu'on a mentionné à une couple d'occasions hier, on est continuellement en optimisation et en amélioration continue. Donc, quand on fait des choix, et je donnais en exemple, hier, le tramway va venir remplacer le Métrobus sur la colonne vertébrale, on réinvestit les Métrobus comme deuxième niveau de service, ça génère des disponibilités d'autres autobus pour d'autres parcours.

Donc, la planification des transports c'est un monde très dynamique, on est continuellement en train de s'ajuster pour s'améliorer. Donc, c'est un peu dans la continuité de la réponse de mon collègue, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Peut-être pour qu'on comprenne bien l'évolution du RTC, j'imagine que vous avez des rapports d'activités ou des rapports annuels, si c'est possible de les déposer pour, par exemple, les cinq dernières années, afin qu'on comprenne un peu mieux l'évolution de l'organisation?

M. LUC RICHARD :

Tout à fait. Les rapports d'activités qui sont publics, de mémoire, vont jusqu'à 2018 en ce moment.

LA PRÉSIDENTE :

Très bien, donc on attendra ça, je vous remercie.

Mme CHRISTIANE ST-MARTIN

LA PRÉSIDENTE :

Alors, j'appellerais maintenant madame Christiane St-Martin à venir poser sa question.

Mme CHRISTIANE ST-MARTIN :

Bonjour! Alors, Madame la Présidente, Messieurs les Conseillers, les Commissaires, pardon, alors je me présente : mon nom est Christiane St-Martin, je suis une « résistante » du boulevard Pie-XII depuis 40 ans.

Je travaille... maintenant, je suis à la retraite avec mon conjoint, et on utilise énormément notre espace de vie qui est notre environnement immédiat. Alors, pour nous, les jardins, les potagers, les oiseaux, la beauté, les arts, c'est quelque chose de très important, et on le vit dans notre milieu présentement, ainsi que mon voisinage, qui se fait des jardins. On a beaucoup de nouveaux habitants, des gens qui viennent de Colombie et tout ça, et je vois à quel point ils ont l'intérêt pour faire des jardins derrière leur maison.

Alors, je représente les citoyens et les résidents de chaque côté de l'emprise d'Hydro-Québec qui borde Pie-XII, Pélissier, Gingras et Senneterre.

Il y a eu beaucoup de manifestations et de groupes qui ont signé des pétitions demandant non pas qu'il n'y ait pas de tramway, mais que le tramway prenne une autre direction. Alors, voici ma question :

Afin de desservir le plus grand employeur de Québec, c'est-à-dire qui engage 3 500 personnes – et qui, éventuellement, il y a un projet qui en engagerait 1 500 de plus –, afin d'éviter les trois courbes à rayon court sous l'emprise électrique qui occasionnera des crissements de roues

à haute tonalité, afin de protéger la santé mentale et physique des riverains résidant le long de l'emprise électrique, afin de conserver nos arbres, nos potagers et nos jardins plutôt que d'avoir une dalle de béton de 8 mètres de large qui créera pour sûr un îlot de chaleur, et afin d'éviter de se retrouver en sandwich entre le boulevard Pie-XII qui ouvrira sa voie en direction nord – c'est-à-dire qu'il y aura une voie d'ouverte direction nord-sud vers la rue Mendel – et qui augmentera nécessairement de trois à quatre fois le débit actuel, et les 334 passages bruyants quotidiens diurnes et nocturnes du tramway qui auront lieu derrière chez moi, le long de la ligne d'Hydro-Québec, sans compter les passages, les déneigements de part et d'autre pendant la nuit, alors, rue et rails inclus, on aura du déneigement l'hiver, voici ma question :

Alors que le premier but d'un projet tramway se doit de desservir les travailleurs et sa population, et que compte tenu du réseau routier actuel, soit le chemin des Quatre-Bourgeois qui, en fait, fait un départ de Pie-XII et qui rejoint naturellement le boulevard du Versant-Nord, chemin et boulevard qui comportent de nombreux avantages au niveau des assises, d'une largeur adéquate et d'infrastructures déjà en place, alors pourquoi le tramway ne passe-t-il pas au ministère du Revenu, station Marly, où travaillent 3 500 personnes présentement?

Plus qu'un grand employeur, c'est le plus grand employeur de Québec, et ceci empêcherait de détruire un milieu naturel habité et grandement utilisé par les résidents bordant l'emprise d'Hydro-Québec de chaque côté de Pie-XII, Pélissier, Gingras et Senneterre.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup.

Donc, Monsieur Genest, afin de bien comprendre la réponse que vous allez fournir, est-ce que c'est possible de mettre un visuel de l'endroit qui est décrit en ce moment?

M. DANIEL GENEST :

Absolument. C'est une question qui est complexe, donc qui va absolument nécessiter un visuel. Je vais débiter rapidement et je vais passer la parole à Benoit par la suite, monsieur Carrier.

À la base, on vient placer la colonne vertébrale, le tramway, là où il y a un besoin de desserte, hein? Donc, globalement, on est venu positionner le tramway dans le corridor d'énergie Pie-XII et non pas sur le boulevard Pie-XII, dans le corridor d'énergie Pie-XII, on va y référer dans le visuel, parce qu'il y avait un besoin de desservir l'ensemble de ce secteur-là. À la base, c'était ça la réflexion.

865 Beaucoup de détails, je vais laisser Benoit passer à travers de l'ensemble du visuel, et je
pense, Benoit, va falloir bien expliquer le secteur avec Versant-Nord et tout ça dans le détail, pour
que les gens comprennent. Parce que, quand vous le regardez sur une vue en plan, ça a l'air
simple, mais quand on voit les élévations, on comprend qu'il y a une falaise qui borde le boulevard
du Versant-Nord.

870 Donc, Benoit, sans plus tarder, je te laisse la parole.

M. BENOIT CARRIER :

875 Donc, mon micro a l'air de fonctionner. Étienne, si tu peux projeter section 2.4, page 4, pour
illustrer le propos, ça va m'être utile.

880 Peut-être, en attendant, pour démarrer ma réponse, pour éviter de perdre du temps au niveau
de la projection, comme monsieur Genest l'a mentionné, on vient créer une colonne. 2.4, je vais
parler des variantes en premier, et ensuite de Pie-XII plus spécifiquement.

885 Donc, on crée une colonne vertébrale qui sert pour l'ensemble d'un réseau de transport en
commun, donc on dessert les gens entre les générateurs entre eux, mais on a aussi des objectifs
de desservir et d'intercepter les grands flux de déplacements qui se destinent vers les endroits où
est-ce qu'il y a des points de congestion sur le réseau.

Projection 2.4, page 4, s'il vous plaît, donc le tracé, pour la variante...

LA PRÉSIDENTE :

890 Excusez-moi, est-ce que vous pourriez aussi nous montrer d'abord peut-être une carte, pour
nous situer...

M. DANIEL GENEST :

895 Oui, oui, ce sera avec...

LA PRÉSIDENTE :

900 O.K., merci.

M. BENOIT CARRIER :

J'essaie juste de l'obtenir, puis après ça, ça va venir.

Donc, ce que je mentionnais, en attendant : la colonne vertébrale, faut qu'elle intercepte les grands flux, hein? On a des objectifs de structurer le territoire avec un réseau structurant, mais on veut aussi diminuer les effets de la congestion, donc quand on regarde les flux qui apparaissent de différents secteurs de la ville, il faut intercepter ceux qui arrivent essentiellement de l'ouest, qui se destinent essentiellement dans le secteur du boulevard Laurier et du secteur de Sainte-Foy Centre.

Donc, dans cet objectif-là, une colonne vertébrale, comme on le voit à l'écran, se doit d'intercepter ce qui arrive de l'ouest, essentiellement de l'autoroute Charest, et amener les gens le plus rapidement possible au secteur Centre. Pour y arriver, on a regardé différentes variantes de tracés. Le tracé qui est retenu et qui est le plus optimal est celui que vous voyez à l'écran, donc du terminus Le Gendre le plus rectiligne possible pour aller chercher le secteur du boulevard des Quatre-Bourgeois.

Évidemment, c'est non sans complexité de faire ce travail-là. Si on regarde la page suivante, s'il vous plaît, on a regardé des variantes de tracés pour faire circuler la ligne structurante principale en destination de Sainte-Foy Centre.

Donc, on a un tracé de tramway de référence qui est illustré en jaune, dans une emprise du transport d'énergie d'Hydro-Québec comme on l'a mentionné. On a regardé une variante en orange qui circule sur l'axe du boulevard Versant-Nord pour aller rejoindre, via le secteur de Marly, le boulevard des Quatre-Bourgeois. Et on a aussi regardé une variante qui est identifiée en verte, sur le boulevard Pie-XII, directement.

Donc, ces éléments-là amènent différents avantages et inconvénients. Il faut trouver la solution la plus optimale. Évidemment, il y a différentes considérations qu'on peut retrouver au tableau suivant, s'il vous plaît.

Donc, le choix qui a été retenu, qui est non sans complexité, on en convient tous, était le tracé le plus rectiligne, donc le tracé le plus direct qui amène à répondre aux besoins de déplacer les gens avec un attrait de prendre le transport en commun et pouvoir répondre aux objectifs de l'agglomération de Québec de diminuer la congestion.

Donc, la desserte des quartiers aussi n'est pas à négliger : le quartier Saint-Benoît, la Pointe-de-Sainte-Foy et le Campanile. La façon de desservir... effectivement, il y a un employeur important qui est au secteur du Revenu. Je vais inviter Luc Richard par la suite pour démontrer la desserte qui va être prévue en termes de transport en commun pour ce générateur-là, mais si on regarde la station McCartney qui dessert ces deux quartiers-là qui sont du Campanile et Saint-Benoît, on trouve un bassin de 8 000 personnes.

Donc, quand on regarde la planification du transport, la station McCartney, qu'on ne pourrait pas déployer dans les variantes vertes et orange, dessert un plus grand bassin de population sur une plus grande durée.

Il faut comprendre aussi que le choix d'un mode de transport fonctionne aussi avec l'utilisation. À Marly, c'est très ponctuel, le matin et le soir, alors qu'un bassin de population qui est mixte, où on retrouve des travailleurs qui vont se destiner à l'une des destinations, des étudiants qui vont le prendre pour aller se rendre dans les cégeps et universités, dans un mode lourd qui est fréquent toute la journée et plus adapté à desservir une population plus mixte qu'un employeur qui génère des emplois très spécifiques dans un moment de journée. Donc, une des autres réflexions que Luc va pouvoir amener, c'est sur cet aspect-là.

La connexion avec le Métrobus 807 génère aussi beaucoup de montées et descentes sur cette ligne-là, à cet endroit-là, et on va y instaurer, comme on va le voir plus tard, une vélo-station, et certains aménagements.

Pour ce qui est du boulevard Pie-XII, qui n'est pas la variante proposée par madame, on aura quand même regardé cet aspect-là, et c'était pratiquement... c'était très, très contraignant de circuler sur le boulevard Pie-XII, on aurait été beaucoup plus près des résidences à ce moment-là, parce que l'emprise de la rue Pie-XII, bien, le boulevard, est de 15 mètres. Donc, rapidement, on a déduit que les acquisitions de terrains, la perte de stationnements et la proximité faisaient en sorte que c'est une solution qu'on ne pouvait pas considérer.

Pour ce qui est du boulevard Versant-Nord, c'est un prolongement qui est important de 1,3 kilomètre. De faire la boucle, monsieur Genest l'a mentionné, on longe une voie ferroviaire du CN, donc on est à un endroit qu'on ne dessert pas très bien. Il y a un dénivelé, il y a une barrière anthropique qui est celle de la voie du CN. On prolonge la ligne, donc on vient perdre du temps par rapport à la situation actuelle.

Hier, on faisait référence au fameux 82 %, le temps gagné et maintenu. Si on fait un parcours qui prolonge de 1,3 kilomètre, on aurait généré des pertes à déployer un réseau de transport en commun structurant pour les gens qui proviennent de l'ouest. Il n'y avait pas de gain pour les gens de l'ouest de prendre ces minutes supplémentaires là pour se rendre à destination.

Il aurait fallu aussi considérer un ouvrage extrêmement important. Vous comprendrez que, pour pouvoir faire la montée du secteur Chaudière jusqu'au boulevard du Versant-Nord, il est très préférable d'avoir un alignement le plus droit possible de la montée, parce qu'on est en pente, et on est adjacent à des milieux humides protégés.

Donc, si on avait voulu adresser l'approche d'une courbe pour faire circuler le tramway dans une pente, le rayon – c'est un peu technique –, le rayon aurait été très grand, et là on aurait dû empiéter sur les milieux humides et générer aussi une perte de vitesse. La vitesse n'est pas simplement sur les kilomètres qu'on parcourt, mais sur la vitesse quand on est en montée et en courbe.

Donc, cette combinaison de ces multiples facteurs-là a fait en sorte qu'on aurait perdu du temps – puis j'ai perdu l'écran, O.K., il est revenu. On n'aurait pas pu desservir le secteur de Saint-Benoît et du Campanile, et l'ouvrage aurait été important dans la mesure où il y a des conduites majeures d'aqueduc, d'adduction qui vont vers l'usine d'épuration des eaux sous le boulevard du Versant-Nord. La proximité du CN était une contrainte, et l'ouvrage aurait été beaucoup plus volumineux.

Donc, ce n'est pas la notion de coût qui a fait le choix final. On aurait fait le meilleur choix si ça avait été le meilleur choix global. Et le dernier élément, qui n'était pas identifié en plus, c'est que malgré tout ça, la position de la station à Marly aurait été très loin, parce que vous comprendrez que, sur la variante de la page précédente, c'est une très grande courbe – s'il vous plaît, Étienne, juste pour illustrer mon propos, page précédente.

Elle est figée – ça fait que vous voyez la grande courbe, et quand on positionne une station de tramway qui est un tramway d'environ 43 mètres plus les effets techniques, on n'aurait pas pu positionner la station à proximité du ministère du Revenu. Il aurait fallu la faire beaucoup en amont ou en aval, donc on aurait généré aussi une perte d'accessibilité au niveau de ce générateur-là si on le desservait par tramway.

J'ai illustré les variantes. Avant de tomber dans les détails un peu plus techniques de l'insertion elle-même sur Pie-XII, je ne sais pas si vous vouliez avoir des précisions à ce moment-ci?

LA PRÉSIDENTE :

On va attendre que vous terminiez complètement la réponse, et ensuite, si madame veut une précision, elle pourra la formuler.

M. DANIEL GENEST :

Peut-être, juste pour compléter sa notion d'insertion, donc Benoit a bien expliqué le raisonnement technique, notion de desserte bien positionnée, la ligne pour desservir l'ensemble des deux quartiers que sont Saint-Benoît et Campanile, donc ça, c'est important.

Il y avait les notions de défi technique : on veut avoir un tracé le plus rectiligne possible entre Quatre-Bourgeois et le terminus Le Gendre, on va enlever des courbes et tout ça. Donc, ça, c'est une notion très technique.

Le souci du Bureau de projet, maintenant, c'est de travailler avec les citoyens et les citoyennes qui sont riverains du corridor d'énergie Pie-XII. Donc, on a eu l'opportunité, entre autres le 4 décembre dernier, on a fait une soirée avec les gens pour avoir un dialogue, expliquer un peu les réalités du détail de l'insertion, d'expliquer toutes les notions des mesures d'atténuation.

On est en train de faire un exercice très détaillé présentement de voir quel genre de mesures acoustiques, des murs antibruit qu'on viendrait mettre en place ou autre forme d'écran acoustique. On est en train de faire ce fin détail-là, et on veut le développer, ce fin détail-là, avec les citoyens du secteur. On veut trouver la solution qui est la plus intéressante pour les gens.

Madame faisait référence au jardin communautaire qui est au centre du secteur, et absolument, on ne touchera pas le jardin communautaire qui est là, au contraire on va venir bonifier ce qui est présentement là.

Donc, on comprend qu'on vient intervenir dans un milieu présentement qui n'a pas ce type d'infrastructure lourde, ça on comprend très, très bien ça, donc le souci, maintenant, c'est de bien travailler avec les citoyens et les citoyennes pour rendre ça le plus harmonieux possible.

Donc, les études vibratoires n'ont montré aucune problématique d'aucun sens. Les études acoustiques ont démontré un point particulier qui est un petit peu problématique, qui est à l'intersection de Quatre-Bourgeois et du corridor d'énergie Pie-XII. Donc, toutes ces choses-là sont traitées dans le cours normal des choses, et encore une fois, le souci, c'est vraiment d'arriver à la meilleure solution possible dans cet axe-là, avec ce tracé-là qui a été choisi, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Madame Saint-Martin, est-ce que vous souhaitez préciser votre question, suite à la réponse que nous avons entendue?

Mme CHRISTIANE ST-MARTIN :

J'ai ici un document qui donne, en fait, je vous dirais, un portrait très réaliste de ce qui va se passer :

« Le tramway qui passe où l'emprise d'Hydro-Québec dessinera trois courbes, avec des rayons très serrés, qui vont engendrer des crissements de roues de fer sur les rails de fer. Ces

courbes prononcées à 50 mètres de rayon sont la première cause des plaintes de riverains partout dans le monde. Plus la vitesse est élevée, plus les crissements se font entendre. »

1065 Et nous, on pense sérieusement qu'un tramway c'est fait pour rouler dans la rue et non pas
dans la cour des citoyens, parce que, nous, notre maison, en fait, on l'a développée vers l'arrière,
parce qu'on a toujours eu l'emprise d'Hydro-Québec. Et on a un patio, et on a un jardin, et
1070 finalement, là où passe le tramway, c'est exactement dans mon jardin à 10 mètres de mon patio.
Ma chambre à coucher est en haut, il n'y a aucun mur qui va pouvoir enlever le son et qui va pouvoir
enlever les bruits de déneigement la nuit et tout ça.

LA PRÉSIDENTE :

1075 Parfait, je vous remercie pour votre question.

Monsieur Genest?

M. DANIEL GENEST :

1080 Donc, encore une fois, les études acoustiques qui ont été complétées et déposées indiquent
qu'au niveau du bruit, les mesures d'atténuation qu'on va mettre en place, soit à la source, hein,
donc on va venir intervenir sur le rail lui-même pour éviter de créer cette notion-là de bruit de
crissement. Ça, c'est absolument numéro un.

1085 Après, il y a la notion de protéger, donc les murs antibruit permettent de créer cette protection,
c'est un autre élément de protection. L'autre façon qu'on intervient, c'est au niveau de la vitesse.

1090 Donc, c'est l'ensemble de tous ces éléments-là qui fait qu'on va respecter tous les critères de
bruit pour ce secteur particulier là. Donc, je ne voudrais pas parler de chaque cas particulier, parce
que les distances, là, je veux dire... pour chacune des résidences, on a fait un exercice pour des
cas spécifiques, et effectivement, c'est le genre d'affaires, de discussions qu'on a eues entre autres
le 4 décembre dernier, et dans la continuité avec les résidents de ces secteurs-là, on va retourner.

1095 Entre autres, madame faisait référence à l'accès direct de la montée Mendel, qui va créer un
nouveau lien entre le secteur Chaudière et la Pointe-de-Sainte-Foy, donc il y a une rencontre qui
est prévue sous peu pour venir expliquer aux citoyens cette nouvelle réalité.

1100 Donc, il y a un grand souci dans le Bureau de projet de travailler avec les gens du coin, et on
travaille avec les gens citoyens et citoyennes de ces secteurs-là sur la base du tracé qui passe
dans le corridor d'énergie Pie-XII. Mais là, on cherche à trouver la meilleure solution possible, en
termes d'intégration urbaine, et je vous ramène à notre roue de conception qu'on a présentée à

multiples fois hier : il y a ce souci de qualité de service, mais aussi de qualité de vie urbaine qui génère et articule toutes les réflexions à même le Bureau de projet, Madame la Présidente.

1105 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Merci.

1110 J'aimerais interpeler maintenant le MELCC sur cette question. Quelle est votre évaluation de la situation?

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

1115 Emmanuelle Rail, ministère de l'Environnement. Vous voulez dire quelle évaluation on fait du climat sonore sur...

LA PRÉSIDENTE :

1120 Exactement, climat sonore et vibratoire.

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

1125 Malheureusement, pour l'aspect vibratoire, le ministère de l'Environnement ne possède pas d'expertise en vibrations, par contre on peut fournir une réponse pour le climat sonore, et à cet effet je vais passer la parole à mon collègue, monsieur Julien Hotton, qui est à distance.

LA PRÉSIDENTE :

1130 On vous écoute.

M. JULIEN HOTTON :

1135 Oui, bonjour! Donc, c'est ça, il y a une étude de bruit, une étude acoustique qui a été faite pour le tracé qui passe dans le corridor énergétique, donc comme il a déjà été dit, les modélisations qui ont été faites en appliquant des méthodes d'atténuation permettent d'observer les critères dont on s'attend habituellement pour la protection, pour les normes de bruit, finalement.

LA PRÉSIDENTE :

1140 Est-ce que vous pouvez détailler un peu de quoi il s'agit, de quels critères il s'agit, jusqu'à quel point ça rencontre ces critères, et cetera?

M. JULIEN HOTTON :

1145 O.K. En fait, c'est ça, dans ce projet-là, il y a deux aspects qui ont été comme approchés. Il y a premièrement l'impact comme tel, donc il y a un niveau d'impact qui a été évalué – faible, moyen, fort – dépendamment du nombre de décibels qui s'ajoutent par rapport à l'état, au niveau de bruit actuel. Donc, ça, on va appeler ça un critère qui est basé sur l'émergence.

1150 Ensuite, aussi, il y a un autre critère qui est plus un seuil maximal visé, c'est les valeurs guides de l'OMS, l'Organisation mondiale de la Santé. C'est une publication qui date de 2018, puis c'est un complément qui a été demandé à l'initiateur de fournir des modélisations en se basant sur ces valeurs guides là.

1155 Donc, c'est les deux aspects qu'on regarde quand on fait l'analyse d'acceptabilité : le respect de ces normes-là, par rapport au bruit initial... qui a été mesuré initialement.

LA PRÉSIDENTE :

1160 Donc, on faisait référence à des virages dans lesquels évidemment le tramway est susceptible de provoquer plus de bruit.

1165 Quel est l'impact que vous avez pu évaluer, et jusqu'à quel point est-ce qu'il y a, disons, une résurgence du bruit qui éventuellement pourrait peut-être dépasser, mais là je comprends que ça ne dépasse pas les normes, mais est-ce qu'on s'approche des normes en raison des virages qui sont prévus?

M. JULIEN HOTTON :

1170 En fait, quand il y a des cas où il y a des virages de courts rayons, puis dans ce secteur-là, de ce qu'on voit dans l'étude, il y en a un seul où quand le trajet tourne vers le boulevard Quatre-Bourgeois. Donc, il y a, effectivement, c'est là qu'il y a un dépassement potentiel qui a été identifié. Donc, il y a déjà des mesures d'atténuation qui sont proposées dans le rapport, dans l'étude.

LA PRÉSIDENTE :

1175 Merci beaucoup. Est-ce que le MTQ pourrait nous répondre sur la question des vibrations, s'il vous plaît, pour ce secteur en particulier? Merci, Monsieur.

M. MATHIEU GRONDIN :

Oui, au niveau de la vibration et du bruit, comme c'est, disons, une spécialité, disons, plutôt volet tramway, on a demandé à notre firme Ingérop de se pencher sur la question, donc monsieur Auzel peut nous indiquer que les mesures d'atténuation qui ont été prévues sont reconnues, elles sont utilisées partout dans le monde, puis font un bon travail à ce niveau-là, mais je vais laisser monsieur Auzel en discuter.

LA PRÉSIDENTE :

Nous vous écoutons.

M. LAURENT AUZEL :

Oui, bonsoir, Madame la Présidente. Donc, effectivement, nous avons pris connaissance de l'étude vibration qui a été produite par SYSTRA, et qui nous paraît d'un très bon niveau, c'est-à-dire qu'elle a consisté à identifier un certain nombre de lieux sensibles le long du tracé, à effectuer des mesures de l'environnement vibratoire.

À partir de là, il existe des bases de données de l'assaut de vibrations que constitue le passage d'un tramway, et il existe des mesures d'atténuation vibratoire qui sont mises en œuvre de façon très classique, dans des projets de tramways en Europe, aussitôt qu'on aborde des domaines sensibles.

Qu'est-ce que c'est que des domaines sensibles? D'abord, ce sont bien évidemment des domaines où le bruit, le niveau de bruit qui pourrait être généré par une vibration, serait gênant. Alors, on pense typiquement à des salles de cinéma, des théâtres, des choses comme ça, ou bien des industries qui pourraient être sensibles aux vibrations.

Donc, il y a une classification des secteurs plus ou moins sensibles, et à partir de là il y a une mise en œuvre de procédés d'atténuation vibratoire, qui sont bien connus, bien classiques. Je vous dirais que le plus simple et le plus rustique de tous, mais qui n'est pas mis en œuvre ici, c'est le ballast. Il se trouve que le ballast ferroviaire est un mode de lutte contre les vibrations qui est rustique, qui est simple et qui n'est pas cher. Évidemment, il n'est pas très adapté dans le cas d'un tramway, donc à partir du moment où on a des tramways qui sont avec des (inaudible, problème technique) sur dalle béton, il y a plusieurs systèmes d'atténuation vibratoire qui consistent à installer des matériaux absorbant les vibrations, soit entre le rail et ce qu'on appelle le blochet, c'est-à-dire la traverse, soit sous les blochets, soit carrément sous ce qu'on appelle une dalle flottante, c'est-à-dire qu'au fond l'ensemble de la fondation de la voie repose sur des matériaux isolants, avant de reposer sur le sol.

1220 Ces trois techniques forment, comment dire, une gradation plus ou moins efficace en termes
d'amortissement vibratoire, et donc on met en œuvre, soit rien du tout, soit la méthode une, soit la
méthode deux, soit la méthode trois, suivant la sensibilité des milieux qu'on traverse et leur
proximité géographique. Et c'est ça qui ressort de l'étude qu'a fournie SYSTRA, et cette étude nous
paraît tout à fait correcte.

1225 **(INTERRUPTION DE LA SÉANCE –
PROBLÈMES TECHNIQUES)**

LA PRÉSIDENTE :

1230 Oui, alors, désolée pour les inconvénients, nous allons pouvoir reprendre, donc avec l'expert
que nous nous apprêtons à entendre.

Mme GWENDALINE KERVAN :

1235 Alors, Madame la Présidente, Mathieu Gauthier est présentement en ligne avec Teams pour
poursuivre les impacts du bruit, notamment, du tracé.

LA PRÉSIDENTE :

1240 Merci. On vous écoute.

M. MATHIEU GAUTHIER :

1245 Oui, bonjour! Mathieu Gauthier, de l'INSPQ, pour le ministère de la Santé. Donc, juste pour
rajouter un peu sur ce que disait mon collègue du ministère de l'Environnement, le tracé dans le
secteur Pie-XII en général, dans le tracé énergétique qui est là, va respecter les recommandations
de l'OMS.

1250 Mais ce qu'il faut reconnaître avec les recommandations de l'OMS, de l'Organisation
mondiale de la Santé, c'est que les niveaux qui sont recommandés ne sont pas de manière à causer
zéro dérangement ou zéro perturbation du sommeil pour la population qui est là. Même, à la limite
qui est recommandée, c'est 10 % des gens qui vont se dire fortement dérangés par le bruit à leur
domicile et 3 % des gens qui vont dire qu'ils ont un sommeil fortement perturbé par le bruit.

1255 Une autre chose, c'est que ce qu'il faut comprendre du dérangement, c'est que c'est causé
par trois choses principalement : la perturbation des activités des gens, on essaie de faire quelque
chose puis le bruit vient nous perturber dans notre activité normale; la réaction émotionnelle que
cette perturbation-là va causer, exemple être fâché qu'on soit en train d'essayer d'écouter la

1260 télévision puis il y a une alarme d'automobile d'un voisin qui se met à sonner; puis ensuite la perception d'impuissance face à cette source-là, qu'est-ce qu'on peut faire pour arrêter ce bruit-là. Donc, cette combinaison-là d'effets va causer le dérangement.

1265 Comme c'est une réaction émotionnelle, personnelle, il y a une grande variation d'une personne à l'autre, donc on dit 10 % de gens fortement dérangés aux niveaux de bruit recommandés pas l'OMS, mais ça va varier selon le vécu de la personne. Dans ce contexte-là particulier de ce secteur-là où est-ce que les gens voient leur environnement calme derrière leur maison qui vient être perturbé par le projet, ça se peut que ça exacerbe un peu le dérangement qui est causé par le bruit, puisque ça leur rappelle les autres choses, les autres impacts, les autres dérangements non acoustiques causés par le bruit.

1270 Ceci dit, « impact faible », comme je dis, ne veut pas dire qu'il y a zéro impact. Il y a déjà plusieurs mesures qui sont proposées par l'initiateur : la présence de l'écran acoustique, ça aide beaucoup, ce qui fait que les niveaux de bruit causés par le tramway seul sont les plus faibles sur cette section-là du tracé parce qu'il y a un mur acoustique performant qui va être installé. Il y a un ajustement de la vitesse qui est faite aussi.

1280 Ceci dit, les crissements de voies, on voit que là où est-ce que le tracé croise des rues, sur l'avenue McCartney et sur le chemin Quatre-Bourgeois, c'est là où est-ce qu'on voit que les maisons qui sont plus proches, sans être des niveaux qui sont nécessairement aussi élevés qu'ailleurs sur le tracé où est-ce qu'il y a une très grande proximité, les niveaux sont encore élevés, parce que ce n'est pas possible, j'imagine, d'installer un écran acoustique à ces endroits-là.

1285 Donc, c'est des endroits où est-ce qu'il faudrait peut-être considérer, voir si c'est possible d'améliorer l'isolation acoustique des façades de ces maisons-là.

1290 Il faut aussi voir que les gens sont habitués à une source de bruit qui vient d'une rue en particulier, donc soit les maisons, si elles sont bien construites, sont faites en conséquence : à la façade la plus exposée au bruit, on va mettre des pièces moins sensibles, on va essayer de mettre les chambres à coucher à l'arrière, donc les chambres à coucher sont protégées du bruit et on peut ouvrir les fenêtres.

1295 Donc, cette source-là, le tramway, cette nouvelle source vient s'insérer vers cette façade-là qui était protégée, qui va aussi possiblement augmenter un peu la perception de dérangement chez les gens.

LE COMMISSAIRE RENAUD:

Les critères de l'OMS, selon la directive de l'OMS – je ne sais pas si vous m'entendez toujours?

1300

M. MATHIEU GAUTHIER :

Oui, oui.

1305

LE COMMISSAIRE RENAUD:

Oui, vous m'entendez?

M. MATHIEU GAUTHIER :

1310

Oui.

LE COMMISSAIRE RENAUD:

1315

O.K., bon. Les critères de la directive de l'OMS, est-ce que je me trompe ou ce sont des critères qui s'appliquent seulement pour le train ou le tramway, et ce n'est pas un critère qui s'applique au bruit cumulatif du tramway et du bruit routier qui viendrait s'ajouter au niveau total? Est-ce que je me trompe?

1320

M. MATHIEU GAUTHIER :

Non, c'est effectivement ça, c'est des critères qui sont proposés pour chaque source de bruit. Pour le cumul des sources, c'est une question qui est très embêtante, puis je vous dirais que je n'ai pas encore la réponse, je vais essayer de l'avoir pour le mémoire qu'on va déposer.

1325

Ce qui arrive, dans la revue de littérature de l'OMS, ce qu'ils disaient, c'est que, quand les études sont faites sur le cumul des bruits puis qu'on essaie de demander aux gens : « Le bruit total, à quel point est-ce que vous êtes fortement dérangés par le cumul de toutes les sources? », souvent les gens vont arriver à un dérangement inférieur que si on leur demande, indépendamment chacune des sources – le bruit ferroviaire, aérien, routier dans leur maison – à quel point ils sont fortement dérangés.

1330

Donc, les gens, puis de comprendre pourquoi est-ce que les gens arrivent à ça, je ne pourrais pas vous donner la réponse, puis je ne suis pas sûr que la science a la réponse encore à ce

1335 moment-ci. Ça, c'est quand les nouveaux de bruit sont relativement égaux entre les deux sources de bruit.

1340 Quand il y a une source de bruit qui est clairement dominante par rapport à une autre, en général c'est la source dominante, le dérangement total va être perçu comme étant le dérangement de la source relativement dominante.

LE COMMISSAIRE RENAUD:

1345 Une autre question : l'étude acoustique qui a été faite dans le cadre du projet, on a un critère combiné jour-nuit, Ldn, qui est utilisé, pour déterminer si le tramway va avoir un impact fort, faible ou... et dans les critères de l'OMS, dans la directive de l'OMS, on a un critère jour-nuit, combiné jour et nuit, mais on a aussi un critère de nuit.

1350 J'aimerais ça vous entendre : est-ce qu'en prenant juste un critère jour-nuit on tient compte suffisamment des effets que pourraient avoir sur la santé les niveaux pendant la nuit? Parce que... je ne sais pas si l'effet sur la santé est le même quand les bruits surviennent pendant la journée puis quand les bruits surviennent pendant la nuit.

M. MATHIEU GAUTHIER :

1355 Oui. Donc, les critères qui sont recommandés par l'OMS, dans le fond, c'est pour essayer d'avoir des indicateurs de mesure, ce qu'on appelle le bruit décibel Lden ou Ldn, peu importe, ou le Lnuit, c'est pour essayer d'avoir des critères qui correspondent aux études sur les effets sur la santé, puis pouvoir faire la comparaison entre les deux.

1360 Donc, les études européennes utilisent beaucoup le Lden, puis le Lnuit pour caractériser deux types d'effets : soit le dérangement au bruit pour le Lden, puis la perturbation du sommeil pour le Lnuit. Donc, ça permet de faire la correspondance, puis de savoir quel effet on a.

1365 Ceci dit, le Ldn, par rapport au Lden, la différence, c'est que « den », c'est pour Day-Evening-Night, donc jour-soir-nuit. Le bruit qui est en soirée puis en nuit, on ajoute une pénalité pour tenir compte du fait que c'est plus dérangeant avoir un même niveau de bruit si ça arrive le soir puis la nuit. Donc, ça tient déjà compte un peu de la perturbation, disons plus grande, justement, de ces bruits-là la nuit.

1370 Pour vous dire est-ce que mon analyse serait différente si j'avais juste le dn versus jour-soir-nuit plus le niveau de nuit seulement, je n'ai pas encore réalisé totalement l'analyse sur l'ensemble des points de mesure sur le tracé, mais a priori ça ne me semble pas une faute grave d'avoir utilisé le dn, parce qu'il y a déjà cette pénalité-là qui est incluse aussi, puis ça donne des niveaux similaires

1375 au den. On parle, le niveau de nuit qui nous permet de voir un peu l'effet sur la forte perturbation du sommeil, mais c'est un peu quand même inclus dans l'autre.

1380 Puis, ceci dit, en posant nos questions, nous, puis le ministère de l'Environnement, on a demandé que les données juste de nuit soient ressorties, puis elles se retrouvent toutes dans les réponses de l'initiateur, dans les différents documents qui ont été déposés pour l'évaluation d'impacts.

LE COMMISSAIRE RENAUD:

1385 Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

1390 Merci. Donc, je pense que le Ministère avait aussi quelqu'un pour les risques psychosociaux qui peuvent être associés à cette portion du tracé?

Mme GWENDALINE KERVRAN :

1395 Gwendaline Kervran pour le ministère de la Santé. Alors, en fait, habiter à proximité du futur tramway n'est pas un choix délibéré, mais en fait subi et, contrairement à des personnes qui se localiseraient près du système de transport, ce qui ajoute, en fait, un sentiment de... qui pourrait ajouter en fait un sentiment de frustration au niveau psychologique.

1400 Donc, l'implantation d'un tramway va créer de l'anticipation, peut générer du stress, de la frustration, de la colère. Mon collègue le disait : un sentiment d'impuissance aussi. Donc, l'idée que se font les gens de la nouvelle configuration de leur milieu de vie constitue un stresser d'intensité variable.

1405 Pour parler un peu plus des impacts sociaux que peut provoquer le tramway, aussi, j'aimerais référer le ministère de l'Environnement. Il est prévu, alors, je crois, à la journée de demain, d'avoir une ressource disponible pour parler des impacts sociaux du projet. Donc, j'aimerais référer ma collègue. Merci.

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

1410 Emmanuelle Rail, ministère de l'Environnement. Alors, effectivement, au ministère de l'Environnement, nous avons des spécialistes pour l'évaluation des impacts sociaux et psychosociaux. Notre spécialiste sera présente avec nous dès demain après-midi.

1415 Cependant, je peux donner quelques lignes très générales. Les impacts sociaux et
psychosociaux, comme tous les autres impacts d'un projet, doivent être évalués d'abord en faisant
une description du milieu d'insertion, ensuite une évaluation de l'impact du projet sur le milieu
d'insertion. L'initiateur doit finalement proposer des mesures d'atténuation pour essayer d'atténuer
les impacts négatifs sur la population et de bonifier les impacts qui pourraient être positifs.

1420 Alors, ici, on parlait essentiellement d'impacts psychosociaux causés par les nuisances. De
façon très générale, les mesures qu'on retrouve régulièrement dans les projets pour ce type
d'impacts là, c'est d'abord d'essayer d'atténuer les nuisances, donc toutes les mesures physiques
que l'on voit habituellement pour réduire le bruit, pour réduire les vibrations. Alors, ça, c'est la
1425 première étape de l'évaluation, et la deuxième étape, ce sera d'aller vers des mesures vraiment
plutôt psychosociales, et une mesure qui est très généralement répandue, c'est d'avoir en place un
système de réception et de gestion des plaintes relatives aux nuisances.

1430 Alors, voilà pour maintenant, et puis demain notre experte pourra en parler de façon plus
détaillée.

LA PRÉSIDENTE :

1435 Merci beaucoup. C'est possible qu'on en parle soit jeudi, soit vendredi matin, j'espère que ça
ne pose pas problème.

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

1440 Il n'y a pas de problème, elle va être avec nous à partir de jeudi et pour le reste des jours.

LA PRÉSIDENTE :

Très bien, merci.

1445 **LE COMMISSAIRE RENAUD:**

1450 Alors, on va garder le bruit pour jeudi après-midi et vendredi matin. Je reviens avec Marly,
parce que c'est un point qui est revenu à plusieurs reprises dans les questions des citoyens, que
les questions que les citoyens nous ont transmises par écrit, dans les commentaires dans le
sondage qu'on avait effectué dans la période préparatoire, la question de Marly est revenue
beaucoup, beaucoup. J'aimerais ça que vous m'expliquiez s'il y a des avantages, quels sont ces
avantages pour les gens qui travaillent à Marly d'avoir le tramway. Qu'est-ce que ça change pour
les gens qui travaillent à Marly?

1455 **M. DANIEL GENEST :**

Je vais laisser mon collègue Luc Richard, du RTC, faire le point sur votre question, Monsieur le Commissaire.

1460 **M. LUC RICHARD :**

Merci beaucoup. Si vous me permettez, j'ai une diapo qui va expliquer tout, ce serait 4.13 Marly, la slide. On va commencer avec la diapo numéro 3.

1465 Pendant qu'on installe la diapo, la première chose qu'on a faite... on est en discussion, premièrement, avec les gens de Marly depuis – le RTC, je parle – depuis déjà l'automne dernier. Même l'été dernier, on a amorcé des discussions, et cetera, pour rassurer les gens. Il y avait des idées d'aller communiquer, d'aller faire de la communication sur place, et cetera. La COVID est arrivée, ça a ralenti, ces choses-là, mais on va reprendre. Il y a des discussions qui sont prévues de reprendre avec eux.

1470 Il y a des adaptations qu'on veut faire au réseau de transport des bus pour améliorer la situation suite à la mise en place du tramway, puis je vais y revenir après.

1475 Dans un premier temps, ce qu'il faut considérer, puis ça, cette diapo-là est particulièrement importante. Comme vous pouvez le voir là-dessus, ce n'est pas juste les gens de l'édifice du Revenu. Vous voyez 4 512 personnes qui s'y destinent. On a marqué « pôle », c'est un pôle de destination, à ne pas confondre avec les pôles d'échanges. Donc, c'est le seizième générateur, si on veut, dans l'agglomération, avec 4 500 personnes.

1480 Et le petit tableau qui est à droite vous montre que, sur les déplacements quotidiens – il y a une inversion de chiffre, je viens de voir 4 521, 4 512, c'est le même –, il y a une proportion des déplacements en pointe de 83 %.

1485 Donc, tous ces déplacements vers le secteur Marly, et là on englobait un peu plus large que l'édifice du Revenu, vers ce secteur-là, 83 % des déplacements sont en pointe. On a une part modale qui est très intéressante en ce moment avec le service bus qui est déployé là : 16 %, pour les gens qui se destinent dans ce secteur, puis il y a une proportion de visiteurs qui arrivent plus à toute heure de la journée qui est seulement de 4 %.

1490 Donc, juste avec cette diapo-là, on peut comprendre que, de dévier un système structurant comme le tramway, le coût-bénéfice de faire cela s'avère plus ou moins approprié, compte tenu que c'est beaucoup de déplacements matin et soir. Et on sait que c'est un système qui est fait pour,

1495 dans le fond, toute la journée durant, alors qu'en dehors des pointes il n'y a pas personne qui s'y destine.

1500 Maintenant, ce qu'on a prévu faire, et puis là j'aimerais, si vous me permettez, aller à la... c'est petit un peu, peut-être, mais si tu peux aller à la slide, à la diapo 12. C'est toute une présentation qu'on a développée pour les gens de l'édifice du Revenu, entre autres, mais j'attire votre attention sur celle-ci.

1505 Ce qui est prévu, c'est... on est dans les temps de déplacement. Vous voyez la carte? Puis je n'irai pas dans les détails, mais ce qu'on vient montrer, dans le fond, avec le réseau qu'on veut mettre en place pour desservir Marly, cette carte-là puis je pense que celle... oui, excuse-moi, va à l'autre d'avant, s'il vous plaît, on va voir la comparaison.

1510 Les tableaux sont plus petits dans le bas un petit peu, mais ce qu'on peut voir sur cette carte-là, c'est finalement qu'avant le réseau actuel aujourd'hui, en 2017, 16 % des gens s'y rendent entre zéro et 20 minutes avec le réseau bus. O.K.? Après ça, on a 26 % ou... c'est ça, donc 42 cumulés, qui s'y rendent entre 20 et 40 minutes, ainsi de suite. Parce qu'au-delà de 60 minutes, on considère que ça commence à être beaucoup moins intéressant pour tout le monde.

1515 Mais si on considère ce qui est proposé pour Marly, à terme, il y a des gains pour les gens. On est... 16, on est à 46 %, on est à 73 % des gens, comparativement... on est à peu près au même niveau, dans le fond, 73 %-73 %, des gens qui s'y destinent en moins de 60 minutes, et, où il y a un léger gain, c'est des gens qui sont entre 20 et 40 minutes qui s'y destinent.

1520 Ce qu'on propose, dans le fond, c'est d'arriver avec un service bus amélioré. Puis les couleurs que vous voyez, ça représente les codes postaux des gens qui travaillent à Marly. Donc, c'est les gens qui travaillent à Marly. Les pourcentages, c'est la vitesse de ces gens-là, à la vitesse dont ils vont se rendre à Marly avec le nouveau système, incluant le tramway, incluant tout dans le service qui est proposé pour Marly. Donc, il n'y a pas de perte par rapport à aujourd'hui.

1525 Et, en contrepartie – puis ça, c'est un autre exercice –, si on avait mis un tramway qui se rendait jusqu'à Marly, il y aurait eu des pertes pour ces gens-là. Là, ça fait drôle à dire. Pourquoi il y aurait eu des pertes? Parce que ça aurait induit d'autres correspondances, et il y a plusieurs tracés.

1530 On a fait le même exercice pour le nouveau centre hospitalier sur Henri-Bourassa, parce que vous savez, il y a eu des enjeux à ce niveau-là aussi, on disait, on réclamait un tramway en avant de l'hôpital. On a fait le même exercice, puis le fait d'avoir les services bus qui s'y rendent donne des gains à ces gens-là par rapport à si on avait mis un tramway.

1535 Parce que, quand je mets le tramway, bien entendu je retire plusieurs services de bus qui ne
sont pas dans un corridor normal de déplacement. C'est pour ça que le tramway, dans le fond,
n'aurait pas ajouté pour tout le reste du monde, parce qu'ils ne sont pas tous sur le corridor. Les
gens qui habitent sur le corridor du tramway, ça aurait été un gain. On est d'accord. Mais tous ceux
qui n'habitent pas sur le corridor du tramway n'auraient pas eu un gain pour Marly, parce que,
comme vous savez, c'est excentré du tracé et des zones de desserte.

1540 Je ne sais pas si ça répond à votre question.

LE COMMISSAIRE RENAUD:

1545 Oui, ça répond. Cette présentation-là, les diapositives que je vois, vous pouvez les déposer
ou est-ce qu'elles font partie de l'étude comme telle?

M. LUC RICHARD :

1550 Non, je pourrai vous la déposer.

LE COMMISSAIRE RENAUD:

1555 Mais vous m'amenez à...

LA PRÉSIDENTE :

1560 Juste pour être sûre de bien comprendre vos diapos : vous dites que... on a en bas le temps,
donc quand c'est vert, c'est parce que c'est rapide, ça ne prend pas de temps, par rapport au lieu
d'origine?

M. LUC RICHARD :

1565 C'est ça. Si on habite dans le lieu d'origine où c'est vert, on se déplace à Marly entre zéro à
20 minutes.

LA PRÉSIDENTE :

1570 Bon, O.K. Et donc, juste pour savoir si on a bien saisi, vous avez dit qu'il n'y avait pas de
détérioration du temps, que ça s'améliorait dans tous les cas, ce qui veut dire que normalement il
ne devrait pas y avoir d'ajout de rouge, puisque, ce que je comprends, c'est que le rouge c'est le
temps le plus long. Donc, entre la première carte puis la deuxième carte, moi je vois, par exemple
tout en haut, là, comme un panache d'original...

M. LUC RICHARD :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Bon. Ça, ce n'est pas rouge, à gauche, mais ça devient rouge à droite, donc est-ce que je comprends que c'est une détérioration du temps de transport ou je n'ai pas du tout compris votre carte?

M. LUC RICHARD :

Non. Oui, oui, tout à fait. Non, vous avez bien compris, sauf qu'en termes de quantité, oui, il y a une personne ou deux qui habitent au lac Saint-Charles qui se destinent à Marly, peut-être, qui est dans notre carte, mais en termes de quantité ils ne font pas varier le pourcentage. Vous comprenez?

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup de la précision.

LE COMMISSAIRE RENAUD:

Vous avez parlé de l'Hôpital de l'Enfant-Jésus, alors ça m'amène aussi à des questions de citoyens. Il y en a eu plusieurs qui ont posé la question, je vais commencer par la 3e Avenue : pourquoi passer sur la 1re Avenue plutôt que la 3e Avenue?

Vous aviez donné une explication, cette question-là vous avait été posée dans les questions du ministère de l'Environnement. Dans votre explication, on parlait du centre d'exploitation de la 41e Rue, puis on parlait également du trambus, ce qui fait que cette explication-là n'est plus vraiment valide, à ce que je comprends.

Alors, pourquoi la 1re Avenue plutôt que la 3e Avenue?

M. DANIEL GENEST :

Donc, tout comme pour Pie-XII, tout comme pour Marly, on a un visuel qui pourrait supporter le propos, et je vais laisser monsieur Carrier faire le point sur la situation.

1615 À un moment vous avez dit, Monsieur le Commissaire, que trambus change la donne; trambus, oui, a été transformé en Métrobus voie réservée, mais on dessert quand même le secteur. Je veux juste faire attention sur... le trambus qui disparaît ne change pas la donne.

LE COMMISSAIRE RENAUD:

1620 Non, non, mais cette question-là, telle quelle, a été posée par le ministère de l'Environnement, et je lis l'explication que vous donnez, qui a été donnée, qui a été transmise au Ministère par rapport à cet enjeu-là, et dans cette explication-là, évidemment, on traite de certains éléments qui ne font plus partie du projet.

1625 C'est pour ça que je veux une mise à jour, si on veut, de l'explication : est-ce que ça tient toujours que ce n'est pas possible de passer sur la 3e Avenue?

M. DANIEL GENEST :

1630 Donc, je vais, premièrement, juste éliminer la notion que le trambus qui quittait le pôle d'échanges D'Estimauville et qui se dirige vers le pôle d'échanges Université Laval a été transposé, transformé en des Métrobus sur voie réservée latérale. Donc, ce même niveau de service demeure, avec une diminution globale d'achalandage sur le réseau de l'ordre de 2 %. Juste pour évacuer cette notion-là.

1635 Je vais laisser Benoit faire la comparaison, justement, entre 1re Avenue, 3e Avenue, et aussi Henri-Bourassa. Benoit, à toi.

M. BENOIT CARRIER :

1640 Donc, effectivement, pour illustrer le propos, il va falloir établir les variantes qui avaient été regardées dans l'axe nord-sud du projet de tramway. Définitivement, le meilleur tracé demeure l'axe linéaire de la 1re Avenue, pour les mêmes raisons essentiellement de desserte et de vitesse. Il faut aller atteindre nos objectifs avec un réseau plus fluide et qui amène aussi des avantages en termes de temps de déplacement.

1645 Donc, les trois variantes avaient été regardées dans ce secteur, comme vous le mentionnez, Monsieur le Commissaire : le tracé de référence sur la 1re Avenue sur toute sa longueur; un décroché, puis j'insiste au terme « décroché » sur la 3e Avenue, qui pose des contraintes; et un tracé qui se dirigeait essentiellement vers le secteur du boulevard Henri-Bourassa.

1650 Donc, la diapo suivante, on peut voir un peu un tableau récapitulatif des différents avantages et inconvénients de ces variantes de tracés. On va passer ça, puis je pense que je vais inviter

monsieur Richard aussi, par la suite, à traiter de la desserte du secteur de l'Hôpital Enfant-Jésus, par la suite, si vous le souhaitez.

1655

Donc, au niveau du tracé de la 1re Avenue, c'est le parcours principal. Souvent, on se dit : « Ah, on remplace le Métrobus 801 par un tramway. » On ne remplace pas un Métrobus par un tramway. On dessert où est-ce qu'il y a la densité d'activité humaine. On l'a mentionné en début des séances au début de la semaine : l'axe qui génère le plus de densité, c'est l'axe d'urbanisation de la ville. Donc, lorsqu'on structure un réseau comme celui du tramway, on va où c'est structuré également. Donc, ça, c'est des retours d'expérience qu'on a eus suite au sommet de 2017 avec les experts internationaux.

1660

Évidemment, le choix de la 1re Avenue amène quand même des éléments de complexité et d'inconvénients, dont le fait qu'on doit s'insérer en latéral du côté est de la 1re Avenue dans sa partie au sud de la 18e Rue, et j'imagine qu'on va y revenir. Et pour pouvoir pallier à ces contraintes d'insertion là, on a appliqué plusieurs mesures d'atténuation pour préserver l'accessibilité, qui ont fait état d'une présentation assez étoffée le 11 juin dernier, publiquement.

1665

Si je reviens au décroché de la 3e Avenue, on peut regarder ça aussi sur certains points de vue : il aurait pu y avoir des avantages dans un positionnement un peu plus central du cœur de Limoilou, donc ça ce n'est pas à nier, c'est effectivement le cas.

1670

Par contre, vous avez peut-être pu remarquer, dans la diapo précédente, qu'on générait des virages à très faible rayon pour pouvoir circuler vers la 3e Avenue. Il aurait fallu essentiellement circuler sur la 4e Rue, entre la 1re Avenue et la 3e Avenue, donc un milieu qui est assez contraint, et il aurait fallu faire un virage à 90 degrés dans un milieu qui est très dense, pour aller atteindre la 3e Avenue.

1675

Donc, on aurait eu des impacts à ce carrefour-ci et un petit peu plus au nord, parce que vous conviendrez que la 3e Avenue ne se prolonge pas au nord de la 18e dans Limoilou, donc on aurait dû générer un deuxième virage pour aller rechercher ensuite la 1re Avenue, pour monter vers Charlesbourg.

1680

Donc, ces éléments de tracé là génèrent aussi des impacts importants à ce carrefour-ci, et là on est vraiment dans des rayons de virage de 25 mètres, là où est-ce que ça devient plus problématique en termes d'impact, par rapport à la discussion qu'on avait un petit peu plus tôt dans le secteur de Sainte-Foy.

1685

Un élément majeur aussi, c'est que l'axe de la 18e, c'est la 138. Donc, le fait d'avoir à empiéter le tramway de la 3e Avenue, à empiéter sur une courte distance sur la 18e pour ensuite virer vers le nord sur la 1re Avenue, on était dans deux virages à faible vitesse sur une artère qui est

1690

névralgique pour le réseau de la ville, et qui est une artère aussi du Ministère, à proximité d'un hôpital.

Donc, dans ce contexte-là, les impacts de fonctionnalité du secteur au niveau de la circulation étaient quand même tout à fait importants, et ils génèrent des impacts majeurs.

Autre élément : c'est que là, on mentionne trambus parce que le tableau avait été monté pour l'étude d'impact environnemental, mais on a un dédoublement de la desserte. Luc va pouvoir y revenir, mais il y a un déploiement d'un réseau de transport qui est à l'échelle des quartiers traversés, dont sur la 4e Avenue il y a un axe à haut niveau de service qui est prévu par le RTC, sur Henri-Bourassa également et sur Canardière. Donc, le fait de déplacer le tramway un peu trop près des autres services peut générer un peu un dédoublement de ces derniers.

Hausse du temps de parcours : ça, c'est un autre élément. Si on veut aller chercher des gens dans le tramway et qu'on veut générer des mesures prioritaires, une priorité aux feux absolue, une régularité, mais qu'on vient par ailleurs s'enlever ce gain-là en faisant des détours, bien on ne respecte peut-être pas l'objectif qu'on souhaite avoir avec un système de tramway.

Dernier élément – peut-être, revenir pour présenter la variante, s'il vous plaît, parce que ça fait un certain temps qu'on a vu la slide –, pour passer sur la 18e. Donc, je vais décrire un petit peu le tracé : que ce soit par la 3e ou la 1re, on aurait généré des virages à 25 mètres de rayon dans le secteur de la 3e Avenue ou dans le secteur de la 1re Avenue, 18e, et ensuite un autre virage à grand rayon.

Pour certains, on peut penser qu'Henri-Bourassa c'est un boulevard qui est très large, mais si on veut garder sa fonctionnalité, même s'il est large, si on préserve le nombre de voies qui sont nécessaires, on aurait généré un impact.

Et à ce titre-là, le nouveau complexe qui se trouve au carrefour nord-ouest, complexe médical, amène des contraintes pour pouvoir virer. Ça a l'air des fois un peu banal parce qu'on se dit c'est large, ça passe, mais ce n'est pas comme ça que ça fonctionne malheureusement dans le tramway. Et là on aurait eu différentes contraintes – si Étienne tu peux revenir à la diapo?

Donc, effectivement, on aurait pu noter que ce serait une desserte plus à proximité du complexe. Par contre, on aurait généré une grande perte de diminution de service pour l'axe nord-sud, qui dessert un grand bassin de population dans Limoilou et dans Charlesbourg essentiellement.

Donc, des démolitions d'immeubles auraient dû être faites, un prolongement de 1,4 kilomètre de tracé, oui on dessert quand même des gens, en faisant ce tracé-là, par contre il y a aussi des barrières anthropiques importantes dans le secteur : on traverse l'autoroute, une voie ferrée, la

typologie du milieu, et s'il fallait je pourrais demander à notre urbaniste de bonifier, mais elle n'est pas du tout la même que l'axe de la 1^{re} Avenue, donc la densité d'activité humaine qui permet d'avoir un achalandage supplémentaire n'était pas de la même nature. La hausse importante du temps de parcours ne permettait pas, comme je le mentionnais, de répondre aux besoins.

Et, il ne faut jamais penser que... on l'a déjà vécu dans le temps, au RTC, puisque, quand on a commencé à déployer des Métrobus, c'est comme si, s'il n'y avait pas de Métrobus, il n'y avait pas de service. C'est un peu le classique, on est un peu victimes un peu des succès qu'on vient de créer avec certaines bonifications du service. Mais le déploiement des Métrobus, par le fait qu'on vient insérer un système tramway qui nous permet de redéployer des ressources, vient générer un service à la clientèle.

Donc, si vous le souhaitez, on peut peut-être basculer sur l'aspect service, et sinon c'est un peu les analyses de variantes qu'on a pu regarder, Monsieur le Commissaire.

LE COMMISSAIRE RENAUD:

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

On va attendre pour ouvrir ce nouveau sujet, et je vais demander à monsieur Éric Barnabé de venir poser sa question.

M. ÉRIC BARNABÉ

M. ÉRIC BARNABÉ :

Bonjour, je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

On vous écoute.

M. ÉRIC BARNABÉ :

Mon nom, c'est Éric Barnabé.

J'ai déposé un mémoire en 2017, dont six des sept recommandations ont été acceptées, ont été faites par le RTC. J'avais proposé de déplacer la sortie d'Henri-IV Nord pour Hamel sur Parc technologique, ça a encore gagné. Comme diraient certains chauffeurs de taxi, j'étais pas mal sur la coche.

J'ai été 20 ans livreur à Québec, et ça fait 20 ans que je suis usager du RTC.

Je restais au début de Charlesbourg. Oui, j'ai remarqué que le 801 était souvent plein à la 41e Rue. La Ville a choisi de faire un tramway là, parce qu'il y a beaucoup de gens qui prennent l'autobus à Charlesbourg pour aller à l'Université Laval ou au pôle Sainte-Foy, ce qui fait que le tramway est nécessaire parce qu'il passe comme ça.

Toutefois, le 330 est très mal utilisé pour aller vers Sainte-Foy. S'il y avait un meilleur service comme le 830, il y aurait beaucoup moins de monde dans le 801, donc le tramway ne serait peut-être pas nécessaire de passer là.

Excusez, j'ai mal à la gorge.

Moi, mon problème, c'est surtout au niveau du tracé : le tunnel. Au mois de mai 2018, j'ai proposé au maire pourquoi il n'utilisait pas Pierre-Bertrand, Hamel, Marie-de-l'Incarnation, côte de la Pente-Douce pour aller rejoindre René-Lévesque.

C'est un ancien tracé de tramway sur Marie-de-l'Incarnation et côte de la Pente-Douce, Pierre-Bertrand a déjà une voie dédiée, donc on pourrait presque le mettre en fonction pour l'année prochaine, à peu près pas d'expropriations, et ça permet de desservir la colline Parlementaire et Sainte-Foy. Deux tramways pour le même prix. Et on évite d'avoir à construire un tunnel de 1 milliard de dollars avant les « oups! » et on ne sait pas trop ce qui va se passer, et toutes les infrastructures nécessaires sur la 1re Avenue pour les gens de Charlesbourg pour aller vers Sainte-Foy.

Donc, on pourrait mettre... le 801 pourrait se rendre à colline Parlementaire sans problème, il n'y a pas besoin d'avoir un tunnel. On économiserait 1 milliard de dollars et on aurait un tracé beaucoup plus rapide, qui permettrait de bonifier bien d'autres places.

Ma question est de savoir : à quoi va servir un tunnel qui n'arrêtera pas au carré D'Youville et ni à Place Québec, alors que c'est l'objectif principal du tramway d'amener les gens de l'ouest et du nord à la colline Parlementaire?

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Monsieur. Monsieur Genest?

M. DANIEL GENEST :

1815 Madame la Présidente, si on pouvait mettre à l'écran – Étienne, la présentation 1.2, la diapositive numéro 2, juste pour appuyer le propos. Une question tout à fait similaire a été posée hier, et on revient toujours sur cette notion-là de la densité de l'activité humaine.

1820 Donc, ce qu'on veut venir démontrer ici, c'est qu'entre la somme du nombre de résidents, d'emplois et, vous voyez à l'écran, d'étudiants divisée par la superficie, on vient déterminer assez rapidement, là où il y a de la couleur jaune orangé, c'est là où il y a cette forte densité à même la ville de Québec.

1825 Donc, la première réflexion a été inspirée de cette carte-là de la densité d'activité humaine, qui par la suite a été bonifiée avec une analyse des densités de déplacements; on est venus placer le tramway là où ça faisait le plus de sens pour desservir le maximum de gens, et cette fameuse notion qu'on dessert à 800 mètres de marche dans le réseau structurant de transport en commun, 65 % des gens et 80 % des emplois.

1830 Pour les points spécifiques de la station D'Youville et de Place Québec, ce qu'on a fait en cours de route, c'est dans un souci d'optimisation du tunnel, donc on a défini que ça prenait un tunnel qui rentrait à la hauteur de la rue de la Couronne, qui filait sous le quartier Saint-Jean-Baptiste, quelque chose qui a été annoncé tout récemment.

1835 Après, la discussion a été : est-ce qu'on met la station D'Youville sous la Terrasse D'Youville directement ou on vient plutôt la placer sous Honoré-Mercier? Des enjeux techniques, entre autres, nous ont amenés à optimiser et à placer la station D'Youville sous Honoré-Mercier. Donc, il y a un contact qui se fait à cet endroit-là.

1840 Par la suite, en se déplaçant vers l'ouest, il y avait cette notion-là de deux stations : il y avait Centre des congrès et Grand Théâtre.

1845 Il faut comprendre que, dans le secteur, il y a une belle perméabilité du souterrain qui permet essentiellement de se déplacer de part et d'autre. Donc, dans un souci... premièrement, il y avait un défi géotechnique qui était bien précis avec la station Centre des congrès, qui nous a fait réfléchir sur la nécessité et l'intérêt de maintenir cette station-là, compte tenu du défi géotechnique.

1850 On a regardé la possibilité de fusionner deux stations, donc on a fusionné Centre des congrès et Grand Théâtre pour devenir une nouvelle station qui portera l'appellation « Colline Parlementaire ». Donc, on vient positionner la station Colline Parlementaire essentiellement vis-à-vis le Complexe G.

Donc, en cours de route, à la base, on a mis le tracé là où ça faisait le plus de sens en fonction de la densité d'activité humaine. Après, on est venu faire ce qu'on appelle de l'optimisation normale en conception préliminaire, on s'est assuré de bien placer la station D'Youville, on est venu fusionner deux stations pour une raison de défi.

Donc, globalement, c'est une question de : plaçons la colonne vertébrale au bon endroit, pour desservir le maximum de gens, que ce soit des résidents, des étudiants ou des gens qui sont des employés de quelconques entités administratives, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Est-ce que vous avez une question de précision?

M. ÉRIC BARNABÉ :

Bien, c'est que j'ai demandé pourquoi il passe là, parce que, si on regarde le tableau, il n'y a personne qui prend l'autobus dans le Lebourgneuf. Pourtant, le marché visé par le tramway, c'est le travailleur. Là, c'est les étudiants. Les étudiants, à Charlesbourg, ils vont à l'université.

Moi, j'ai pris l'autobus pendant six ans de temps, à partir de la 50e Rue je prenais le 28 jusqu'à l'Édifice de la Fabrique, parce qu'à l'Édifice de la Fabrique, je pouvais attendre le 800. Parce que je savais que, ce qui restait dans l'autobus, j'allais avoir une place assise à la colline Parlementaire. Parce que le 800, j'allais jusqu'à chez mon père sur Des Compagnons... bon, ou mettons sur Quatre-Bourgeois, debout, parce qu'il y a plus de monde qui prennent l'autobus à Charlesbourg pour aller à Sainte-Foy.

Le 330, actuellement, le matin vers Charlesbourg et l'après-midi vers... pardon, le matin vers Sainte-Foy et l'après-midi vers Charlesbourg, a des autobus articulés pour le trajet. Beaucoup de gens l'utilisent, mais ils ne peuvent pas y aller l'après-midi : les étudiants, ils ont des cours l'après-midi et des cours le soir.

Donc, la clientèle qu'ils nous ont présentée, c'est une clientèle d'étudiants en général, parce qu'ils visent le marché du travailleur. 20 % des gens prennent l'autobus au Marly. S'il y a, quoi, 20 000, 25 000 personnes résidant dans Lebourgneuf, là-dessus, s'il y a peut-être 5 000 passagers de plus en partant par Pierre-Bertrand, ils pourraient aller vers la colline Parlementaire, qu'actuellement ils sont obligés de prendre leur voiture.

D'ailleurs, la colline Parlementaire, c'est un racoin, ils devraient éparpiller les fonctionnaires qu'il y a dans le coin, parce qu'il y a 25 % de la circonférence qui est accessible. Vous êtes à Lévis,

vous arrivez de l'ouest. Vous êtes à Beauport, vous arrivez du nord. Ça fait qu'il y a quatre fois plus de circulation dans le coin, simplement parce que c'est là.

1895 Déplacer une partie des travailleurs un peu partout dans la région permettrait de faire des axes est-ouest, nord-sud, où les gens pourraient partir... bien, le 803 est le plus beau projet de tramway qu'il y a en Europe. Il y a des résidences, des commerces et des bureaux tout le long. Les gens embarquent et débarquent tout le long. C'est comme ça que sont faits les projets de tramway en Europe.

1900

LA PRÉSIDENTE :

Mais...

1905

M. ÉRIC BARNABÉ :

Ici, on arrive avec le principe nord-américain de l'arbre. On a un axe central, avec des branches. Parce qu'en Europe, tu vis tout le long du trajet. C'est linéaire.

1910

LA PRÉSIDENTE :

Oui, je vous remercie beaucoup de votre précision. Merci. Monsieur Genest, si vous souhaitez compléter la réponse.

1915

M. DANIEL GENEST :

Oui, absolument, Madame la Présidente. Dans ma première réponse, j'ai mentionné, on a utilisé la carte de densité de l'activité humaine, mais on a aussi la carte de densité des déplacements. Donc si on pouvait, Étienne, mettre à l'écran cette carte-là, juste pour répondre de façon plus complète à la commission, donc c'est le 2.2.

1920

Donc, peut-être juste pour bien positionner les gens sur cette carte, donc ce qui est en noir, on a nécessairement, là, la... qui quitte Charlesbourg, descend vers le pôle Saint-Roch, file vers l'ouest à travers les quartiers centraux, donc vous voyez qu'en rouge foncé, il y a essentiellement la colline Parlementaire, donc qui est un très fort générateur de déplacements, et à l'ouest, dans le secteur des pôles de services Sainte-Foy, de la même façon un autre fort volume de déplacements.

1925

L'autre endroit où il y a aussi un volume de déplacements intéressants, et monsieur y a fait référence, c'est dans le secteur Lebourgneuf. Donc, on met en place un réseau structurant de transport en commun, dont le tramway est la colonne vertébrale. Donc, la colonne vertébrale, on lui a fait quitter Charlesbourg pour aller ramasser toute la circulation et les déplacements qui sont dans

1930

les quartiers centraux de la colline Parlementaire jusqu'à Sainte-Foy, puis après ça, on est venus s'accrocher dans l'ouest au terminus Le Gendre. Pourquoi? Parce qu'il fallait mettre en place un centre d'entretien et d'exploitation.

Par la suite, la deuxième composante du projet, c'était le fameux trambus qu'on a transformé en voie réservée est-ouest, qui vient chercher nécessairement les gens qui sont à l'extrémité est de Québec, dans le secteur D'Estimauville, Beauport, pour se rendre à l'Université Laval. Donc, on vient relier encore des secteurs qui sont en orangé foncé sur cette carte-là.

Dernière chose à traiter, c'est des gens qui sont plus dans le nord-ouest, donc on voit le petit orangé qui est sur Robert-Bourassa en allant vers Bastien. Donc, nécessairement, à ce moment-là, avec la troisième composante du projet qui sont les voies réservées vers le nord, on va aller adresser cette demande-là.

Donc, il faut toujours penser... on parle beaucoup de tramway parce que c'est ça le mandat de la commission, c'est de regarder la construction du tramway à Québec, mais le tramway s'est inscrit dans un projet de réseau structurant de transport en commun qui va venir traiter de l'ensemble des générateurs de déplacements à Québec.

Et tout récemment, la semaine dernière ou il y a maintenant deux semaines, le 26, vendredi le 26 de juin, on est venu annoncer la fameuse toile régionale qui va venir extensionner le réseau structurant de transport en commun et le réseau existant du RTC vers les banlieues.

Donc, il y a un grand effort de traiter tous les générateurs de déplacements dans l'agglomération de Québec, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie.

Mme NICOLE LAVEAU

LA PRÉSIDENTE :

Je vais appeler maintenant Nicole Laveau. Bonjour, Madame.

1970 **Mme NICOLE LAVEAU :**

1975 Bonjour. Bonjour, Madame la Présidente, Messieurs les Commissaires, je m'appelle Nicole Laveau, et je représente la Table de concertation des personnes âgées de la Capitale-Nationale cet après-midi. La Table de concertation regroupe 53 organismes membres, qui représentent à peu près 150 000 personnes, principalement des personnes âgées.

1980 Les préoccupations de la Table de concertation pourraient se résumer ainsi : le manque de desserte spécifique pour l'un des plus grands projets d'infrastructure de la santé dans la région de Québec, de la part du plus gros projet de réseau structurant de transport en commun. Donc, vous voyez où je m'enlign.

Offre de transport en commun peu flexible avec le besoin particulier de la clientèle usagère du réseau de transport en commun, particulièrement pour les personnes âgées.

1985 On a quelques constats, qu'on va lister. Les personnes âgées sont de plus en plus dépendantes du transport en commun, dont 23 250 des 109 575 personnes âgées de la Capitale-Nationale utilisent le réseau de transport en commun, selon les recensements et les rapports du RTC.

1990 Les personnes âgées ont des besoins spécifiques, tant sociaux que sanitaires, qui nécessitent chacun des déplacements et des moyens pour les concrétiser.

1995 Le nouveau Centre hospitalier de l'Enfant-Jésus sera l'un des plus gros centres de soins de santé de la région de Québec et de l'Est-du-Québec – dont par exemple, en oncologie, les dirigeants estiment à 39 000 visites supplémentaires sur une base annuelle – et possèdera une force de travail de 6 500 employés 24/7. C'est quand même beaucoup de monde qui circule, puis ça, je ne parle même pas des patients ni des visiteurs pour les cliniques externes et compagnie.

2000 L'Hôpital dénombrera 700 lits, de même qu'une entrée principale serait située le long du boulevard Henri-Bourassa, probablement à la hauteur de la 22e Rue. Parce qu'on s'imagine, le bâtiment va être de la 18e jusqu'à la 24e Rue. C'est du millage. Puis cette information-là était connue en 2017, à ma connaissance.

2005 La récente mouture du réseau structurant le transport en commun de la ville de Québec a supprimé les trambus du projet.

Plusieurs résidents et commerçants de la 1re Avenue sont plus que réticents à recevoir ce chantier majeur sur plusieurs années dans leur environnement, dans leur milieu de vie. Une grande portion sur une avenue est loin d'être entièrement adaptée sur cet axe. Les récents travaux, sur la

2010 route de l'Église, à Sainte-Foy, ont démontré les difficultés que peuvent engendrer de tels travaux d'infrastructure pour les commerces sur une longue période.

2015 Les révisions et changements du projet de réseau structurant de transport indiquent que ce projet est encore à une phase préparatoire et que d'autres changements sont d'office possibles et envisageables pour un projet de meilleure qualité pour la ville de Québec.

2020 Le projet de réseau structurant de transport en commun, tel que pensé présentement, est conçu pour avoir en tête deux types de clientèle : des travailleurs vers les pôles d'emplois et les étudiants. On en a parlé il y a quelques minutes.

La construction d'une infrastructure nécessaire pour le tramway inclura des travaux majeurs sur le réseau routier actuel.

LA PRÉSIDENTE :

2025 Je vais être obligée de vous demander d'en venir à votre question, s'il vous plaît.

Mme NICOLE LAVEAU :

2030 Oui. Un petit paragraphe, puis j'arrive à ma question, c'est pour mettre en contexte.

2035 Ce qu'on veut proposer, c'est que l'axe terminus Charlesbourg à Henri-Bourassa, la Canardière, boulevard des Capucins serait peut-être intéressant à évaluer, à regarder, puis il y a plusieurs points d'attraction sur cet axe-là aussi : alors, Centre hospitalier Enfant-Jésus, complexe Images, le Cégep Limoilou, la salle de spectacle Sylvain-Lelièvre, Palais de justice, les bureaux de la SAAQ et la gare du Palais, plusieurs commerces de proximité et une densité de population quand même assez élevée sur ce tronçon-là.

2040 La question : est-ce que ce tracé a été évalué par le Bureau de projet du réseau structurant? Sinon pourquoi? Si oui, pourquoi ne pas l'avoir retenu? Je pense que ce quelques minutes précédentes disent que ça a été retenu, mais peut-être pas dans ce sens-là.

LA PRÉSIDENTE :

2045 Merci beaucoup. Monsieur Genest?

M. DANIEL GENEST :

Si vous le souhaitez, Madame la Présidente, on va revenir essentiellement à la présentation des variantes qui ont été regardées dans ce secteur. Je pense qu'on a fait l'explication plus tôt, si vous le souhaitez.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, peut-être quand même dirigée vers la question de madame.

M. DANIEL GENEST :

Je vais laisser Benoit faire le point.

M. BENOIT CARRIER :

Peut-être pour démarrer la discussion, parce que j'ai fait l'explication sur le tracé, je ne sais pas si je dois la reprendre, sauf que peut-être une notion – on vient de présenter l'intensité des déplacements, une diapo précédente –, il faut déterminer le bon mode au bon endroit. Donc, le tramway lui-même sert à un objectif et aussi il est dimensionné en fonction d'un volume de gens à déplacer.

Donc, pourquoi qu'on déploie un réseau structurant de transport en commun? Pourquoi qu'on a une multitude de services? C'est parce que toute la population doit être desservie, bien évidemment, mais avec le bon mode, avec la bonne capacité et la bonne structure.

Donc, je faisais un peu référence tantôt à lorsqu'on déployait les Métrobus, on avait des fois le sentiment que si on n'avait pas un Métrobus à proximité, on n'avait pas de service. Là, le tramway, ce n'est pas parce qu'on n'a pas de tramway devant un générateur qu'il n'y a pas de service non plus. Donc, cette notion-là devrait être plutôt amenée par Luc par la suite.

Au niveau du point de vue technique, il y a différents éléments. Le tracé aurait pu circuler sur le tracé en orangé. Je pense que madame propose un scénario qui va un peu plus vers le chemin de la Canardière et des Capucins, qui se trouve un petit peu plus dans le bas à droite de la carte, aurait généré les mêmes impacts que le tracé orange, mais avec un temps de déplacement plus long pour l'axe nord-sud. Donc, on aurait augmenté la pénalité de temps de déplacement de la variante en orangé, en termes de tracé pour la colonne vertébrale.

Donc, lorsqu'on fait référence à vraiment l'axe primaire du réseau, il faut s'assurer de ce qu'il soit le plus rectiligne possible, comme on l'a déjà mentionné.

Par contre, c'est super important d'être mentionné : il y a une connectivité de ce réseau-là qui se fait, un maillage de réseaux super important. On a dans le secteur deux pôles d'échanges : celui D'Estimauville, celui de pôle Saint-Roch. Et, dans le cadre du projet, on a aussi des zones de connexion : une zone de connexion qui se trouve au carrefour de la 18e Rue et de la 1re Avenue, et une autre zone de connexion au coin de la 41e Rue et de la 1re Avenue.

J'ouvre un peu la table à mon collègue Luc, parce que ces points de connexion là, c'est le tramway avec deux parcours Métrobus qui se destinent dans le secteur du NCH, sur l'axe de la 18e, le 800 et le 802. On a le futur Métrobus est-ouest qui circule sur Canardière et la 18e, un petit peu plus dans l'est, et on a, à partir de la 41e, le parcours Métrobus 803, qui va également desservir le secteur du NCH.

Donc, cette connectivité-là nous permet d'avoir plus d'options pour se rendre à destination, en fonction de plusieurs origines. Et les origines sont assez variées vers la destination NCH, compte tenu que c'est un générateur qui est de nature régionale. Les origines des gens sont plus multiples.

Donc, quand on regarde la densité d'activité humaine, c'est que les gens se déplacent beaucoup dans le corridor, mais la connectivité, il faut la regarder.

Donc, peut-être de présenter un peu la structure, si ça vous convient, du futur service dans le secteur, ce serait approprié.

M. LUC RICHARD :

Merci. La diapo 11 de la présentation, elle va faire le point. Dans le fond, monsieur Carrier vient de mettre la table sur le sujet. Comme vous pouvez voir ici, pour vous situer, la boîte grise, c'est « NCH » pour le nouveau centre hospitalier, c'est l'hôpital de l'Enfant-Jésus actuel.

L'intervenante, madame avait raison : le centre hospitalier est énorme, et il va faire, de mémoire, c'est 800 mètres de long.

Donc, vous avez tout à fait raison, c'est quelque chose qu'il est important de bien desservir, et on a eu, à cet effet, des rencontres avec les employés du centre hospitalier, on a eu des rencontres avec le conseil d'administration et le conseil des médecins du centre hospitalier, parce qu'eux autres aussi avaient des revendications pour dire : « Pourquoi le tramway ne passe pas devant chez nous? » Vous avez peut-être lu dans les journaux.

Et on est venus faire la démonstration qu'en réalité, pour le tramway, c'était gagnant, comme monsieur Carrier l'a expliqué, qu'il reste sur le tracé qui est prévu. Et pour les gens du nouveau centre hospitalier, tant les travailleurs que les gens qui visitent ou qui sont patients à cet endroit, les

2130 bénéficiaires, c'était aussi gagnant, parce qu'on l'a mentionné : plusieurs, à peu près tous les Métrobus s'y destinent, vont passer à proximité du centre hospitalier, soit sur Henri-Bourassa ou sur la 18e. Et vous voyez, ici, donc, toutes les lignes vertes que vous voyez sur la map sont des points qui viennent desservir le centre hospitalier.

L'autre avantage que ça amène, puis ça, c'est quelque chose qu'on travaille avec les gens, sont en construction en ce moment, ça va nous permettre aussi d'avoir plusieurs arrêts.

2135 Comme on a dit, le centre hospitalier va faire 800 mètres de long, donc on a la capacité d'avoir un arrêt, par exemple, après un premier 100 mètres, dépendamment de la configuration, et un autre arrêt pour les autobus qui passeront sur Henri-Bourassa, un peu plus haut, à la hauteur du nouveau centre hospitalier.

2140 Avec un tramway, vous comprendrez qu'il y aurait eu un seul arrêt, peut-être quelque part au milieu. Donc ça, c'est un autre élément.

2145 Ensuite, si on avait tassé le tramway, bien, bien entendu, tous ces Métrobus-là sortent de Henri-Bourassa et s'en vont ailleurs, parce qu'on réserve la voie, on essaie, comme vous pouvez le voir tout le long du tracé, on essaie de ne pas dupliquer un Métrobus avec un tramway à tous les endroits.

Même chose pour le trambus, qui est transformé en Métrobus, mais il passe encore à proximité du nouveau centre hospitalier.

2150 On a fait la même démonstration que je vous ai fait tantôt pour Marly, qui est différente, par exemple. Le contexte est complètement différent, le nouveau centre hospitalier se retrouve sur un corridor naturel de déplacements pour tous nos Métrobus. Ce n'est pas un hasard que des Métrobus passent à cet endroit.

2155 Mais on a fait la même démonstration au niveau du temps de parcours, et pour les gens, compte tenu des différentes provenances dans la ville, qui peuvent se destiner là, ils sont gagnants, encore une fois avec le service qui est offert. C'est plus avantageux de faire ça que de, exemple, dévier le tramway et de desservir seulement avec le tramway.

2160 Cette présentation-là, Madame la Présidente, pourra aussi vous être déposée, bien entendu.

LA PRÉSIDENTE :

2165 Très bien, merci beaucoup. Est-ce que ça répond à votre question?

Mme NICOLE LAVEAU :

Est-ce que je peux poser une sous-question?

LA PRÉSIDENTE :

Une précision, mais pas une deuxième question.

Mme NICOLE LAVEAU :

O.K., oui, d'accord. Oui, une précision. Est-ce que le tronçon 18e Rue, Henri-Bourassa, entre la 18e Rue et le terminus, a été évalué, comme vous l'avez fait pour l'achalandage sur la 1re Avenue?

M. LUC RICHARD :

Oui, tout à fait. Encore une fois, on a fait référence, dans les cartes de monsieur Genest, un peu plus tôt, à l'aspect densité. Bien entendu, sur le tronçon 18e, Henri-Bourassa, dans ce secteur-là, la densité n'est pas la même que sur la densité n'est pas la même que sur la 1re Avenue. Donc, ça faisait plus de sens aussi, le Métrobus était plus approprié à ce moment-là, à cet effet-là.

Et, si je peux me permettre un petit complément, aussi, parce que madame représente la Table de concertation des aînés, le dernier plan stratégique du RTC – j'y ai fait référence hier, 2018-2027 – adresse très bien aussi l'intention du RTC d'intégrer le plus possible les clientèles et de s'assurer qu'on facilite l'utilisation du transport régulier, disons, par opposition au transport adapté, qui va demeurer, mais qu'on fait des efforts pour faciliter l'utilisation du transport régulier par toutes les clientèles, les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées, entre autres.

Et on a publié, en décembre, le plan de développement de l'accessibilité universelle, qui vient compléter dans le fond le plan stratégique, et lui aussi, c'est l'effort que le RTC prévoit dans les années à venir; deux documents, aussi, que nous pourrons vous déposer, c'est des documents publics.

LA PRÉSIDENTE :

Tout à fait, la commission aimerait bien recevoir ces documents. Donc, je vous remercie, merci beaucoup, Madame.

2205 **Mme NICOLE LAVEAU :**

C'est un très bon document. Merci beaucoup pour votre écoute.

2210 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Merci.

2215 **Mme DYANE PLOURDE**

LA PRÉSIDENTE :

2220 J'appellerais maintenant Dyane Plourde. Bonjour, Madame. Vous devez allumer votre micro, merci.

Mme DYANE PLOURDE :

2225 Ah, il n'est pas allumé.

LA PRÉSIDENTE :

Là, c'est bon.

2230 **Mme DYANE PLOURDE :**

Pardon? Ça va?

LA PRÉSIDENTE :

2235 Là, c'est bon.

Mme DYANE PLOURDE :

2240 D'accord. Alors, bien, mon nom est Dyane Plourde, on l'a dit, et mon intervention concerne le tout nouveau changement du tracé pour le pôle Saint-Roch. Ça a été fait au printemps 2020, comme vous le savez probablement. C'est tombé comme un camion de briques dans notre stationnement.

2245 Alors, je veux d'abord spécifier que je suis en faveur du tramway. Je ne me pose pas du tout en opposant du tramway, et que je comprends que l'ancien tracé était problématique à cause des nombreuses intersections autobus-tramway. Donc, ça, ça va.

2250 Mais le nouveau tracé, il passe à 6 mètres 50 d'un des immeubles qui borde la rue du Chalutier, et à 14 mètres 50 d'un des immeubles du Domaine des Berges, où j'habite.

Alors, je rappelle, même si tout le monde le sait, qu'un passage du tramway est prévu aux quatre minutes, 20 heures sur 24. Ça fait beaucoup de tramways dans notre cour.

2255 D'autre part, on a prévu un grand espace vert le long de l'autoroute Laurentienne. Mais nous, notre aire de stationnement va être expropriée sur toute sa longueur, sur la moitié de sa largeur, ce qui fait que le stationnement n'est plus possible à cet endroit-là.

2260 Alors, ma question à moi pour le Bureau de projet est : pourquoi avoir prévu un espace vert aussi grand le long de l'autoroute, alors qu'une très légère déviation amènerait le tramway au cœur de l'immense quadrilatère acheté par la Ville il y a plusieurs années, et où trois immeubles ont été démolis il y a trois ans de ça? La Ville éviterait ainsi d'avoir à exproprier notre aire de stationnement et de reconstruire ceux-ci ailleurs. Donc, il y aurait une économie à faire ici.

2265 Il m'est passé par la tête que c'était peut-être en prévision de l'arrivée du fameux tunnel du troisième lien qui déboucherait dans cet espace vert magnifique.

2270 Juste pour compléter, le maire avait spécifié que Saint-Roch avait vraiment besoin d'espaces verts, donc cet espace vert là était extraordinaire, sauf que nous sommes bornés à distance de passerelle par l'immense parc Victoria à l'ouest, on est limitrophe avec le parc linéaire de la rivière Saint-Charles, et à l'est c'est le parc Gilles-Lamontagne. Dans ce coin-là, les espaces verts, ce n'est pas ça qui manque.

2275 Voilà. J'aurais bien d'autres choses à dire, mais je le dirai dans un mémoire. Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. C'est moi qui vous remercie. Monsieur Genest?

2280 **M. DANIEL GENEST :**

Madame la Présidente, pouvez-vous juste clarifier exactement la question de madame?

2285 **Mme DYANE PLOURDE :**

2290 La question de madame est : pourquoi un espace vert si grand, alors qu'on vient manger par l'arrière la moitié de notre aire de stationnement à nous? On passe dans notre cour. C'est ça, la question. Pourquoi ne pas dévier légèrement le tracé, pour le faire arriver plus dans le centre ou en tout cas dans l'espace prévu à cette fin il y a plusieurs années, et c'était encore valide il y a trois ans, je pense. Même l'an dernier.

LA PRÉSIDENTE :

2295 Merci.

M. DANIEL GENEST :

2300 Si vous me permettez, Madame la Présidente, c'est un dossier qui est quand même... il y a une certaine complexité dans ce dossier-là, ça va prendre un appui visuel et une certaine présentation.

LA PRÉSIDENTE :

2305 Tout à fait. En fait, on allait vous demander un appui visuel pour répondre à cette question, merci.

M. DANIEL GENEST :

2310 Donc, si on peut amener, apporter à l'écran la présentation 3.6.

2315 Premièrement, je tiens à faire le point qu'effectivement il y a eu énormément de dialogues avec les citoyens qui sont limitrophes au pôle d'échanges Saint-Roch. J'ai eu la chance mardi dernier, le 30 de juin, de visiter personnellement les six syndicats de copropriété et de rencontrer tous les conseils d'administration, pour qu'ils m'expliquent en détail les particularités qui sont très propres aux six différentes copropriétés.

2320 Globalement – on peut aller à la prochaine –, je ne veux pas faire de présentation complète, parce que ça représenterait à peu près une vingtaine de diapos, je vais aller à l'essentiel. À la prochaine, s'il vous plaît.

Ce que vous voyez ici à l'écran, c'est la situation du pôle d'échanges tel qu'elle avait été envisagée à l'occasion de l'annonce du projet, en mars 2018. Donc, pour les gens qui sont peut-être moins familiers avec Québec, vous voyez la rue de la Couronne, et après on piquait franc

2325 gauche pour aller rejoindre l'autoroute Laurentienne. On passait en avant de la Rothmans pour aller par la suite rejoindre le pont Drouin et filer vers le Vieux-Limoilou.

Donc, ça, c'est la situation, effectivement, qui avait été annoncée en juin 2019. Prochaine?

2330 Deux problématiques importantes, notamment, je vais mettre le focus sur la plus importante : l'accès très difficile au pôle. Je comprends qu'on crée un pôle d'échanges, et je pense qu'on a très bien fait la démonstration au cours des deux dernières journées : le pôle d'échanges intercepte toute la circulation autobus qui arrive du nord-ouest de la ville. Donc, tous les autobus qui auparavant filaient pour monter sur la côte d'Abraham vont être interceptés au pôle d'échanges Saint-Roch, donc c'est un lieu d'intermodalité super important.

2335 Problématique qu'on se créait, c'est en ayant le tracé où il était en juin 2019 : tous les autobus qui débarquaient de l'autoroute Laurentienne devaient traverser le tracé du tramway, pour arriver au pôle d'échanges Saint-Roch qui était à l'est du tracé.

2340 Donc, en ce moment, il y avait un problème important de fonctionnalité. Donc, il y a eu une réflexion qui a été amorcée, qui nous a permis par la suite d'optimiser le tracé.

2345 Donc, si on va à la prochaine, donc on voit encore, légèrement en pointillé, l'ancien tracé. On voit en orange plein le nouveau tracé, donc on vient s'insérer dans la continuité de la rue de la Couronne, et effectivement on passe à l'arrière de la Rothmans et les résidences de la rue du Chalutier.

2350 Donc, la genèse de changer le tracé venait d'une difficulté opérationnelle, fonctionnelle très importante. Pourquoi mettre en place un pôle d'échanges Saint-Roch si les autobus qui y accèdent ne peuvent pas y accéder correctement? C'est un peu contre-productif. Donc, à ce moment-là, on est venu déplacer le tracé à l'arrière de la Rothmans, et là vous voyez effectivement que le tracé est beaucoup plus à l'est du secteur du pôle d'échanges.

2355 Donc, ce qu'on vient faire maintenant, et on peut peut-être aller à la... saute une couple de diapos, à Watson, prochaine, prochaine, prochaine, prochaine, oui, ici.

2360 Donc, ce qu'on est venu essentiellement positionner – là, on voit l'autoroute Laurentienne, qui est à l'ouest, donc du côté gauche de la diapositive, ce que vous voyez en blanc, c'est le bâtiment voyageur du pôle d'échanges Saint-Roch. Donc, ce qu'on vient créer, essentiellement, c'est que les autobus sont en avant du pôle d'échanges. Ça fait que les autobus sont plus du côté autoroute Laurentienne, et le tramway, lui, est plus du côté des syndicats de copropriété. Et l'espace vert auquel madame faisait référence, effectivement, c'est ce qui borde l'autoroute Laurentienne.

2365 On avait envisagé, entre autres, une notion de créer un développement immobilier en avant-plan du pôle d'échanges Saint-Roch, et le souhait a été plutôt de garder un espace vert dans la continuité des espaces verts du secteur.

2370 Donc, la genèse, c'était : on veut un pôle d'échanges Saint-Roch qui est efficace, qui fonctionne bien, parce que c'est un lieu de rabattement super important. Après, on est venus insérer le tramway de la façon la plus fine possible, et présentement, ce qu'on fait, c'est qu'on travaille étroitement avec tous les conseils d'administration des syndicats de copropriété de ce secteur-là, pour comprendre les particularités et les irritants de chacun.

2375 Donc, oui, effectivement, il y a une problématique entre autres de stationnement, donc il faut relocaliser le stationnement, donc on travaille avec les gens, et on veut mettre en place des mesures d'atténuation qui vont rendre ça un milieu de vie le plus intéressant possible. Pour avoir marché le terrain, je comprends bien ce que madame explique. C'est un peu la campagne en ville, si je peux me permettre de dire.

2380 **Mme DYANE PLOURDE :**

C'est en plein ça.

2385 **M. DANIEL GENEST :**

Donc, nécessairement, on comprend ça, donc on ne le voit pas très bien sur la diapositive, et tout ce côté est, je veux dire, on est en bordure de la rivière Saint-Charles, c'est très boisé, c'est un beau milieu de vie, nous autres on vient s'insérer dans le pôle d'échanges en avant, donc on veut insérer le tramway de la façon la plus élégante possible.

2395 Je refais le point sur le tramway. Tramway, c'est un mode de propulsion électrique, c'est éminemment silencieux, et puis on a la notion de la fréquence de passages, juste pour préciser une intervention de madame : oui, le tramway va opérer 20 heures sur 24 par jour, donc à partir de 5 h le matin jusqu'à 1 h de la nuit, mais la fréquence aux quatre minutes, qui veut dire probablement un tramway dans chaque direction aux deux minutes, c'est strictement durant les heures de pointe le matin et le soir. Donc, le reste de la journée, on n'est pas dans une fréquence aux quatre minutes, on est plutôt dans une fréquence aux 10 à 15 minutes, Madame la Présidente.

2400 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. Ça répond à votre question?

Mme DYANE PLOURDE :

Pas vraiment. Ma question était : pourquoi avoir prévu un espace vert aussi grand, alors que tout ça aurait pu être décalé légèrement vers l'autoroute Laurentienne, sans empiéter sur nos stationnements? Ce n'est pas une grande distance, là, quand même.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Madame.

M. DANIEL GENEST :

Donc, on va revenir... je veux trouver la meilleure diapo pour appuyer le propos.

Mme DYANE PLOURDE :

Bien, c'est pas mal la meilleure, ça.

M. DANIEL GENEST :

Mais ce qu'on ne voit pas sur cette diapo, c'est qu'il faut arriver au pôle d'échanges, et puis pour arriver au pôle d'échanges on ne peut pas non plus arriver puis tout d'un coup partir dans une courbe à gauche. Donc, il y a une question d'être rectiligne le plus possible.

Donc, on est venu faire, vraiment, une très fine insertion, donc nos experts, SYSTRA, ont dit : « O.K., là, on a le tramway qui monte la rue du Chalutier, qu'il faut qu'il aille rejoindre le pont Drouin. » Et on est venus le placer pour que ce soit le plus logique pour tout le monde. Et on comprend qu'on a des réalités du côté est, avec les citoyens, et du côté ouest avec la Rothmans.

Donc, une insertion technique très fine qui a été faite dans ce secteur-là.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie beaucoup. Merci, Madame.

Donc, la commission va prendre une courte pause d'une dizaine de minutes, mais auparavant je souhaiterais réitérer la demande que nous avons faite tout à l'heure.

Donc, je m'explique : d'importants changements dans le projet ont été annoncés il y a peu de temps. Pour que la commission soit en mesure de bien évaluer les impacts de ces transformations,

2445 du projet tel que transformé, pardon, elle a besoin que la documentation et les analyses qui sont
faites soient à jour. Il lui semble que le portrait de la situation future avec le RTC, c'est-à-dire l'étude
d'impact des déplacements, qui est proposée donc dans le chapitre 5, dont nous vous parlions tout
à l'heure, n'est plus à jour, et que la commission ne sera pas à même de faire les analyses requises
si ce chapitre n'est pas mis à jour.

2450 Donc, nous réitérons cette demande, et nous attendrons votre réponse au retour de la pause.
Merci.

2455 **SUSPENSION DE QUELQUES MINUTES**

REPRISE DE LA SÉANCE

2460 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, bonjour de nouveau, nous allons reprendre les travaux après cette courte pause. Donc,
je laisserais la parole à monsieur Genest, concernant la requête qui a été faite juste avant la pause.

2465 **M. DANIEL GENEST :**

Premièrement, revenir sur l'impact des récents changements. Ce que la Ville de Québec a
fait, c'est de démontrer, notamment à l'occasion de l'annonce du 29 juin dernier, et on va partager
2470 aujourd'hui la présentation qui a été faite le 29 juin dernier. On a démontré que la transformation du
trambus en voie axiale dédiée en un Métrobus en voie réservée latérale avait globalement un impact
de moins de 2 % sur l'ensemble de l'achalandage du réseau.

2475 Quand on fait un travail de modélisation qui tente de prévoir le futur, il y a toujours une
variabilité dans ce travail-là. Donc, ce 2 %-là pourrait devenir 0, comme il pourrait devenir 4, aussi.

2480 La Ville de Québec a du trouble à comprendre la portée de vouloir refaire ce travail-là. Ce
que la Ville de Québec est prête à faire, c'est de produire rapidement, pour la semaine prochaine,
une note technique qui va venir expliquer notre position, qui pourrait être considérée par la
commission. Si la commission est insatisfaite avec le contenu de cette note technique là, compléter
une étude d'achalandage, compléter une étude de déplacements, c'est un travail qui prendra de six
à neuf mois, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, je vous remercie pour votre réponse, et nous attendrons, donc, votre note technique, et nous aviserons sur cette base. Merci.

Mme MARIE-CLAUDE RHEULT

LA PRÉSIDENTE :

Je vais maintenant appeler Marie-Claude Rheault. Bonjour, Madame Rheault.

Mme MARIE-CLAUDE RHEULT :

Merci. Bonjour, Madame la Présidente. Moi, je suis une citoyenne qui a habité très longtemps la Haute-Ville, et puis maintenant j'habite plus près du Bois-de-Coulonges, et la raison pour laquelle j'étais dans la densité qu'on voyait tout en rouge tout à l'heure, c'était que j'aime marcher pour aller travailler.

Donc, le tramway, pour moi, c'est bon pour la ville aussi, parce que ça devrait avoir beaucoup d'effets positifs sur le nombre de voitures qui sont dans les rues et tout ça. Donc, j'appuie le réseau structurant.

Mais je m'intéresse aussi à l'ensemble des citoyens, des citoyens qui ne sont pas les travailleurs, qui ne sont pas les étudiants, et je me suis posée une question en regardant les différentes cartes, puis la question, c'est sur les foules, parce que, quand on habite la Haute-Ville, puis qu'il y a le Festival d'été, il y a ci et ça, je regardais le tracé, et puis je regardais : s'il y a des stations dans un tunnel, comment ils vont faire pour gérer les grandes foules?

Je le sais, puis ça m'a fait vraiment réfléchir à ça, parce que, quand je suis allée en voyage en Europe, puis j'ai vu des tramways en pleine ville, j'ai assisté à des lieux où il y avait des grands déplacements de foule, et c'est très bien structuré, mais je n'ai pas trouvé d'information sur les foules, puis surtout les heures, c'est de 5 h à 1 h, donc oui, il y a quatre heures, mais c'est dans ces quatre heures-là que les foules se déplacent des fois, ça fait que c'est ma question, elle est principalement sur ça.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Donc, Monsieur Genest?

M. DANIEL GENEST :

2525

Une excellente question de madame. Quand on planifie un service de tramway – on a longuement discuté de la chose hier –, on traite généralement de ce qu'on appelle les heures de pointe, hein? Donc, les heures de pointe, c'est le deux à trois heures le matin et le soir.

2530

Mais il y a des cas d'espèce qui sont hors de ce défi des heures de pointe, et vous avez nommé un excellent exemple qui est le Festival d'été de Québec, où à la fin de la soirée, après le concert de Paul McCartney, tout le monde se pitche dans une direction pour embarquer dans un autobus ou le transport en commun.

2535

Donc, ce qu'on fait, dans ces situations-là, c'est que présentement on prévoit un service de tramway qui est entre les quartiers centraux, le pôle Saint-Roch jusque vers le terminus Le Gendre, aux quatre minutes de fréquence aux heures de pointe.

2540

Lorsqu'il y aura des événements exceptionnels, comme le Festival d'été, on va mettre en place des services exceptionnels qui vont nous permettre effectivement de créer la même fréquence de déplacements que durant les heures de pointe, même si c'est en fin de soirée.

Donc, ce qu'on vient faire, c'est qu'on vient ajuster l'offre de service en fonction des grands événements ici, à Québec, Madame la Présidente.

2545

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous souhaitez faire des précisions?

2550

Mme MARIE-CLAUDE RHEAULT :

Oui, j'aurais une question. En fait, je pense que j'ai compris qu'on allait avoir quatre fois plus de fréquence avec le tramway. Ce qui est merveilleux, ça concerne aussi tous les endroits qui sont à forte densité.

2555

Ce qui me préoccupe, c'est le fait que ce soit des stations, parce que, quand on a vu – pas Paul McCartney, dans ce cas-là c'était plutôt Imagine Dragons –, quand ils sont sortis avec les orages, les autobus, il y en avait partout, c'était... non, mais l'enfer, mais c'était agréable, là. Tout le monde avait chaud, parce qu'il faisait beau, tout ça, mais ça reste que je ne m'imaginais pas rentrer dans les stations, toute la gang mouillée, puis ensuite s'agglutiner dans les stations.

2560

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Monsieur Genest?

M. DANIEL GENEST :

Donc, il y a toute la question du flux des gens, hein? Donc, premièrement, il faut comprendre que le tramway, c'est un mode capacitaire, et donc on parle de déplacer minimalement 260 personnes par rame de tramway. 260, on peut aller plus que ça, et dans ces événements exceptionnels, c'est ça qui va se passer, il va y avoir plus que 260 personnes. On peut aller facilement à du 300 personnes par rame de tramway.

Donc, déjà, il y a cette notion de forte capacité, puis quand vous regardez les stations sur le tracé, toute la notion de développer – je vais prendre des stations souterraines en premier, parce que les stations souterraines, tu sais, il y a toute une notion d'accessibilité vers les stations. Donc, on doit faire des modélisations, on doit prévoir des grands déplacements de foule, on doit s'assurer que les escaliers et les ascenseurs et les sorties de secours, tous sont développés.

Il y a des normes très, très élaborées, internationales, qui gèrent le tout. Donc, on va faire de façon très étroite, entre autres, la planification des stations souterraines que sont Cartier, Colline Parlementaire et D'Youville. Et au niveau des stations qui sont en surface, la grandeur des quais, la grandeur des installations sont toutes en fonction de l'achalandage qu'on prévoit essentiellement au cours d'une journée, avec la notion d'hyperpointe.

Ça n'enlève pas que, quand il y a des grands événements, ça représente des défis particuliers. Ça, il n'y a aucun doute, il n'y a pas une grande ville qui a trouvé la solution à une grande sortie de foule d'un événement en fin de soirée. On augmente la fréquence, on augmente les mesures de contrôle.

Ce qu'on expliquait hier, c'est que la sécurité c'est la priorité zéro du projet de RSTC, donc essentiellement on veut bien développer ça. Donc, dans le Bureau de projet, on a une firme française, SYSTRA, qui a travaillé sur plus de 50 % des tramways au monde, qui ont bien cette expérience-là, donc qui nous accompagne, nous conseille dans tout l'exercice.

Donc, il y a la fréquence augmentée, il y a la capacité qui peut être augmentée du véhicule, il y a une bonne planification des stations souterraines et des stations de surface, Madame la Présidente.

2600 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui. Merci, Monsieur Genest.

2605 J'aimerais me tourner vers la sécurité publique, pour savoir comment est-ce qu'on évalue le risque, effectivement, d'une infrastructure comme le tramway, et quand on traverse des lieux qui sont susceptibles d'accueillir de grandes foules lors d'événements ou autres, et quelles sont les mesures qui peuvent être mises en place pour gérer cette situation.

M. ÉRIC DROLET :

2610 Donc, bonjour, Éric Drolet, du ministère de la Sécurité publique.

2615 Au Ministère, on ne fait pas nécessairement d'évaluations ou d'études dans ce sens-là. Ce que je vous dirais, ce qu'on demande aux municipalités, c'est de faire des plans de mesures d'urgence, donc de prévoir à l'avance, un peu, qu'est-ce qui pourrait arriver, de quelle façon on peut le faire. Donc, c'est ce qu'on demande aux promoteurs de faire. On peut le faire aussi, bon, il y a différentes phases, il y a pour la construction aussi, et pour après ça quand on va exploiter le réseau, donc avoir des plans de mesures d'urgence, tout simplement.

2620 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, j'imagine que vous avez eu connaissance des plans de mesures d'urgence qui étaient proposés par l'initiateur?

2625 **M. ÉRIC DROLET :**

2630 Oui, mais pour l'instant, il n'y en a pas encore, parce qu'ils sont au stade de planification, et il n'y a pas encore les plans de faits. Donc, quand ça va être fait, ils vont faire des plans de mesures d'urgence, qu'ils nous ont répondu, et puis ils vont se fier quand même aussi à notre cadre de coordination de site de la sécurité civile.

Donc, les réponses qu'on a eues présentement sont satisfaisantes pour nous autres.

LA PRÉSIDENTE :

2635 C'est possible de savoir quand est-ce que vous allez compléter ces plans de mesures d'urgence?

2640 **M. DANIEL GENEST :**

Donc, puisqu'on était en mode alternatif de réalisation, lorsqu'on aura choisi le partenaire privé qui va réaliser la conception détaillée et la réalisation des travaux à l'été-automne 2021, dans le cadre de ces travaux, ce partenaire privé là va devoir produire les plans de mesures d'urgence.

2645 Donc, ce n'est pas une responsabilité qui incombe à un Bureau de projet. C'est à l'organisation qui va livrer les travaux. Donc, au plus tôt, au gros plus tôt, on va anticiper de le recevoir des plans de mesures d'urgence pour la phase de construction, à partir de 2022, et les plans de mesures d'urgence pour la phase d'exploitation, on parle probablement d'à peu près 2025, avant qu'on reçoive ces PMU-là, Madame la Présidente.

2650 **LA PRÉSIDENTE :**

Très bien, merci beaucoup. Merci, Madame.

2655 **Mme MARIE-CLAUDE RHEAULT :**

Merci.

2660 _____
M. DOMINIC VILLENEUVE

2665 **LA PRÉSIDENTE :**

J'appellerais maintenant monsieur Dominic Villeneuve. Bonsoir, Monsieur Villeneuve.

M. DOMINIC VILLENEUVE :

2670 Bonsoir, Madame la Présidente, bonsoir Messieurs les Commissaires. Je m'appelle Dominic Villeneuve, je suis de Québec, mais je suis parti depuis 1995. Je viens de déménager dans la région de nouveau, en pleine pandémie, afin de commencer un nouvel emploi comme professeur de transport et mobilité, à l'Université Laval, dans l'école que dirige monsieur Jean Dubé, qui est venu s'exprimer hier dans les travaux de la commission.

2675 Dans ce contexte, je suis donc avec intérêt la webdiffusion de vos travaux depuis ses débuts, et je remercie le BAPE de la rendre disponible. C'est très facile de la trouver, c'est très pratique pour tous ceux qui sont intéressés.

2680 J'ai habité plusieurs villes au Canada et en Europe qui opèrent des tramways et des trains légers, et je les ai utilisés dans mes déplacements quotidiens, en plus d'inclure ce mode de transport dans mes recherches, comme chercheur.

2685 Alors, je suis très heureux qu'on développe un tramway à Québec, mais certaines décisions à propos des pôles d'échanges m'interpellent.

2690 Par ailleurs, je tiens à mentionner que je suis du même avis que monsieur Carrier et monsieur Richard, de l'initiateur du projet, qui indiquaient hier soir qu'une amélioration du niveau de confort des modes de transport empruntés réduit sensiblement la pénibilité des transferts. J'adhère complètement à ce qu'ils ont présenté.

2695 Par contre, j'aimerais que l'équipe de projet explique pourquoi elle a changé d'avis et ne planifie plus d'inclure des commerces dans l'aménagement des pôles d'échanges, de surcroît pour des raisons de sécurité, alors que les recherches scientifiques démontrent que la présence de commerces dans les pôles d'échanges favorise le sentiment de sécurité, en particulier pour la clientèle féminine, en plus de décroître la perception de perte de temps lors des transferts. Donc, ce qui améliorerait l'attrait pourrait réduire la pénibilité de ses transferts.

2700 De plus, dans d'autres systèmes de transport avec tramways, par exemple à Munich, en Allemagne, l'intégration de commerces est requise dans l'établissement de nouvelles stations de mobilité, qui dans le projet s'appelleront plutôt des pôles d'échanges, mais c'est très équivalent.

2705 Alors, Madame la Présidente, je me demande pourquoi cette décision qui va à l'encontre des connaissances scientifiques dans le domaine.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup, Monsieur. Monsieur Genest?

2710 **M. DANIEL GENEST :**

2715 Pour préciser la question de monsieur, on parle de l'absence de commerces dans les pôles d'échanges. Donc, effectivement, à l'occasion de l'annonce du projet en mars 2018, il y avait une notion d'inclusion d'un volet commercial dans chacun des pôles d'échanges, notamment Sainte-Foy et Saint-Roch, plus particulièrement.

Donc, dans l'évolution de la conception préliminaire, ce qu'on a pu déterminer à travers nos propres recherches, avec d'autres sociétés de transport en commun et d'autres projets similaires, dont entre autres Ottawa, c'est que la viabilité de ces petits commerces-là dans les pôles

2720 d'échanges est très suspecte. Au contraire, ils ne survivent pas, parce qu'il n'y a pas un
achalandage suffisant dans ces pôles d'échanges là. L'achalandage, il est en hyperpointe, c'est une
très courte période le matin et une très courte période le soir, et le reste de la journée il y a très peu
d'achalandage dans ces pôles d'échanges. Donc, la viabilité de ces commerces n'était tout
simplement pas présente. Et il y a des démonstrations claires à cet effet-là.

2725 Je vais, a contrario, donner un exemple où ça marche. Vous allez à la station, à la Gare
Centrale, à Montréal : pourquoi est-ce que ça marche? C'est parce que vous avez les trains de VIA
Rail qui arrivent, vous avez les trains de banlieue qui arrivent, vous avez un fort volume, et vous
avez aussi une tour à bureaux immédiatement au-dessus, qui crée aussi un achalandage super
2730 important. Donc, les commerces qui sont à la hauteur du quai, essentiellement, sont viables, parce
qu'il y a cette audience captive, si je peux appeler ça.

2735 Transposez-vous au pôle d'échanges Saint-Roch, il va y avoir beaucoup d'achalandage le
matin, beaucoup d'achalandage en heure de pointe du soir, mais le reste de la journée il y aura très
peu de monde.

Donc, après toute cette réflexion-là, on est arrivé à la conclusion que ce n'était pas viable
commerciallement de créer un espace pour des petits commerces.

2740 Dans notre vision, si un promoteur immobilier ou autre démontre un intérêt pour aller
s'installer, on entrera dans une forme de partenariat avec ces promoteurs-là, mais on ne construira
pas, dans la première mouture des pôles d'échanges, des espaces commerciaux. On laisse la porte
ouverte pour ces choses-là, mais ce ne sera pas inclus.

2745 Sur la question de sécurité – monsieur faisait le point sur la sécurité –, pour nous c'est très
important, notion de sécurité urbaine, de voir et être vu, hein, donc on a voulu aussi créer des pôles
d'échanges, notamment les bâtiments voyageurs qui sont très lumineux, très éclairés, juste
premièrement pour encourager ça.

2750 Donc, Madame la Présidente, voici ma réponse.

LA PRÉSIDENTE :

2755 Merci. Donc, on comprend que... parce qu'on parlait de correspondances, hier, et du fait que
vous alliez quand même prendre des mesures pour que les correspondances soient moins
pénibles, mais on comprend que le premier choix de retirer les commerces ou de les retirer de la
conception, c'est plutôt une décision commerciale qu'une décision en vue de réduire la pénibilité
des correspondances. C'est ce qu'on comprend?

2760 **M. DANIEL GENEST :**

Absolument, Madame la Présidente.

2765 **LA PRÉSIDENTE :**

Bon. Est-ce que vous souhaitez préciser quelque chose en fonction de la réponse reçue?

M. DOMINIC VILLENEUVE :

2770 Oui, peut-être juste préciser : donc je comprends bien que ce ne serait pas viable à l'endroit où seront positionnés les pôles d'échanges, est-ce qu'il y a eu plusieurs options de différents positionnements des pôles d'échanges en fonction de la viabilité de ces commerces, puisqu'ils ajoutent à l'attrait et à la réduction de la pénibilité des transferts?

2775 **M. DANIEL GENEST :**

2780 Je vais vous comparer deux pôles d'échanges : le pôle d'échanges Saint-Roch, le pôle d'échanges Sainte-Foy. Deux pôles d'échanges, mais dans des environnements très différents l'un de l'autre. Pôle d'échanges Sainte-Foy, il y a un développement urbanistique alentour qui pourrait justement créer des opportunités peut-être plus intéressantes pour un commerce de survivre dans le pôle d'échanges Sainte-Foy que celui de Saint-Roch.

2785 Donc, dans l'analyse de localiser les pôles d'échanges comme tels, je veux dire, on revient toujours dans la notion : mettons-le où ça fait le plus de sens pour desservir l'achalandage qui va être généré. Vous noterez, entre autres, que pour le pôle d'échanges Sainte-Foy on a changé de localisation en cours de route, au cours des derniers six mois, pour optimiser.

2790 Donc, je dirais que chaque pôle d'échanges a ses réalités qui sont très propres au secteur, et dans notre cas à nous, il y a peut-être plus de possibilités, plus de potentiel, en ce sens, au pôle d'échanges Sainte-Foy qu'au pôle d'échanges Saint-Roch, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

2795 Merci beaucoup. Merci. Donc, lorsqu'on parlera des TOD, je pense que ce serait intéressant de faire le lien avec les discussions qu'on vient d'avoir.

2800

Mme KARINE BERGERON

LA PRÉSIDENTE :

Donc, je vais appeler maintenant madame Karine Bergeron. Bonjour, Madame Bergeron.

2805

Mme KARINE BERGERON :

Bonjour à tous, Messieurs les Commissaires, Madame la Présidente, merci de me recevoir aujourd'hui. Alors, Karine Bergeron. Pour le contexte, rapidement, heureuse propriétaire d'une maison patrimoine dans le secteur du Trait-Carré, et mère d'une petite fille de cinq ans.

2810

D'abord, je me réjouis à l'idée d'habiter, éventuellement, à proximité, à distance de marche, en fait, d'un terminus de tramway pour notre vie future. Ayant voyagé dans de nombreuses villes européennes, je sais, j'ai observé qu'il est tout à fait possible que les quartiers historiques et la modernité d'un tramway puissent se rencontrer de façon tout à fait harmonieuse. Donc, je n'ai pas à être convaincue de ça.

2815

Je crois quand même qu'il ne faut pas négliger la force de l'aménagement, l'aménagement paysager, et bien sûr du design. Et donc, dans un premier temps, j'aimerais entendre l'équipe sur la planification quant au design en aménagement, particulièrement des terminus des stations, pour créer de la valeur dans les quartiers, les milieux de vie, pour la mise en valeur des secteurs patrimoniaux, en particulier, notamment l'exemple dans le Trait-Carré, dans le Vieux-Québec.

2820

Puis, dans un deuxième temps, j'aimerais entendre l'équipe, à savoir s'il y a eu une réflexion ou s'il y aura une réflexion sur qu'est-ce qu'on peut faire pour rendre encore plus agréable l'expérience client pour les tout-petits. Donc, quand on voyage avec des enfants, on a la chance d'expérimenter, puis il suffit parfois d'un élément de design qui a été réfléchi, on peut mettre la poussette de côté, l'enfant peut tourner autour des fleurs, sauter pendant l'attente, dans des files d'attente, espérons-le.

2825

2830

Donc, j'aimerais entendre l'équipe sur non seulement la vision, mais également la planification, à savoir que ces éléments-là de design ne sont pas accessoires à la fin du projet, mais que c'est bel et bien inclus dans le développement actuel en termes de ressources, en termes d'expertise et de temps. Merci.

2835

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Donc, Monsieur Genest?

2840 **M. DANIEL GENEST :**

Madame la Présidente, nous avons un expert qui pourrait traiter de cette section, qui est dans notre salle adjacente, donc si ça vous convient on va l'interpeler. Donc, Alejandro, peut-être te préparer?

2845 On va aussi appuyer la réponse avec un visuel. Pendant qu'on recherche le visuel, peut-être faire le point rapidement en introduction.

2850 Il y a un grand souci, à la Ville de Québec, dans le Bureau de projet, de bien intégrer le tramway à la trame urbaine. Et c'est plaisant d'entendre des gens qui apprécient cet effort qu'on fait en ce sens. Nécessairement, on veut créer un système de transport en commun, un système de tramway qui est performant, avec une belle qualité de service, mais qui est aussi bien intégré à la trame urbaine de la ville, qui va créer une qualité de vie urbaine. Donc, on est toujours en train de justement trouver une façon de trouver cet équilibre-là, entre ces deux éléments-là.

2855 On a beaucoup de visuels intéressants, donc je vais laisser Alejandro peut-être faire le point sur la situation, puis on va l'appuyer avec du visuel. Alejandro, à toi.

M. ALEJANDRO CALDÉRON :

2860 Oui, bonjour tout le monde. Est-ce que vous m'entendez?

LA PRÉSIDENTE :

2865 Très bien, merci.

M. ALEJANDRO CALDÉRON :

2870 Oui, merci. On va attendre que la première présentation soit affichée – 6.13, Étienne, s'il te plaît. Parfait, merci.

2875 Alejandro Caldéron, urbaniste à la Division de la conception du tramway au Bureau de projet. Je vais vous présenter, au début, un élément qui est très général dans la façon de traiter l'élément de design au Bureau. On a plus l'idée de lignes directrices qui ont cinq grands objectifs qui guident nos travaux. Je vous les lis de façon très rapide :

« Offrir un aménagement urbain favorisant la sécurité et la convivialité »

« Promouvoir le transport en commun par une architecture contemporaine de qualité »

2880 « Intégrer les arts et la culture dans l'expérience des usagers »

Ça, ce serait en lien avec la question de la citoyenne.

2885 « Faciliter l'usage du transport en commun par un système d'information intermodal intégré »

« Utiliser des véhicules accessibles et appropriables »

2890 J'attire votre attention sur les approches de design à l'intérieur de ces lignes directrices là : c'est la continuité et la personnalisation – je vais présenter la diapositive suivante en préambule –, et aussi une stratégie de verdissement.

2895 Si on regarde la deuxième diapositive, on voit ici les deux grands thèmes : la continuité, c'est d'avoir les mêmes lignes directrices dans la façon de traiter l'ensemble du tracé, et les éléments qui s'y rattachent. Par contre, on est bien sensibles au fait qu'on traverse des milieux qui sont très distincts (inaudible – problèmes techniques).

LA TECHNIQUE :

2900 Excusez-moi, ici, c'est la technique. Je demanderais, dans la salle, au porte-parole de fermer son micro, s'il vous plaît. Vous pouvez y aller.

M. ALEJANDRO CALDÉRON :

2905 Oui? Merci. Effectivement, ça va aller mieux.

Le deuxième élément, c'est la personnalisation. C'est ça qui nous permet de donner ou de doter un caractère à l'aménagement particulier à l'endroit dans lequel on se trouve, et je pense qu'à ce moment-là on peut passer à la deuxième présentation dans laquelle je vais aborder de façon plus détaillée qu'est-ce qu'on a pensé pour le terminus Charlesbourg.

2910 Alors, Étienne, s'il te plaît, le deuxième PowerPoint, on irait à la diapositive 9, s'il te plaît.

2915 Juste pendant que la présentation s'affiche à l'écran, bon, on sait que c'est un secteur très particulier, un site patrimonial protégé, on se situe à l'extrémité. C'est aux abords, on le voit, on le voit par l'image, dans le cadran nord-ouest du Trait-Carré, boulevard Henri-Bourassa, l'axe nord-sud, 76e Rue, l'axe est-ouest. On se situe ici à l'extrémité de ce site patrimonial.

Un élément très particulier – je pense qu'on peut passer à la diapositive suivante, Étienne, s'il te plaît – un élément qui est très marquant, dans le territoire, c'est la façon de le découper. Par

2920 le passé, c'est un des éléments qui a milité en faveur de son statut comme site patrimonial. C'est ce découpage-là. On a voulu rester sensible à ça, vu que le parcellaire et les rues qui sont autour se sont greffés à cette façon de découper le territoire.

2925 On peut passer à la diapositive suivante. Et ça, c'est un visuel qui nous permet de montrer, en conception préliminaire, à quel point on en est rendu dans le design de l'allure et ce que ça devrait donner.

2930 On a un peu changé l'orientation de l'image. Ce qu'on a en bas de l'écran, c'est Henri-Bourassa, et ce qu'on a dans l'extrémité gauche, c'est la 76e Rue. Vous verrez qu'il y a un angle qui vient recréer le parcellaire d'origine qu'on voyait dans la diapositive précédente, et c'est ça qui articule, qui structure l'espace, à l'intérieur de ce terminus-là. Et vous voyez aussi les tranches de végétation, les alignements d'arbres, il vient reproduire ce passé aussi agricole et la façon que le lot était subdivisé à l'intérieur de ce parcellaire d'origine, de l'époque de la colonisation.

2935 C'est sûr qu'à travers ça il y a d'autres fonctionnalités du terminus. Ce n'est pas seulement la plateforme et les quais qui permettent d'accéder au tramway, mais aussi les quais d'autobus, qui permettent d'établir les correspondances. On va le voir peut-être dans l'image suivante – s'il te plaît, Étienne.

2940 Ici, ce qu'on voit, c'est la partie « autobus ». Vous le voyez, monsieur Genest aussi l'avait expliqué : on reste sensible au fait qu'il faut voir et être vu. Il y a une légèreté dans la façon de traiter les aménagements, une grande visibilité aussi qui est permise, mais vous voyez aussi comment la façon de traiter cet élément-là permet de mettre en valeur des éléments patrimoniaux comme l'église : on voit le clocher à l'extrémité de l'image, c'est le point focal de cette composition
2945 urbanistique, si on veut, à l'intérieur de ce terminus-là.

Même chose si on passe à la deuxième image, la suivante, exactement : ici, on est vraiment dans l'axe du tramway qui perce ou qui pénètre dans ce secteur-là. C'est les quais à la fin de la ligne de tramway. J'attire votre attention, encore une fois, sur le point focal au fond : on le voit, c'est
2950 le clocher de l'église, et c'était ça le point focal de la composition, à l'époque, quand on essayait de reproduire aussi, par la façon de traiter les terminus.

2955 Finalement, j'attire votre attention aussi sur l'élément principal, en termes d'infrastructure d'accueil, qui est ce qu'on appelle un « bâtiment voyageur ». C'est le bâtiment dans lequel les fonctionnalités qui permettent de faire l'attente, mais aussi où d'autres services techniques se passent. À cet endroit-là aussi on a prévu un vélo-station, c'est des abris sécurisés pour vélos, mais aussi à l'extérieur.

2960 Alors, c'est un élément assez global, assez dimensionnant, mais, par les éléments qui ont été évoqués, on a tissé des liens avec la caractéristique principale de ce secteur-là, et avec la sensibilité qui est exigée dans un secteur patrimonial dans lequel on essaie de recréer des caractéristiques qui lui sont propres.

2965 À vous la parole, merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Est-ce que ça répond à votre question? Votre micro, s'il vous plaît.

2970 **Mme KARINE BERGERON :**

Ravie de voir que la réflexion est clairement entamée, intégrée, puis commentaire final, donc de continuer, de poursuivre la réflexion aussi pour les besoins des familles et les tout-petits – on est en train de dessiner le futur pour eux –, et puis de prendre ça en considération.

2975 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup pour votre intervention.

2980 J'aimerais maintenant peut-être poser la question, en fait, au ministère de la Culture, pour savoir quels sont les critères d'intégration d'une infrastructure comme celle du tramway, et si, selon le Ministère, ces critères-là ont été respectés dans le cas du tramway.

2985 **M. PIERRE-ANDRÉ CORRIVEAU :**

Pierre-André Corriveau, au ministère de la Culture et des Communications. Alors, Madame la Présidente, de façon générale, je vous dirais d'entrée de jeu que le Ministère a accompagné, en amont de la démarche, le Bureau de projet, dans l'élaboration, là, plus spécifiquement du design... bien, pas du design, mais en fait de sa démarche de planification au niveau du terminus Charlesbourg.

2990 En fait, on les a d'abord sensibilisés à intégrer autant que possible les composantes culturelles à l'intérieur de la conception pour cet espace-là qui figure à l'intérieur d'un site patrimonial déclaré, en vertu de la *Loi sur le patrimoine culturel*, donc qui est protégé par le gouvernement.

2995 Pour ce qui est des critères comme tels dont le Bureau de projet dispose, ils ont entre autres, parmi les outils qui sont disponibles pour eux, le plan de conservation du site patrimonial de Charlesbourg, qui renferme différentes orientations en ce qui concerne l'aménagement des

3000 espaces publics puis des interfaces qui sont fréquentées par le public, notamment en ce qui concerne les emprises de rues ou encore les infrastructures de transport, ce qui est le cas ici.

3005 Également, il faut savoir qu'en fait, comme on est dans un site patrimonial dans ce cas-ci déclaré, la ministre doit autoriser préalablement les travaux selon un partage de pouvoir qui est établi en fonction de la loi octroyant le statut de capitale nationale à la ville de Québec. Donc, il y a un partage, autrement dit, de la responsabilité d'autoriser les travaux, et dans ce cas-ci, comme les terrains appartiendront à la Ville de Québec, c'est la Ville de Québec qui aura pleins pouvoirs pour ce qui est de l'autorisation des travaux d'aménagement, à cet emplacement-là.

3010 Voilà, je ne sais pas si je répons à votre question?

LA PRÉSIDENTE :

Tout à fait.

3015 **M. PIERRE-ANDRÉ CORRIVEAU :**

Oui?

LA PRÉSIDENTE :

3020 Est-ce que vous êtes satisfait des simulations visuelles qui ont été proposées? Merci.

M. PIERRE-ANDRÉ CORRIVEAU :

3025 Merci, Madame la Présidente, de me rappeler le dernier point, j'oubliais d'intervenir là-dessus.

3030 En fait, pour l'instant, le Ministère ne s'est pas prononcé de manière fine sur le détail. Comme je vous dis, on a simplement accompagné le Bureau de projet jusqu'à maintenant, mais par contre, à l'étape de l'analyse de l'acceptabilité du projet, évidemment on sera en mesure de se positionner plus clairement, ce qui n'a pas été fait pour l'instant.

3035 Même chose en ce qui concerne les autorisations de travaux. Comme je vous le dis, il y a une délégation de pouvoirs qui a cours, ce qui fait que le Ministère ne se prononcera pas directement.

LA PRÉSIDENTE :

3040 Merci beaucoup. Monsieur Genest, dans notre lecture de votre documentation, nous avons vu quelques séquences visuelles, mais on n'avait pas nécessairement l'avant-après dans toutes les séquences. Est-ce que c'est possible ou on les a mal cherchées?

M. DANIEL GENEST :

3045 Ce qu'on a inclus dans l'étude d'impact sur l'environnement, c'est les séquences visuelles prévues, prévisionnelles. Je vais peut-être inviter Laurence, peut-être juste à confirmer cet élément-là. Laurence?

Mme LAURENCE GOESEL :

3050 Donc, effectivement, dans l'étude d'impact, vous avez plusieurs séquences. Peut-être pouvez-vous me préciser lesquelles pour lesquelles vous n'avez pas la situation avant?

LA PRÉSIDENTE :

3055 Je suis désolée, je ne les ai pas en main. Non. Je peux les chercher et vous les donner de façon précise, mais je vous formule la demande générale que pour toutes les séquences nous ayons un avant et un après. Pour toutes les séquences visuelles, pour qu'on puisse comprendre la modification visuelle qui va arriver avec l'infrastructure du tramway. Mais on pourra vous préciser de quels documents il s'agit, je ne l'ai malheureusement pas sous les yeux.

3060 **M. DANIEL GENEST :**

3065 Peut-être juste un premier élément de réponse à ce point-là, Madame la Présidente. Il ne faut pas sous-estimer ce que vous venez de demander comme travail, parce qu'en bout de ligne on a développé une série de séquences visuelles, c'est un travail qui s'est fait sur multiples mois; arriver à déposer ça dans l'étude d'impact, c'était vraiment, ce qu'on a voulu démontrer, c'est l'impact de l'intégration du tramway. Donc, où on était, ce qui va se passer et quel sera l'impact résiduel.

3070 Donc, une première réaction de ma part qui est un peu, qui indique qu'il ne faut pas sous-estimer cette demande-là, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

3075 Peut-être que je me fais mal comprendre, parce qu'en fait, la simulation, il me semble qu'elle demande plus de travail que de nous montrer ce que c'est maintenant. Donc... mais bon. On pourra préciser la question.

M. BENOIT CARRIER :

3080 Si je peux me permettre de préciser. Dépendamment de la façon qu'on fait des simulations visuelles, souvent on prend un cadre vraiment établi, puis on vient simuler. Dans le cas des images que vous avez vues, c'est vraiment des images issues d'une conception dont on a créé des rendus, donc juste la notion est un petit peu différente. Donc, on n'a pas fait une image « point de vue », on a créé une conception. Donc, d'où le fait qu'il y a peut-être des éléments qui ne sont pas avant-
3085 après.

On a vu certaines images qui étaient des avant-après sur un point de vue fixé, et d'autres qui sont issues d'une conception. Par contre, on peut illustrer le site peut-être dans un autre point de vue de ce qu'il pouvait avoir l'air dans sa situation actuelle, ça, c'est moins compliqué; mais si on veut avoir le même point de vue à chaque fois, avant-après, ce n'est pas tout à fait comme ça que ça fonctionne.

3090

LA PRÉSIDENTE :

3095 Je comprends la difficulté. Je veux juste vous rappeler notre point de vue, sans faire de jeu de mots : on essaie de comprendre ce que va donner l'intégration de l'infrastructure d'un point de vue visuel, par rapport à ce qui se passe en ce moment, c'est-à-dire qu'on veut voir l'impact visuel de l'infrastructure. Donc, évidemment, on a besoin de l'espace « vierge », entre guillemets, et de l'espace « tel que modifié ».

3100

Je laisse mon collègue Antoine Morissette prendre la parole.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE:

3105 Dans la foulée de ce qu'on vient de discuter au niveau des séquences visuelles, il y a aussi deux éléments, en fait, qui devraient être mis à jour en considérant, donc, les transformations qui ont été faites et les addendas qui ont été apportés au projet pour le pôle Sainte-Foy et le pôle Saint-Roch.

3110 Les séquences paysagères S4 et S9, en fait, qui considèrent directement des segments, en fait, associés à des changements dans le tracé, devraient être aussi mises à jour ou carrément

fournies à la commission, dans la perspective d'avoir des simulations visuelles sur les séquences paysagères. Et là, on s'entend qu'on parle du secteur spécifique de S4, qui correspond à la Commission scolaire des Découvreurs, ce segment-là, et le segment S9 qui correspond à la transformation de la station Place D'Youville vers la station D'Youville, et aussi la séquence S12, qui correspond à l'entrée au pôle Saint-Roch.

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous voulez intervenir ou ça va?

M. DANIEL GENEST :

Il y a peut-être une question de mécanique qui nous échappe, on a compris hier de l'intervention de nos collègues gouvernementaux du MELCC, qu'à partir de la semaine prochaine on aurait des demandes qui seraient formulées pour justement actualiser les éléments qui ont changé dans le projet. C'est ça que j'ai compris de la réponse du MELCC hier, donc la Ville va réagir aux demandes qui viennent du MELCC pour actualiser l'étude d'impact.

Tant qu'à moi, c'est ma compréhension de la discussion d'hier, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, merci. Il y a une demande qui vous est faite quand même par la commission, mais je vais laisser la parole à madame Rail.

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

Effectivement, on va faire cette demande-là dès la semaine prochaine. Je pense que j'ai manqué peut-être le début de la discussion. Pouvez-vous me répéter exactement la question?

LE COMMISSAIRE MORISSETTE:

La question était à l'endroit des séquences paysagères qui étaient incomplètes. On demandait des compléments d'information pour les séquences paysagères, en particulier pour le pôle Sainte-Foy puis le pôle Saint-Roch.

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

Je suis désolée, je ne comprends pas vraiment ce que vous attendez de moi.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE:

La demande était faite à l'initiateur. C'était pour avoir votre avis.

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

D'accord. Eh bien, c'est assez fréquent, dans l'analyse des projets, qu'on fasse la demande de simulations visuelles. En ce qui concerne les demandes qu'on va faire la semaine prochaine, je ne sais pas si on aurait spécifiquement demandé pour des séquences visuelles, mais c'est une possibilité. Si l'initiateur n'en avait pas fourni dès la première demande pour déposer les renseignements mis à jour et que l'un des experts consultés dans le cadre de la procédure aurait manifesté le besoin de voir de telles simulations, la demande aurait été envoyée à la Ville.

Donc, c'est une possibilité qu'on demande à la Ville de déposer de telles simulations.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Donc, comme je le disais, ça n'empêche pas que la commission fait présentement la demande.

M. DENIS GRAVEL

LA PRÉSIDENTE :

Je vais maintenant inviter monsieur Denis Gravel à venir poser sa question. Bonjour, Monsieur.

M. DENIS GRAVEL :

Bonjour, Madame la Présidente, bonjour Messieurs les Commissaires, je remercie beaucoup le BAPE de votre patience, et de me donner l'occasion de parler.

J'ai toujours considéré qu'il est plus important d'avoir une réponse approximative à la bonne question que la réponse précise à la mauvaise question, et ça, particulièrement parce que le design conceptuel c'est généralement le talon d'Achille des mégaprojets. On n'a qu'à se rappeler le bétonnage de la rivière Saint-Charles, l'autoroute Dufferin qu'il a fallu défaire – on a encore les bretelles en béton. Pensons aussi au Stade olympique à Montréal, où on ne s'est pas posé la

question conceptuellement si c'était pertinent d'avoir une toiture de camping en hiver au Québec. On paie encore pour. En plus, c'est vide, on a d'autres exemples ici, à proximité.

3195 Avec les années, la Capitale-Nationale est devenue « l'automoville » de Québec, parce qu'il y a eu énormément d'étalement, d'étalement urbain, des autoroutes infranchissables, donc des difficultés. L'automobile augmente les distances et donc le temps de transport.

3200 Ce serait une grave erreur conceptuelle de croire que le tramway va transformer des automobilistes hypermobiles en piétons dociles qui vont accepter le confinement une fois rendus à destination. Pour que ça devienne un succès, qu'on espère, le réseau structurant de la ville de Québec doit impérativement préserver la mobilité des utilisateurs partout sur son territoire.

Et mon propos est justement en lien avec ça : c'est l'intégration du vélo.

3205 C'est vrai, j'ai oublié de me présenter : Denis Gravel, ingénieur en environnement. J'ai travaillé toute ma vie en développement international, j'ai vécu, travaillé dans plus d'une centaine de villes sur les cinq continents. Donc, j'ai vu quand même qu'est-ce qui se fait pas mal ailleurs, et j'ai remarqué qu'il y a une constance : les villes qui ont une mobilité publique sérieuse réussie, exemplaire, ont toutes intégré très bien la question du vélo. Et pourquoi? Ou comment, d'abord?

3210 L'intégration, c'est par...

LA PRÉSIDENTE :

3215 Je m'excuse, je vais quand même vous rappeler qu'il faut poser une question.

M. DENIS GRAVEL :

Oui. Oui, c'est ça.

3220 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

3225 **M. DENIS GRAVEL :**

3230 Donc, il y a l'intégration, il y a plein de mesures, que ce soit des cunettes ou des daleaux pour monter les escaliers, et cetera. On a ça en Hollande, on a ça dans les pays scandinaves, ça fonctionne même en hiver. Et un vélo, c'est l'extension de la mobilité carboneutre qui justifie précisément l'existence du projet de tramway. On est en changement climatique.

C'est qu'en pénétrant dans les quartiers avec des installations de partage de vélos ou éventuellement des modalités, bien, le vélo permet les extensions, que si on ne les a pas, bien, les automobiles ne prendront pas le métro.

3235 Mes questions, sans plus tarder. Ma question, en fait : le réseau structurant permettra-t-il aux cyclistes d'embarquer leur vélo sur les wagons, afin qu'ils puissent pédaler une fois rendus dans les différents quartiers de Québec?

3240 Et aussi, sur René-Lévesque, la largeur des voies automobiles présente est de 4 mètres, généreuse largeur qui promeut la vitesse automobile. Serait-il possible de réduire la largeur des voies de circulation à 3 ou 3,5 mètres le long du tracé? Une telle mesure permettrait de peindre, par exemple, une bande cyclable, pour qu'on ait une existence, puis qu'on ait enfin une trame assez longue utilitaire, qui serait utile pour tout le monde et à long terme.

3245 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, Monsieur. Monsieur Genest?

3250 **M. DANIEL GENEST :**

Je vais répondre à la question en deux temps. Je vais laisser mon collègue François Trudel parler un peu de la vision du vélo de la Ville de Québec, très large, et après on pourra ramener ça, comment on va appliquer cette vision du vélo à même le projet, puis à ce moment-là je laisserai Benoit Carrier faire le point sur comment on va intégrer le vélo, le réseau cyclable vélo, au RSTC, et aussi comment on va adresser, traiter le vélo à bord du matériel roulant.

François, à toi.

3260 **M. FRANÇOIS TRUDEL :**

Merci beaucoup. Alors, la Ville de Québec a une vision des déplacements à vélo depuis 2016. Auparavant, elle avait un plan directeur des déplacements à vélo. Donc, il y a déjà un réseau en place qu'on bonifie d'année en année, on le voit sur la carte. Au cours des dernières années, à peu près 20 kilomètres additionnels et des tronçons qui sont stratégiques, qui permettent de se déplacer un peu partout sur le réseau.

3270 Nos équipes ont travaillé ensemble pour vraiment faire un maillage avec l'ensemble des 33 stations du tramway, afin d'équiper chacune de ces stations d'équipements adéquats pour recevoir les vélos.

Trois niveaux de service, donc au total il y a à peu près 1 000 cases de stationnement vélo de prévues tout le long des stations. Donc, je crois que c'est 1 100, en date d'aujourd'hui, à trois niveaux de services différents. Au moins toutes les stations auront des supports à vélos.

3275 Deuxième niveau de service pour neuf stations : un toit ou des équipements pour pouvoir réparer, et finalement une dizaine de stations, gares et terminus vont être équipés de vélo-stations, donc cadenassées, surveillées, qui vont permettre aux utilisateurs de laisser leur vélo et d'embarquer dans le tramway.

3280 Donc, les gains pour les cyclistes sont vraiment manifestes, et on voit cette interconnexion-là. On a réalisé l'ensemble de ces analyses-là justement parce que l'intermodalité entre le vélo et le tramway est vraiment une combinaison gagnante.

3285 Je laisserais peut-être la parole à monsieur Carrier, pour l'utilisation dans le tramway à proprement parler.

M. BENOIT CARRIER :

3290 Donc, oui, merci. Étienne, si tu peux projeter la diapo 11, le 3.1, matériel roulant?

3295 Je vais me permettre en même temps de pouvoir illustrer un peu les aménagements à l'intérieur du matériel roulant tramway, spécifiquement aux zones pour les vélos. Donc, effectivement, on va prévoir le tout, et je vais, par le biais, faire référence à l'intervention de madame pour les jeunes enfants, au niveau aussi de l'accès qui est facilité pour les jeunes familles à bord du matériel roulant également.

3300 Donc, on a sorti une image, je vais utiliser deux diapos pour mon propos. À l'intérieur du matériel roulant de 43 mètres avec un gabarit de largeur de 2,65 mètres – c'est le véhicule qui est retenu en termes de gabarit pour le projet de Québec –, on veut prévoir des espaces fonctionnels pour des besoins particuliers.

3305 Donc, on est en train de développer, puis ça, ça fait partie de nos exigences techniques à respecter au niveau de l'appel de propositions, de définir des possibilités d'espaces pour les personnes à mobilité réduite, que ce soit par fauteuil roulant ou quadriporteur, quatre espaces vélo par rame de tramway, les espaces poussettes qui sont situés au centre, et différents moyens de confort autres que ceux qui sont les bancs, en termes de strapontins, appuie-fesses, barres d'appui, courroies, tripodes.

3310 À la diapo suivante, ce qu'on vient faire puis illustrer sur cette diapo-là, on voit encore les deux véhicules, et ce qui est présenté en grisé représente les quais d'embarquement. Donc, dans

le cas d'un tramway moderne comme on le conçoit, l'embarquement se fait de plain-pied, donc, vraiment, l'accès est vraiment au niveau du quai, ce qui permet l'accessibilité universelle – on en profite pour le mentionner – pour les personnes à mobilité réduite, les jeunes familles à poussette et l'embarquement des vélos.

3315

Il y a une grande réflexion qui est faite sur la disposition de ces équipements-là en interface avec les quais, pour assurer de la fluidité des déplacements lorsqu'on fait les montées-descentes, et aussi de comment on dispose les aménagements sur les stations elles-mêmes – on pourra y revenir éventuellement sur une question sur les stations – en termes d'accès et faciliter le cheminement des différents piétons, usagers et différents modes, puis éviter les confusions pour assurer la fluidité.

3320

Donc, pour ce qui est du projet de Québec, effectivement, on prend les dispositions pour pouvoir accueillir les vélos à bord des rames, avec les mesures de sécurité qui s'imposent, donc s'assurer qu'ils soient attachés à bord du véhicule, pour les arrêts en freins d'urgence.

3325

Donc, tout ça est prévu et possible. Le seul élément qu'il faut peut-être vérifier, c'est sur des événements spéciaux qu'on faisait référence un petit peu plus tôt, ou des périodes où on demande un très fort achalandage, là, il y aura une gestion de l'exploitant sur peut-être certaines restrictions possibles, mais on n'est pas là. Nous, à l'étape de la conception, le Bureau de projet prévoit cette disposition-là, tout à fait, pour le projet de Québec, Madame la Présidente.

3330

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Est-ce que ça complète votre question?

3335

M. DENIS GRAVEL :

Oui, non, c'est beau, je suis content de voir que c'est pris de façon sérieuse.

3340

LA PRÉSIDENTE :

Très bien. Merci.

3345

M. DENIS GRAVEL :

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

3350

Donc, ce que je comprends, de ce que vous dites, c'est qu'a priori il n'y aura pas de restrictions, par exemple, sur les heures de pointe ou des choses comme ça? Ça, ce sera à préciser plus tard?

3355

M. BENOIT CARRIER :

Exactement, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

3360

Parfait, merci.

M. DENIS GRAVEL :

3365

Pour finir le volet vélo : on vieillit tous, le vélo c'est la santé, il vaut mieux mourir usé que rouillé.

LA PRÉSIDENTE :

3370

Merci pour cette sage parole.

M. DANIEL GENEST :

3375

Étant un grand cycliste moi-même, je suis complètement d'accord avec monsieur.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, mon collègue Antoine Morissette aimerait prendre la parole.

3380

LE COMMISSAIRE MORISSETTE:

3385

Oui, merci. En fait, on est toujours dans la thématique du tracé. Vous nous avez présenté des variantes locales en fonction des questions des citoyens qui ont été apportées ici cet après-midi, c'est des éléments, en fait, qui s'appuient sur un tracé qui a été défini. La justification de ce tracé-là, si on prend le PR3.6, 3.1, à la page 6.6, on apprend que le tracé du tramway a été établi en se basant sur le parcours du Métrobus 801, l'actuelle ligne d'autobus à fréquente élevée du RTC, qui relie plusieurs pôles d'activités de la ville en circulant sur des voies réservées dans plusieurs sections.

3390 Si on se réfère également aux cartes de densité d'activité humaine – vous avez produit des cartes pour 2026-2041, avec des projections d'évolution de l'activité humaine –, la question, en fait, qui sous-tend cette approche-là, c'est de savoir si, globalement, sans référence à des variantes locales, si globalement il y a d'autres options de tracé qui ont été étudiées.

3395 Quels sont les paramètres, en fait, qui ont été analysés pour positionner le tracé, définir le tracé? Avant d'arrêter ce choix-là, donc quelles sont globalement les options? Si on peut revenir, par exemple, sur la carte de densité d'activité humaine pour illustrer le propos, puis on pourra partir de cette carte-là.

3400 Mais, dans un premier temps, globalement, quelles sont les autres options qui ont été examinées?

M. DANIEL GENEST :

3405 Je vais laisser mon collègue, Benoit, faire le point. Benoit est avec le projet depuis les balbutiements, en 2010, a vu toute la genèse, toutes les évolutions et les révolutions en cours de route.

3410 Je pense qu'il est important, par contre, de statuer, et je le répète : je trouve que cette carte-là est éloquent, parce que, quand on fait le lien direct entre la densité d'activité humaine et le tracé, et de la même façon, la carte de densité de déplacements, on voit qu'il y avait d'autres endroits où il y a de l'activité importante en termes de déplacements, qu'on vient dresser non pas par la colonne vertébrale du tramway, mais par les composantes deux et trois du projet. Donc, globalement, ces deux cartes-là font le point.

3415 Benoit, je vais te laisser compléter pour voir les autres réflexions qu'il y a eu en cours de route.

M. BENOIT CARRIER :

3420 Oui, donc, il y a plusieurs éléments, comme vous le mentionnez ou faites référence, qui viennent considérer le choix d'un tracé d'une colonne vertébrale. Le projet de transport en commun qu'on a là est un projet de transport pour déplacer des gens, mais aussi un projet structurant, donc le mode tramway, contrairement à peut-être d'autres modes de transport où, quand on a une vision uniquement visée vers le transport, vont avoir peut-être des réflexions différentes.

3425 En fait, il y a trois éléments. Il y a la vision de la Ville, comment elle veut structurer son territoire en termes de plan d'urbanisme, donc le schéma d'aménagement et la façon de se structurer; la

situation actuelle en termes de densité d'activité et de générateur de déplacements; et il y a aussi là où est-ce qu'il y a déjà une demande, et où est-ce qu'on a fait la démonstration.

3430

Les variantes de tracés de la colonne vertébrale, on y a fait référence depuis le début de la semaine, à l'étape du plan de mobilité durable, la vision d'une colonne vertébrale n'était pas axée sur la desserte en transport en commun de façon primaire. C'était vraiment une vision de développement de nouveaux quartiers, essentiellement, dont, nous, le tracé était principalement par l'axe Charest.

3435

Ce tracé-là n'était pas le meilleur tracé pour desservir la population de façon efficiente, et la planification urbaine aussi a évolué depuis ce temps-là – puis là, je laisserai le soin aux planificateurs urbains de répondre à ça, nous, on est responsables d'un projet, on ne veut pas prendre la parole des gens qui sont responsables de ces volets-là –, mais l'objectif était, quand on a eu l'occasion de revenir vers la population après le projet qui a avorté, on a refait des consultations publiques en 2017, à l'été 2017.

3440

On faisait rapport au sondage de l'INM un petit peu plus tôt en journée, au dépôt des mémoires qui ont été faits à cette époque-là, à un sommet de la mobilité durable où Jarett Walker, un des principaux experts internationaux de renommée a aussi dit : « Quand vous déployez une première ligne de transport, assurez-vous qu'elle soit là pour consolider l'achalandage, et construire autour de celle-ci. » Donc, ça, c'est un élément, et évidemment la planification plus fine et urbaine autour du tracé.

3445

Donc, il est certain que, quand on a revu la question, ce n'est pas parce qu'on a voulu modifier un parcours en un autre mode. Ce n'est vraiment pas le cas. Le parcours Métrobus 801 est là parce qu'il fait du sens, historiquement, parce qu'il dessert les générateurs entre eux. Donc, ce n'est pas étranger au fait qu'on a des similitudes, mais si on reprend le tracé du projet, on est à 75 % environ de son tracé.

3450

On va desservir, effectivement, dans l'axe de Charlesbourg, à Saint-Roch, essentiellement le même tracé.

3455

Dans le secteur de Sainte-Foy, quelques particularités, notamment avec la traversée d'un futur quartier qui va se développer autour de la station du pôle d'échanges Sainte-Foy. Donc on est vraiment au cœur d'un nouveau milieu urbain, qui a un potentiel très fort, et on vient s'intégrer dans la vision du Plan particulier d'urbanisme du plateau centre de Sainte-Foy, dans le secteur de l'avenue De Rochebelle, là où les équipements institutionnels sont en train de se déployer, comme vous le savez, au niveau du Centre de glaces du Marché de Sainte-Foy, et plusieurs éléments d'identification urbaine qui sont dans le secteur.

3460

3465

Autre élément qui est différent du tracé du Métrobus, c'est vraiment la capacité du projet d'aller intercepter tous les flux qui viennent de l'ouest, qui viennent congestionner l'axe Laurier.

3470

Donc, lorsqu'on veut diminuer l'effet de la congestion, qui est un autre effet qu'on cherche à obtenir avec un projet de tramway, c'est d'aller capter là où on a une capacité à aller chercher les clients. Donc, ce n'est pas pour rien que, dans les profils de charge, on voit un très fort achalandage qui est dès le terminus Le Gendre, qui vient intercepter par rabattement les bus de l'ouest, par le stationnement incitatif également les flux qui pourraient vouloir se destiner un peu plus à l'est et, par le fait qu'il y a un potentiel urbain de type TOD – on va je pense revenir peut-être sur ces principes demain – dans un secteur qui est le long de l'axe, qui est près du secteur de Sainte-Foy.

3475

Donc, c'est une multitude de choses qui a fait en sorte qu'on a relié différents éléments, raccordé les générateurs entre eux.

3480

D'autres éléments finals, peut-être dans mon argument, est le fait qu'on doit, quand on met un mode de cette nature-là, avoir de la demande sur toute la journée. On a fait référence tantôt au secteur de Revenu Québec, qui était 83 % des déplacements qui se faisaient en pointe. Ce qu'on cherche à faire, quand on choisit un tracé, c'est d'avoir une mixité des usages, une mixité des raisons de se déplacer dans cet axe-là. Donc, on vient toucher à pratiquement tous les centres hospitaliers et lieux d'études postsecondaires le long de cet axe-là, et à distance de marche.

3485

Donc, le fait de pouvoir relier tout ça a déterminé le choix du tracé au lancement du projet, et là, on est vraiment dans les éléments en termes de conception pour raffiner l'insertion et les plus petits détails, Monsieur le Commissaire.

3490

LE COMMISSAIRE MORISSETTE:

Donc, je comprends qu'il y a un choix qui a été fait, donc, pour structurer, en fait, le réseau, c'est ce que vous nous amenez : un milieu de vie, des générateurs d'activités.

3495

Qu'en est-il de l'intermodalité? On a parlé, bon, évidemment, de variantes locales, je reviens sur le propos, mais l'intermodalité, en regard par exemple d'un lien avec l'aéroport, d'un lien avec les gares de trains, d'un lien avec donc des secteurs où on pourrait favoriser l'intermodalité avec le tramway?

3500

M. DANIEL GENEST :

Je vais laisser mon collègue du RTC faire le point, parce qu'effectivement, là on est plus dans la notion du réseau à l'extérieur du RSTC, dans les deux cas spécifiques. Luc, je vais te laisser...

3505

M. LUC RICHARD :

3510 Oui, merci beaucoup. Bonne question. 2019, on a déployé un nouveau parcours, parcours 76, qui reliait l'aéroport, dans le fond, à la gare de trains et à Sainte-Foy. À terme, ce qui est prévu, c'est que ce parcours-là va se rabattre au tramway aussi, donc il va relier le tramway à l'aéroport et à la gare de trains.

3515 Il y a un autre parcours qui a été mis en place aussi, qui est le parcours... bien, le parcours 80 qui existait déjà, qui lui relie l'aéroport, dans le fond, on l'a prolongé jusqu'à l'aéroport pour relier l'aéroport jusqu'au secteur de Saint-Roch. Donc, ce parcours-là passe aussi par les secteurs industriels.

3520 Au niveau de l'aéroport – à Québec, on connaît la nature de notre aéroport –, il y avait un grand besoin, il y a beaucoup de travailleurs, à l'aéroport, donc le besoin, je vous dirais, était plus « travailleurs » que touristique. Ceci dit, ces deux parcours-là viennent combler, un peu, les deux besoins. Donc, à ce niveau-là, si vous faites référence aux gares de trains, c'est la façon dont on les relie.

3525 La gare de trains du centre-ville, elle, il y a le parcours 1 qui passe à la gare de trains, qui va se destiner aussi, là, qui va faire des liens avec le parcours du tramway.

Je ne sais pas si ça répond à votre question?

3530

LE COMMISSAIRE MORISSETTE:

3535 Oui, oui, tout à fait, en fait, puis je vais terminer là-dessus. Ma question est : si on revient à la carte de densité d'activité humaine, puis qu'on initie, en fait, des débuts de tracés vers le nord, que ce soit du côté est ou du côté ouest, qui vont dans les zones bleues de la carte, comme c'est bien mentionné, tant qu'à initier, en fait, cette ouverture-là vers des zones à densité d'activités humaines beaucoup plus faible, pourquoi ne pas les poursuivre pour favoriser l'intermodalité?

M. DANIEL GENEST :

3540 Un exemple concret de cet énoncé-là, c'est la notion du terminus Le Gendre. Donc, le terminus Le Gendre va devenir ni plus ni moins un TOD, je pense qu'on va avoir la présentation plus tard ce soir, donc quand vous regardez à l'extrémité ouest du tracé, on est dans le bleu, on est clairement dans le bleu. Étant résident du secteur, à part du IKEA puis de Décathlon, c'est un grand champ.

3545

Donc, on va venir mettre en place un terminus Le Gendre là, on va venir mettre aussi le centre d'exploitation et d'entretien unique du projet. Il y a un désir, une vision de la Ville de densifier le secteur. On vient tout juste de lancer ce qu'on appelle la vision Chaudière, pour faire réfléchir les gens, donc dans les grands axes de développement urbanistique de la ville, et monsieur le maire a pris la peine d'en partager les détails à l'occasion d'un dévoilement le 15 juin dernier, clairement, le secteur Chaudière est cette notion-là de densification, de structuration, qui vient avec le tracé du tramway.

Je ne sais pas, François, si tu voudrais compléter ou pas?

M. FRANÇOIS TRUDEL :

Oui, bien, peut-être pour le secteur Chaudière. C'est sûr que pour ce secteur-là, les orientations d'aménagement de la ville sont en train d'être définies dans le cadre d'une démarche participative qu'on appelle une « vision d'aménagement », et à l'intérieur de ça, la Ville a annoncé ses couleurs, donc on est en amont. On consulte actuellement les citoyens sur leur vision ou leurs besoins, mais tout de même, la Ville a mis de l'avant une organisation spatiale de ce qu'elle souhaite pour ce secteur-là, qui est tout à fait compatible avec le projet de tramway.

Je ne sais pas si on peut projeter rapidement le concept d'organisation spatiale? Non, excuse-moi, Étienne, c'est sur... ou en tout cas on pourra y revenir, mais à l'intérieur de ce secteur-là, Chaudière, on prévoit vraiment la création d'un TOD, on prévoit aussi l'arrivée d'à peu près 7 000 nouveaux résidents, 2 000 emplois, donc on voit que c'est une tache bleue, mais ça va devenir, à terme, une tache au moins orangée, et on va viser une très grande marchabilité de ce milieu-là.

Jusqu'à présent, on a beaucoup axé sur la densité, qui est un des facteurs clés de réussite de déplacements en transport en commun, mais on va dans ce nouveau secteur-là, comme la Ville l'a fait dans ses écoquartiers, que ce soit Pointe-aux-Lièvres ou de D'Estimauville, on a une expertise, on a une expérience là-dedans, on va vraiment mettre l'emphasis sur ce type de développement là.

Grosso modo, ce qu'on va viser, à l'intérieur de ça, c'est d'avoir des parts modales quand même assez importantes du point de vue du transport en commun, du transport actif. Donc, c'est vraiment cette vision-là que la Ville met de l'avant. À la fois, une mixité aussi des usages – on parlait de commerces, tout à l'heure, donc même si ce n'est pas à même le pôle de développement, que ce soit à proximité, toutes les planifications puis la réglementation de la Ville vont le permettre ou vont l'encourager.

Donc, ça, c'est vraiment cette vision-là de pouvoir, à l'intérieur de ce site-là, qui auparavant n'était pas développé, d'avoir un développement qui est compatible et qui va justement générer de

l'achalandage, puis qui va s'inscrire dans une perspective de développement durable, ne serait-ce que par les milieux naturels qui seront conservés.

3590 Donc, on pourra peut-être revenir par la suite sur la présentation de TOD du ministère des Affaires municipales.

LA PRÉSIDENTE :

3595 Oui, merci beaucoup, donc effectivement on va prévoir une présentation sur les TOD, donc au retour, en soirée.

3600 J'aimerais rappeler que, lorsqu'on demande le dépôt d'un document, il faut le déposer en trois copies papier plus une copie PDF modifiable, je répète. Donc, ça s'applique notamment à la ventilation de budgets qu'on vous avait demandée pour cet après-midi en vue des discussions de demain, parce qu'on a oublié de mentionner ce dépôt-là tout à l'heure, ce matin.

Donc, je vais suspendre, donc, nos travaux, et on se retrouve à 19 h ici. Merci beaucoup.

3605 **SÉANCE AJOURNÉE AU 8 JUILLET 2020 À 19 H**

3610 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.

3615 ET J'AI SIGNÉ :

3620 
Yolande Teasdale, s.o./o.c.r.