

PAR COURRIEL

Québec, le 10 août 2020

Monsieur Dan Genest  
Directeur de projet  
Ville de Québec  
Bureau de projet du réseau structurant de transport en commun  
226-825, boulevard Lebourgneuf  
Québec (Québec) G2J 0B9  
daniel.genest@ville.quebec.qc.ca

**Objet : Projet de construction d'un tramway à Québec – Questions complémentaires  
du 10 août 2020**

---

Monsieur,

En référence au dossier présentement à l'étude, la commission chargée de l'examen du projet précité désire obtenir des renseignements complémentaires.

Veuillez trouver, annexées à la présente, des questions auxquelles nous souhaitons grandement recevoir des réponses d'ici le **12 août** prochain à 16 h compte tenu de l'échéancier dont dispose la commission pour ses travaux.

Afin de faciliter le suivi et le repérage de l'information, merci de bien vouloir reprendre le libellé de chaque question avant d'y ajouter votre réponse.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à cette demande et vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Rachel Sebareme  
Coordonnatrice du secrétariat de la commission

p. j.



1. En page 36 du document DQ7.1, vous faites la liste des membres du comité directeur du RSTC. Parmi ceux-ci, certains œuvrent-ils au sein d'organismes qui, sous une forme ou une autre, bénéficient d'une aide financière de la Ville pour assurer leur fonctionnement?
2. Dans le résumé de l'étude d'impact (PR6, p. 24 et 26) vous mentionnez que « la grande majorité des réseaux municipaux en place devront être déplacés et doublés » et qu'il faudra en effet « prévoir deux réseaux distincts de part et d'autre de la plateforme pour assurer la desserte des immeubles riverains ». L'exemple illustré concerne une insertion axiale du tramway. Veuillez préciser comment se ferait le déplacement et le dédoublement des réseaux techniques ainsi que les branchements privés dans le cas d'une insertion latérale.
3. En page 81 du DA70 vous mentionnez que des conduites temporaires d'alimentation en eau potable seraient mises en place le long du tracé du tramway en raison du déplacement des conduites souterraines. Durant combien de temps devrait typiquement durer un branchement temporaire? Quel est l'impact de ce type de branchement au réseau d'eau potable sur la qualité de la prestation de service aux résidents affectés par cette mesure?
4. Dans votre documentation ainsi qu'à l'occasion de l'audience publique, vous avez affirmé que des tramways ont été installés dans des villes ayant un climat similaire à celui de Québec. En complément à la réponse fournie le 5 août dernier (DQ14.1), pouvez-vous préciser, pour chacune des villes données en exemple et pour chacun des mois de novembre à mars, les températures moyennes de jour et de nuit, les précipitations moyennes de neige et de pluie et la couverture moyenne de neige accumulée au sol? Veuillez comparer ces données avec celles de la ville de Québec pour chaque mois entre novembre et mars.
5. Au cours de l'audience publique, la commission vous a posé cette question à laquelle vous avez indiqué ne pouvoir répondre immédiatement : « [...] on a parlé d'un état de la canopée actuellement pour la ville de Québec qui est à 32 %, puis on cherche à atteindre une cible de 35 %. J'aimerais savoir d'une part comment s'inscrit cette cible-là par rapport à des villes comparables ou à d'autres municipalités comparables, puis sur quoi s'appuie cette cible-là [...] » (DT9, p. 32). Veuillez fournir les éléments de réponse demandés.
6. Dans la stratégie de verdissement présentée, vous avez indiqué avoir un objectif de biodiversité dans la sélection des essences d'arbres plantés. Tenez-vous également compte de l'effet des arbres sur la canopée lorsqu'arrivés à maturité et de leur rapidité de croissance? De quelle façon le cas échéant?
7. Au sujet des arbres d'exception (patrimoniaux et remarquables) privés et municipaux sur le territoire de la ville de Québec :
  - a. À quelle fréquence se fait la mise à jour du recensement de ces arbres?
  - b. Parmi les arbres qui seraient coupés pour la réalisation du projet, y a-t-il des arbres identifiés comme patrimoniaux ou remarquables? Combien et comment sont-ils répartis par quartier?

8. Dans le PR5.53 Évaluation du patrimoine bâti - Tronçon 5, p. 32, vous mentionnez :
- L'analyse paysagère du tronçon à l'étude n'a pas permis d'identifier de perspectives visuelles marquantes. Toutefois, le boisé de l'école de Rochebelle et le parc Roland-Beaudin sont deux éléments paysagers importants qui devraient être préservés et mis en valeur dans le cadre du projet d'insertion du tramway.
- Comment a été géré le boisé de Rochebelle et quels ont été les aménagements effectués au cours des 5 dernières années. Quelles sont les mesures de préservation et de mise en valeur prévues dans le cadre du projet? L'intégrité du boisé a-t-elle été préservée au cours des dernières années et le sera-t-elle dans les années à venir, ou si des coupes d'arbres ont été effectuées ou seront effectuées au cours des prochaines années et si oui, pour quelles fins?
9. En audience publique, la commission a formulé la demande suivante concernant les simulations visuelles (DT4.1, p. 78) : « Je vous formule la demande générale que pour toutes les séquences nous ayons un avant et un après (par exemple, PR5.22, photo 11) pour toutes les simulations visuelles, pour qu'on puisse comprendre la modification visuelle qui va arriver avec l'infrastructure du tramway ». Veuillez fournir l'information demandée.
10. Vous affirmez, notamment dans le résumé de l'étude d'impact sur l'environnement (PR6, p. 6), que compte tenu de la croissance prévue de la population de 57 000 citoyens d'ici 2036, on observera une croissance de 100 000 déplacements par jour d'ici 15 ans, ce qui correspond à 11 nouvelles voies de circulation.
- Pouvez-vous préciser selon quelle méthodologie a été établie la projection d'une croissance de 100 000 déplacements par jour et à quelle zone géographique elle s'applique, et expliquer le détail du calcul réalisé à partir de la croissance démographique?
  - Selon quelle méthode estimez-vous que 100 000 déplacements requerraient 11 nouvelles voies de circulation? Expliquez de quel type de voies il s'agit.
11. Dans un document obtenu de la part du MTQ en réponse à une question de la commission (DB22), le taux de correspondance du réseau de transport collectif de la région de la Ville de Québec va de 1,2 (PPAM) à 1,23 (24H). En audience, le taux mentionné était plutôt de 1,3 (DT3, p. 60 et 70).
- Veuillez expliquer la différence entre les taux évoqués. Veuillez confirmer la variation du taux de correspondance anticipé à la suite de la réalisation du projet.
12. Dans certains cas, le tramway introduirait plus d'une correspondance supplémentaire dans les trajets effectués. Veuillez détailler la proportion de trajets aujourd'hui directs auxquels s'ajouteraient une, deux ou plus de correspondances avec l'implantation du tramway et les réorganisations prévues de lignes d'autobus.
13. En précision à la question 9 du DQ14.1, veuillez indiquer la part des usagers du tramway qui effectueront une première montée par rapport à ceux en correspondance pour l'ensemble du tracé ainsi que pour les différents segments du tracé.

14. Advenant la mise en place d'un TOD dans le secteur Chaudière accueillant environ 8 000 personnes, quelles infrastructures municipales devront être construites ou mises à niveau et à quels coûts?
15. À l'occasion de la première partie de l'audience, M. YOUSSEF DEHBI a affirmé que :

Donc, lorsqu'on parle de véhicules d'urgence et des tributaires des conditions de circulation sur les autoroutes, bien, la montée Mendel permettait d'augmenter ce niveau-là de servitude de ce secteur-là, parce qu'il restait juste la côte de Cap-Rouge qui était un axe urbain (DT5, p. 59).

  - a. Quels seraient les plans pour désenclaver le secteur de Legendre-Chaudière?
  - b. Pouvez-vous détailler avec précision en vous basant, le cas échéant, sur les études de circulation pertinentes, comment le prolongement de la montée Mendel facilitera l'accès des véhicules d'urgence dans le secteur Chaudière en comparaison avec la situation actuelle.
  - c. Veuillez déposer l'*Étude de circulation sur le prolongement de la rue Mendel* réalisé par SGTR en mars 2004, et tout autre document subséquent portant sur ce tronçon.
16. Dans le rapport d'étude acoustique (PR3.5) les récepteurs sensibles identifiés dans le secteur de la 76ième rue sont tous situés le long du boulevard Henri-Bourassa. Veuillez expliquer pour quelles raisons des récepteurs situés à l'arrière du terminus et sur le chemin Samuel n'ont pas été intégrés dans l'étude. Le cas échéant veuillez identifier ces récepteurs et compléter le tableau inséré dans la figure 180 de l'étude acoustique en ajoutant ces points. Veuillez également indiquer quelles mesures d'atténuation du bruit pourraient être nécessaires dans le secteur adjacent au terminus.
17. Veuillez préciser pour les différents segments du tracé quelles sont les pentes (en %) rencontrées. Veuillez donner la pente moyenne et la pente maximum.
18. Veuillez indiquer si la capacité du tramway à franchir des sections en pente varie avec les conditions météo (neige, pluie, verglas). Veuillez expliquer.
19. Le potentiel d'un arrimage avec l'industrie du taxi qui serait susceptible de réduire le recours à l'automobile et aux Parc-O-Bus, par exemple en instaurant un service de navettage et de taxibus, a-t-il été analysé? Le cas échéant, quels sont les résultats d'une telle analyse ? Dans le cas contraire, pourquoi cette option n'a-t-elle pas été étudiée ?
20. Dans le cadre de l'audience de 2ième partie, des citoyens s'interrogeaient à propos du remplacement de la station d'autobus Gérard-Morisset par une station Maguire. Quels sont les motifs qui ont présidé à l'abandon de cette station au profit de la nouvelle station Maguire? Comment analysez-vous les bénéfices et les inconvénients de chacune des localisations de la station? Pourquoi la desserte des autobus du secteur sera-t-elle modifiée? Quel est le profil des usagers actuels de la station Gérard-Morisset, et comment évaluez-vous l'impact du déplacement de la station au nouvel emplacement de Maguire sur l'utilisation de la station par ces usagers?

21. Dans l'élaboration du tracé se trouvant sous l'emprise de la ligne électrique d'Hydro-Québec, ce dernier vous a précisé les critères à respecter afin d'assurer la cohabitation entre le tramway et les infrastructures électriques.

Pour les portions parallèles à la ligne électrique, le tramway doit se situer à plus de 30 m par rapport au centre de la ligne et doit se situer à un rayon de plus de 30 m du centre des pylônes lors des croisements (DQ6.1).

Présentez un plan détaillé des options de tracé respectant cette condition, en précisant, le cas échéant, celui retenu, et en illustrant l'emprise nécessaire en regard des propriétés adjacentes au tracé ?

22. Veuillez préciser toutes les portions du tracé qui empruntent des emprises relevant du MTQ.
23. Dans sa correspondance du 20 mars dernier (DQ14.1.4), le MTQ vous autorise à réaliser des travaux préparatoires, dont l'aménagement des Parc-O-Bus de Clémenceau, estimé à 400 places, et de Henri IV, estimé à 400 places, au coût estimé de 10 500 000\$. Veuillez détailler les travaux d'aménagement nécessaires, la ventilation de ces coûts et l'échéancier des travaux pour chacune de ces deux installations.
24. Dans une correspondance datée du 6 mai 2019 (DA18), vous mandatez la firme Systra pour réaliser une analyse comparative des modes de transport lourd sur rails. Sur quelle base et en fonction de quels critères la firme Systra a-t-elle été retenue pour réaliser cette analyse? D'autres firmes ont-elles été approchées pour réaliser ce mandat? Quelles sont les conditions financières associées à la réalisation de ce mandat?
25. Veuillez expliquer le rôle de la CUCQ dans les aménagements prévus pour la mise en place du tramway ? Plus précisément :

- a. Dans le DA70, p. 72, il est mentionné :

Le Bureau de projet et la Ville de Québec détermineront les modalités d'assujettissement du projet à la CUCQ, et ce, dans le but de respecter les échéanciers tout en assurant l'insertion de composantes de transport en commun intégrées aux milieux traversés (DA70, p. 72).

Quelles modalités d'assujettissement pourraient être modifiées, sur quel sujet et avec quelles conséquences ?

- b. Dans le DA70 en p.72, il est indiqué :

Dans les territoires soumis à la juridiction de la CUCQ, celle-ci aura à se prononcer sur certains aménagements de terrains ainsi que sur la démolition, la construction et la rénovation de bâtiments le long des parcours et les travaux en lien avec l'affichage et l'abattage d'arbres.

Est-ce que la CUCQ devrait se prononcer sur l'abattage d'arbres ?