



Mémoire présenté au  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

**Projet de construction d'un tramway à Québec**

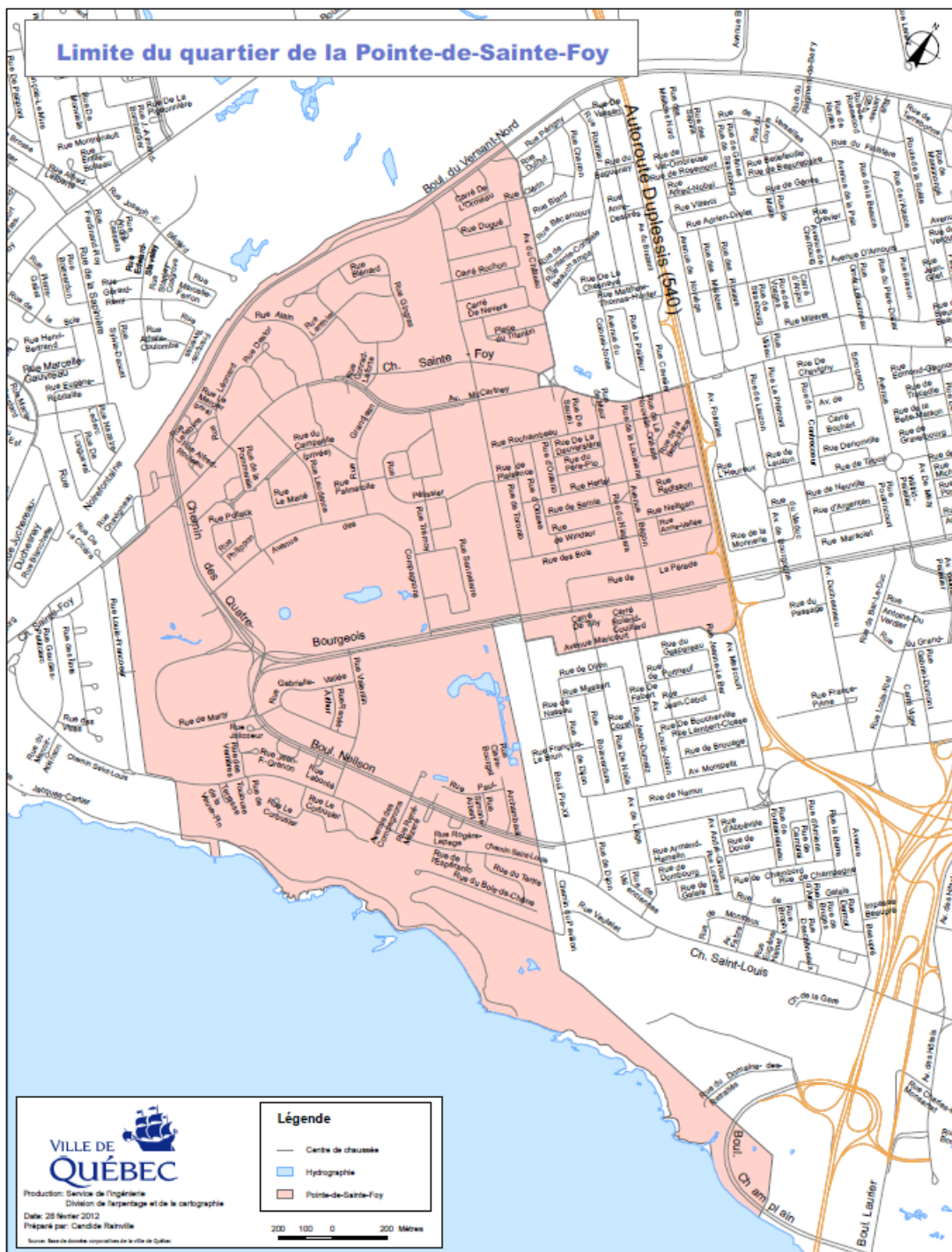
Présenté par le  
Conseil de quartier de la Pointe-de-Sainte-Foy

29 juillet 2020

# 1. Présentation du Conseil de quartier de la Pointe-de-Sainte-Foy

Le conseil de quartier de la Pointe-de-Sainte-Foy est un organisme à but non lucratif qui représente les citoyennes et les citoyens du quartier. Interlocuteur privilégié de la Ville de Québec, il a pour mission de permettre aux citoyens d'exprimer leurs opinions et leurs besoins qui concernent leur quartier, notamment en ce qui a trait à l'aménagement du territoire, l'aménagement des propriétés municipales, la vie communautaire et la sécurité publique. On compte, parmi les mandats du conseil de quartier, celui de transmettre des avis aux instances décisionnelles sur toutes questions touchant le quartier.

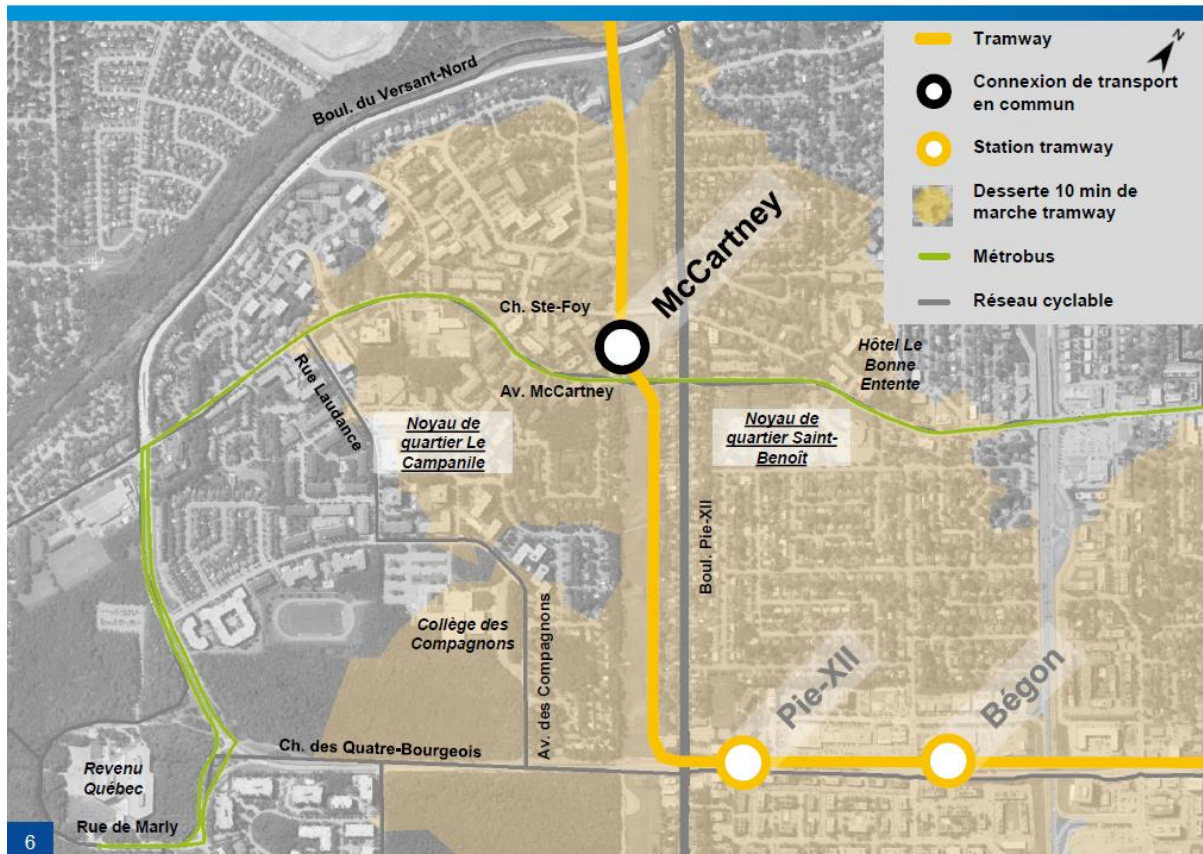
La population du quartier de la Pointe de Sainte-Foy est composée d'environ 14 300 personnes répartie sur le territoire en rosé de la carte suivante.



## 2. Pourquoi le projet interpelle le conseil de quartier

Le projet de construction du tramway est un dossier qui aura des impacts majeurs sur le quartier, puisque le tracé traverse le territoire de la Pointe-de-Sainte-Foy sur la portion du chemin des Quatre-Bourgeois située entre l'autoroute Duplessis et boulevard Pie-XII, ainsi que dans corridor d'énergie bordé par le boulevard Pie-XII à l'est et les rues Senneterre, Pélissier et Gingras à l'ouest, entre le chemin des Quatre-Bourgeois et le boulevard du Versant-Nord.

### Insertion du tracé dans la Pointe-de-Sainte-Foy



Ville de Québec, *Insertion du tramway dans le secteur de la Pointe-de-Sainte-Foy*, séance d'information publique, 4 décembre 2019.

Des préoccupations citoyennes ont été maintes fois énoncées publiquement depuis l'annonce du projet en mars 2018, notamment par des lettres ouvertes dans les médias, la tenue de marches et la signature de pétitions. Ces préoccupations citoyennes touchent particulièrement au choix du tracé retenu dans le quartier, qui ne dessert pas Revenu Québec, et aux impacts négatifs liés au bruit et à la sécurité appréhendés pour les résidents en bordure du corridor d'énergie.

Ces préoccupations citoyennes ont également été abondamment discutées depuis 2018 au conseil de quartier de la Pointe-de-Sainte-Foy, qui a pris position dans le dossier à plusieurs reprises. Bien que globalement en faveur du projet de tramway, le conseil de quartier a posé différentes actions dans le dossier pour relayer les questions et les préoccupations des citoyennes et citoyens à différentes instances décisionnelles. La liste des démarches effectuées par le conseil de quartier depuis 2018 dans le dossier du tramway est présentée en annexe du présent mémoire.

### 3. Principales préoccupations à l'égard du projet dans le quartier

Les préoccupations du conseil de quartier en lien avec le projet de tramway s'articulent en priorité autour de deux éléments, soit l'augmentation du bruit pour les résidents situés en bordure du tracé et les impacts des travaux de construction des infrastructures.

#### **Préoccupations liées au bruit**

Selon l'étude des impacts acoustiques (Systra, 2019), le niveau sonore des résidences situées en bordure du corridor d'énergie est faible actuellement (entre 43 et 58 dBA).

L'insertion du tramway dans ce secteur, sans mesures de mitigation, aurait des impacts considérés comme forts pour les résidents situés en bordure du tracé, avec une augmentation du niveau de bruit dans une fourchette allant de 60 à 71 dBA. La mise en place des mesures de réduction du bruit devrait réduire l'augmentation projetée à un niveau ne dépassant pas 60 dBA.

Les secteurs particulièrement visés par l'augmentation du niveau de bruit sont les habitations du côté ouest du boulevard Pie-XII, entre le chemin des Quatre-Bourgeois et l'avenue McCartney, les condominiums et blocs d'appartements bordant l'ouest du corridor d'énergie entre l'avenue McCartney et le chemin Sainte-Foy, ainsi que les unités les plus à l'est des maisons de ville de la rue Gingras.



Ville de Québec, *Insertion du tramway dans le secteur de la Pointe-de-Sainte-Foy*, séance d'information publique, 4 décembre 2019.

La question de la mise en place et de l'efficacité des mesures de réduction du bruit pour les secteurs particulièrement touchés par l'insertion du tramway dans le corridor d'énergie est une préoccupation majeure du conseil de quartier et se décline en plusieurs éléments :

- L'étude d'impacts acoustiques n'aborde pas la question de l'entretien des infrastructures, bien que parmi les mesures de mitigation envisagées, on compte le meulage des rails pour réduire le niveau sonore, particulièrement dans les courbes. Quelle sera la fréquence, la durée et le moment de ces entretiens? Seraient-ils réalisés lorsque le tramway ne sera pas en opération, soit la nuit? Quel serait le niveau de bruit associé au meulage des rails?
- Des questions similaires se posent pour le déneigement des rails durant la période hivernale.
- Pour assurer un niveau sonore conforme au seuil maximal de 60 dBA, mesurer adéquatement l'efficacité des mesures de mitigation sur le niveau bruit est essentiel. Quelle serait la fréquence des mesures du niveau de bruit dans le corridor d'énergie? Sur combien d'années serait fait ce suivi? Quelle serait l'entité qui réalisera ces mesures? Quel serait son niveau d'indépendance par rapport au consortium qui exploiterait le tramway?

- En cas de dépassement du seuil de bruit au-delà de 60 dBA, quelles seraient les garanties pour les résidents qui en subiraient les impacts que la situation serait corrigée ? Y aurait-il des sanctions réelles pour le consortium si la non-conformité était démontrée de manière répétée ? Est-ce qu'un mécanisme de compensation pour les résidents touchés est envisagé ?

### ***Préoccupations liées aux travaux de construction***

Les préoccupations du conseil de quartier concernent aussi les nuisances potentielles durant la phase de construction du tramway. Des enjeux distincts concernent, d'une part, le segment sur le chemin des Quatre-Bourgeois entre l'autoroute Duplessis et Pie-XII et, d'autre part, le segment dans le corridor d'énergie.

#### *Segment sur le chemin des Quatre-Bourgeois*

- La portion du tramway qui serait aménagée sur le chemin des Quatre-Bourgeois s'insère dans un secteur où cohabitent des usages résidentiels (côté sud) et commerciaux (côté nord, Place Naviles). À l'heure actuelle, une traverse piétonnière est aménagée sur le chemin des Quatre-Bourgeois en face de Place Naviles, entre l'avenue Bégon et la rue de la Pérade.
- Des préoccupations quant à la sécurité des piétons qui empruntent ce passage permettant de connecter le secteur résidentiel au sud de Quatre-Bourgeois avec Place Naviles a été soulevé par le conseil de quartier ces dernières années. Les travaux de construction du tramway pourraient s'avérer un élément additionnel de danger pour les piétons qui empruntent ce passage piétonnier, sans compter que durant les travaux, les circuits de métrobus 800 et 801 seront encore opérationnels sur ce tronçon, et la circulation automobile permettant d'enjamber l'autoroute Duplessis ou de s'y rendre serait possiblement perturbée.

#### *Segment dans le corridor d'énergie*

- Les travaux de construction du tramway dans ce segment se déploieront tout près des limites des cours arrière de certaines résidences. Le conseil de quartier soulève des préoccupations sur le niveau de bruit engendré par les travaux, le déplacement des véhicules et la machinerie, ainsi que sur les impacts négatifs sur la qualité de l'air (poussière).

## **4. Influence du projet sur l'environnement et la qualité de vie des citoyens du quartier**

Le conseil de quartier appuie globalement le projet de tramway, notamment pour les raisons suivantes :

- Substitution des lignes de métrobus 800 et 801 (véhicules diesel ou hybrides) sur le chemin des Quatre-Bourgeois par un moyen de transport électrique. Il s'agit d'une desserte en transport en commun plus écologique, qui devrait réduire les émissions de gaz à effet de serre et les particules fines émises par les autobus.
- Comparativement au réseau actuel, gain de rapidité et de confort pour les usagers de transport en commun du quartier, qui se déplacent souvent sur une distance de plusieurs kilomètres (ex. : cité universitaire, Colline parlementaire).
- Maintien du jardin communautaire et du passage piétonnier dans le corridor d'énergie.

- Aménagement prévu d'un « corridor vert » fortement végétalisé dans le segment du tracé du tramway dans le corridor d'énergie.

Le conseil de quartier souhaite toutefois rappeler les principales préoccupations qui ont motivé la demande d'examiner un tracé alternatif à celui du corridor d'énergie :

- Perte de desserte en transport en commun pour Revenu Québec, situé sur la rue de Marly. Il s'agit du principal employeur du quartier, desservi actuellement par trois métrobus et plusieurs lignes eXpress.
- Augmentation du niveau de bruit dans le corridor d'énergie, une zone actuellement silencieuse. Nous notons que ce segment du tracé est situé proche de cours arrière de résidences et que plusieurs propriétaires louent à Hydro-Québec une parcelle de terrain d'environ 15m sur lesquelles la végétation (notamment des arbres matures) pourraient être coupés pour faire place au tramway.
- La construction pour le tramway d'un viaduc permettant de relier le corridor d'énergie et le secteur Chaudière permettrait la construction, par la Ville de Québec, du prolongement des voies automobiles de la rue Mendel vers le boulevard du Versant-Nord. Bien que le prolongement des voies automobiles de la rue Mendel ne fasse pas partie du projet de façon formelle, il est de l'opinion du conseil de quartier que ce projet est directement lié à l'existence du tramway. Le prolongement de Mendel était d'ailleurs nommément mentionné dans la documentation du Réseau structurant de transport en commun rendue publique en mars 2018 et a été ramené dans les projets de voirie municipale dans la dernière année.
  - Les impacts du passage du tramway dans le corridor d'énergie et le risque d'augmentation du trafic automobile de transit dans le quartier, particulièrement sur le boulevard Pie-XII, devraient être tenus en compte dans les impacts cumulatifs de la réalisation du projet de tramway. Sans mesure de mitigation, la circulation automobile sur le boulevard du Versant-Nord et sur Pie-XII risque d'augmenter. Particulièrement sur le boulevard Pie-XII (côté ouest), les impacts négatifs de l'augmentation du flux automobile à l'avant des résidences s'ajouteraient à ceux générés par le passage du tramway à l'arrière.
  - Le conseil de quartier est préoccupé par les risques d'accident qui pourraient découler de l'augmentation du flux automobile et par l'augmentation du bruit et par la pollution de l'air afférentes. Les impacts négatifs associés à une possible augmentation du flux automobile sur le boulevard Pie-XII concernent non seulement les résidents du secteur, mais également les usagers du parc Saint-Benoit et les écoliers qui fréquentent l'école d'éducation internationale Filteau (primaire).
  - Le conseil de quartier a appris récemment que la Ville de Québec compte organiser au cours des prochains mois une rencontre d'information et d'échanges sur les impacts du prolongement de la rue Mendel dans le quartier, à l'intention des résidents du secteur Pie-XII. Cette initiative est saluée, mais le conseil de quartier est préoccupé par la possibilité que la question des impacts du flux automobile découlant du prolongement de la rue Mendel soit traitée de manière parallèle à celle des impacts du tramway, plutôt que d'une manière intégrée.
  - Par ailleurs, l'ajout d'un lien automobile en début de ligne du tramway pourrait favoriser l'utilisation de l'automobile au détriment du tramway.

## **5. Une acceptabilité sociale du projet à améliorer dans le quartier**

Le conseil de quartier souhaite également faire part de ses préoccupations concernant l'information et la consultation des citoyens sur le projet de tramway à l'échelle locale (quartiers, regroupements de quartiers limitrophes). Depuis l'annonce publique du projet de tramway en mars 2018, le conseil de quartier constate que les séances d'information en lien avec le projet ne sont pas ou peu des tribunes qui favorisent l'échange ou le dialogue entre la Ville de Québec et les citoyens, dans le but de trouver des solutions ou de bonifier le projet. Le conseil de quartier est d'avis que la consultation des citoyens devrait être faite en amont du projet, et non pas mettre les citoyens devant des faits accomplis, comme cela a été le plus souvent le cas jusqu'à présent. Voici quelques exemples qui illustrent notre propos.

- Mis à part la séance d'information du 4 décembre 2019 qui présentait les résultats de l'étude d'impact acoustique et vibratoire pour le secteur de la Pointe-de-Sainte-Foy, les consultations des acteurs locaux (citoyens, organisations, entreprises) se sont surtout faites au moyen de rencontres à huis clos avec des élus et des représentants du bureau de projet. Le conseil de quartier de la Pointe-de-Sainte-Foy a été rencontré le 24 février 2020 dans ce contexte.
- Malgré l'annonce répétée depuis juin 2019 que des comités de bon voisinage avec représentation des conseils de quartiers seraient mis en place, ces comités ne sont toujours pas opérationnels. Le début des travaux de ces comités est prévu – pour le moment – en octobre 2020. Les critères de sélection des membres et le mandat ne sont pas encore connus. Le mode de fonctionnement global a été annoncé, mais les détails restent à être précisés.
- Durant la phase de construction du tramway en particulier, il sera essentiel que l'information soit facilement et régulièrement transmise aux citoyens, que soit au moyen des comités de bon voisinage ou autrement (travaux à venir, plages d'opération du chantier, impacts sur la circulation, accès aux commerces et résidences, etc.).

Les activités de consultation menées en amont de grands projets, comme celles menées récemment par la Ville de Québec pour élaborer la vision d'aménagement du secteur Chaudière, auraient avantage à être imitées pour la suite du projet de tramway.

## **6. Commentaires et suggestions pour améliorer le projet**

Il est suggéré que l'option de desservir Revenu Québec (édifice Marly) soit revue, afin d'évaluer si le prolongement (illustré à la page suivante) pourrait :

- 1) Favoriser le développement d'un circuit court pour le tramway en période de pointe, évitant à tous les tramways de devoir transiger vers le terminus Chaudière. Cette option pourrait réduire les coûts énergétiques associés à la descente et remontée de la section Pie-XII.
- 2) Améliorer le service de transport en commun des travailleurs de Revenu Québec, en évitant un transfert à la station Pie-XII vers un autobus ou navette pour se rendre à l'édifice Marly.



## 7. Position du conseil de quartier quant à l'autorisation du projet de tramway

Le conseil de quartier de la Pointe-de-Sainte-Foy souhaite réitérer qu'il est en faveur du projet de tramway et qu'il souhaite l'autorisation environnementale du projet. Toutefois, l'autorisation devrait être assortie de garanties pour les résidents qui risquent de subir des impacts négatifs du projet, notamment :

- Prévoir des seuils maximaux d'exposition aux nuisances générées par le tramway pour les résidents situés en bordure du tracé, par exemple dans le certificat d'autorisation environnementale. Ces seuils devraient notamment encadrer l'exposition au bruit, aux vibrations et assurer la qualité de l'air en fonction des niveaux d'impacts acceptables selon les normes en vigueur pour chaque catégorie de nuisance.
- Prévoir un mécanisme de mesure des impacts générés par la construction, l'exploitation et l'entretien du tramway et dont les paramètres sont clairement définis *a priori* et qui seront réalisés par une entité indépendante de la gestion, de l'exploitation ou de l'entretien du tramway (par exemple un comité de vigilance).
- Prévoir des mécanismes en cas de non-conformité aux seuils maximaux des impacts autorisés, par exemple des compensations aux citoyens lésés, des amendes au consortium qui exploiterait le tramway ou la mise en place de conditions contraignantes d'exploitation.

## **ANNEXE**

### **Démarches du Conseil de quartier dans le dossier du tramway (2018-2020)**

Annnonce du projet (hiver-printemps 2018)

- Relai des inquiétudes des citoyens par une résolution (juin) posant des questions sur le projet et ses impacts dans le quartier et demandant une rencontre d'échange et d'information, ainsi que par une lettre transmise aux autorités de la Santé publique demandant la réalisation d'une étude d'impact sur la santé du projet de tramway.

Période d'attente sur les suites du projet (automne 2018 - printemps 2019)

- Relances périodiques pour avoir un suivi aux demandes faites en juin 2018.
- Mars 2019 Participation à la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement (PÉEIE). Transmission de commentaires en sur les enjeux que l'évaluation environnementale du projet devrait aborder, notamment : inquiétudes sur l'augmentation du flux d'automobiles dans le quartier induit par le prolongement de la rue Mendel; les impacts du tracé dans le corridor d'énergie sur le niveau sonore, la sécurité des résidents en bordure et la valeur des propriétés; la justification du choix du tracé qui ne dessert pas l'édifice Marly, le manque de consultation depuis l'annonce du projet, malgré les démarches du conseil de quartier et de groupes de citoyens du quartier en ce sens.

Participation aux séances d'information sur le projet de RSTC (juin et décembre 2019)

- Sainte-Foy, 18 juin 2019 - Séance publique d'information sur le Réseau de transport structurant de transport en commun (RSTC). Question posée concernant l'arrimage des comités de bon voisinage, prévus comme mécanisme d'information et de consultation au niveau local au sujet du projet de tramway, et les conseils de quartiers. Engagement de M. Rémy Normand, vice-président du comité exécutif et président du RTC, à ce que les conseils de quartier dont le tracé du tramway se déploie sur leur territoire soient représentés sur les comités de bon voisinage.
- Juillet 2019 - Résolutions concernant la méthode de sélection des personnes représentées aux comités de bon voisinage, le rôle que les conseils de quartier pourraient jouer dans le processus de consultation et d'information à l'échelle locale et désignation de représentants.
- 4 décembre 2019 - Séance publique d'information portant sur l'impact acoustique et vibratoire du futur tramway dans la portion du tracé limitrophe à l'emprise d'Hydro-Québec du secteur Pie-XII Sainte-Foy. Questions sur les mesures de mitigation envisagées pour réduire les impacts sonores du projet de tramway sur les résidents en bordure, sur les garanties que le niveau sonore maximal autorisé soit mesuré périodiquement et sur les sanctions envisagées si le niveau est dépassé.
- Décembre 2019 - En suivi de la séance d'information, transmission d'une lettre au directeur du bureau de projet du RSTC contenant les préoccupations du conseil de quartier face au projet, ainsi qu'une lettre au Maire de Québec concernant le prolongement envisagé des voies automobiles de la rue Mendel.

Rencontre à huis clos du conseil de quartier avec la Ville de Québec et attente du démarrage des comités de bon voisinage (hiver 2020)

- 24 février 2020 - Rencontre à huis clos avec le Maire, des membres du comité exécutif, du cabinet du maire, la conseillère municipale du secteur, le directeur du bureau de projet du RSTC et deux professionnels du RSTC rattachés aux travaux du secteur de la Pointe de Sainte-Foy.
- Démarrage des comités de bon voisinage annoncés pour février 2020, puis avril 2020, puis reportés en octobre 2020 en raison de la pandémie. D'autres activités de consultation menées par la Ville de Québec ont toutefois redémarré en mai 2020.