

Présentation au Bape

- 1- Situation actuelle du commerce Alimentex versus la situation après l'implantation du tramway.
- 2- Position de la ville qui maintient que le passage du tramway permet l'accès au commerce pour les clients et les livraisons. Nous ne sommes pas d'accord avec cette position. Voir carte.
- 3- Expropriations : il y a divergence entre 2 documents présentés au BAPE soit "La liste des terrains touchés par le tramway" p. 17
<http://www.ree.environnement.gouv.qc.ca/dossiers/3211-08-015/3211-08-015-88.pdf>
 et le document intitulé Carte des terrains touchés par le tramway Acquisitions et servitudes p.9 <http://voute.bape.gouv.ca/dl/?id=00000149136>
 La réponse de la ville : il n'y a plus d'acquisitions de 2 mètres, ce qui nous laisse croire que nous devons faire valoir nos droits pendant et après l'implantation car il est impossible que l'utilisation de ces 2 mètres ne soit pas nécessaire. Cette position entraîne des frais et des délais pour les riverains. Le Bureau de projet a maintenu les deux documents contradictoires et ne compte pas réaliser une mise à jour de l'évaluation du patrimoine bâti ce qui est inquiétant car, selon les besoins, un ou l'autre des documents peut être utilisé en référence.
- 4- L'utilisation des ruelles privées pour le passage des services (poubelles,...), des véhicules d'urgence, des livraisons, des déménagements?... Ces ruelles ne sont pas assez larges pour être transformées en rues de manière sécuritaire. De plus le bruit pour les résidents sera vraiment incommodant, aucune étude sur le sujet!
- 5- Études sur les vibrations et le bruit. Les pages 4-5-6- du document de Systra FR01T19A18-T-IDP3-MT-GE00-0005-B il y est indiqué que les études tiennent compte d'une distance de 7-8 mètres dans notre secteur de la 1^{ière} Avenue alors que le tramway passera plutôt à 5-6 mètres. De plus il y est noté que les bâtiments qui longent cette section de la 1^{ière} Avenue possèdent une configuration qui n'apparaît pas favorable en termes de comportement vibratoire. (dernier par. du point 1.3 p.4). Il est également étonnant que des mesures d'atténuation soient prévues pour des secteurs où on retrouve une distance de beaucoup supérieure à celle retrouvée sur la 1^{ière} Avenue et qu'il n'en est pas question du tout pour la section concernée.
- 6- Le déneigement : malgré tout ce que le Bureau de projet dit, nous n'avons pas retrouvé de villes dans le monde qui reçoit autant de neige que la ville de Québec et où il fait aussi froid donc que la neige s'y accumule pendant de nombreux mois. Nous avons vérifié toutes les villes mentionnées au cours des différentes discussions et aucune ne se compare à la ville de Québec. Cette recherche devrait être réalisée par une équipe compétente. Il y a Sapporo au Japon mais c'est une ville qui a des transports collectifs alternatifs ce qui ne sera pas le cas pour Québec. De plus pour être comparables les villes possédant des tramways devraient avoir des équipements de déneigement et utiliser des déglaçants comme la Ville de Québec.

- 7- Finalement nous sommes très inquiets des impacts sur notre commerce pendant les travaux. Livraisons, pertes de produits périssables, difficultés de livraisons, instabilité des horaires entraînant de l'insécurité pour les employés.

Québec, le 10 janvier 2020-01-10

À l'attention de Mme Suzanne Verrault,
Conseillère pour le quartier Limoilou,

Mme Verreault,

Pour faire suite à la rencontre de mardi le 10 décembre 2019, nous désirons vous remercier de nous avoir convoqués et permis de rencontrer notre maire M. Labeaume ainsi que les autres personnes directement impliquées dans le projet du futur tramway.

Le but de cette rencontre était de vous transmettre nos préoccupations en tant que commerçant, futur riverain sur le parcours de ce tramway, dans le secteur problématique de la 1^{re} Avenue à Limoilou.

Depuis cette rencontre, nos réflexions se sont poursuivies et nous souhaitons vous transmettre nos interrogations relativement à l'exploitation du commerce Alimentex situé au 1188 1^{re} Avenue, soit au coin de la 1^{re} Avenue et de la 12^e Rue.

Les documents retrouvés sur le site de la Ville de Québec indiquent clairement que la 12^e Rue deviendra un cul-de-sac et que les stationnements sur la 1^{re} Avenue seront éliminés. Comme mesure d'atténuation il est proposé que les stationnements sur la 12^e rue près d'Alimentex soient également supprimés afin de permettre aux automobiles de faire un virage en U et retourner vers la 2^e Avenue. (Cf. Étude d'impact sur les déplacements p. 197 et p. 223)

Voici donc des précisions sur nos interrogations relatives à l'exploitation de notre commerce. Pour le moment nous vous exposons celles qui relèvent des stationnements et de l'accès au commerce car elles ont un impact à long terme mais nous en avons bien d'autres qui touchent la période des travaux dans notre secteur.

1- **Mission d'Alimentex** : Alimentex vend des produits et des aliments biologiques à Limoilou depuis 1969. Nous vendons au détail mais aussi en gros formats (farines et grains en formats de 25kgs, caisses de lait végétal etc.). Nos clients viennent à 70% du quartier Limoilou, 20% des quartiers plus à l'est soit Lairet, Beauport, Charlesbourg et le dernier 10% de secteurs plus à l'ouest soit St-Sauveur, Haute-Ville, Vanier etc.

2- **Livraisons** : Nous recevons des livraisons chaque jour, les différents produits arrivent par camions et plusieurs de nos fournisseurs utilisent des semi-remorques de 53 pieds. Les camions se stationnent majoritairement sur la 1^{re} Avenue du côté Est afin de livrer la marchandise. Avec la venue du Tramway, il ne leur sera plus possible de se stationner sur ce côté de la 1^{re} Avenue car le tramway y sera installé. Évidemment que l'option de se

stationner du côté ouest n'est pas envisageable. La seule possibilité reste donc d'utiliser la 12^e Rue. Selon les plans actuels, la 12^e Rue deviendra un cul-de-sac. La largeur disponible entre les édifices au bout de la 12^e Rue est de 18.7m. Un semi-remorque nécessite un minimum de 24 mètres pour pouvoir faire un virage en U. Il manque donc 5.3m minimalement pour permettre au camion de se retourner. Ce type de camion ne pourra pas reculer jusqu'à l'intersection de la 2^eme Avenue.

3- Clientèle : Plusieurs de nos clients viennent faire leur marché chez Alimentex en utilisant leur voiture. Ils se stationnent sur la 1^{ère} Avenue ou encore sur la 12^eme Rue. Lorsqu'ils achètent des plus gros formats les stationnements leur permettent de les charger sans avoir à marcher de longues distances. Avec le retrait des stationnements sur la 1^{re} Avenue ainsi que le retrait de 16 places sur la 12^e Rue, il ne sera plus possible à ces clients de transporter facilement la marchandise jusqu'à leur véhicule ni de se stationner.

4- Problèmes à envisager pour Alimentex : Surcharges monétaires ou refus de livraison par les fournisseurs dû à la difficulté d'accès au commerce ou utilisation de véhicules plus petits. Perte des clients qui achètent en gros formats vu la difficulté à transporter les marchandises lourdes sur des grandes distances. Perte des clients qui veulent transporter leurs achats en voiture par manque de stationnement et difficultés d'accès. Ces considérations se traduiront inévitablement par une diminution d'achalandage ainsi qu'une diminution du panier d'achats moyen.

Nous demandons à la Ville de prendre au sérieux notre situation et de nous rencontrer rapidement afin que nous puissions avoir une ébauche de réponses aux problématiques mentionnées. Il n'est pas nécessaire pour la Ville de nous présenter des mesures au centimètre près mais plutôt de débiter des discussions afin que nous puissions comprendre les alternatives qui sont envisagées et collaborer positivement à l'élaboration de solutions efficaces.

Vous comprendrez certainement notre grande inquiétude à court et long terme et nous souhaitons que vous receviez ces commentaires avec une grande ouverture d'esprit, aussi grande que celle que vous vous attendez de nous.

Nous apprécierions recevoir une confirmation de la réception de cette lettre ainsi que sa transmission au maire qui semble vouloir trouver des solutions efficaces aux problèmes rencontrés par les commerçants. Nous apprécierions connaître la date prévue d'une prochaine rencontre afin de discuter de solutions envisageables aux problèmes soulevés.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à cet envoi,

Louis Gagné, propriétaire d'Alimentex

Denise Tousignant, consultante

----- Forwarded message -----

De : Bellemare, Françoise (BPRSTC-COM)

[<Francoise.Bellemare@ville.quebec.qc.ca>](mailto:Francoise.Bellemare@ville.quebec.qc.ca)

Date: lun. 24 févr. 2020 à 16:45

Subject: Suivi de votre courriel du 10 janvier 2020

To: louis@alimentex.org <louis@alimentex.org>

Cc: Verreault, Suzanne (CMC-CVCE)

<Suzanne.Verreault@ville.quebec.qc.ca>

Bonjour M. Gagné,

Veillez recevoir par la présente la réponse de Mme Verreault à votre courriel du 10 janvier 2020.

--

Objet : réponse à votre courriel du 10 janvier 2020

Monsieur Gagné,

Nous vous remercions d'avoir précisé vos questionnements suivant notre rencontre du 10 décembre 2019. Également, vous nous avez précisé ceux-ci lors de notre visite à votre commerce avec le maire et le directeur du Bureau de projet le 10 février dernier. Cela nous donne l'occasion de vous transmettre quelques éléments de réponse.

Nous sommes conscients que l'arrivée du tramway sur la 1^{re} Avenue est un changement majeur qui transformera le secteur. En plus d'ajouter un mode de transport en commun moderne attractif qui séduira une nouvelle clientèle, celui-ci nous permettra de réaménager complètement la rue de façade à façade afin d'améliorer l'environnement urbain. Des trottoirs élargis, un meilleur partage de l'espace public entre les automobilistes, les piétons, les cyclistes et le transport en commun, l'ajout de placettes publiques, du mobilier urbain renouvelé, une chaussée complètement refaite, des infrastructures municipales renouvelées font aussi partie du projet.

Concernant votre clientèle qui accède à votre commerce en voiture, elle aura toujours accès à celui-ci en empruntant les rues transversales. Elle pourra entre autres se stationner sur la 12^e Rue, entre la future placette publique à l'intersection de la 1^{re} Avenue et la 2^e Avenue. Des places de stationnement seront aussi toujours disponibles plus à l'est, de même que sur l'ensemble des rues transversales environnantes (par exemple les 11^e Rue et 13^e Rue). Les clients qui avaient l'habitude de se stationner sur la 1^{re} Avenue auront toujours des options. Aussi, l'arrivée du tramway sera l'occasion d'essayer de nouvelles options de déplacement pour certains clients actuels et celui-ci attirera de nouveaux passants dans votre secteur.

Concernant vos questionnements à propos de la livraison, le Bureau de projet évalue la possibilité de déplacer légèrement vers l'est l'actuel débarcadère de la 12^e Rue (à l'est de la ruelle du côté sud), pour maintenir un accès facilitant l'approvisionnement. Notez toutefois que nous irons à la rencontre des commerçants afin que vous puissiez comprendre les alternatives envisagées et collaborer positivement avec nous à l'élaboration de solutions efficaces, tel que proposé dans votre courriel.

À propos des impacts financiers que vous craignez, la Ville a mis sur pied un [programme de compensation financière pour les entreprises situées dans des secteurs touchés par des travaux d'infrastructure majeurs](#). Selon certains critères d'application, ce programme permettra de dédommager les commerçants qui feront la preuve que les travaux ont engendré une perte de bénéfice brute supérieure à 15 %. Lors de nos éventuelles rencontres, nous aurons l'occasion de vous en parler davantage.

En terminant, soyez certain que nous prenons votre situation au sérieux, que nous irons à votre rencontre et que vous pouvez compter sur notre collaboration pour explorer des pistes de solutions avec vous.

Je vous prie de recevoir mes salutations les meilleures.

Cordialement,
Suzanne Verreault
Conseillère municipale
District de Limoilou

Le 27 mai 2020

Monsieur Louis Gagné
Propriétaire du commerce Alimentex
1188, 1^{re} Avenue
Québec (Qc), G1L 3K8

**Objet : compte-rendu des échanges et conclusions relativement à la conception
d'insertion du tramway aux abords du commerce Alimentex**

Monsieur Gagné,

Nous désirons par la présente vous transmettre le compte-rendu de nos échanges ainsi que les conclusions de conception quant à l'accès et la livraison à votre commerce, une fois le tramway implanté. Voici un bref historique des échanges depuis décembre 2019.

Historique des échanges

10 décembre 2019 : rencontre entre M. le Maire Régis Labeaume et les commerçants du Vieux-Limoilou, dont Alimentex, pour aborder les préoccupations entourant l'arrivée du tramway dans la 1^{re} Avenue.

10 janvier 2020 : Alimentex transmet une lettre de suivi à l'intention de M^{me} Suzanne Verreault pour solliciter une rencontre afin d'exposer ses interrogations quant à l'exploitation de son commerce, notamment en ce qui a trait à la livraison, au stationnement et à l'accès une fois le tramway implanté.

10 février 2020 : visite de M. le Maire de Québec, Régis Labeaume, de l'élue du secteur, M^{me} Suzanne Verreault, du directeur du Bureau de projet de réseau structurant de transport en commun, M. Daniel Genest, accompagnés de certains membres de l'équipe de conception et de communication lors d'une sortie de reconnaissance sur le terrain. Cette rencontre a permis d'entendre à nouveau vos préoccupations.

24 février 2020 : M^{me} Suzanne Verreault vous a transmis une réponse à votre communication du 10 janvier, dans laquelle la vision de stationnement et d'accès à votre commerce est exposée. Il vous est mentionné que l'équipe du Bureau de projet ira à votre rencontre pour aborder le fonctionnement entourant votre commerce (approvisionnement, accès).

12 mars 2020 : rencontre dans vos locaux avec le chargé de projet et la conseillère en communication – relations avec la communauté du secteur, M. Samir Akchiche et M^{me} Françoise Bellemare. Outre l'objectif d'en savoir plus sur vos activités et de

s'enquérir des spécifications quant aux modes de livraison de votre commerce, cette visite visait plus largement à discuter des impacts anticipés avec le tramway afin de mieux évaluer les mesures d'atténuation potentielles. Il a été question notamment :

- De la fréquence et de la grosseur des camions de livraison;
- De votre clientèle et sa provenance, sa prédominance automobile;
- La possibilité actuelle de stationner devant la porte du commerce;
- Du scénario idéal pour vous, soit le maintien de l'accès à la 1^{re} Avenue;
- Du mandat du Bureau de projet de maintenir l'accès au commerce;
- De cas de figure où les accès ont été repensés pour assurer cet accès;
- Du programme de compensation durant la période des travaux et autres programmes existants s'il y a lieu (relocalisation, rénovation, etc.).

Cette rencontre nous a permis de découvrir que vous avez un stationnement à l'arrière de votre commerce, accessible à partir de la ruelle. Il y a déjà eu une porte qui communiquait entre le stationnement et l'intérieur du commerce, mais cette porte est hors de service. L'option d'utiliser la ruelle dans une certaine mesure pourrait être évaluée.

Quant à vos préoccupations, vous déplorez l'impossibilité de stationner dans la 1^{re} Avenue avec l'arrivée du tramway et réitérez qu'il sera difficile pour votre clientèle de marcher de la voiture sur une rue transversale à la porte d'entrée. Quant aux stations du tramway 9^e Rue et Hôpital Saint-François d'Assise, vous percevez que votre commerce est loin des deux stations et que cette localisation ne sera pas profitable. La situation idéale pour vous serait de maintenir l'accès automobile à la 1^{re} Avenue. Vous êtes ouvert à collaborer et avez hâte de connaître les options.

Au terme de la rencontre, voici les suivis qui sont attendus :

- Il est convenu de revenir vous rencontrer avec des scénarios comme base de discussion pour explorer ensemble des solutions;
- Vous demandez d'être appelé rapidement par le Service du développement économique et des grands projets de la Ville pour connaître les programmes existants et ainsi, explorer toutes les possibilités (relocalisation, modification de l'accès, etc.), outre le programme de compensation financière pour entreprises situées dans des secteurs touchés par des travaux d'infrastructures majeurs.

24 mars 2020 : M^{me} Mélanie Simard, du Service du développement économique et des grands projets de Québec, vous a contacté, ce qui fut l'occasion de valider que la seule mesure existante s'appliquant à votre situation pour l'instant est le programme de compensation financière lors de travaux majeurs. Ce même 24 mars, M^{me} Françoise Bellemare, conseillère en communication – relations avec la communauté réitère l'intention du Bureau de projet de revenir vers vous pour vous présenter l'état de la situation de la conception en lien avec votre livraison. Ce suivi sera assuré lorsque le travail de conception le permettra mais aussi en fonction de la situation de la Covid-19. Cette situation d'exception est toujours en cours et face aux enjeux entourant l'épidémie, un délai s'est imposé.

14 mai 2020 : ce qui nous amène à votre communication du 14 mai 2020, à laquelle cette lettre veut répondre. Sur la base des diverses communications échangées par courriel ou en personne et considérant les préoccupations très précises exposées, voici les conclusions de l'équipe de conception du Bureau de projet du réseau structurant de transport en commun.

Notez que le Bureau de projet considère que le scénario retenu permet de maintenir l'accès à votre commerce. Avec certains impacts relevant d'un changement d'habitude, tant pour la clientèle, pour vos fournisseurs que pour vous. Par exemple, un nouveau mode

d'approvisionnement (53 pieds) est à prévoir et il faudra indiquer à votre clientèle les nouveaux itinéraires d'accès dans le quartier.

Les conclusions

Préoccupation	Réponse de conception
Livraison : La livraison demeurera possible par la 12 ^e Rue et non plus par la 1 ^{re} Avenue qui sera inaccessible à l'est et à l'ouest.	
Débarcadère	La conception nous permet de maintenir votre débarcadère sur la 12^e Rue. Il sera déplacé légèrement à l'est de la ruelle. Il éloignera de quelques mètres l'accès aux voitures ou aux camions qui ont l'habitude de se stationner à cet endroit. Toutefois, les camions 53 pieds ne pourront plus assurer la livraison sur la 12^e Rue, l'espace de retournement suffisant étant manquant.
Accès au commerce : la 1 ^{re} Avenue sera revalorisée au profit de la population locale – constituant déjà la majorité de votre clientèle – mais aussi de tous les visiteurs en provenance de quartiers extérieurs au Vieux-Limoilou, tout mode de transport confondu. L'accès au commerce est maintenu pour tous.	
Accès automobile à la 1 ^{re} Avenue et circulation	Bien que l'insertion du tramway retirera la voie automobile en direction nord dans la 1^{re} Avenue, la circulation sera alors transférée sur les axes parallèles (2^e Avenue, 3^e Avenue, 4^e Avenue). Ainsi, la clientèle pourra accéder à votre commerce par les rues transversales à l'est de la 1^{re} Avenue, en ayant la possibilité de traverser d'ouest en est à la 4^e Rue, 10^e Rue, 13^e Rue, à la Rue de l'Espinay ou à la 18^e Rue. Il s'agit des carrefours traversants du secteur. Quant à la 12^e Rue, l'accès automobile par cette rue ne sera pas possible car un espace public prévu sera maintenu.
Stationnement	Quant au stationnement retiré dans la 1 ^{re} Avenue, des options visent à le relocaliser dans le secteur. Du stationnement sera disponible pour la clientèle automobile dans la 12 ^e Rue, entre le nouvel espace public à l'intersection 1 ^{re} Avenue et 2 ^{ème} Avenue, ou plus à l'est, de même que sur l'ensemble des rues transversales environnantes (11 ^e Rue, 13 ^e Rue).
Habitudes de la clientèle : l'implantation du tramway implique des changements d'habitudes pour tous les usagers et toutes les clientèles.	
Transport de marchandise entre la porte et la voiture	Pour la clientèle et les livraisons, cela implique une légère augmentation du déplacement de la porte d'entrée à la voiture mais l'accès est maintenu : il sera toujours possible de transporter les achats. Cet impact est considéré un changement d'habitude réaliste, appropriable.
Programmes existants	
Suivi par le Service du développement économique et des grands projets de Québec	Le Service du développement économique et des grands projets conclut que le programme de compensation financière pour la période de travaux est la seule option.

Nous espérons que ce compte-rendu répond à vos attentes et qu'il reflète la nature de nos échanges. Le Bureau de projet poursuit sa conception et des options sont à l'étude pour un maintien maximal de places de stationnement à proximité de votre commerce; nous vous reviendrons dès que possible, selon l'avancement du projet. Nous demeurons disponibles en tout temps pour toute question concernant l'arrivée du tramway aux abords de votre commerce.

En terminant, soyez assuré de notre entière collaboration. Nous sommes conscients que le projet de réseau structurant de transport en commun implique des changements dans le fonctionnement de votre commerce, notamment en ce qui a trait à la grosseur des camions qu'il sera possible d'accueillir. Ces nouvelles habitudes seront à intégrer par tous, résidents, commerçants et usagers de la route. Si le projet de réseau structurant nécessite que nous nous adaptions, cela est globalement pour le mieux, car le projet est porteur d'énormes bénéfices collectifs. L'arrivée du tramway nous offre une opportunité unique pour vivre et se déplacer autrement.

La revalorisation de la 1^{re} Avenue dans le Vieux-Limoilou sera grandement bénéfique pour la population locale, entre autres pour les personnes de déplaçant à pied et à vélo. Le quartier sera assurément plus convivial et la 1^{re} Avenue profitera de cette transformation. Celle-ci pourrait renforcer certaines de vos clientèles ou vous en faire découvrir d'autres. Cela étant dit, l'accès est maintenu pour tous, automobilistes y compris.

Je vous remercie de votre collaboration et vous prie de recevoir mes salutations les meilleures.

Cordialement,

Françoise Bellemare
Conseillère en communication – relations avec la communauté
Division des communications pour le réseau structurant de transport en commun
Service des communications
Ville de Québec

CC : Suzanne Verreault
Conseillère municipale
District électoral de Limoilou



Denise Tousignant <denisetousignant1@gmail.com>

Étude sur le bruit

1 message

Denise Tousignant <denisetousignant1@gmail.com>

31 mai 2020 à 21 h 48

À : Verreault Suzanne <suzanne.verreault@ville.quebec.qc.ca>

Bonjour Mme Verrault,

Merci de votre appel la semaine dernière.

Je n'ai pas reçu l'étude sur le bruit dont nous avons parlé lors de cette discussion.

Est-ce qu'il est vrai que le bruit estimé lors du passage des wagons n'est pas évalué de manière absolue mais remis en moyenne sur le nombre d'heures dans la journée?

J'ai aussi une interrogation: comment seront ramassées les ordures du côté est de la 1^{ère} Avenue et comment les véhicules d'urgence pourront atteindre les bâtisses impactées?

Et les camions de déménagements? Devront-ils aussi transporter les meubles sur des chariots comme pour les livraisons? Il y a beaucoup de camions de déménagements de plus de 50 pieds. Cela occasionnera un problème sérieux de temps donc de frais pour les locataires et rendra les appartements beaucoup moins attrayants.

On parle d'atténuation du bruit pour la rue des Chalutiers et le Boul. Pie XII mais jamais pour la 1^{ère} Avenue.

Je comprends que nous pourrions poser nos questions lors de la rencontre mais je préfère vous les faire connaître avant car nous aimerions avoir des réponses à ce moment-là et pouvoir les discuter.

Merci de votre écoute, j'attends l'étude, vous pouvez me donner la référence et l'endroit où la trouver,

Denise Tousignant

Envoyé de mon iPad

Liens pour accéder aux études

5 messages

Verreault, Suzanne (CMC-CVCE) <Suzanne.Verreault@ville.quebec.qc.ca>

1 juin 2020 à
15 h 30

À : Denise Tousignant <denisetousignant1@gmail.com>

Bonjour Madame Tousignant,

Vous trouverez ci-dessous les deux liens pour accéder aux études de vibration et acoustique. Pour vos autres questions je vous reviendrez avec des réponses le plus tôt possible. Si vous souhaitez voir toutes les études, elles sont en ligne sur le site du BAPE du Gouvernement.

Merci et bonne journée.

<http://voute.bape.gouv.qc.ca/dl/?id=00000140438>

<http://voute.bape.gouv.qc.ca/dl/?id=00000140426>

Suzanne Verreault

Conseillère municipale – district de Limoilou Membre du Comité exécutif
Responsable des dossiers de l'Environnement et du Développement durable
Présidente de la Commission d'urbanisme et de Conservation de Québec

[2, rue des Jardins](#), bureau 103

Québec (Québec)

G1R 4S9

Tél : 418 641-6411, poste 6080

MÉMOIRE TECHNIQUE – RAPPORT ÉTUDE ACOUSTIQUE

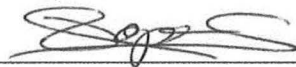
Mandat 10.2 : Étude vibration

IDENTIFICATION DU DOCUMENT	
N° du document SYSTRA Canada	FR01T19A18-T-IDP3-MT-GE00-0005-B
N° du document client	N/A

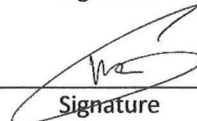
Rév.	Date	Modification	Préparé par	Révisé par	Approuvé par
A	2019-10-17	Rédaction initiale	PR	EA/WW	EL
B	2019-11-18	Mise à jour et résultats	PR/CF	EA	EL

Préparé par :

Pierre Ropars, ing.
Ingénieur – Bruit et vibrations


Signature

Walide Wasmine
Chargé d'étude – Conformité, bruit et vibrations


Signature

Révisé par :

Eric Augis
Responsable – Acoustique et vibrations


Signature

Didier Rancourt
Spécialiste – Études environnementales


Signature

Éric Le Hir
Responsable - Transport urbain


Signature

Approuvé par :

Romain Taillandier, ing.
Responsable - Transport urbain


Signature



Sur le site de l'Université Laval, deux laboratoires comportent des microscopes AFM et MEB, mais les locaux sont situés respectivement à 110 m et 150 m du tracé. À ces distances, les vibrations générées par le tramway auront été atténuées par le sol, et seront alors nettement en dessous du niveau vibratoire ambiant dans les laboratoires. Le risque d'impact est donc très faible sur ce site. Il n'existe pas d'équipement avec une grande sensibilité sur le site du GMFU Laurier. Le risque d'impact sur le CHUL est jugé modéré en raison de la présence d'équipements assez sensibles dans la salle d'angiographie située à 40 m du tracé. Le risque d'impact est jugé fort sur le site de l'INRS, qui comporte un microscope très sensible dans un local à seulement 35 m du tracé. Le site de l'Hôpital Saint-François d'Assise présente également un risque d'impact important, non pas sur les appareils sensibles, car situés à plus de 100 m du tracé, mais dans le local d'audiométrie où un faible niveau de bruit de fond est exigé.

Les autres sites à sensibilité particulière sont des salles de concert ou spectacle et des studios musicaux : le Grand Théâtre de Québec, dont le Studio 29 est le local le plus exposé (à 35 m du tracé), la salle Raoul-Jobin du Palais Montcalm et Le Diamant (toutes deux situées à environ 40 m), et Le Capitole (situé à l'arrière du Diamant à environ 50 m).

En dehors des sites de sensibilité particulière, mentionnés précédemment, les bâtiments d'usage courant (logement, hôtels, écoles, églises, bureaux, administrations, etc.) présents le long du tracé présentent, a priori, un risque d'impact faible à modéré, en raison principalement d'une distance assez grande entre les bâtiments et le tracé de la ligne (souvent supérieure à 15 m) sauf dans les rues suivantes : le chemin des Quatre-Bourgeois (distance d'environ 13 m), le boulevard René-Levesque (distance d'environ 12 m), la rue de la Croix-Rouge et la 1^{re} Avenue (distance d'environ 7-8 m).

La ligne de tramway longe un nombre important de maisons individuelles et de petits immeubles résidentiels de construction assez semblable : la partie basse de ces bâtiments est généralement en maçonnerie; la structure des étages supérieurs peut être quant à elle en bois. Cette configuration n'apparaît pas favorable en termes de comportement vibratoire. Pour cette raison, il est prévu de caractériser par des essais sur site le comportement vibratoire de plusieurs bâtiments de ce type.

1.4. MODÉLISATIONS ET ESSAIS, CAS DES BÂTIMENTS COURANTS PRÈS DE LA LIGNE EN SURFACE

Pour les sites de sensibilité courante (logements, hôtels, écoles, bureaux) le long du tracé en surface, des simulations des niveaux de vibration du plancher et de bruit solidiens dans les bâtiments ont été réalisées à l'aide d'un modèle de calcul. Le modèle comporte plusieurs termes : l'excitation (1), la fonction de propagation vibratoire dans le sol (2), la fonction de transfert vibratoire entre le sol et le plancher des bâtiments (3), la fonction de transfert entre la vibration du plancher. Les termes (2) et (3) étant naturellement très dépendants du type de sol et de bâtiments, il a été décidé de les déterminer lors d'essais sur site exécuté en juillet 2019. La prise en compte des comportements spécifiques de sols et des constructions à Québec est un moyen de maîtriser les incertitudes des calculs. Les essais de transmissibilité vibratoire dans le sol ont été réalisés sur 16 sites. Les fonctions de transfert entre le sol et la structure du bâtiment ont été mesurées sur 10 sites. Il a été vérifié lors de l'analyse des fonctions de transfert vibratoires mesurées, que le nombre de points de mesure était suffisant pour assurer une bonne représentativité des caractéristiques vibratoires sur l'ensemble des secteurs traversés par la ligne.

La méthode d'élaboration des modèles de simulation répond aux pratiques usuelles et plus spécifiquement aux exigences de la norme ISO14837-1.

1.5. ÉVALUATION DES IMPACTS DUS AUX VIBRATIONS DU PROJET SANS MESURES DE MITIGATION, CAS DES BÂTIMENTS COURANTS PRÈS DE LA LIGNE EN SURFACE

Les simulations dans les bâtiments d'usage courant situés le long du tracé en surface (18,9 km) indiquent que les niveaux de vibration et de bruit solidien simulés en considérant une pose de voie classique sans dispositif de mitigation des vibrations, sont souvent inférieurs aux valeurs limites fixées. Cela concerne l'ensemble des bâtiments sur un linéaire de 11 km (soit 59 % de la longueur totale de voie étudiée).

Le dépassement modéré des critères sur certains tronçons, montre qu'il est nécessaire de prévoir des solutions usuelles de pose de voie ferrée permettant d'atténuer à la source les émissions vibratoires.

Par comparaison avec la situation d'autres projets de tramway récents, en France notamment, les résultats indiquent un faible risque d'impact lié aux vibrations générées en phase d'exploitation du tramway, en raison principalement d'une distance relativement grande entre les bâtiments et le tracé.

1.6. DÉFINITION DE MESURES DE MITIGATION DES VIBRATIONS

Pour les sites où les valeurs cibles sont dépassées, il est nécessaire de prévoir une ou plusieurs mesures de mitigation des vibrations. Il pourrait s'agir :

- De mesures d'évitement (exemple, éloignement du tracé vis-à-vis d'un site ou un secteur très sensible, relocalisation d'un équipement très sensible dans un local éloigné du projet);
- De mesures de réduction (mise en place de poses de voie anti-vibratile, réduction de la vitesse);
- De mesures particulières d'entretien des états de surface des rails et des roues (par des opérations régulières de meulage du rail et de reprofilage des roues).

Dans les cas courants d'insertion urbaine et de sensibilité des bâtiments aux vibrations, la mesure adoptée le plus souvent est la mise en place de poses de voie anti-vibratiles aux propriétés d'atténuation appropriées. Le risque d'impact résiduel après mise en place de ces mesures aujourd'hui éprouvées est généralement faible.

Trois types de pose de voie anti-vibratiles, fréquemment mis en œuvre dans les projets de tramway, sont pris en compte dans l'étude :

- Voie avec des semelles (ou couche) élastiques souples sous le rail;
- Voie sur une dalle flottante avec un tapis de matériau élastique souple;
- Voie sur une dalle flottante avec un tapis de matériau élastique très souple, donc plus performante que la précédente.

Les poses de voie anti-vibratiles sont simulées par leur courbe de pertes par insertion, qui correspond au niveau d'atténuation apportée par rapport au cas d'une pose de voie sans mitigation.

1.7. ÉVALUATION DES IMPACTS RÉSIDUELS APRÈS MISE EN PLACE DES MESURES DE MITIGATION, CAS DES BÂTIMENTS COURANTS PRÈS DE LA LIGNE EN SURFACE

Les simulations montrent qu'avec le recours aux mesures de mitigation usuelles, à savoir une des poses de voie anti-vibratiles présentées ci-dessus, l'impact résiduel devient faible pour tous les sites étudiés. En effet, les niveaux de vibration et de bruit solidien sont en dessous des limites fixées.

La solution de mitigation la plus utilisée est le système de pose de voie avec une semelle (ou couche) élastique souple sous le rail. Ce système fréquemment utilisé et relativement peu onéreux est envisagé sur environ 36 % de la longueur totale de la ligne étudiée (18,7 km).

La solution de pose sur dalle flottante, plus performante que la pose précédente, mais aussi plus contraignante en termes de construction et de maintenance, est envisagée au stade actuel des études, sur une section de 910 m.

1.8. MISE EN PERSPECTIVE DES RÉSULTATS / POURSUITE DES ÉTUDES

Les études vibratoires réalisées à ce jour, sur les secteurs où la ligne est en surface, ont permis de montrer que le niveau de risque d'impact lié aux vibrations du tramway était faible à modéré à Québec, en raison notamment de contraintes d'insertion urbaine modérées (rues assez larges dans l'ensemble). Les sites demandant une étude détaillée ont été identifiés. Les technologies de pose de voie ferrée des tramways permettent plusieurs niveaux d'atténuation des vibrations à la source. Les simulations montrent que la mise en place de ces systèmes permet de respecter les critères sur les sites où ces derniers sont dépassés dans le cas d'une pose de voie ferrée classique (sans dispositif d'atténuation).

Dans la suite du projet, il est nécessaire de rédiger un ensemble de spécifications techniques relatives au sujet des vibrations, à la lumière des conclusions de cette étude d'impact. Le consortium devra répondre à ces exigences exprimées en termes de performance (seuils limites de niveaux vibratoires et de bruit solidien à ne pas dépasser à l'intérieur des bâtiments), mais également en termes de moyens d'étude (modélisations et essais), de conception, de construction et de validation des systèmes de réduction des vibrations (dispositifs de poses de voie anti-vibratiles).

Il conviendra en phase d'ingénierie détaillée de faire les études d'impact vibratoire sur les sites très sensibles ayant fait l'objet d'une analyse de sensibilité dans la présente étude, et sur les sites sensibles à proximité des sections de ligne en souterrain. Pour ces sites en particulier, la démarche d'analyse à mettre en œuvre est résumée ci-dessous.

Démarche de contrôle des risques d'impact sur les sites très sensibles

La visite des sites très sensibles recensés à Québec en présence d'un représentant des lieux, a permis d'évaluer le niveau de risque d'impact sur chaque site et de déterminer les actions d'approfondissement nécessaires (modélisations et essais), à mettre en œuvre en phase d'ingénierie détaillée, pour étudier les risques d'impact et préciser les mesures de mitigation les plus appropriées en tenant compte des contraintes du projet.

Denise Tousignant Québec, 23 juin 2020 09 h 07

Denise Tousignant <denisetousignant1@gmail.com>

23 juin 2020 09 h 07

Suzanne

Québec, le 23 juin 2020
Mme Suzanne Verreault,
Conseillère municipale, Ville de Québec

La rencontre virtuelle à laquelle nous avons assisté jeudi le 11 juin a entraîné des réflexions que nous souhaitons partager avec vous et éventuellement avec M. le Maire.

Cette réunion nous a confirmé que plusieurs informations obtenues depuis les dernières semaines étaient fondées, cependant, malgré de nombreuses personnes du Bureau de projet présentes, plusieurs questions sont demeurées sans réponse et quelques informations transmises sont contradictoires.

1. Tout d'abord, on nous dit qu'il y a deux options possibles pour circuler dans le secteur de Limoilou nous concernant, mais seule l'option de bouclage par les ruelles a été présentée. Le cul-de-sac avec virage en U et la rue bidirectionnelle semblent avoir été éliminés d'emblée. Présentent-ils trop d'inconvénients?
2. En utilisant les ruelles pour le bouclage comment comprendre que les ruelles ne connaîtront pas d'augmentation de leur achalandage? Les camions d'ordures, de produits de recyclage, les livraisons, les déménagements?, etc les utiliseront selon ce qui a été affirmé, c'est contradictoire. La sécurité n'a pas été abordée, ce ne sont pas des rues, ces ruelles sont très étroites, aucun trottoir ni espace pour marcher ne pourra y être aménagé.
3. Longueur maximale des camions pouvant transiter par la ruelle? Ceux de 53 pieds ne pourront plus circuler et ceux de 25 pieds le pourront, mais entre les deux? Toujours pas de réponse, les camions de livraison du commerce mais aussi de la poste, poubelles etc. passeront par la ruelle ainsi que la circulation locale. Nos livraisons actuelles sont effectuées par des camions de 53 pieds régulièrement et selon les représentants du Bureau de projet ils devront être déchargés en utilisant des transpalettes,

ce qui signifie pour les livraisons destinées à Alimentex de marcher environ 150 pieds pour atteindre la porte. En hiver, même pour un livreur expérimenté, transporter une palette de plusieurs centaines de livres de cette manière serait très pénible voir impossible. De plus, le débarcadère prendrait plusieurs places de stationnement éventuellement disponibles sur la 12^e Rue limitant ainsi l'accessibilité pour les clients qui font des achats en plus grosses quantités : sacs de grains ou de farine de 25kgs, caisses de lait de soya, poches de patates, sacs de terre etc.

4. Pas d'information sur la circulation des véhicules d'urgence?

5. Il nous est apparu clair que la plupart des commerces actuels sur la 1^{ère} Avenue ne pourront pas demeurer en opération dans les circonstances prévues. Après les travaux, les commerces qui s'y installeront auront une vocation différente, soit cafés, services de proximité facilement accessibles à pied. Ces commerces connaîtront alors les contraintes comme ceux qui ont été invoqués lors de la rencontre (commerces du Petit Champlain ou de la rue St-Jean) et leurs plans d'affaires, leur localisation en fonction des arrêts du tramway et leurs installations seront élaborés en ce sens, ce qui n'est pas le cas des commerces déjà établis.

6. Étude vibratoire (Mandat 10.2) Dans cette étude, les vibrations ont été mesurées à 7-8 mètres des édifices longeant la 1^{ère} Avenue, cf. Point 1.3 avant-dernier paragraphe. Hors, le tramway dans notre secteur passera à 5-6 mètres selon ce que l'on a appris, les mesures ont-elles été reprises avec les distances corrigées? Personne n'a pu répondre.

7. Idem pour la note sur les structures des bâtiments qui, selon l'étude, tolèrent mal les vibrations (point 1,3 dernier par.) il y est noté que des nouvelles études devraient être réalisées. La situation se trouve nettement différente s'il s'avérait que ces bâtiments ne supportent pas les vibrations. À ce point des travaux, alors qu'on parle de réaménagement du secteur, ces études sont-elles disponibles? Au point 1,5 il est spécifié que contrairement à la France il y a peu d'impact lié aux vibrations en raison d'une distance relativement grande entre les bâtiments et le tracé, ce n'est visiblement pas le cas dans notre secteur.

8. Quand aux stationnements, dans notre secteur proche, c'est environ 80 % qui sont utilisés en moyenne, si on restreint

d'avantage le secteur évalué soit de la 5^{ème} à la 13^{ème} quel serait le % des stationnements utilisés? Et si on élimine dans le même secteur les stationnements qui devront l'être, quel serait le % de stationnements disponibles résiduels? Selon nous les clients ne viendront pas s'ils doivent chercher un stationnement et qu'ils le trouvent à 10 minutes de marche.

9. Phase des travaux : dans le cas de notre propre commerce, puisque nous tenons des produits frais et périssables, il nous sera impossible de demeurer ouvert pendant les travaux sans occasionner des pertes impossibles à gérer. Le dédommagement de 30,000\$ calculé sur les bénéfices bruts ne pourra combler les pertes pendant la durée des travaux et, vu les inconvénients apportés par le passage du tramway pour notre type de clientèle, nous croyons que nous devons nous établir ailleurs. L'urbanisme voit déjà la 1^{ère} Avenue comme une zone plus résidentielle et la 3^e Ave comme le secteur commercial.

10. Il est important de considérer que la viabilité d'un commerce est bâtie sur plusieurs critères dont le plus important est le choix de la localisation ce qui signifie le type d'artère sur lequel le commerce est installé, son accès pour la clientèle, la facilité d'y circuler et de s'y stationner. C'est la principale source d'achalandage. Les changements apportés avec le tramway entraînent des modifications importantes pour Alimentex. Les impacts ne seront pas négligeables, tous les propriétaires de commerces présents étaient du même avis. Nous ferons face à des changements tellement importants qu'il nous est impossible de penser que nos revenus ne seront pas touchés : diminution du nombre de stationnements, changement dans les habitudes de consommation, changement dans les livraisons et la circulation, diminution du panier moyen, accès aux commerces difficile, etc. Nous avons reçu une lettre signée par le bureau de communication nous signifiant le contraire, sur quoi se basent-ils pour faire ces affirmations?

Beaucoup de questions sans réponses alors que le projet avance. Nous comprenons que le Bureau de projets tente de trouver des solutions, le personnel présent à la rencontre est de bonne foi et ne fait que transmettre le message. Nous sommes arrivés au point de vous demander une rencontre, des réponses à nos questions et la possibilité de discuter avec les décideurs de la suite des choses pour Alimentex.

M. le Maire nous a affirmé à plusieurs reprises que nous ne subirions pas de diminution de notre chiffre d'affaires, que nous avions son appui, il est maintenant le temps d'aller plus loin dans

cette collaboration et de nous rencontrer. Cette rencontre doit se faire au plus tôt, soit au plus tard le 7 juillet 2020,

Répondre Transférer

Verreault, Suzanne (CMC-CVCE)

25 juin 2020 18 h 37

Bonjour, très bien je vous rencontrerez le moment venu. Nous pourrons discuté. Bonne soirée. Téléchargez Outlook pour iOS De : Denise Tousignant <denisetousigna

Louis Gagné

25 juin 2020 22 h 08



moi

Elle m'a envoyé un message comme quoi elle ne m'oubliait pas. Sans plus.

Louis Gagné

418-929-8074

418-529-4530

louis_gagne@hotmail.com

DESTINATAIRE : Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

DATE : 15 juillet 2020

OBJET : Obligation de la Ville de Québec de procéder à une acquisition totale d'un immeuble même si ses besoins sont une acquisition partielle.

La loi concernant le Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec, adoptée en 2019, vise à permettre la réalisation, par la Ville de Québec, du projet de transport collectif annoncé publiquement par celle-ci comme le « Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec » (RSTC), lequel inclut un tramway. À cette fin, la loi donne compétence exclusive à la Ville pour les acquisitions requises pour la réalisation des travaux du tramway.

Acquisition totale

Dans la loi, les procédures d'expropriation sont faites, selon les besoins de la Ville, pour les travaux du tramway. Il n'y a aucun article qui réfère à l'obligation de faire l'acquisition totale d'une propriété. Il en est de même pour la loi sur l'expropriation. S'il n'y a pas d'entente de gré à gré entre les parties, il s'agit d'un débat à faire devant le tribunal administratif du Québec (TAQ). Cependant, avant d'en arriver au tribunal, il y a une analyse approfondie des dossiers qui est requise par l'expropriante.

Traitement et analyse des dossiers

Dans l'analyse des dossiers, la Ville doit valider l'impact de la perte d'une partie du terrain par rapport à la situation qui prévalait avant l'expropriation. Ainsi, par rapport au reste du secteur et des immeubles adjacents, il s'agit de déterminer s'il y a un dommage de rapprochement à considérer.

Ainsi, l'expropriante doit valider si le résidu de terrain respecte la réglementation une fois l'emprise acquise (marges, nombre minimal de stationnements, pourcentage d'implantation, etc.). Si la Ville est en mesure d'émettre une dérogation mineure, l'acquisition partielle sera possible. Sinon, une acquisition totale sera requise puisque l'impact sur le résidu de la propriété est trop important.

S'il y a un dommage de rapprochement, ce dernier peut se calculer selon les deux méthodes ci-dessous:

- la méthode de Polley qui a été présentée de nombreuses fois à la Chambre de l'expropriation (maintenant le TAQ). Celle-ci l'a retenue à quelques reprises malgré le fait qu'elle ait été élaborée en Pennsylvanie et qu'elle ne tienne pas compte des particularités géographiques du Québec. La méthode de Polley permet de calculer le dommage de rapprochement en fonction de trois variables (le coefficient de profondeur déterminé, la profondeur prise en considération après l'expropriation et la profondeur légale ou idéale de la marge de recul). Le principe est que plus l'empiètement se rapproche de l'habitation, plus le coefficient de dommage augmente en proportion.
- la méthode du ministère des Transports basée sur la marge de recul des propriétés dans l'environnement immédiat du sujet versus celle du sujet avant et après acquisition. Le taux de dépréciation augmente au fur et à mesure que l'emprise se rapproche du bâtiment principal.

Requête en acquisition totale devant le tribunal

Si l'exproprié considère que le dommage offert par l'expropriante est insuffisant et prétend qu'une acquisition totale est requise puisque le site résiduel ne peut plus être utilisé adéquatement, une requête en acquisition totale peut être déposée par ce dernier et sera débattue au TAQ.

Le TAQ, après l'audition, va émettre une décision sur l'acquisition totale ou non de la propriété. Si une acquisition totale est requise et que la Ville ne va pas en Appel de la décision, la suite du dossier devra être traitée selon un scénario d'acquisition totale (selon la valeur de la propriété ou selon une réinstallation dans un immeuble substitut dans un nouveau bâtiment). Une fois la propriété transférée à l'expropriante, ce dernier peut la revendre faisant ainsi diminuer les frais du projet.

-----Message d'origine-----

De : Denise Tousignant <denisetousignant1@gmail.com>

Envoyé : 20 juillet 2020 09:52

À : Verreault, Suzanne (CMC-CVCE) <Suzanne.Verreault@ville.quebec.qc.ca>

Cc : Gagne Louis <louis_gagne@hotmail.com>

Objet : Expropriations

Bonjour Mme Verreault,

Suite à la publication de la liste des expropriations nous avons appris que le terrain d'Alimentex allait être exproprié de 2 mètres.

Comme vous connaissez déjà notre opinion sur les impacts négatifs des nouveaux aménagements et la perte de 2 mètres devant notre commerce, nous vous demandons à nouveau de nous rencontrer afin de voir les possibilités d'entente avec la Ville.

Puisque la Ville souhaite accélérer tout le processus, il devient éminent de faire suite à notre demande de rencontre.

Sur la carte des expropriations remise au BAPE, nous ne voyons pas le terrain d'Alimentex en rose comme il se devrait lors d'expropriation partielle, pouvez-vous nous en donner la raison?

Merci de prendre en considération notre demande,

Denise Tousignant

Louis Gagné

Envoyé de mon iPad

...

Louis Gagné

21 juill. 2020 10 h 07 (il y a 10 jours)

Françoise

moi

Bonjour Mme Bellemare,

J'aurais besoin d'éclaircissement car présentement il y a deux informations différentes qui circulent.

LISTE DES TERRAINS TOUCHÉS PAR LE TRAMWAY

<http://www.ree.environnement.gouv.qc.ca/dossiers/3211-08-015/3211-08-015-88.pdf>

Impact 2m pour le 1184-1188 1ere Avenue

Voir page 17

CARTE DES TERRAINS TOUCHÉS PAR LE TRAMWAY

Acquisitions et servitudes

<http://voute.bape.gouv.qc.ca/dl/?id=00000149136>

Rien pour le 1184-1188 1ere Avenue

Voir page 9.

Il serait très surprenant qu'il n'y ait pas plus d'expropriations partielles sur la 1ere Avenue qui est très étroite dans le vieux Limoilou. Le premier document parle même de devoir déplacer des escaliers etc et les adresses correspondantes ne sont pas mentionnées sur la carte. J'aimerais rapidement avoir les détails à cet effet.

Merci.

Louis Gagné

Proprio | Owner

ALIMENTEX

1188 1re Avenue, Quebec, QC, G1L 3K8

418-529-7988

Répondre Répondre Transférer
à tous

Denise Tousignant

<denisetousignant1@gmail.com>

28 juill. 2020 17 h 17 (il y a 3 jours)

1. Description et présentation du tronçon

1.1 Description quantitative et physique

Situé dans l'arrondissement de La Cité-Limoilou, le tronçon 13 (T-13), long de 1,2 km, suit essentiellement l'axe de la 1^{re} Avenue, entre la 4^e Rue et la 18^e Rue. On y trouve 113 édifices au total, dont 95 figuraient dans la banque de données GPTM de la Ville de Québec avant la réalisation du présent rapport.

Cinquante-deux bâtiments sont « impactés » par le parcours prévu pour le tramway dans le T-13. De ce nombre :

- 14 subiront un impact direct sur le bâtiment
- 33 verront leur terrain amputé d'au moins 2 mètres ;
- 5 subiront des impacts pour ce qui est de l'accès aux édifices ou du stationnement.

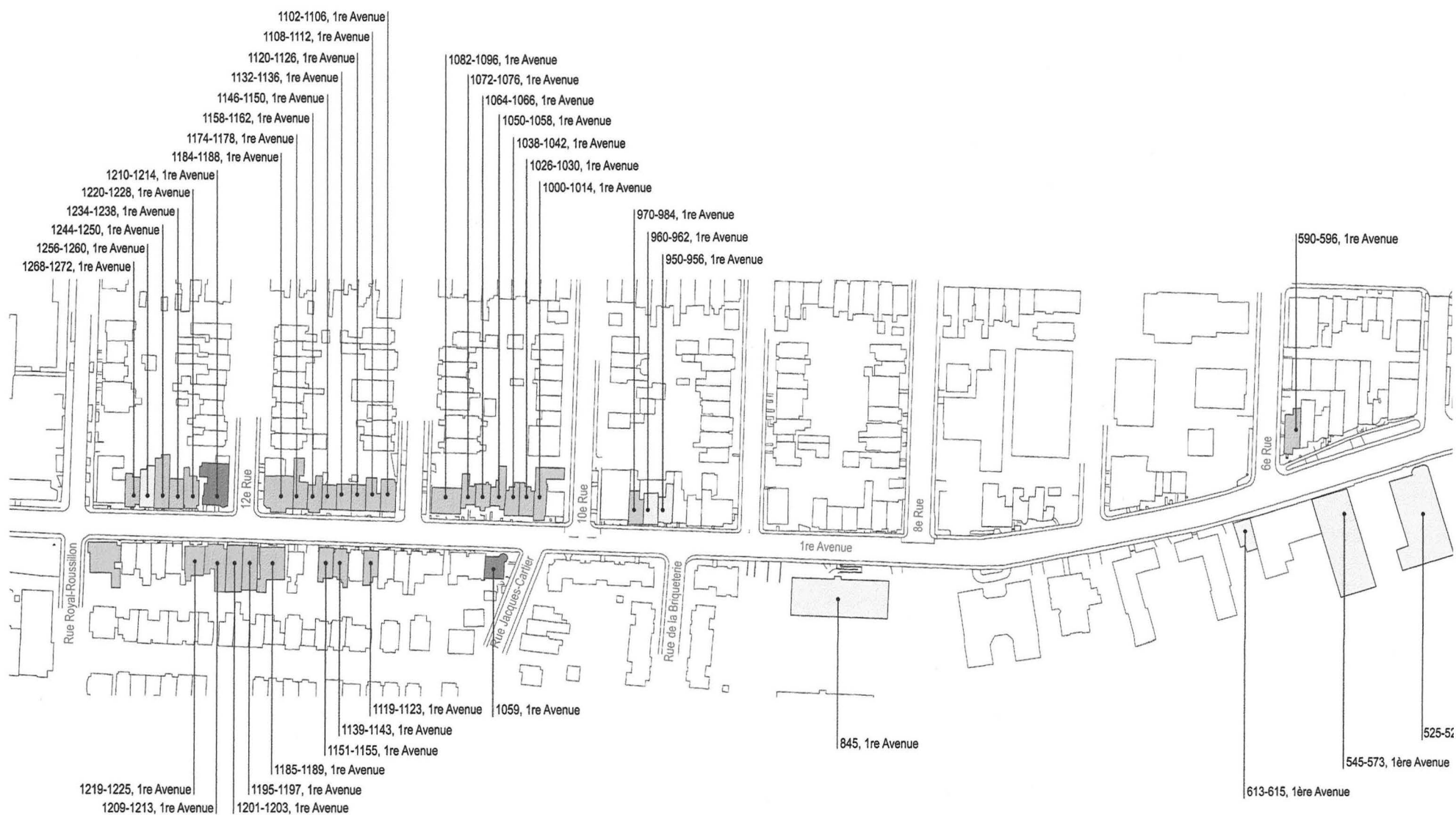
Le T-13 regroupe des bâtiments institutionnels, commerciaux, résidentiels et mixtes, principalement érigés entre 1905 et 1940. Les bâtiments de type plex ou dont la composition architecturale s'y apparente forment la majorité du cadre bâti du T-13.

Tableau 1

T-13. Bâtiments « impactés » ; bâtiments étudiés versus le nombre total d'édifices

Bâtiments du tronçon	Propriétés «impactées»	Bâtiments «impactés»	Bâtiments étudiés individuellement
113	52	1	52

ANNEXE 3 - CARTOGRAPHIE



2. Évaluation des bâtiments subissant un impact dans le cadre du projet de tramway

Liste 1. Liste des propriétés étudiées T 13

			Fiche GPTM	Date estimée	Date connue	Impact	Catégorie de bâtiment	Valeur patrimoniale GPTM	Valeur patri- moniale MCC
1184	- 1188	1re Avenue	7499	-	1925 -	Terrain - 2 m	Bâtiment d'intérêt patrimonial	Bonne	
1185	- 1189	1re Avenue	8736	-	1921 -	Bâtiment - Escalier	Bâtiment d'intérêt patrimonial	Bonne	D
1195	- 1197	1re Avenue	7495	-	1925 -	Bâtiment - Escalier	Bâtiment d'intérêt patrimonial	Bonne	D
1201	- 1203	1re Avenue	9648	-	1925 -	Bâtiment - Escalier	Bâtiment d'intérêt patrimonial	Bonne	D
1209	- 1213	1re Avenue	8734	-	1920 -	Bâtiment - Escalier	Bâtiment d'intérêt patrimonial	Bonne	D
1210	- 1214	1re Avenue	8740	-	1923 -	Terrain - 2 m	Bâtiment d'intérêt patrimonial	Supérieure	
1219	- 1225	1re Avenue	7492	-	1920 -	Bâtiment - Escalier	Bâtiment d'intérêt patrimonial	Bonne	D
1220	- 1228	1re Avenue	7509	-	1927 -	Terrain - 2 m	Bâtiment d'intérêt patrimonial	Bonne	
1234	- 1238	1re Avenue	7508	-	1926 - 1927	Terrain - 2 m	Bâtiment d'intérêt patrimonial	Bonne	
1244	- 1250	1re Avenue	7507	-	1926 - 1927	Terrain - 2 m	Bâtiment d'intérêt patrimonial	Bonne	
1256	- 1260	1re Avenue	7506	-	1924 -	Terrain - 2 m	Bâtiment d'intérêt patrimonial	Faible	
1268	- 1272	1re Avenue	8744	-	1925 -	Terrain - 2 m	Bâtiment d'intérêt patrimonial	Bonne	
1287	- 1297	1re Avenue	8715	-	1926 -	Bâtiment - Escalier	Bâtiment d'intérêt patrimonial	Bonne	D



Bellemare, Françoise (BPRSTC-COM)
<Francoise.Bellemare@ville.quebec.qc.ca>

24 juill. 2020 15 h 55 (il y a 6 jours)

à moi
Gagne
Suzanne

Bonjour Mme Tousignant, bonjour M. Gagné,
Par ce courriel, je souhaite vous confirmer qu'**aucune acquisition n'est visée sur votre propriété**. Au moment de la rédaction de l'[évaluation du patrimoine bâti](#), un 2 m était envisagé. Depuis, l'évolution de la conception a permis d'éviter cette acquisition de 2 m, pour en arriver à la situation actuelle sans impact.

La différence que vous avez constatée avec le document "Acquisitions et servitudes" est normale en ce sens, et d'autres propriétés se trouvent dans la même situation que la vôtre. Notez que cette incohérence n'entraîne pas la mise à jour du document d'évaluation du patrimoine bâti. **L'information contenue dans le document "Acquisitions et servitudes" demeure la référence, en date du 7 juillet 2020, et elle présente l'état de conception préliminaire.**

Cette information a été validée auprès des autorités compétentes, ainsi je le répète : **la situation actuelle concernant votre propriété est qu'elle n'est pas touchée par une acquisition.**

En terminant, je souhaite vous assurer que je ferai le suivi à propos de votre demande de rencontre dès que possible, au retour des vacances des personnes impliquées.

Cordialement,

Françoise Bellemare

Conseillère en communication - Relations avec la communauté

Division des communications pour le réseau structurant de transport en commun

Service des communications

Ville de Québec

226-825, boulevard Lebourgneuf

Québec (Québec) G2J 0B9

Téléphone : 418 641-6661, poste 3616

Cellulaire : 581 989-7298

Courriel : francoise.bellemare@ville.quebec.qc.ca

<http://www.ville.quebec.qc.ca>

CONFIDENTIALITÉ : Ce courriel (de même que les pièces jointes) est confidentiel. Si vous n'êtes pas le destinataire visé, veuillez en aviser immédiatement l'expéditeur et supprimer ce message.

--

rachel.sebareme

Denise Tousignant
418 956-5521

Envoyé de mon iPad

Début du message transféré :

Expéditeur: Louis Gagné <louis@alimentex.org>
Date: 21 juillet 2020 à 10:07:58 HAE
Destinataire: "Bellemare, Françoise (BPRSTC-COM)"
<Francoise.Bellemare@ville.quebec.qc.ca>
Cc: Denise Tousignant <denisetousignant1@gmail.com>
Objet: Information expropriations partielles

Répondre Transférer

Sebareme, Rachel

28 juill. 2020 17 h 20 (il y a 3 jours)

moi

Bonjour madame Tousignant,

Avez-vous également la réponse du bureau de projet?

Cordialement,

Rachel Sebareme

De : Denise Tousignant <denisetousignant1@gmail.com>
Envoyé : 28 juillet 2020 16:28
À : Sebareme, Rachel <Rachel.Sebareme@bape.gouv.qc.ca>
Objet : Fwd: Information expropriations partielles