

Séance de la soirée du 5 août 2020

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

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

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

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 5

Séance tenue le 5 août 2020 à 19 h
Centre des Congrès de Québec
1000, boulevard René-Lévesque Est,
Québec

Marie-Claire Pinet, sténographe officielle

STÉNO MMM S.E.N.C.

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 5 AOÛT 2020

MOT DE LA PRÉSIDENTE	1
----------------------------	---

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

M. TRISTAN RYAN (DM38)	3
COLLECTIF SORTONS LES RADIO-POUBELLES (DM76)	
M. Sébastien Bouchard	6
M. MICHAËL GOSSELIN (DM65).....	11
M. JEAN CARRIERES.....	17
M. TOMMY O'DONNELL.....	23
Mme DORYS CHABOT (DM101).....	27
DÉMOCRATIE QUÉBEC (DM124)	
M. Jean Rousseau.....	36
M. JACQUES PROULX (DM126).....	45
ÉCOLE NATIONALE D'ADMINISTRATION PUBLIQUE (DM137)	
Mme Fanny Tremblay-Racicot.....	50
MOT DE LA FIN	66

SÉANCE AJOURNÉE AU 6 AOÛT 2020 À 13 H

**SÉANCE DU 5 AOÛT 2020
SÉANCE DE LA SOIRÉE
MOT DE LA PRÉSIDENTE**

LA PRÉSIDENTE :

Alors, bonsoir et bienvenue à cette cinquième séance de la deuxième partie de l'audience publique de la commission d'enquête portant sur le *Projet de construction d'un tramway à Québec*.

La commission, c'est-à-dire mes collègues, Pierre Renaud, Antoine Morissette et moi-même, Corinne Gendron, allons encore ce soir continuer nos échanges avec les participants venus présenter leur mémoire ou une opinion verbale à propos du projet.

La deuxième partie de l'audience publique est consacrée à l'écoute des opinions sur le projet. C'est aussi l'occasion d'émettre des commentaires, de faire des suggestions ou de proposer des modifications au projet en présentant puis en déposant un mémoire ou encore, simplement, en venant faire une présentation verbale.

Sachez que les personnes qui ont fait connaître leur intention de faire une présentation verbale ont été informées du moment de leur présentation. Alors, ce soir, nous avons neuf présentations qui sont prévues à l'horaire, dont plusieurs seront des présentations par des citoyens à titre personnel.

Le temps alloué pour chaque présentation est de 10 minutes et, si nécessaire, la commission d'enquête échangera avec les présentateurs de mémoires afin de préciser leur point de vue.

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement met à votre disposition, tant sur place que par Internet, un questionnaire, afin d'évaluer la qualité de nos services, donc je vous remercie de prendre le temps de remplir ce questionnaire.

Alors, sans plus attendre, j'inviterais monsieur Tristan Ryan à se présenter.

**PRÉSENTATION DES MÉMOIRES
M. TRISTAN RYAN (DM38)**

LA PRÉSIDENTE :

Alors, bonsoir, Monsieur.

M. TRISTAN RYAN :

Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

Donc, vous avez 10 minutes pour faire votre présentation.

M. TRISTAN RYAN :

Parfait. Alors, Madame, Messieurs les commissaires, merci de votre travail et implication dans ce projet qui me tient très à cœur. Mes opinions ne seront peut-être pas originales, mais au moins, je peux exprimer mon appui au projet de construction d'un tramway à Québec.

En passant, j'ai un PowerPoint projeté. Ah, le voilà.

Donc, pourquoi le projet m'intéresse? Je suis convaincu qu'un tramway, et ce tramway en particulier et à ce moment-ci, est le choix idéal pour aider Québec à grandir, tout en rehaussant l'accès à la ville aux citoyens et visiteurs qui, par choix ou par nécessité, n'utilisent pas l'auto pour se déplacer.

Mon histoire. Je n'ai pas de permis de conduire. J'ai appris à conduire, mais j'ai grandi à Vancouver, où l'on peut vivre très bien sans auto, encore plus avec l'arrivée du SkyTrain, et j'ai vu comment il a transformé la ville.

Ensuite, j'ai habité 30 ans à Montréal, encore sans auto et sans problème, grâce à son métro tellement bien conçu.

Maintenant, j'habite Québec depuis neuf mois et je suis forcé de constater que Québec n'est pas une ville de transport de commun. Mes premiers mois ici impliquaient d'attendre l'autobus longtemps à -20, marcher là où il n'y a pas de trottoir, traverser d'immenses stationnements glaciaux à pied juste pour chercher du lait et sortir de l'autobus directement dans un banc de neige. Pas le *fun*, vivre sans auto à Québec.

Heureusement, l'été est arrivé et j'ai déménagé à Lairet, quartier des années 50, moitié piétonnier, moitié auto, où l'on peut marcher ou prendre l'auto sans problème, et j'adore.

J'adore aussi les cornichons polonais authentiques. J'ai cherché longtemps où m'en procurer et j'ai enfin trouvé, à Sainte-Foy. Grâce à l'excellent Métrobus, le trajet est simple : il y a un arrêt – oups, pardon, vous les nommez « stations », ici – tout près de ma porte, et un seul autobus me

laisse à quelques pas de l'épicerie. *Winner*, dites-vous? Non : le trajet me prend une heure aller et une heure au retour. Et ça, si j'ai de la chance.

85

Le Métrobus est un excellent système, bien pensé, qui permet la fréquence magique de 10 à 15 minutes, ce qui attire les usagers par choix et non pas par nécessité. Mais, finalement, ce n'est qu'un autobus local avec un trajet super long. Même avec des voies réservées en heures de pointe, il a ses limites : limite de capacité, oui, mais aussi limite de patience de la part des usagers.

90

Pour moi, me taper un voyage de deux heures pour aller chercher un pot de cornichons? Pas sûr. O.K. J'admets que ce n'est pas à la Ville de me procurer un accès preste et proche à mes *pickles* polonais préférés, mais il faut tenir compte des réalités d'aujourd'hui.

95

Autrefois, on se déplaçait moins pour nos achats. Notre épicerie, boucherie, boulangerie, quincaillerie étaient au coin et on avait peut-être moins de désirs prétentieux pour des *pickles* de Pologne.

100

Mais la ville a grandi et sa forme n'est plus à l'échelle humaine. Même avec la densification des quartiers centraux, beaucoup de services du coin ont fermé et même les pôles veulent se rendre aux commerces en périphérie ou, tout simplement, au travail.

105

Un tramway aiderait grandement à ouvrir la ville à ses citoyens et aux touristes, rendant accessibles le chic Sainte-Foy, le branché Saint-Roch et le calme Charlesbourg. Il pourrait recoudre en partie un tissu urbain qui favorise trop l'auto pour les déplacements. Il y a peu d'options pour passer d'un quartier à l'autre sans utiliser les autoroutes.

110

Des barrières naturelles – des rivières, falaises –, des rails, des corridors d'électricité, des boulevards laids et trop grands conçus presque exclusivement pour l'automobile, des autoroutes trop rapprochées : tout ceci morcelle la ville en quartiers séparés et isolés, et rendent le déplacement en ville désagréable et difficile pour les sans-auto.

115

Quelles sont mes préoccupations? Un, c'est l'effet *Seattle Process*, où vous discutez, discutez, discutez, changez, changez, changez et finissez par ne rien faire.

120

Deuxième : la destruction des bâtiments à la 1^{re} Avenue, à l'angle 18^e Rue.

Oui à la densification, car la 1^{re} Avenue a besoin d'un peu d'amour. Quand monsieur Labeaume m'assure que l'avenue sera embellie, « On va proposer une nouvelle vision, elle va devenir attrayante », je dis : « Minute, la rue est déjà attrayante, même si, oui, elle a besoin d'un peu d'amour. »

Démolir tout ce qui est vieux crée une rue artificielle et hétérogène, où tout est neuf, tout est chic et tout est plus ou moins le même prix. Peu de commerces existants reviennent, alors ceux qui s'installent sont surtout des franchisés. Donc, sans le vouloir, les petits commerces indépendants qui cherchent du vieux broche à foin, car ils aiment le look et surtout le prix du loyer, sont exclus de la rue et la qualité de ma vie change.

Prendre un sandwich dans un café du coin tout croche, mais *full* charme n'est pas la même expérience que prendre un café dans une chaîne internationale toute chromée et toute chic, mais avec moins d'âme. Peut-être que je veux les deux dans mon quartier. En fait, oui, je veux les deux.

Sûrement avec un peu de créativité, on peut garder quelques vieux bâtiments ici et là et non pas basé uniquement sur leur intérêt patrimonial. Il y en a qui ont un grand intérêt pour les résidents, car ils abritent les institutions du coin qu'on aimerait garder.

En quoi influence-t-il l'environnement et la qualité de vie? Il y a quelque chose difficile à nommer, mais qui fait toute la différence entre, disons, prendre un autobus ou trambus et un vrai tramway.

Peut-être ce sont les fenêtres plus larges, qu'on voit la ville, ou les sièges où on s'assoit confortablement – je suis grand et je pèse 120 kilos – ou la climatisation qui fonctionne, pas comme dans les autobus, ou peut-être le mouvement plus agréable d'un tramway, une douce accélération silencieuse et un arrêt qui ne te bascule pas trop brusquement, pas comme dans les autobus. Une gang de cowboys, les conducteurs d'autobus de Québec.

Je ne sais pas ce que c'est, mais je constate que j'aime prendre les tramways, les trains, les *streetcars* ou les métros.

En voyage, par exemple, je vais prendre un tramway juste pour le *fun* et voir là où il m'amène. Un autobus? Pas vraiment. Je vais le prendre pour me rendre à une destination, mais pas pour faire du tourisme aléatoire.

Et quand on parle de prendre le transport souvent, dans sa ville, un tramway est une expérience beaucoup plus agréable qu'un autobus. De plus, le nôtre sera flambant neuf, alors c'est un peu comme choisir entre la bagnole de 93 de ton père qu'il a refilé à ton grand frère, qu'il a refilé à toi, et une toute nouvelle voiture électrique.

Pour la qualité de vie, j'habite au deuxième étage avec vue directe sur la 1^{re} Avenue. Alors, en théorie, je suis sensé être un « NIMBY », ou plutôt « pas devant mon balcon », mais je ne le suis pas. Le tramway va améliorer ma qualité de vie grandement, même si je vais devoir fermer un peu plus mes stores en soirée.

165 Ce projet est-il acceptable dans le milieu et pourquoi? Oui. Pourquoi? C'est le meilleur choix pour la densité de la ville, et avec une bonne planification et de bons projets de développement proche des stations, ça deviendra l'axe névralgique du système de transport à Québec.

Quels sont mes commentaires? Si ça va retarder le projet, je n'ai aucun commentaire et aucune suggestion. Sinon, voir tout ce que je viens de dire.

170 Quelle est ma position quant à l'autorisation du projet? Oui. Merci, Mesdames, Messieurs.

LA PRÉSIDENTE :

175 Merci, Monsieur. Donc, mon collègue, Pierre Renaud, aurait une question à vous poser.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Bonsoir, Monsieur Ryan.

180 **M. TRISTAN RYAN :**

Bonsoir.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

185 Merci beaucoup de votre mémoire. Je me demandais : vous mentionnez, dans votre mémoire, qu'avec un peu de créativité, on peut... vous parliez de l'intersection de la 18^e puis de la 1^{re} Avenue, avec un peu de créativité, on peut préserver les bâtiments. Là, vous avez dit que vous ne feriez pas de suggestions, mais je vais vous demander : avez-vous des suggestions par rapport à ça?

M. TRISTAN RYAN :

195 De ne pas garder... pas le Couche-Tard ni le Subway. Je ne sais pas si vous connaissez le coin, mais il y a très peu de coins organiques.

200 Et, je dirais, le coin nord-est – sud-est, pardon –, où est-ce qu'il y a un café et un restaurant de sous-marins. C'est très naturel, ça ne suit pas la ligne de la rue, c'est un peu en retrait et ça fait un petit coin agréable. Il n'y en a pas beaucoup, à Québec, j'ai remarqué, ce coin naturel, agréable, et je l'aime, ce coin-là, en particulier. C'est agréable, ce n'est pas... je ne peux pas nommer, mais c'est naturel et agréable, c'est une place où on dit : « O.K., j'aime ce petit coin là. »

M. TRISTAN RYAN :

LE COMMISSAIRE RENAUD :

M. TRISTAN RYAN :

LA PRÉSIDENTE :

M. SÉBASTIEN BOUCHARD (DM76)

LA PRÉSIDENTE :

M. SÉBASTIEN BOUCHARD :

LA PRÉSIDENTE :

Marie-Claire Pinet, sténographe officielle

M. SÉBASTIEN BOUCHARD :

245 Merci. Alors, je vais tout de suite préciser que je ne suis pas du collectif. J'ai rédigé avec le collectif le mémoire que je vais vous présenter, mais je ne fais pas partie en tant que tel du collectif ou de la coalition Sortons les radio-poubelles de Québec. Alors, je vous salue.

250 Le collectif, je vais quand même, donc, le présenter, présenter le mémoire : c'est un collectif qui effectue une veille médiatique sur la radio de Québec depuis 2012. Le mémoire que je vous présente s'est appuyé sur les travaux de plusieurs chercheurs, dont madame Dominique Payette, professeure à l'Université Laval et spécialiste des enjeux du journalisme au Québec, et auteure d'un essai sur la radio-poubelle.

255 Le BAPE a comme mandat de connaître les préoccupations et le positionnement de la population à l'égard des enjeux qui lui sont soumis, et de réfléchir sur l'acceptabilité des projets qui lui sont soumis. Notre mémoire vise à éclairer le BAPE sur le rôle joué par un acteur médiatique particulier, qui influence l'information reçue par la population au sujet du tramway et qui influence l'acceptabilité du projet.

260 Cet acteur médiatique et politique, c'est la radio-poubelle. C'est un terme, « radio-poubelle », qui est inspiré de l'américain *trash radio* et qui désigne les radios commerciales qui se distinguent par leurs pratiques non conformes aux normes journalistiques, et qui propagent une idéologie de droite plus ou moins radicale.

265 Dans les prochaines minutes, je présenterai d'abord ce qu'est la radio-poubelle. Ensuite, quelle est leur position sur le tramway et, enfin, quel est l'effet de ce positionnement sur la perception d'une partie de la population de la région de Québec.

270 La radio-poubelle de Québec est un phénomène médiatique et politique assez important pour avoir fait l'objet de nombreuses études, autant en sociologie que dans le domaine des communications. On y pratique un modèle économique particulier.

275 Alors qu'avant, la radio était constituée – particulièrement la radio d'information –, était basée sur des équipes de journalistes objectifs qui menaient un travail de recherche et d'enquête, le modèle économique de la radio-poubelle, c'est un remplacement de ces journalistes par des animateurs qui font de la radio d'opinion. Ces derniers visent à faire un spectacle par un discours polarisant et démagogique pour attirer des cotes d'écoute.

280 Au fil des années, les animateurs de la radio-poubelle de Québec ont été maintes fois condamnés par le Conseil de presse du Québec, notamment pour des propos méprisants et discriminatoires, manque de respect, atteinte à la dignité humaine, propos haineux, incitation à la

285 violence et propos racistes. La station CHOI-FM a même été fermée par le CRTC et, au fil des années, plusieurs animateurs ont été renvoyés de leur station. Pensons entre autres à André Arthur et Jeff Fillion.

290 Ces radios ont une influence sur la population et sur la politique régionale, incluant en période électorale. Dans un mémoire de maîtrise qui a été déposé l'année dernière qui portait sur le lien de confiance entre ces radios et les auditeurs, on y indiquait que les trois-quarts des auditrices et auditeurs interrogés ont mené des actions, principalement des actions politiques suite aux propos entendus à la radio.

295 Le point de vue de la radio-poubelle sur l'environnement et le transport en commun est représentatif de son idéologie de droite et son style populiste. Notons tout d'abord que de nombreux climato-négationnistes sont invités comme chroniqueurs à la radio-poubelle, dont Reynald Du Berger. Ce dernier nie les réchauffements climatiques et la hausse du niveau de la mer. Notons d'ailleurs que ce chroniqueur s'est fait retirer le droit d'avoir une bourse à son nom à l'Université Laval et s'est fait interdire de présenter ses conférences dans certaines institutions d'éducation.

300 Sans surprise, vous savez peut-être que des sondages ont démontré qu'il y a deux fois plus de répondants dans les grandes régions de Québec qui adoptent une position climatosceptique par rapport à ceux de Montréal.

305 Un autre sondage mené en juin 2020 confirme une différence notable dans la région de Québec sur le soutien à l'idée qu'il y a une urgence d'agir pour lutter contre les changements climatiques et protéger l'environnement.

310 Plus précisément sur la question du transport, au fil des années, les campagnes de la radio-poubelle se sont succédées contre les voies réservées pour les autobus, contre les cyclistes, pour l'élargissement des autoroutes et, plus globalement, contre les promoteurs du transport en commun et contre les écologistes.

315 Les animateurs de la radio-poubelle des différentes stations ont convergé pour soutenir le projet de 3^e lien autoroutier et s'opposer au projet de tramway. En plus de leur puissance radiophonique, de la puissance radiophonique de leur voix, cette campagne a pris la forme de pétitions, d'autocollants, de la promotion du groupe Tramway non merci, de manifestations et d'entrevues complaisantes avec différents acteurs, dont le chef de l'opposition officielle, Jean-François Gosselin, qui est lui-même associé à la radio-poubelle.

320 Les études urbanistiques faisant la preuve de l'efficacité du transport en commun versus l'élargissement des autoroutes sont systématiquement dénigrées. Certains thèmes sont abordés et martelés, puis repris par les auditeurs, peu importe la véracité des informations : le tramway aurait

325 été dessiné sur une *napkin*, la Ville interdira les camions et le camionnage, le tramway ne
fonctionnerait pas en hiver, le projet est entaché de corruption, aucune consultation sérieuse n'est
tenue et à CHOI Radio X, l'implantation du tramway a même été comparée à un viol collectif. Vous
trouverez les sources de ces propos dans le mémoire.

330 En conclusion, la radio-poubelle a un lourd passif de pratiques non conformes aux normes
journalistiques et de radiodiffusion, ce qui crée un grand problème de déficit d'information de qualité
dans la région de Québec sur le projet de tramway. Cela a un impact sur le positionnement et les
préoccupations d'une partie de la population, sur le développement d'un réseau structurant, ainsi
que sur l'évaluation que le BAPE pourra faire de l'acceptabilité générale de ce projet.

335 Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup pour votre mémoire.

340 Donc, on comprend que vous mettez l'accent sur le relais médiatique qui peut être fait à
propos du projet dans les radio-poubelles. Néanmoins, le vérificateur général, peut-être que vous
en avez eu connaissance, avait, dans sa vigie du projet, invité l'initiateur à bonifier sa stratégie de
communication.

345 Donc, ma question serait : en amont du relais éventuel qui est fait des nouvelles par les
radio-poubelles, quelle est votre appréciation du travail de communication qui a été fait par
l'initiateur au sujet du projet?

M. SÉBASTIEN BOUCHARD :

350 Je ne considère pas que j'ai toute l'expertise pour répondre à votre question. Par contre, je
dirais qu'il y a assurément place à bonification pour mieux mettre en relief ce que la recherche
donne comme information sur les effets positifs du transport en commun sur, entre autres, la fluidité
du transport et sur la qualité de vie, sur le temps qui peut être gagné par la population.

355 Mais aussi, parallèlement, on pourrait, je pense, mettre plus en relief les coûts individuels et
collectifs de l'automobile, des autoroutes et de l'alternative au transport en commun.

360 Donc, il y a deux modèles qui s'opposent, qui se complètent et qui s'opposent à la fois entre
le transport en commun et le développement autoroutier, et je pense que dans les communications,
il faut mettre aussi en relief les effets négatifs de l'autre modèle, qui serait de ne pas développer le
tramway et de plutôt miser sur l'élargissement des autoroutes et l'étalement urbain et la croissance

du nombre d'automobiles, et ça, ça a des coûts individuels et collectifs qui pourraient être plus mis en relief.

Mais ça, c'est un avis personnel, je ne peux pas développer plus. Il y a assurément dans la salle des experts du transport en commun qui pourraient aller plus loin que moi sur cette question.

LA PRÉSIDENTE :

Mais juste pour bien comprendre : ce que vous suggérez, en fait, c'est qu'il y ait, en plus d'une explication du projet de tramway comme telle, une espèce de démarche de pédagogie pour faire comprendre son intérêt auprès de la population? Est-ce que j'ai bien saisi?

M. SÉBASTIEN BOUCHARD :

Absolument, d'un côté, et d'un autre côté, et là, j'insiste auprès de vous, dans la région de Québec, il y a un phénomène politique et médiatique particulier avec le phénomène de la radio-poubelle, qui relaie des demi-vérités ou des fausses informations, et il faut prendre conscience de quel est le discours réel et concret de ces radios pour pouvoir y répondre.

Donc, cheminer et réfléchir sur un projet structurant avec une population, c'est prendre en compte aussi quel est les discours qui émergent et les informations avec lesquelles on doit débattre.

Chacun a droit à son opinion. Nous, de notre côté c'est très important, mais par contre, il y a des faits, il y a de la recherche et, de ce côté-là, bien, il faut être capable de s'assurer que la population a la bonne information.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie beaucoup. Merci.

M. SÉBASTIEN BOUCHARD :

Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

Au revoir.

Donc, j'appellerais maintenant monsieur Michaël Gosselin.

M. MICHAËL GOSSELIN (DM65)

LA PRÉSIDENTE :

Alors, bonsoir.

M. MICHAËL GOSSELIN :

Bonsoir, donc je présente mon mémoire.

Donc, au secondaire, écrire mille mots, c'est complexe, mais pas cette fois-ci, donc ça a été bien heureux pour ça.

Donc, *Mémoire BAPE tramway ville de Québec, pour un réseau structurant réussi dans notre belle ville.* J'ai mis un petit « 1 » à « réussi » pour définir le mot « réussi », selon moi, donc pour définir « réussi » dans un tramway.

Donc, « Réussi : qui va permettre à la ville de Québec de se défaire du monopole de la voiture. Permettre à la ville d'effectuer une transition écologique. Permettre à la ville de devenir un exemple de conception et d'implantation d'un réseau structurant de surface que les gens adoreront utiliser. Permettre de voir des autoroutes disparaître pour y avoir de meilleurs milieux de vie. »

Donc, pour moi, lorsque le réseau structurant de la ville de Québec aura réussi, c'est quand il aura complété ces objectifs. Ils sont très élevés et je ne veux pas que ce soit à l'année 1, mais c'est dans cette vision-là, dans cet objectif-là qu'on doit concevoir un réseau structurant, à mon avis, en 2020.

Donc, je commence mon mémoire avec, justement, la déclaration d'amour que j'ai avec la ville de Québec.

La ville de Québec est vraiment agréable, on peut faire seulement, genre, 40 minutes de vélo puis on est rendu dans la forêt, on a les deux pieds dans l'eau avec le fleuve et la rivière Saint-Charles, on a des parcs magnifiques en Haute-Ville comme en Basse-Ville avec la rivière Saint-Charles et les plaines d'Abraham. Donc, on a vraiment... on est très choyé côté environnement à Québec. On n'est pas obligé de faire une très longue distance pour y découvrir la nature.

Malheureusement, il y a un gros problème, à la ville de Québec, c'est que c'est le monopole de la voiture. Peu importe qu'on doive traverser d'un quartier à un autre : on traverse une infrastructure immense d'autoroutes, de viaducs qui limitent un peu les déplacements actifs, comme la bicyclette, la marche à pied et même l'implantation d'un réseau structurant qui peut limiter. Pour moi, la Basse-Ville et Haute-Ville est séparée par une côte, mais ce n'est pas le plus gros défi, dans la ville de Québec, pour le réseau structurant : c'est vraiment le monopole de la voiture.

Donc, c'est ça : il y a un gros déséquilibre dans les modes de transport. Les 100 dernières années, on a énormément développé la voiture, contrairement au transport à mobilité ou actif, qui est sous-financé par rapport à la voiture. Donc, on se retrouve aujourd'hui en déficit. Donc, il faut remédier à ce déficit; c'est très important, à mon avis.

Je suis venu à la dernière présentation pour poser une question, et j'ai posé la question à la Ville de Québec : « Est-ce qu'on va réduire la capacité routière avec le tramway? », parce qu'à mon avis, le tramway, c'est un excellent outil pour, justement, réduire la capacité automobile dans une ville, transférer la part modale vers le transport actif.

La Ville m'a répondu « Non. » Ils allaient garder la même capacité routière entre Saint-Roch et Sainte-Foy et que même, ils allaient augmenter au niveau de Sainte-Foy en élargissant le boulevard Hochelaga, qui est en parallèle avec Laurier.

C'est intéressant de voir qu'un projet structurant, en 2020, avec le contexte de réchauffement climatique, de donner autant d'espace à la voiture et à en donner plus en mettant un tramway.

Donc, c'est un non-sens, à mon avis, donc ça m'a fait peur, surtout que depuis la présentation du réseau structurant, je suis, comme, à le défendre partout auprès de mon entourage, et puis que la Ville m'annonce que, dans le fond, il y encore l'automobile, avec l'épée d'Excalibur du transport, qui est un tramway, surtout pour la ville de Québec, à mon avis, qui est le meilleur outil pour justement changer le paradigme.

Donc, la réponse de la Ville m'a énormément déçu, surtout avec l'augmentation capacitaire de l'automobile entre ces deux pôles-là.

Et on a eu, il y a eu, un glissement vers le débat d'un TOD, d'un développement d'un TOD. Ça, c'est ma deuxième partie de mon mémoire, j'en glisse un mot : le développement du TOD IKEA me trouve un peu en contre-productif, qu'on pourrait prendre le même nombre de kilomètres entre Sainte-Foy puis IKEA, puis le transférer à d'Estimauville, où qu'on perd, justement, le trambus.

En 2003, il y avait un projet avec Jean-Paul L'Allier, qui faisait, justement, le transfert des 800, 801 en tramway. C'était un magnifique projet, on faisait un beau Y, on passait tout en Haute-Ville,

tout était tramway, et puis on construisait le garage, justement, dans le secteur de l'incinérateur – d'ailleurs, la Ville a investi beaucoup d'argent dans ce secteur-là.

485 Et puis d'Estimauville a quand même eu l'investissement des trois paliers : fédéral, provincial et même la Ville de Québec, avec les écoquartiers, la CNESST, puis un building fédéral qu'ils ont construit.

490 Donc, à mon avis, le meilleur TOD que vous pouvez faire – que la Ville peut faire –, c'est de le mettre dans d'Estimauville, où on peut en mettre au moins six, qui n'est pas un milieu humide ou naturel, comme dans le secteur IKEA, où il y a des arbres et quasiment des champs. À mon avis, on ferait mieux de faire un TOD à d'Estimauville et de connecter d'Estimauville en tramway.

495 De plus, je rajoute un petit élément : c'est que si on élimine le trambus puis qu'on ne fait pas un tramway, ça rajoute une correspondance vraiment immense pour toutes les personnes qui partent d'Estimauville.

500 En ce moment, en prenant la 801 – 800 ou 801, je me mélange tout le temps, en tout cas, bref, peu importe –, quand on part d'Estimauville puis on va sur la colline Parlementaire, qui est le pôle destination le plus important de la ville de Québec, on ne prend pas de correspondance.

505 Avec la nouvelle monture, avec les nouvelles du changement, on se trouve à faire une correspondance à un kilomètre de notre destination, ce qui veut dire au pied de la côte d'Abraham. Donc, on va prendre une 800 ou autre moyen de transport et on va s'arrêter au pied de la côte d'Abraham et on va poursuivre la route jusqu'au Parlement avec le tramway.

510 Donc, ça fait une correspondance immense supplémentaire pour tous les gens d'Estimauville, qui sont des gens qui sont vraiment habitués à la monture qu'on a présentement, et qui apportent quand même un assez grand pourcentage d'utilisation, parce qu'ils ont voulu y mettre un trambus.

515 Donc, je trouvais ça intéressant de connecter, comme en ce moment, comme le projet de 2003 de Jean-Paul L'Allier, tramway-tramway : on élimine le secteur IKEA, on le transfère à d'Estimauville, et ainsi, on évite beaucoup de correspondances pour ceux qui ont choisi d'habiter à l'écoquartier de la ville de Québec, dans d'Estimauville, et ça permet, justement, de connecter la Basse-Ville et la Haute-Ville parfaitement, puis justement, on enlève des remontées mécaniques, le tramway et remontées mécaniques, à mon avis, donc ça prendrait justement de poursuivre le transfert 800 à tramway plus logiquement, puis d'avoir encore un réseau qui fonctionne super bien.

520 Le 800 fonctionne bien, parce qu'il est plein. Bien, ça veut dire que le système fonctionne, donc on a juste à le bonifier avec un tramway.

Le mémoire et toute cette pensée provient surtout après la lecture d'un livre qui s'appelle *Pour des villes à échelle humaine*, de Jan Gehl. C'est un livre que j'invite tout le monde à lire, parce qu'il se lit super bien et c'est un livre qui amène à penser à notre ville pas en vue d'oiseau, mais à échelle humaine. Puis ça a une super belle préface, justement, du maire Jean-Paul L'Allier.

Donc, on peut réfléchir notre ville à échelle humaine. Un tramway, c'est à échelle humaine, une auto, c'est à l'échelle automobile, ce n'est pas les mêmes grandeurs, les dimensions s'agrandissent, et puis ce mémoire, c'est vraiment à la suite de la lecture de ce livre-là, qui m'a amené à des questions, puis à poser des questions à la Ville, et la réponse à la question de la Ville, c'est ce mémoire. Ça fait que voilà.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup.

M. MICHAËL GOSSELIN :

Ça fait plaisir.

LA PRÉSIDENTE :

Donc, je vais laisser mon collègue Pierre Renaud vous adresser quelques questions.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Monsieur Gosselin, j'ai trouvé votre mémoire intéressant, je veux juste comprendre : ce que vous proposez, c'est qu'une fois rendu à Charest, quand le tramway sort du tunnel, il y a un Y, il y a une branche qui s'en va vers d'Estimauville puis il y a une branche qui continue vers Saint-Roch; c'est bien ça?

M. MICHAËL GOSSELIN :

Oui, bien, une branche qui s'en va vers, justement, d'Estimauville, puis une branche vers le pôle Saint-Roch et Charlesbourg, mais oui, ça serait tout simplement ça, comme un peu la même forme qu'à la 800, 801 en ce moment, comme le projet de 2003 de la Ville de Québec du tramway.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Quand vous mentionnez un TOD à d'Estimauville...

M. MICHAËL GOSSELIN :

TOD, c'est le *transit-oriented displacement* (sic), c'est...

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Exact. Les facilités de transport en commun sont là, à d'Estimauville, actuellement. Il y a des Métrobus qui desservent d'Estimauville.

M. MICHAËL GOSSELIN :

Oui, actuellement.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Est-ce qu'il y a ce qu'on pourrait appeler un TOD ou s'il faut faire du développement supplémentaire?

M. MICHAËL GOSSELIN :

En ce moment, les points que vous avez remarqués où il y avait le plus un TOD, c'est Limoilou. Parce que Limoilou, c'est vraiment dense, il y a les pistes cyclables, il y a des trottoirs relativement agréables à marcher et deux lignes de Métrobus.

D'Estimauville, par contre, il manque encore un peu de la densité. Nous avons encore des friches, genre, vides, industrielles, dans un centre commercial avec un immense stationnement, avec un Maxi, avec un immense stationnement. Après ça, un Village des valeurs avec un immense stationnement et un boulevard Sainte-Anne qui est encore très large. Oui, il y a encore une piste cyclable, mais la piste cyclable n'est pas au cœur du quartier comme la 3^e Avenue dans Limoilou.

Il y a le terminus de Métrobus, mais avec la nouvelle monture, on ne sait plus... ça serait intéressant, avec le tramway, justement, ce irait consolider l'espace, et si on continue sur tout le boulevard Sainte-Anne, c'est des friches bien industrielles ou des espaces un peu vides. Donc, si on veut miser un TOD, moi je miserais dans ce secteur-là.

Et puis autre suggestion de TOD : il y a aussi Hamel/Lebourgneuf qui seraient vraiment intéressants à développer comme transit, orientation, déplacement, sans compter, genre, tout autre poste qu'on trouve à Québec qui sont, justement, découpés par des autoroutes.

Mais moi, je mettrais d'Estimauville, parce qu'il y a déjà une habitude et puis on fait juste consolider cette habitude-là.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Qu'est-ce qu'il faudrait que la Ville fasse pour qu'il se développe un... qu'est-ce qu'il manque à d'Estimauville pour faire un TOD? Vous avez parlé qu'il y a un centre d'achat, il y a toutes sortes de choses, mais comment vous envisagez ça, le TOD, à d'Estimauville?

M. MICHAËL GOSSELIN :

Bien, un terminus fort, genre, qu'on se permet, puis à tous les 800 mètres, qu'il y ait un petit motton, un centre-ville ou de quoi attractif. Donc, quand on marche, il faut qu'aux 800 mètres ou à chaque coin de rue, il y ait un petit « wow », voir un attrait, pour que le monde marche. Donc, avoir beaucoup de stations intéressantes.

Après ça, éliminer les stationnements de surface, donc il y a encore beaucoup d'éléments de... donc, en éliminant cet espace-là, on permet de construire des immeubles pour tout type de personnes, donc subventionnés ou pas, privés, personnes âgées, nouvelle école, école ou même peut-être un pavillon universitaire. Donc, ça peut être vraiment très intéressant à développer, ce secteur, comme tel.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Puis qu'est-ce que la Ville peut faire pour que ça se produise?

M. MICHAËL GOSSELIN :

Ah, pour que la Ville... euh... qu'est-ce que la Ville peut faire... peut réduire les taxes, encourager des promoteurs à investir dans ce secteur-là ou encourager les propriétaires qui ont des grandes surfaces, de dire « si vous ne faites rien avec vos surfaces, on vous augmente des taxes ou on vous donne... »

Je ne connais pas nécessairement les mécaniques qu'une ville peut avoir pour développer un territoire, mais c'est certainement... il y a des mécaniques plus intéressantes que raser une forêt, où qu'on peut investir autrement ce territoire-là en faisant des pistes de vélo de montagne, des pistes de randonnée, où que le monde qui habite en banlieue puisse avoir un terrain vert juste à côté, en arrière. Je pense que c'est beaucoup plus bénéfique de garder le vert où qu'il est vert, puis transformer l'asphalte en habitation.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

645 Je vous remercie beaucoup.

M. MICHAËL GOSSELIN :

650 Fait plaisir.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, bonsoir.

655 J'invite maintenant monsieur Jean CARRIERES.

M. JEAN CARRIERES

660

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir, Monsieur.

665 **M. JEAN CARRIERES :**

Bonsoir. Bien, merci beaucoup de me permettre, de me donner la permission ou l'opportunité de venir m'exprimer sur le réseau structurant et, en particulier, le tramway.

670 Je vais commencer par parler un petit peu de mon passé, très rapidement. Moi, je suis un ancien Montréalais, je suis arrivé à Québec en 2013.

675 J'étais en amour avec Montréal, il n'y avait personne qui aimait Montréal plus que moi, j'avais Montréal gravé sur le cœur, et pendant un certain temps, ça m'a pris un petit bout à m'adapter au rythme puis à l'atmosphère puis à la culture différente de Québec.

680 Et l'an dernier, j'ai pris un contrat à Montréal pendant six mois, et j'étais tellement misérable que je suis revenu en courant au mois de novembre. Je suis maintenant officiellement en amour avec Québec et je ne veux plus rien savoir de Montréal. Même s'ils ont un très beau métro, c'est ici que je veux rester.

Maintenant, je veux... moi, je ne suis pas arrivé ici avec une belle grande présentation, un PowerPoint ou un mémoire, je viens juste m'exprimer en tant que citoyen, et si vous me permettez l'audace, je vais vous jaser comme si je jaisais avec des amis autour d'une bière, puis que je vous racontais des choses qui me tiennent à cœur.

Il y a quelque chose que j'ai découvert il n'y a peut-être pas très longtemps, qu'il y a une espèce de crime qui a été inventé par l'industrie de l'automobile dans les années... il y a essentiellement un siècle, en 1920, dans les années 20, qui était une époque où, avant ça, les rues étaient un territoire, un domaine public. C'était la propriété publique. Les gens s'y promenaient, puis si on voulait aller dans un commerce qui était l'autre bord de la rue, bien, le processus était extrêmement simple : on traversait la rue. Il n'y avait pas de regarder à droite ou à gauche et avoir peur pour notre vie.

Les rues étaient essentiellement sécuritaires, jusqu'au jour où, évidemment, les voitures sont arrivées, et c'était tellement devenu un grand problème qu'en 1920, si mes statistiques sont bonnes, il y avait à peu près 12 000 morts causés par les voitures, alors qu'en 1900, il n'y avait à peu près rien, et en 1923, c'était monté à peu près à 17 000.

Donc, il y avait une montée très spectaculaire et, en 1923, à Cincinnati, ils ont décidé de faire... d'avancer peut-être un projet de loi pour limiter les vitesses des voitures, pour éviter que les voitures tuent des piétons.

Évidemment, l'industrie de l'automobile s'est soulevée contre ça, ils ont fait une belle grande campagne pour dire « non, non, ce n'est pas les voitures qui sont dangereuses, c'est les gens, puis oui, des fois, il y a des chauffeurs qui sont dangereux, mais des fois, il y a des piétons qui sont dangereux », nonobstant le fait que la rue était depuis des millénaires, peut-être, le passage privilégié des piétons.

Ils ont fait une campagne publicitaire qui a fini par tellement bien marcher que les piétons ont été évidemment exclus de l'espace de la rue, ont été relégués aux trottoirs.

Un petit peu après la Deuxième Guerre mondiale, alors qu'avant, les communautés pouvaient avoir pris l'habitude de mettre des arbres sur le bord des chaînes de trottoir pour faire de l'ombre et aussi offrir une petite zone de protection pour les piétons, après la Deuxième Guerre mondiale, ils se sont rendu compte que quand une voiture rentrait à grande vitesse dans un arbre, bien entre autres, ce n'était pas très bon pour l'arbre, mais c'était aussi souvent mortel pour les passagers de la voiture.

Alors, ils ont dit : « On va déplacer les arbres de l'autre côté, on va les enlever, on va les mettre de l'autre côté du trottoir. », ce qui est, bien, une bonne idée, sauf qu'évidemment,

maintenant, il n'y avait plus de zones tampons. Les tampons, c'était les piétons eux-mêmes. Et en plus, parce que ça élargissait la perception de la rue, ça donnait l'envie de conduire encore plus rapidement.

Mon point étant dans tout ça que, bien, des voitures sur les rues, plus il y en a, plus il y a des risques d'accident et des risques de mort humaine, et ma passion pour le tramway puis le transport en commun en général, bien, ce n'est pas juste le cachet que ça donne à la ville, mais aussi, puis ce n'est pas aussi non plus seulement l'aspect écologique, mais c'est aussi l'aspect humain. C'est un système qui, s'il est bien utilisé, s'il est efficace, les gens vont le prendre, il y aura moins de voitures dans les rues, et ça ne peut qu'être bénéfique, je pense, à notre ville en général.

Si je me projette dans un avenir, disons... mettons qu'on se projette maintenant en 2120, un siècle plus tard, moi, la ville que j'aimerais voir serait une ville où est-ce que les espaces publics seraient verts, il y aurait beaucoup plus d'espaces de trottoir, beaucoup moins d'espaces de voiture, beaucoup plus de transport en commun, et peut être même un jour, on verra du transport en commun gratuit.

Peut-être qu'en sauvant sur les investissements et l'entretien des infrastructures, on pourrait se permettre ce genre de dépense là, je n'en ai aucune idée, je ne suis pas le gars qui est là avec des chiffres pour vous en parler.

Mais vous vous douterez que, moi, je n'ai pas de voiture, j'en ai eu une pendant quelques années, c'était à Montréal. C'était l'enfer de changer ça de bord de stationnement à tous les deux jours, alors avec plusieurs centaines de dollars de contraventions et un sabot de Denver plus tard, j'ai abandonné l'idée de la voiture, puis je me suis très bien adapté avec le transport en commun.

Et aujourd'hui, il y a tellement de solutions qui font que les voitures ne sont plus aussi nécessaires par individu : il y a des trucs comme Communauto, il y a des trucs comme Uber – les taxis, à mon avis, c'est peut-être en train de mourir, mais peu importe – et le transport en commun. À Québec, en particulier, on peut se rendre n'importe où extrêmement rapidement, c'est très confortable. J'aime beaucoup les nouveaux petits autobus avec les petites *plugs* USB pour brancher nos téléphones en même temps.

Il y a moyen d'avoir une belle qualité de vie à Québec sans avoir de voiture. Il y a beaucoup de choses qui sont très disponibles à 10 minutes de transport en commun.

Donc, si je remballe tout ça avec un beau petit nœud, bien, je pense qu'évidemment, vous vous doutez que je suis très en faveur du projet du tramway, du réseau structurant dans son ensemble et du transport en commun le plus large possible.

Ce que j'entends souvent, c'est les gens trouvent qu'il peut être très long d'attendre, et comme disait, je pense, monsieur Gendron, pour avoir déjà attendu à -35 un autobus pendant 35, 45 minutes au grand vent, dehors, ce n'est pas particulièrement stimulant.

Donc voilà, bien, c'est un peu tout ce que je voulais vous dire : je supporte énormément le tramway.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Monsieur. Donc, on comprend que vous êtes devenu un amoureux de Québec, on a bien entendu. Maintenant, ce projet de tramway là, vous êtes en faveur, mais est-ce que vous estimez qu'il y a des choses qui pourraient être améliorées dans le projet ou vous trouvez que sa conception répond vraiment aux besoins dans ce que vous avez comme expérience de la ville jusqu'à maintenant?

M. JEAN CARRIERES :

Pour moi, oui, mais on s'entend que j'ai peut-être une compréhension limitée du réseau. Je n'ai pas nécessairement une bonne idée claire de tout le réseau, mais ce que j'en ai vu, bien, il va aider les gens qui sont beaucoup plus dans les banlieues de Québec, et le 3^e lien va aider les gens de Lévis à se rendre à Québec, ce qui, pour moi, est un point très important.

Non, dans les détails, je n'ai pas de suggestion ou d'amélioration, je serais heureux qu'il soit fait le plus vite possible, quitte à ce qu'il soit peut-être plus modeste dans son approche et qu'avec le temps et l'usage, on le fasse grandir.

LA PRÉSIDENTE :

Mon collègue Antoine Morissette aurait aussi une question.

M. JEAN CARRIERES :

Oui.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Oui, bonsoir. Merci pour votre présentation. Vous avez fait un retour dans le temps pour nous exposer la voie publique comme l'espace piétonnier, un espace sécuritaire, avec, bon, toutes les transformations suite à l'avènement de l'automobile que la voie publique a subies.

Si je vous demandais, aujourd'hui, en 2020, quels sont les ingrédients de la réussite d'un partage harmonieux entre l'automobile et les piétons sur la voie publique, qu'est-ce que vous répondez à cette question?

M. JEAN CARRIERES :

Bien, le partage harmonieux, il est semi-harmonieux dans la mesure où il n'y a plus grand chose pour les piétons à part de ne pas se tenir dans les rues.

Je pense que ça serait peut-être une voie à explorer de transformer certaines rues, puis je pense que ça commence à se faire dans Québec, transformer certaines rues en rues piétonnières durant les weekends pour commencer à redonner, surtout, peut-être, en période de confinement comme on vit maintenant, de redonner le goût aux gens d'aller à l'extérieur, de retourner dans les commerces puis de se trouver dans des lieux publics sans nécessairement être collés sur les trottoirs.

C'est évidemment un peu... ça ne me cause pas énormément d'anxiété, mais je pense que d'être pris sur les trottoirs régulièrement, dans les petits trottoirs qu'on a dans certaines rues de Québec, me force régulièrement à aller dans la rue, et je pense qu'on pourrait peut-être redédier un peu de l'espace des rues aux piétons autant que possible, peut-être un côté de rue, doubler les trottoirs pour nous donner un petit peu plus d'espace pour ne pas être collés quand on se croise.

Puis peut être, oui, de faire du *timeshare* entre certaines rues, quand c'est peut-être des périodes plus de weekend puis moins reliées au travail.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Est-ce que vous trouvez qu'un projet de tramway, c'est l'occasion, par exemple, de réfléchir à ce réaménagement des espaces publics?

M. JEAN CARRIERES :

Écoutez, c'est sûr que, moi, je viens ici puis je vois plus large que juste le tramway. Je pense que c'est une bonne opportunité pour avoir des conversations là-dessus. Je ne voulais pas nécessairement aller aussi loin dans mon propos, mais si on me donne le champ libre, je peux vous parler pendant pas mal plus longtemps de ce que j'aimerais voir comme ville.

Je pense que c'est une bonne opportunité de se dire « eille, on pourrait peut-être arrêter de se dire que c'est de l'acquis puis que c'est inviolable, cette espèce d'arrangement qu'on a entre les piétons puis les automobilistes ».

Des fois, j'ai un peu l'impression que c'est l'espèce d'histoire de la grenouille qu'on met dans un petit chaudron d'eau sur une cuisinière, puis l'eau se met à devenir de plus en plus chaude, mais la grenouille reste là parce qu'elle s'habitue à la douleur puis au petit sacrifice.

845

J'ai l'impression qu'avec tous les petits changements qu'il y a eus puis que les piétons se sont fait écraser dans les trottoirs avec le temps, qu'on prend pour acquis que, bien, maintenant, c'est ça, le statu quo, que ça ne peut pas être changé. Je pense que l'harmonie devrait être de revenir un petit peu en arrière puis de redonner un peu de l'espace de rue qu'on a sacrifié pour les voitures, de redonner ça à la communauté dans son sens large.

850

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Je vous remercie beaucoup.

855

M. JEAN CARRIERES :

Merci beaucoup.

860

LA PRÉSIDENTE :

Merci et bonne fin de soirée.

M. JEAN CARRIERES :

865

À vous aussi.

LA PRÉSIDENTE :

870

Alors, j'appellerais maintenant Tommy O'Donnell.

M. TOMMY O'DONNELL

875

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir.

880

M. TOMMY O'DONNELL :

885 Tommy O'Donnell, c'est bien ça. Alors, je suis venu vous présenter mes commentaires ou ma perception à moi. Je n'ai pas de mémoire, je ne représente pas d'aucun organisme, je n'ai que des compréhensions que, moi, j'ai comme opinion.

Alors, je ne suis pas en faveur du projet, moi.

890 **LA PRÉSIDENTE :**

On est là pour vous écouter, pour écouter votre opinion.

M. TOMMY O'DONNELL :

895 Pardon?

LA PRÉSIDENTE :

900 Nous sommes là pour écouter votre opinion.

M. TOMMY O'DONNELL :

905 Bien, c'est pour ça, j'en profite.

LA PRÉSIDENTE :

Voilà.

910 **M. TOMMY O'DONNELL :**

915 Alors, je ne suis pas en faveur du projet tel que présenté. Pas parce que je suis contre l'évolution ou le progrès, mais à quelque part, présentement, je ne suis pas en faveur de ce projet-là. Je vais vous donner mes raisons à laquelle, moi, comme citoyen, j'ai fait un genre de réflexion là-dessus.

920 D'abord, je me suis dit « on va réduire le cachet de notre ville ». La ville de Québec, ce n'est pas New York : c'est la ville de Québec. Elle a déjà un cachet. Le tramway ne lui amènera pas, à ma perception à moi, un cachet supérieur. Elle va faciliter bien des choses, mais elle ne facilitera pas le cachet qu'on lui connaît déjà.

Donc, si elle a moins de cachet, elle a moins d'intérêt pour les visiteurs, elle a moins d'intérêt pour les gens de l'extérieur en général.

925 Donc, évidemment, ce qu'on avait comme bénéfice, on ne l'aura plus ou on va l'avoir autrement. Donc, on veut faire – alors, moi, je vis ça comme ça – un peu comme on a fait de Montréal ou qu'on veut faire de Toronto : une grosse ville, mais on n'est pas une grosse ville. On reste et on demeure, comme citoyens, une ville avec un cachet de petite ville.

930 Le deuxième, en tout cas, que moi, je voyais comme épouvantable, je voyais comme trop dispendieux ce projet-là. C'est un projet qui est au-dessus de nos moyens.

935 Moi aussi, j'aimerais ça avoir une belle Cadillac, puis une Lincoln, puis me promener dans des grosses voitures, mais à quelque part, le projet du tramway, d'après les coûts qui nous sont exposés, il est assez onéreux. Il est onéreux par l'expropriation, onéreux par l'achat, l'acquisition des machines, etc., etc., puis il va être onéreux pour l'entretien, ça, c'est bien sûr et certain.

940 Est-ce qu'on a les moyens de nos ambitions? Ça, c'est l'autre question. Ça reste qu'on est les citoyens de la ville de Québec, puis les citoyens de la ville de Québec, en règle générale, c'est des citoyens qui ne sont pas nécessairement au-dessus de leurs moyens sauf quelques rares exceptions. Je pourrais en parler longtemps, mais je n'en parlerai pas plus longtemps que ça.

945 Bon, moi, à première vue, je pense que s'il y a des attentes précises qui sont reliées au projet d'implantation d'un réseau de transport structurant, elles ne seront pas atteintes, parce que les citoyens de la ville de Québec que je connais, moi – je suis un de ceux-là –, on n'a pas le projet de dire on veut prendre un point A vers un point B à meilleure situation puis un meilleur confort. On veut que ça aille plus vite.

950 Quand je pars de la maison, chez moi, puis je m'en vais à mon travail, parce que je gagne mon pain, il faut que ça se fasse dans un temps quand même relativement plus court que si je prenais mon automobile. Sans ça, ça n'a pas d'intérêt pour moi.

955 Puis ça, c'est la première constatation, le tramway, malgré toutes les ouvertures puis les informations qu'on a reçues, à date, il nous dit : « Ah, il va y avoir une priorité. » Mais ce n'est pas une priorité qu'on a besoin, c'est de la rapidité. Une priorité, c'est quelque chose, oui, c'est valable, mais ce n'est pas une rapidité garantie. Du point A au point B, ça veut dire quoi, comme temps de circulation? Je ne me suis jamais fait répondre à cette question-là.

960 L'autre question, l'autre réalité, qui est celle du citoyen, c'est que les citoyens de la ville de Québec – on ne parlera pas des autres villes –, c'est un citoyen qui n'est pas discipliné, ça, c'est bien sûr. Depuis le début, il fait des courses courtes. Il ne prendra pas le tramway pour aller chercher

son pain puis son lait au coin de la rue avec le temps que ça suppose pour se rendre à ce point-là. Il va y aller avec son automobile, comme il fait aujourd'hui.

965 J'en vois encore régulièrement, puis vous devez en voir vous autres aussi, des gens qui vont faire cinq, six kilomètres avec leur automobile pour aller se chercher un pain au coin de la rue et avec le dépanneur, alors qu'ils auraient pu y aller à pied.

970 Pourquoi qu'on n'y va pas à pied? Moi, j'ai vu ça comme deux bonnes raisons. J'ai vu ça, d'abord, parce qu'effectivement, comme ça a déjà été dit ici, je pense : l'automobile a pris toute la priorité sur le piéton. On met beaucoup d'emphasis sur les règlements de l'automobile. On est très réduit par rapport aux évolutions qu'on donne aux piétons.

975 Exemple de ça, je peux vous en donner un à mon goût à moi : quand, moi, j'arrive au coin d'une rue puis que je pèse sur un signal de piéton, je m'attends à ce que le signal de piéton arrive au prochain changement de lumière, parce que je suis un piéton qui veut traverser la rue à une intersection. Ce n'est pas comme ça que ça marche. Il y a certaines rues que ça marche comme ça, mais il y a d'autres rues que ça ne marche pas comme ça. Alors, ça veut dire que ça se peut.

980 Il y a encore une priorité aux piétons, elle va venir après un changement qui a été programmé par un informaticien quelque part sur une voie publique qui est, mettons, la voie principale, mais le piéton qui attend 20 en bas de 0 au coin de la rue pour traverser la rue, qui attend cinq minutes, 10 minutes, bien souvent, un, il va traverser sur la rouge ou, deux, il va attendre, il va s'écœurer d'attendre. Il va dire « prochaine fois, je vais prendre l'automobile, ça va être moins long puis je vais
985 avoir moins froid, parce que dans mon automobile, au moins, je suis dans un habitacle avec un chauffage; l'été, bien, avec un climatiseur ».

990 C'est triste et malheureux, mais tout ce budget-là ou tout cet argent-là qu'on veut mettre là-dessus, on pourrait le mettre ailleurs. On pourrait le mettre, oui, effectivement, ça ne coûterait pas cher de changer toute cette partie de réglementation là, puis je pourrais vous donner d'autres suggestions, à mon idée, de ce qui me vient à l'esprit.

995 Mais la solution à ce projet-là, c'est la voiture électrique. Je n'en vois pas d'autres. Parce qu'à quelque part, tant qu'on ne réussira pas à convaincre les gens d'utiliser leur véhicule électrique pour se rendre au travail ou se rendre au dépanneur au coin de la rue, on va continuer à avoir des gens qui polluent inutilement, puis changer la mentalité des gens, je vous souhaite bonne chance; ça va en prendre, de la publicité, puis ça va en prendre, du temps.

1000 Si vous regardez ce qu'on voit aujourd'hui avec l'avancée du projet puis les commentaires qui sont autour, les gens qui sont intéressés puis qui sont plus ambitieux du projet, c'est les gens qui ne le prennent pas, ce transport-là, en commun. Ils prennent leur grosse automobile pour aller

au travail, ils prennent d'autre chose, mais les gens qui prennent le transport en commun aujourd'hui, le Métrobus, ce n'est pas des gens de haute bourgeoisie : c'est des gens de la classe populaire.

Puis les gens de la classe populaire, qui sont des fonctionnaires, qui sont des petits travailleurs, bien c'est eux autres qui font à quelque part évoluer le système de transport en commun, mais qui ont une automobile pour se déplacer, comme vous dites, dans les petites distances ou dans des courtes rapidités, vitesses rapides qu'ils ont à procurer pour aller au travail ou y revenir, également.

Je pourrais continuer à débattre de mes opinions là-dessus, mais je ne voudrais pas... j'ai comme un temps limité pour les présenter, je vous en présente une partie, mais c'est la partie qui m'apparaît la plus importante. Je vous remercie de m'avoir écouté.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Peut-être une petite question : de ce qu'on comprend, vous ne pensez pas que l'arrivée du tramway va, disons, avoir l'effet d'un transfert modal, donc des personnes qui sont dans une voiture puis qui vont en transport en commun...

M. TOMMY O'DONNELL :

Je ne penserais pas.

LA PRÉSIDENTE :

Vous, vous êtes un automobiliste, un utilisateur de transport en commun? Quel est votre...?

M. TOMMY O'DONNELL :

J'ai déjà été un automobiliste, effectivement, parce que j'ai déjà travaillé. Je suis présentement à la retraite, alors je suis utilisateur du transport en commun, j'utilise présentement les Métrobus. Mais avec ce que je connais, je les utilise moins parce que je suis plus âgé aussi, je suis à la retraite, mais à quelque part, je parle de mon expérience : quand je suis rentré au travail, il y avait déjà les transports 801, 802, 803, là, qui étaient en développement.

LA PRÉSIDENTE :

Vous ne croyez pas, par exemple, au pouvoir d'attraction? Parce qu'on nous parle de véhicules plus confortables, donc il y a un facteur d'attractivité plus grand du tramway.

M. TOMMY O'DONNELL :

Non, ça, je ne crois pas. Non. Pas chez nous. Non, pas chez nous.

LA PRÉSIDENTE :

Vous n'y croyez pas?

M. TOMMY O'DONNELL :

Non, je n'y crois pas.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie de votre témoignage.

M. TOMMY O'DONNELL :

Merci. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, j'inviterais maintenant madame Dorys Chabot.

Mme DORYS CHABOT (DM101)

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir.

Mme DORYS CHABOT :

Bonsoir. Avant que je commence, est-ce que vous avez lu le mémoire?

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

Mme DORYS CHABOT :

O.K. Parfait.

LA PRÉSIDENTE :

Et vous avez 10 minutes.

Mme DORYS CHABOT :

Oui, parfait. Alors, Madame la présidente, Messieurs les commissaires, bonsoir, je suis Dorys Chabot. Merci de me donner le droit de parole ce soir. Je viens à titre de citoyenne, propriétaire de trois immeubles et œuvrant dans le domaine de l'immobilier. Alors, je suis courtier, je suis gestionnaire et je suis gestionnaire en redressement immobilier. Alors, quand les gens, ça ne va pas, bien, ils m'appellent.

Alors, je vous ai remis les documents concernant la côte d'Abraham, c'est comme ça que j'en suis venue à connaître le projet du tramway. Alors, vous avez vu tous les documents, les choses qui sont arrivées, qui m'ont fait connaître le tramway. Il y a eu des gros travaux qui ont été faits, puis au niveau de mon immeuble, qui s'affaissait, sur côte d'Abraham, où devait passer le tramway.

Alors, j'en suis venue à regarder le mémoire d'AECOM, où il est indiqué à la page 45, dans un tableau, qu'il y a 610 arbres qui devaient être coupés, donc j'en suis venue à appeler au Bureau du tramway pour vérifier si c'est les arbres de René-Lévesque qui allaient être inclus. J'avais des photos qui devaient défiler, O.K. Juste à les défiler une après l'autre.

Donc, on me dit qu'on ne sait pas de quoi je parle, et tout ça, donc je réitère : « Avez-vous trouvé si les arbres de René-Lévesque vont être coupés? » On me dit qu'on ne voit pas de qu'est-ce que je parle, donc je leur dis : « Bien, donnez-moi le nom de la personne qui les a comptés, ça fait que je vais lui demander directement. » On me dit qu'on ne sait pas c'est qui, qui les a comptés.

Donc, après ça, après des mois, on me dit qu'il y a trois rapports, qu'on ne trouve pas lequel des trois.

Donc, suite à ça, vu que je n'ai pas de réponse, je regarde sur la Convention de l'UNESCO, l'article 11, qui dit qu'on peut demander la protection de l'environnement suite à de grands travaux publics ou privés, et demander une nouvelle inscription au patrimoine mondial.

Donc, j'ai écrit le 17 mai pour demander la protection de ces arbres-là, qui font jusqu'à 15 pieds de circonférence.

1125 Donc, ensuite, en juin, vu que je n'ai toujours pas l'information, je mets en ligne une pétition qui est rendue, en six semaines, à 6 472, que vous avez, et que je m'engage à vous remettre les mises à jour régulièrement jusqu'au temps que vous allez déposer vos documents auprès des ministres.

1130 Alors là, à ce moment-là, ma démarche, c'est que je demande le support de groupes d'environnementalistes pour supporter ma pétition. Là, je me rends compte que les gens sont pour la coupe des arbres, donc pour moi, c'est de la confusion.

1135 Alors, c'est comme ça que je comprends qu'on a créé deux clans : les pour et les contre. Alors, si on se questionne, on est contre. Alors, on ne peut pas... on est catégorisé dans les gens qui ont les gros quatre par quatre puis qui polluent. Moi, j'ai une auto électrique, puis je protège les arbres. Regardez ce magnifique arbre-là.

1140 Donc là, je fais du porte-à-porte à partir de Myrand jusqu'à Cartier pour présenter ma pétition, puis il n'y a aucune personne qui savait que les arbres allaient être coupés. 100 % des gens sont tombés en bas de leur chaise. Ils ne savaient pas l'information.

1145 C'est là que j'ai découvert qu'en venant ici, parce que ça faisait cinq mois que je posais la question à toutes les semaines au Bureau du tramway, puis c'est ici que j'ai pu, finalement, avoir la réponse que c'est 1 701 arbres, et qu'on replanterait seulement deux arbres pour compenser, alors que je vous ai mis en reportage que les gens, les ingénieurs forestiers, disent ça prend... un arbre de cette ampleur-là, c'est 25 arbres. Donc, si vous faites le calcul, on va perdre le bénéfice de ces arbres-là pour une valeur de 42 525 arbres.

1150 En plus, on me dit qu'il y a 40 000 voyages de camions qui vont se combiner à ça, puis les gens de la Haute-Ville, on va subir ça sur notre santé.

Alors, c'est une vraie catastrophe, puis en plus, je tiens à souligner qu'au 1327, dans l'épinette de 60 pieds, il y a un faucon émerillon qui reste là depuis trois ans.

1155 Alors, j'ai aussi mis en lien, avec les photos, un reportage où on voit Patricia Rizzo, qui est ingénieure forestier à Paris, puis elle comprend très bien l'importance de conserver les arbres urbains, parce que la coupe d'arbres, les arbres sont interreliés par les racines, donc les impacts qu'il va y avoir sur les arbres derrière, dans les rues arrière, donc, vont être considérables aussi.

1160 Ensuite, j'ai un autre sujet, parce que vu que je suis dans Saint-Sacrement, donc je reçois un appel le 15 mai me disant que quelque chose allait affecter ma propriété. Je demande quoi, on me

dit : « Vous allez le savoir le 26, dans 11 jours », de surveiller. Là, je ne sais pas si je surveille le téléphone, l'Internet, je n'ai aucune idée.

Donc, le 26, pas de nouvelles; le 27, le 28, je n'ai pas de nouvelles.

1165 Au début du mois de juin, je fais un message au Bureau du tramway, je n'ai pas de nouvelles. Là, j'ai dit : « Il y a sûrement quelqu'un qui va pouvoir me répondre. » Je vais au bureau du tramway, il n'y a personne là, parce qu'on me dit qu'il y a 80 personnes qui travaillent là, mais il n'y a pas personne qui est là.

1170 Donc on prend mon nom, puis suite à ça, il y a quelqu'un qui me rappelle le lendemain, puis qui me dit : « Bien, je ne sais pas qu'est-ce que la personne aurait pu vous dire. » Ça fait que j'ai dit : « Cette personne-là, elle fait quoi dans la vie? » Bien, elle est évaluateur. " » Ça fait que j'ai dit : « Bien, cet évaluateur, vous savez c'est qui, ça fait que... " On ne peut pas vous dire c'est quoi. " »

1175 Ça fait que là, les semaines passent, puis finalement, je vois des reportages, puis je vois qu'il y a 22 propriétés qui vont être affectées. Donc, je fais une recherche, puis la personne qui a créé ce rapport-là, qui est sur la rue du Parvis, je trouve son téléphone, je l'appelle. Là, il me dit qu'il est occupé : « On va vous rappeler. » Il ne m'a jamais appelée.

1180 Après ça, bien, j'ai cherché le numéro, on m'a dit que le responsable des évaluations, c'était monsieur Charles Marceau. Donc, j'ai trouvé son numéro, je l'ai appelé, il me dit : « Bon, ça ne devrait pas se passer comme ça, on va vous faire une offre, on veut acheter des lisières de terrain. " Mais, j'ai dit, pourquoi que la personne ne me l'a pas dit, ça fait un mois que je ne dors pas avant deux heures du matin, alors... " » Il dit : « On fait des offres, autour de six piastres du pied, puis là, on négocie, puis sinon, bien, c'est l'expropriation. » Ça fait qu'il y a quelqu'un, le lendemain, qui me confirme ça.

1185 Ça fait que c'est très, très angoissant, deux mois de qui-vive, comme ça, puis au moment où on se parle, je ne sais pas exactement les tenants et aboutissants de ça.

1190 Donc, j'ai discuté avec des gens, puis j'écoute les doléances, parce que, moi, je fais beaucoup de redressements, ça fait que j'efface le tableau, quand je prends un cas à problème, puis je mets ça neutre, puis j'écoute.

1195 Donc, quand j'écoute les gens dire qu'on fait trop de place à l'auto, bien c'est que les gens, c'est la poule qui vient... l'œuf ou l'œuf vient... les gens prennent l'auto parce qu'ils n'ont pas de service. Parce que quand il y a des autobus à toutes les heures ou à toutes les deux heures, ce n'est pas normal, en périphérie.

1200 Donc, je vous ai mis en lien les Métrobus articulés, les nouvelles, en Europe, de Volvo : trois wagons, deux articulations, qui sont ultralégers et beaucoup plus performants qu'il y a 10 ans. En fait, ça n'a rien à voir et leur slogan, c'est : zéro émission, zéro bruit et zéro collision.

1205 Alors, toutes les doléances qui sont passées ici sur le bruit, sur les poussières, les dynamitages, tout ça, on élimine ça, et sont beaucoup plus légers aussi, donc la durée de charge est beaucoup plus longue.

1210 Donc, j'ai écrit à Volvo pour avoir un estimé. Le parc est de 600 autobus actuellement, donc ça en coûterait 900 millions, plus les adaptations des garages. Puis à l'inverse, moi, je doublerais le service, parce qu'actuellement, le tramway, c'est qu'on prend les Métrobus, on les met sur des rails, rien de plus, puis on coupe les arbres, on défait l'environnement, puis les gens, en périphérie, n'auront pas plus de service. Ils ne le prendront pas plus, le tramway, parce qu'ils n'auront pas de... C'est la mobilité qu'il faut travailler dessus en premier, parce que si on n'offre pas un service, les gens ne peuvent pas le prendre. Donc, il y a beaucoup plus de flexibilité.

1215 Puis là, je suis contente parce que je peux poser des questions, mais il n'y a aucune tribune où je peux poser des questions. Quelqu'un qui a des traitements en chimio à l'Hôtel-Dieu, puis que sa machine est donnée à lui à telle heure chaque jour, s'il y a un bris de tramway, bien, il arrive quoi à cette personne-là? Elle n'arrivera pas à son rendez-vous?

1220 Si quelqu'un a une audience en Cour, est-ce qu'il va pouvoir avoir une rétractation de jugement parce qu'il y a un bris puis que... tandis que les autobus électriques, bien, s'il y en a une qui a un bris, il y en a une autre qui prend le relais puis les gens n'arrivent pas en retard à leurs obligations.

1225 Ensuite, il faut desservir les hôpitaux – deux hôpitaux sur cinq, ce n'est pas assez –, l'aéroport, les gares et le ministère du Revenu. Il faut absolument que ça rentre dans le transport en commun, parce que...

1230 Et des suggestions : les entreprises devraient avoir des crédits pour offrir les passes annuelles, pour que les gens viennent travailler avec les transports en commun. Donc...

LA PRÉSIDENTE :

1235 Je vais vous demander de conclure, parce que votre temps est écoulé.

Mme DORYS CHABOT :

Oui. Oui. Ce qui est le plus triste, c'est que quand les voisins sont venus me voir pour me remercier de mon travail pour sauver les arbres, plusieurs étaient retraités, puis ils me disaient :

1240 « Bien, on n'a aucune tribune. Quand on parle, on se fait dire par la mairie qu'on court le dernier wagon du tramway, puis qu'on a une quatrième année, on ne peut pas s'exprimer, ça fait qu'on te remercie. »

1245 Puis plusieurs personnes disaient qu'ils étaient tellement tristes, puis ils avaient tout le temps le goût de pleurer, ça fait que c'est sûr que c'est vraiment l'angoisse qui est tout autour de ça. C'est vraiment difficile pour les gens.

1250 Donc, il ne faudrait pas refaire l'erreur des berges Saint-Charles. Il faut penser que les berges, ça a déjà été une bonne idée de les bétonner. Alors, c'est la même chose. Les arbres, là, ce n'est pas une bonne idée d'aller les couper, parce que c'est irréversible, ils sont irremplaçables. Alors...

LA PRÉSIDENTE :

1255 Je vous remercie. Je vous remercie et je vais laisser la parole à mon collègue Antoine Morissette, qui a des questions pour vous.

Mme DORYS CHABOT :

Oui. Oui.

1260 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

Bonsoir, Madame Chabot. Merci beaucoup pour la présentation de votre mémoire. Je vais revenir sur le sujet des arbres que vous nous avez présenté.

1265 **Mme DORYS CHABOT :**

Oui.

1270 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

Bon, vous avez sorti le chiffre de 1 701 arbres qui vont être coupés.

Mme DORYS CHABOT :

1275 Oui.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

1280 Là, je veux être sûr de bien comprendre votre proposition : là, vous dites que le ratio deux pour un, c'est un ratio qui est insuffisant; est-ce que vous proposez un ratio de 20 pour un arbre abattu?

Mme DORYS CHABOT :

1285 Bien, c'est un reportage que j'ai vu, un ingénieur forestier. Un arbre régulier, ce n'est pas comme un arbre 15 pieds de circonférence, donc l'effet, son effet sur l'oxygénation, sur les gaz à effet de serre, en fait, l'équivalent de ça, ça prend 25 arbres.

1290 Donc, en coupant, en faisant la coupe à blanc, on perd l'équivalent du travail de 42 525 arbres dans l'oxygénation puis la qualité de l'air, puis en plus, on va avoir 40 000 voyages de camions qui va créer de la pollution puis des gaz à effet de serre, qui va prendre, qu'on me dit selon... huit ans à résorber. Alors, on veut faire un projet écologique, mais on crée des problèmes.

1295 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

Donc, votre proposition, c'est de replanter 20 arbres pour un arbre abattu...

Mme DORYS CHABOT :

1300 Mais...

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

1305 ... est-ce que vous avez des propositions à quel endroit on peut planter ces 20 arbres-là? Parce qu'on a cette réalité-là, aussi, au niveau des quartiers. Donc là, vous avez présenté des photos sur René-Lévesque. Si on prenait... vous avez évoqué 610 arbres, je pense, sur René-Lévesque, donc si on multiplie par 20, ça fait un paquet d'arbres. Est-ce que vous avez des suggestions pour savoir où planter ces arbres-là?

1310 **Mme DORYS CHABOT :**

1315 Je n'ai pas de suggestion pour les planter, parce que, moi, je ne veux pas qu'ils soient coupés. Alors, c'est le Métrobus électrique, trois wagons, donc haute capacité, deux articulations, pour loger beaucoup plus de monde et de mieux desservir les périphéries.

Puis moi, ça fait 22 ans où je demeure, puis mon bureau, je prends mon café à tous les jours, puis les autobus qui débordent, je n'ai jamais vu ça. On voit ça au Festival d'été, ça fait qu'il y a les

1320 petites heures de pointe, puis à 5 h et demie, 6 h moins 20, c'est terminé, puis le matin, à 8 h 40, c'est terminé. Alors, on vide les plaines d'Abraham en quelques heures avec les Métrobus, donc c'est...

1325 Moi, les arbres, je pense qu'ils doivent rester là, puis c'est un patrimoine, aussi, unique. Il y en a plusieurs qui sont classés uniques, il y a plusieurs personnes qui sont venues le dire ici, donc c'est justement... Les gens partout dans le monde conservent leur patrimoine, personne ne penserait à faire passer un tramway dans les Everglades, même si on promet des petits souliers fins puis des sacoches. Personne ne penserait à passer un tramway là, parce qu'on préserve l'environnement. Faut être les gardiens de l'environnement, faut être les gardiens des personnes retraitées, des enfants, les terrains de soccer, faut que les enfants jouent, mais il faut donner un meilleur service.

Je fais des redressements, c'est ce que je fais, ça fait que les gens, quand ils sont en difficulté dans les immeubles, bien, c'est parce qu'ils ne donnent pas de service.

1335 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

Je vous remercie beaucoup de votre intervention.

1340 **Mme DORYS CHABOT :**

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1345 Mon collègue Pierre Renaud a aussi une question.

Mme DORYS CHABOT :

Ah, oui.

1350 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

1355 Je ce que je comprends, Madame Chabot : vous proposez, au lieu du tramway, c'est un Métrobus sur des voies réservées, un Métrobus plus grand...

Mme DORYS CHABOT :

Oui.

1360

LE COMMISSAIRE RENAUD :

1365

Mais qui va rouler sur des voies réservées, qui ne roulera pas sur des voies qui lui sont dédiées. Ce n'est pas des...

Mme DORYS CHABOT :

1370

Des voies réservées, puis, en fait, dans le fond, en ayant plus de Métrobus, donc en le doublant.

1375

Donc, si on remplace ceux qui sont là actuellement, donc c'est 900 millions, on double, ça fait 1 800 000 000. L'adaptation des garages, mettons à 2 milliards, puis on a doublé notre offre, donc les gens vont embarquer.

1380

Parce que tant qu'on n'a pas le service, c'est inversé. On commence à l'envers. Parce que les gens, si on n'a pas de service, ils n'iront pas dans... parce qu'ils sont déjà desservis par les Métrobus.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

1385

Mais mon point, Madame Chabot, c'est que ces autobus-là, qu'ils aient deux articulations, ils roulent sur des voies avec lesquelles ils partagent... c'est des voies réservées, mais les autos peuvent aller dessus, les...

Mme DORYS CHABOT :

1390

Oui.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Ce n'est pas une voie où seulement l'autobus peut aller, un peu comme une voie de tramway.

1395

Mme DORYS CHABOT :

Bien, les heures de pointe, oui. Les heures de pointe, oui, parce qu'il y a une rapidité, puis il y a aussi, je vous l'ai mis, les feux chandelles, donc ils ont toujours priorité à ce moment-là. Les Métrobus ont toujours priorité.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, merci beaucoup et bonne fin de soirée.

Mme DORYS CHABOT :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Donc, la commission va prendre une pause de 15 minutes et on se retrouve tout de suite après. Merci.

SUSPENSION DE QUELQUES MINUTES

REPRISE DE LA SÉANCE
M. JEAN ROUSSEAU (DM124)

LA PRÉSIDENTE :

Alors, bienvenue à tous, donc nous allons reprendre nos travaux et j'inviterais monsieur Jean Rousseau à se présenter.

M. JEAN ROUSSEAU

M. JEAN ROUSSEAU :

Bonsoir, Madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir, Monsieur.

M. JEAN ROUSSEAU :

Messieurs les commissaires, Monsieur Genest, à l'arrière. Vous pouvez mettre la présentation, s'il vous plaît? Bien, merci.

Alors, ce soir, je vous présenterai une vision que nous avons, à Démocratie Québec, qui concerne un réseau de transport régional. Brièvement, je suis conseiller municipal, ici, à la Ville. Vous êtes ici dans mon district, fait plaisir de vous recevoir.

Démocratie Québec est un parti qui a, depuis ses tout débuts, défendu la notion d'un tramway, d'un système de transport intégré ici, dans la région de Québec. Deuxième diapo, s'il vous plaît.

Nous avons fait nos élections à ce sujet et, en même temps, nous défendons toujours le projet. Moi-même, j'ai rencontré énormément de citoyens, des gens qui sont venus présenter ici, des gens qui doivent descendre, même, dans la rue, pour se faire entendre, parce que c'est un enjeu à l'heure actuelle, on le mentionne.

Les gens sont en faveur du projet, mais ils doivent s'exprimer fort pour être entendus, parce qu'on a énormément d'enjeux, de respect, d'informations disponibles. Vous-mêmes avez fait sortir, rendu publiques énormément d'informations auxquelles nous n'avions pas eu accès comme élus, comme citoyens, et ça, c'est important pour faire progresser le débat. Prochaine diapo, s'il vous plaît.

Je vous présente ici ce que nous avons développé, c'est-à-dire une vision d'un réseau de transport régional. Le projet de tramway n'est pas seulement un projet pour la ville de Québec :

c'est un projet pour la grande région de Québec et, en ce sens, on doit le considérer dans une vision globale.

Ce que nous mettons de l'avant, également, c'est de faire en sorte que nous puissions avoir un 3^e lien sous-fluvial qui soit exclusivement pour le transport collectif. Nous proposons un métro, un clin d'œil à la ligne jaune de Montréal entre Longueuil et Berri, ici, entre Desjardins et le pôle Saint-Roch.

Nous souhaitons également que le pont de Québec soit un lieu de transfert, de passage, où on aurait une voie dédiée, par exemple pour un trambus.

La proposition que vous avez sur la table, nous vous demandons de la considérer, parce que, justement, dans cette perspective régionale du transport collectif, il nous apparaît important d'arrimer différents projets qui, à l'heure actuelle, vont influencer le projet de tramway : le lien sous-fluvial, le 3^e lien, qui va s'arrimer avec plusieurs stations; le pont de Québec, dont on parle, dont le rapport Charest qui sera rendu public et où on va aborder cette notion de l'usage pour le transport collectif. Également, la tête des ponts, les voies réservées, donc il y a un arrimage qui nous apparaît important.

Il y a trois propositions en lien avec cette diapo : la fusion des sociétés de transport, la notion que le 3^e lien soit exclusivement pour le transport collectif pour ne pas que l'autoroute envisagée vienne détruire ou diluer l'impact du transport collectif, et que le pont de Québec ait une vocation réservée ou dédiée, que les voies dédiées pour le transport collectif. Prochaine diapo, s'il vous plaît.

L'intégration des projets de tramway et de métro doivent passer, à mon avis, par une fusion des bureaux de projet : du Bureau de projet de tramway et du 3^e lien sous-fluvial.

La demande par le gouvernement du Québec de faire une étude d'achalandage pour mieux comprendre comment le flux de passagers du transport collectif de la Rive-Sud vers Québec par le 3^e lien est importante, mais il est aussi important que, dans le cadre de cette construction, où les coûts de la portion souterraine ont explosé comparativement à ce qui nous avait été présenté en décembre 2019, que nous puissions faire, comment dire, l'ouvrage une seule fois.

Ce n'est pas vrai qu'on va creuser deux fois pour des stations souterraines qui vont servir au tramway et au métro. Donc, il y a des gains d'efficience qu'il faut envisager, et des gains d'efficacité.

Cette notion de réalisation simultanée, elle est importante. On comprend que le projet de tramway est beaucoup plus avancé que le projet du 3^e lien sous-fluvial, version transport collectif, mais malgré tout, il faut viser cet arrimage, parce que ce n'est pas vrai qu'on aura deux chances. Et comme il a été présenté aujourd'hui par Vivre en ville, il y a d'autres aménagements qui pourraient être envisagés. Je passerais à la prochaine diapo, s'il vous plaît.

Il est important, commissaires du BAPE, à mon avis, que vous puissiez émettre des recommandations qui définissent des principes importants. Le gouvernement du Québec va prendre vos recommandations et décider de la suite des choses, mais dans l'évolution du projet, nous avons ici une fenêtre qui est unique où nous pouvons nous exprimer, vous exprimer nos attentes, comprendre davantage les enjeux, mais une fois que le consortium sera choisi, il y aura discussion sur le contrat lui-même, sur les éléments qui seront contenus dans l'appel d'offres, et à partir de ce moment, c'est une boîte noire.

Il n'y a que le gouvernement du Québec qui puisse interagir, par exemple, sur le nombre de stations, sur, même, la longueur du tracé – nous avons appris que le trajet pourrait être encore amputé en termes de longueur de tracé si les coûts à l'intérieur de l'enveloppe de 3,3 milliards augmentaient encore. C'est ces problématiques.

Si on ne part pas du principe du bien-être des usagers et des riverains, à la limite, on pourrait encore faire disparaître des stations et c'est inacceptable. Le fait, par exemple, que nous soyons passés de quatre stations à deux stations souterraines nous amène à nous questionner sur la qualité même de ces stations.

On va avoir une station D'Youville, premièrement, qui n'est plus à place D'Youville, mais où il n'y aura pas de souterrain piéton, par exemple, pour traverser Honoré-Mercier. Une demande qui a été faite par le conseil... le Comité des citoyens du Vieux Québec, par exemple.

Donc, cette fusion des projets, cette fusion des bureaux de projet devrait permettre de nous dégager des sommes importantes pour pouvoir possiblement revenir à des éléments qui faisaient partie de l'offre originale qui a été faite en mars 2018. Changement de diapo, s'il vous plaît.

En lien avec ces éléments qui ont été amputés, abandonnés, je disais même à monsieur Genest : « Coudonc, c'est tout un striptease auquel vous nous conviez. » Bien, le striptease, faut qu'il arrête, parce qu'à un moment donné, c'est l'esprit même du projet qui est dénaturé, c'est sa portée qui est affectée et, en lien avec les trois propositions qui sont là, ça serait de revenir à des éléments importants qui font en sorte que ce projet est attrayant et qu'il doit continuer à l'être.

Les pôles, par exemple, on a parlé de la notion d'avoir des toilettes publiques. Bon. C'est des choses simples, c'est des choses qui sont faisables. Les pôles d'échange doivent être des lieux chauffés, climatisés. Cela fait partie du confort, cela fait partie, entre guillemets, de l'expérience de pouvoir avoir un nouveau service comme celui du tramway.

Il y a également les autres usagers : quand on parle des piétons, des cyclistes, l'intégration de leurs besoins, elle est essentielle. C'est quelque chose qui semble être évacué à l'heure actuelle.

On a justifié le fait qu'on devait abandonner les remontées mécaniques : « Mais finalement, il n'y a pas tant d'usagers. » Même chose pour le trambus : « Mais finalement, il n'y a pas tellement d'usagers supplémentaires qui justifiaient le trambus. »

1560 Mais attention : ces remontées mécaniques permettent justement une intégration de la Basse-Ville à la Haute-Ville, un enjeu historique.

1565 Le fait d'avoir des voies dédiées sur le boulevard Charest permet également de permettre un meilleur développement de ce quartier. Et ces fameuses voies dédiées, on n'a pas besoin de déplacer les infrastructures souterraines si on met en place des véhicules électriques qui pourraient se déplacer en cas d'avarie de ce fameux réseau d'aqueduc. Prochaine diapo, s'il vous plaît.

1570 Alors, le projet que nous vous présentons, que je vous présente, est un projet régional. Je crois que c'est la meilleure façon d'aborder l'enjeu que nous avons à l'heure actuelle, car, comme je vous le disais, l'actualité du 3^e lien, du pont de Québec, du développement des voies de circulation à la tête des ponts font en sorte que l'on peut parler d'un projet de transport régional.

1575 Autre chose : certains interlocuteurs, monsieur Baillargeon aujourd'hui, par exemple, parlaient des montants disponibles à Montréal comparativement à ceux de Québec. Je dirais en caricature : faut-il que nous demandions les Jeux olympiques à Québec pour avoir un financement d'infrastructures commensurable avec ce que Montréal a eu? Ça ne peut pas être le cas.

1580 Votre rôle est important et doit permettre, justement, de porter cette voix qu'un système dont nous avons réellement besoin ne peut pas se faire en le coupant constamment. Nous devons revenir à des éléments de contenu, où les usagers sont au cœur des préoccupations de ce projet, et faire en sorte que l'on puisse, en fonction de ce qui est demandé, avoir un ajustement financier adéquat. Et votre rôle à ce titre est extrêmement important. Je vous remercie.

1585 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, donc je vais laisser la parole à mon collègue Pierre Renaud, qui voulait vous poser quelques questions.

1590 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

1595 Merci, Monsieur Rousseau, merci de votre mémoire. Je me demandais si vous avez des informations assez précises sur le 3^e lien. Est-ce que le tracé – là, vous avez montré un tracé sur la carte – est-ce que ce tracé-là a été arrêté? Est-ce que c'est un tracé qui est officiel? Est-ce qu'on a une idée des coûts de ce projet-là? Est-ce que vous avez plus d'informations que nous autres?

M. JEAN ROUSSEAU :

Non, je n'ai pas de boule de cristal, Monsieur Renaud. J'aimerais bien, par contre. J'ai eu une discussion avec monsieur Genest pour essayer de savoir s'il y avait plus d'informations en ce moment à ce sujet.

La question, ce que je vous ai présenté, ce sont des esquisses qui ont circulé à l'annonce du projet qui seraient de centre-ville à centre-ville plutôt qu'à l'est. Bon.

À ce moment-là, le gouvernement a ouvert son jeu, et là, la grande question est de savoir si ce sera autoroutier et transport collectif, et ça a soulevé un tollé de boucliers ici, dans la région de Québec, sur le fait que la portion autoroutière viendrait finalement diluer l'impact du transport collectif. Alors, je vous dirais qu'il y a beaucoup plus une vision qu'on s'en aille vers un transport collectif uniquement.

L'arrimage avec certaines stations a été dit publiquement. Est-ce que c'est réaliste? Est-ce que c'est final? Je ne le sais pas.

Concernant les coûts, les chiffres, on ne les connaît pas, mais on s'attend, comme nous tous, vous tous, à avoir des nouvelles cet automne de la part du gouvernement du Québec.

Alors, c'est un peu dans l'esprit que votre rapport va arriver exactement durant cette période, qu'il serait pertinent et fort, je dirais, important que vous puissiez prendre position à ce sujet.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

En intégrant les deux sociétés de transport, en intégrant les deux projets, si on veut, vous ne craignez pas que ça retarde de plusieurs mois, voire plusieurs années, peut-être, la mise en service d'un réseau structurant? Parce que, ce qu'on entend ici, c'est que la Ville de Québec a besoin d'un réseau structurant...

M. JEAN ROUSSEAU :

Tout à fait.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Vous ne craignez pas d'intégrer ça? Parce que le projet du 3^e lien est quand même... est moins avancé, là.

M. JEAN ROUSSEAU :

Je suis tout à fait d'accord avec vous, mais je crois que nous pouvons aller de l'avant avec la portion du tramway. C'est beaucoup l'intégration de la portion souterraine qui, elle, doit être clarifiée et qui le sera de toute façon.

Écoutez, la première pelletée de terre, elle n'est pas avant deux ans, il va y avoir des négociations sur la portée du projet avec le consortium une fois qu'il sera choisi, donc il doit quand même y avoir des éléments qui seront clarifiés au fur et à mesure.

Donc, au contraire, je crois qu'il est important que nous puissions aller de l'avant tout en définissant les éléments de contenu. Parce que ça aussi, ça fait une différence énorme.

C'est-à-dire que si on doit faire en sorte que nous avons des stations plus spacieuses, mieux adaptées, des pôles d'échange de meilleure qualité, cela fera en sorte que ça va avoir un effet sur la portée à l'intérieur du fameux 3,3 milliards. Et ça aussi va définir la portée et l'impact du projet.

Non. Je crois que le projet doit aller de l'avant, et ça, c'est... je vous dirais que la plupart des observateurs le prônent, et c'est bien, tout en se gardant quand même une capacité à faire ce fameux arrimage, mais à dégager les marges financières nécessaires, à faire en sorte que ce soit vraiment un projet axé vers les usagers et non pas seulement un projet qui, finalement, devient, comment dire, un pas vers la modernité, mais modernité qui resterait très imprécise.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Je vous remercie.

M. JEAN ROUSSEAU :

Ça fait plaisir, Monsieur Renaud.

LA PRÉSIDENTE :

Bon, vous nous dites que n'avez pas tant d'information que ça, nous non plus. La question que je me posais, néanmoins, c'est que vous avez évoqué, quand vous avez parlé de la portion transport collectif, un métro. Donc, vous parlez d'un métro juste parce que c'est une hypothèse ou parce que c'est quelque chose que vous avez entendu?

M. JEAN ROUSSEAU :

1680 C'est une hypothèse. C'est-à-dire que dans le cadre, justement, là où on resterait vraiment en portion souterraine, et là, il y a une question... en tout cas, ce sont les échos que j'ai eus, ça peut être un métro à deux wagons, à plus, en fonction des volumes, mais c'est de permettre, justement, que ce passage se fasse très rapidement et qu'on puisse avoir des stations où, justement, cet arrimage se fasse également.

1685 Donc, c'est un projet qui se voudrait le plus attractif possible. Le métro, évidemment, a valeur de symbole. Tout autre mode lourd, fort probablement, pourrait être envisagé, mais c'est pour frapper l'esprit. C'est pour parler d'une fameuse ligne jaune ici, à Québec, ligne jaune qui permettrait justement cette intégration qui, ultimement, permettrait de relier l'ensemble de la Rive-Sud et de la Rive-Nord, et, idéalement, justement, qu'on parle d'un projet de transport collectif régional, qui nous permettrait idéalement de compétitionner et de pouvoir aller chercher des sommes, des subventions, tout comme la grande région de Montréal a réussi à le faire après 50 ans.

LA PRÉSIDENTE :

1695 Donc, c'est votre hypothèse pour frapper l'esprit?

M. JEAN ROUSSEAU :

Tout à fait.

LA PRÉSIDENTE :

1700 La question qu'on se pose, c'est que si on se dit « bon, s'il doit y avoir une jonction entre les deux, est-ce qu'on va faire une jonction entre un métro et un tramway? », si, à supposer qu'on va faire des interconnexions entre les deux réseaux, et est-ce qu'en allant vers un métro, on n'est pas en train de dire au Bureau de projet « pourquoi ne pas faire un métro, finalement? »

1705 Est-ce que là, je comprends bien ou si vous n'allez pas jusque-là?

M. JEAN ROUSSEAU :

1710 Non, je ne vais pas jusque-là, parce que je pense que la démonstration du choix du tramway, elle a fait bien faite, c'est-à-dire sur 22 kilomètres, les avantages que cela représente comparativement au métro.

1715 Personnellement et lors des, comment dire, des pléniers que nous avons eus, l'information était, à mon avis, tout à fait adéquate et tout à fait pertinente.

1720 Dans le cadre du tracé Québec-Lévis, à développer, à préciser, le fait que ce serait vraiment un lien spécifique pour traverser le fleuve, selon les discussions que j'ai pu avoir avec des gens impliqués, ça pourrait être un scénario qui serait viable, mais qui ne préjugerait pas du fait qu'on utilise le tramway ici même à Québec.

LA PRÉSIDENTE :

1725 Mon collègue, Antoine Morissette, va aussi vous adresser la parole.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

1730 Oui, bonsoir. Dans l'arrimage entre les deux projets, soit le 3^e lien et le projet du réseau structurant, quel est votre avis sur la place qu'on fait à l'automobile et la place qu'on fait au transport collectif, spécifiquement dans le projet du 3^e lien, et comment on arrime, en fait, cette réalité-là avec le Bureau du réseau structurant?

M. JEAN ROUSSEAU :

1735 Bien, c'est le défi, je crois, parce que l'investissement envisagé, il est énorme. Les chiffres, on parle de plusieurs milliards de dollars. Donc, le fait d'avoir un lien autoroutier, par exemple entre les deux centres-villes, bon, premièrement, il y aurait un problème de sortie même, ici, où est-ce qu'on sort. Il y a eu un débat : si on sort à la hauteur de Laurentienne, c'est à la hauteur du pôle Saint-Roch, donc quel est l'intérêt? Quel est l'intérêt à prendre le transport collectif?

1740 Donc, il y a cet enjeu de défigurer et d'affecter le centre-ville, mais ultimement, de diluer l'intérêt pour le transport collectif.

1745 Un lien de transport collectif permettrait aux usagers, selon l'enquête origine-destination, qui viennent de la Rive-Sud, de se rendre vers les lieux qu'ils fréquentent.

1750 De cette façon, premièrement, on peut minimiser l'impact du trafic autoroutier, mais d'une façon plus politique, il y a le coût et il y a le fait que le gouvernement fédéral a dit qu'il ne financerait que la portion transport collectif.

Donc, il y a un choix que le gouvernement du Québec va devoir faire, mais pour revenir à votre question, je dirais que ce serait un message incroyable de dire que l'on privilégie le transport collectif dans le cadre d'un tel investissement et, de cette façon, venir aider l'impact du projet de

transport de tramway de la Ville de Québec, justement pour que ce flux de passagers venant de la Rive-Sud soit canalisé vers le transport collectif.

Et là, je vous dirais : il y a un consensus, dans la région de Québec, parmi ceux qui sont en faveur du transport collectif, pour que, justement, le 3^e lien n'intègre pas une portion autoroutière.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Je vous remercie beaucoup.

M. JEAN ROUSSEAU :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, merci beaucoup, bonne soirée.

LA PRÉSIDENTE :

J'inviterais maintenant monsieur Jacques Proulx à venir prendre place. Bonsoir, Monsieur.

M. JACQUES PROULX (DM126)

M. JACQUES PROULX :

Bonsoir, Madame la présidente, Messieurs les commissaires. J'attends qu'on mette la... bon, merci. Je vais vous parler de deux choses : le tramway, que je considère comme une technologie qui est inadaptée à Québec, et une alternative beaucoup plus intéressante.

Le réseau, je suis, comme urbaniste, totalement en accord avec... j'ai cette conviction-là qu'un réseau réellement efficace de transport en commun est un outil de structuration du milieu urbain aussi puissant que l'automobile et l'autoroute l'ont été au 20^e siècle, et je suis tellement en accord avec les objectifs que poursuit la Ville par rapport avec son projet, un équilibre entre la qualité du service, la vitesse, en particulier, et la qualité de son intégration urbaine, une insertion délicate – à l'européenne, comme on le dit – dans son milieu patrimonial, et une durabilité de son système de transport en commun d'au moins 30 ans.

1795 L'étude qu'on a faite des transports en commun visait quatre technologies, et le tramway était de loin la moins mauvaise des technologies examinées. Par contre, était-ce un bon choix? Je crois que non et nous allons le voir.

1800 Il a des impacts particulièrement importants. En premier, son impact au sol. On voit, ici, l'insertion simulée dans un milieu très espacé, puis on considère facilement que son emprise est importante. Il retransche partout deux voies de circulation, et en milieu urbain, à plusieurs endroits, la circulation est réduite à deux ou à même une voie de circulation.

1805 Alors, est-ce qu'on peut vraiment parler d'une insertion délicate? Je crois qu'une technologie comme celle-là laisserait des cicatrices indélébiles dans notre paysage urbain.

1810 Un autre handicap : son coût. Sa construction réclame d'imposants travaux au sol, au coût de 25 à 40 millions de dollars du kilomètre, un coût total de plus de 3 milliards. Alors, il laisserait des cicatrices importantes dans nos finances municipales.

Un troisième handicap : son manque de puissance. Il ne peut monter les côtes de la Haute-Ville, ce qui impose un tunnel de deux kilomètres et deux stations souterraines, et un coût de cette inadaptation faramineux de 716 millions pour deux kilomètres.

1815 Quatrième handicap : sa lenteur. Il est limité à 20 km/h à cause des contraintes de la circulation au sol. Il prendrait donc plus d'une heure pour parcourir les 22 kilomètres de son réseau, plus le temps des arrêts. Alors, les automobiles risquent de boudier un service d'aussi piètre qualité.

1820 Un cinquième handicap : sa très faible capacité de restructurer le tissu urbain. Il offrirait peu de gain de temps et de coût de transport, il attirerait peu de transferts d'usagers vers le transport en commun et ses stations généreraient en conséquence peu d'activités nouvelles.

1825 Heureusement, il existe une alternative beaucoup plus performante. L'étude de la Ville a porté sur un monorail de type traditionnel, qui est à cheval sur une poutre rigide. Il est lourd et lent, même si sa vitesse atteint le double de la vitesse du tramway à cause du fait qu'il n'y a pas contrainte par la circulation au sol. Mais son infrastructure est très massive et inadaptée, vraiment, à notre milieu urbain.

1830 Il existe une solution technologique mieux adaptée à notre milieu. Des entreprises québécoises la proposent depuis déjà une dizaine d'années : le monorail suspendu. Il est presque aussi léger qu'un Nova Bus, sa structure portante est délicate, aérienne, avec de minces pylônes aux 40 à 50 mètres. Il a la capacité de s'insérer partout avec un impact minimal au sol.

1835 Nous voyons... Ah, je vais attendre qu'on rejoigne le... Alors, oui, ça, c'est un monorail du type traditionnel. Si on continue plus loin...

1840 Alors, oui, on voit une structure très délicate. Bon, on voit ici une insertion dans un milieu urbain de Québec. C'est une simulation et on voit que c'est dans une artère, alors la fluidité de la circulation est préservée, ainsi que la végétation. Mais dans un milieu urbain fréquenté plutôt que par des piétons...

1845 Alors, le peu d'espace qu'il utilise serait... dans un milieu fréquenté par les piétons, le peu d'espace qu'il requiert serait dédié à cette vie urbaine, la qualité de la vie urbaine et il pourrait continuer à la rendre plus agréable.

1850 Sa vitesse : il peut atteindre 250 kilomètres à l'heure en moins d'une minute. Il passerait ainsi d'une station à l'autre en moins d'une minute, même s'il y a plus d'un kilomètre entre les deux. Il pourrait réduire fortement les temps de nos déplacements, attirer une grande proportion des usages de l'automobile et réduire d'autant la congestion des voies routières. Il pourrait aisément gravir les côtes de la Haute-Ville, qui permettrait ainsi d'économiser le coût du tunnel, 716 millions.

1855 Son coût de construction est près de la moitié de celui du transport, de 15 à 20 millions, plutôt que 25 à 40. Ses coûts d'opération et d'entretien sont sans comparaison. Ses moteurs à même les roues sont électriques. Il comprend peu de pièces mobiles et toute l'énergie de l'accélération est récupérée par le freinage, extrêmement économique, écologique, 21^e siècle.

1860 Ses stations surélevées créeraient des espaces urbains rapidement accessibles à toute la population desservie par son réseau. Il serait très attirant pour de nouveaux emplois, des commerces, des services. Ils seraient appelés, ces espaces, à se transformer et à se densifier. Les édifices commerciaux qu'ils entoureraient auraient avantage à les intégrer dans leur architecture, à créer des milieux de vie, autant à l'intérieur qu'à l'extérieur, de plus en plus dédiés aux piétons.

1865 On aurait tendance à réduire, voire éliminer la circulation de transit. Des résidents qui apprécieraient ce nouveau mode de vie urbain et la proximité des espaces dynamiques et piétonniers choisiraient facilement ce type d'habitat, même dans les stations périphériques.

1870 Ce choix technologique permettrait ainsi d'étendre plus largement la desserte du transport structurant très rapide, à la moitié du coût, vers la périphérie, vers le nord et l'ouest, sur la Rive-Sud, partout, par exemple, où on a des Métrobus actuellement. Plus son réseau se déploierait, plus son attrait s'étendrait et plus les autobus rabattraient d'usagers sur ses stations. C'est toute l'agglomération qui se trouverait ainsi transformée dans cette vaste restructuration urbaine.

1875 Ses stations surélevées s'intégreraient de mieux en mieux dans leur environnement, au fur et à mesure de leur densification. Son impact visuel sur le milieu urbain pourrait faire de Québec une agglomération à la fois à l'allure résolument moderne et précieusement historique. Un fleuron du patrimoine et de la modernité. Une ville piétonne : un beau défi pour une nouvelle génération d'architectes, d'urbanistes et de citoyens.

1880 Il a un point faible, toutefois : il n'est pas une technologie éprouvée et disponible actuellement sur le marché.

1885 Le moteur-roue a été créé chez Hydro-Québec dans les années 90. Il visait à doter les véhicules automobiles de moteurs écologiques. Hydro-Québec a été forcée d'abandonner son programme. Nous continuons à gaspiller du pétrole ou de l'électricité à chaque accélération, et à user des freins pour décélérer. Avec ce moteur, nous récupérerions toute l'énergie au freinage, et tous les véhicules devraient éventuellement fonctionner comme ça.

1890 Cette technologie a repris vie sous la forme du projet des monorails grâce à des entreprises québécoises déjà citées. Une émission de Découverte a permis de la faire connaître du public. Le moteur existe comme prototype et sera amélioré. Le projet de monorail requiert toutefois un financement pour son développement et sa mise en marché qui ne lui a pas encore été consenti.

1895 Nous comprenons tous que cette technologie a le potentiel de transformer notre relation avec les ressources énergétiques de notre planète, et nous pouvons réaliser qu'elle a aussi le pouvoir de transformer notre mode de vie urbain et de contribuer à créer une capitale que nous serions fiers d'habiter. Il faudrait, pour que ce potentiel se réalise, que nous ayons enfin le courage, l'audace, la décence de supporter nos innovateurs, les créateurs d'un monde meilleur parmi nous.

1900 Le financement requis est une fraction, moins de la moitié, du coût du tunnel, qu'il permettrait d'économiser.

1905 Je recommande à la commission, premièrement, d'enjoindre la Ville de reconnaître que la lenteur du tramway ne lui permet pas d'offrir la qualité du service que les citoyens sont en droit d'en attendre, que l'importance de son emprise au sol ne lui permet pas de réaliser son objectif d'insertion délicate dans notre milieu, que son inadaptation à la topographie de la capitale entraîne des coûts exorbitants, difficilement justifiables, et qu'il n'a pas la capacité de restructurer le tissu urbain de notre agglomération.

1910 Deuxièmement, de recommander à la Ville et au gouvernement d'examiner sérieusement l'alternative du monorail suspendu, même s'il n'est pas encore disponible sur le marché.

Troisièmement, de recommander au gouvernement, si l'examen conclut à l'intérêt de cette technologie pour Québec, le Québec et d'autres clientèles, d'examiner la possibilité de supporter financièrement son développement, son accréditation et sa mise en marché, et de créer un partenariat public-privé avec les entreprises impliquées dans son développement et sa mise en œuvre.

Et, quatrième, de recommander à la Ville de profiter de ce délai pour compléter la planification de son réseau en tenant compte de la possibilité d'une desserte plus rapide, à moindre coût, sur l'ensemble de son territoire et sur les deux rives, avec la collaboration des autres municipalités impliquées, et de planifier la restructuration du tissu urbain de l'agglomération en choisissant bien les sites qui accueilleront les stations, et en préparant leur transformation conséquente en termes d'occupation du sol, de densification progressive et d'adaptation éventuelle de la circulation de transit, qui va avoir tendance à éliminer ces espaces privilégiés.

Une technologie québécoise a ce pouvoir de réduire dramatiquement notre dépendance planétaire au pétrole et de créer des villes du futur partout accessibles en peu de temps, essentiellement piétonnes, plus humaines, agréables à vivre.

Notre capitale, en faisant ce choix technologique, a l'opportunité de devenir la première capitale du 21^e siècle, qui est un adjectif de la Ville, en particulier, et nous contribuerions ainsi à créer un monde vraiment meilleur.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup, Monsieur. Donc, mon collègue Pierre Renaud va vous adresser quelques mots.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Monsieur Proulx, on parle d'une technologie qui n'est pas sur le marché. Vous ne pensez pas que dans un projet d'infrastructure public, avec de l'argent public, où on veut donner un service, vous ne pensez pas que le risque est un peu élevé d'aller vers une technologie qui... et je vais aller jusqu'à dire qui n'est pas développée ou, en tout cas, qui n'existe pas comme telle?

M. JACQUES PROULX :

Écoutez, le moteur-roue existe, il a fait ses preuves. Par contre, évidemment, son application dans un système comme celui d'un monorail suspendu est à examiner, à développer, effectivement.

Et par contre, c'est pour ça que je vous propose, étant donné que cette technologie a un potentiel tellement différent de ce que le tramway peut offrir, tellement plus intéressant, qu'il vaut la peine, à mon sens, d'investir. Je parle du gouvernement du Québec et je parle d'entreprises qui pourraient collaborer à développer et à obtenir l'accréditation auprès de Transport Canada de cette technologie-là. Et ça pourrait prendre peut-être quatre à cinq ans.

Par contre, pendant cette période-là, je crois que ça permettrait à la Ville de Québec de parfaire sa planification, une planification où, au lieu d'avoir un réseau extrêmement dispendieux sur seulement 22 kilomètres, elle aurait la possibilité d'étendre un réseau beaucoup plus loin sur son territoire et de desservir l'ensemble de sa population jusqu'à la périphérie et même d'inclure la Rive-Sud.

Alors, moi, c'est un intérêt qui est justifié par le fait que les investissements sont tellement importants, avec des conséquences tellement, à mon sens, peu intéressantes pour la capitale, que ça vaut la peine de consacrer le temps et le développement requis, et les finances en particulier – en partie – privées et en partie publiques du gouvernement.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Monsieur, et bonne fin de soirée.

M. JACQUES PROULX :

Merci bien. Une question, s'il vous plaît : est-ce que vous avez reçu la mise à jour de mon mémoire?

LA PRÉSIDENTE :

Il faudra vérifier avec la coordonnatrice à l'arrière de la salle. Je vous remercie.

J'invite maintenant madame Fanny Tremblay-Racicot.

Mme FANNY TREMBLAY-RACICOT (DM137)

1995 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, bonsoir, donc vous avez 10 minutes.

2000 **Mme FANNY TREMBLAY-RACICOT :**

Oui, merci beaucoup. Madame la présidente, Messieurs les commissaires, merci de nous recevoir, c'est un privilège d'être ici ce soir. Je me présente : Fanny Tremblay-Racicot, professeure en administration municipale et régionale à l'ÉNAP, spécialisée en transport urbain et en aménagement du territoire.

2005
Donc, je vous explique ce soir mon analyse du projet à l'égard de ses impacts environnementaux, sociaux et économiques, mais aussi dans l'esprit du respect des principes de transparence, d'équité sociale et fiscale, de gouvernance collaborative et d'efficience en matière de gestion des fonds publics. Diapo 2.

2010
Mon mémoire est divisé en quatre parties : le mode et le tracé du tramway, ainsi que son intégration à l'aménagement du territoire, le financement de la contribution municipale et certaines autres considérations, dont les questions d'équité sociale et l'impact environnemental. Finalement, je conclus avec mon avis et des recommandations. La diapo 3, s'il vous plaît.

2015
Pour ce qui est du mode et du tracé, donc en principe, le choix de mode et le segment du tracé proposés pour la partie tramway se situant entre le pôle d'échange de Sainte-Foy et celui de Saint-Roch m'apparaissent justifiés compte tenu des déplacements qu'ils génèrent, de la densité d'emploi et de population dans l'axe choisi, et de la trame urbaine existante.

2020
Si le choix de mode et le tracé du tramway empruntant la Haute-Ville apparaissent optimaux, son extrémité ouest et l'axe nord à partir de la colline Parlementaire semblent problématiques à plusieurs égards et leur justification, peu convaincante. Si on passe à la diapo 4...

2025
La viabilité du tramway à l'ouest du pôle d'échange Sainte-Foy est principalement fondée sur l'achalandage provenant des lignes de rabattement desservant l'ouest du territoire, des cases de stationnement incitatif du terminus Le Gendre et sur le développement du TOD Chaudière. Cet ensemble est contraire aux principes du développement urbain durable, et ce, à plusieurs égards.

2030 D'abord, il implique de traverser des milieux humides et d'urbaniser un secteur boisé, ce qui est contraire aux principes de croissance intelligente, qui requiert que soient conservés et valorisés les espaces verts dans les périmètres urbains.

2035 Le TOD Chaudière contribuerait à l'étalement urbain à l'intérieur même du périmètre urbain et pourrait donc être qualifié de *transit-adjacent development* ou TAD, un faux-ami du TOD.

2040 Quant aux 2 000 emplois en haute technologie que l'initiateur dit vouloir attirer dans le secteur Chaudière, ceux-ci pourraient être mieux localisés dans des secteurs de requalification comme la zone d'innovation du Littoral Est, qui est déjà planifiée pour remplir cette fonction.

2045 Les infrastructures de transport doivent desservir les lieux de résidence et les lieux de destination existants et non pas desservir – servir – à en créer de nouveaux, particulièrement dans une ville où plusieurs pôles et secteurs doivent déjà être mieux desservis et requalifiés.

2050 De plus, multiplier le nombre de cases de stationnement incitatif incite à l'étalement urbain en facilitant l'accès aux villes-centres pour les résidents des banlieues éloignées. En voulant intercepter le trafic provenant de l'ouest, on en créera encore davantage en facilitant l'accès au réseau pour les banlieues situées à l'extérieur de l'agglomération.

2055 Finalement, le Bureau de projet...

LA PRÉSIDENTE :

2060 Excusez-moi. Je pense à la sténotypiste et je crois que si vous parliez un tout petit peu plus lentement, ça faciliterait les choses.

Mme FANNY TREMBLAY-RACICOT :

2065 Parfait, mais je vais être à 12 minutes si vous...

LA PRÉSIDENTE :

Vous aurez 10 minutes et vous pourrez compléter lors des questions.

2070 **Mme FANNY TREMBLAY-RACICOT :**

Parfait. Finalement, le Bureau de projet a opté pour un tracé qui emprunte l'emprise d'une ligne à haute tension d'Hydro-Québec pour s'y rendre, ce qui engendrerait de nombreuses nuisances décrites par les riverains.

2070 Par le fait même, il n'est pas prévu que l'édifice Marly du ministère du Revenu soit desservi par le tramway, rien pour inciter à un transfert modal de la voiture vers les transports collectifs chez les employés et rien pour résoudre le problème de la congestion d'autobus dans le secteur de l'édifice Marly. Donc, la diapo 5, on voit la congestion d'autobus dans le coin de l'édifice Marly au sud de la carte.

2075 Pour l'ensemble de ces raisons, la localisation du terminus ouest et le développement du secteur Chaudière se révèlent inappropriés. Ce développement contribuerait à déstructurer encore davantage l'organisation du territoire. Diapo 6.

2080 Si l'axe ouest est incohérent avec les principes du développement durable, le tracé reliant le pôle Saint-Roch et le Trait-Carré m'apparaît, quant à lui, questionnable, considérant la forte croissance du pôle Lebourgneuf, qui constitue le troisième pôle de destination régional après Sainte-Foy et la colline Parlementaire. Prochaine diapo.

2085 Ici, on voit la force des principaux axes de déplacement, qui est bien illustrée dans la plus récente mouture du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération. Ici, on voit que La Cité et Les Rivières constituent le deuxième pôle de déplacement en importance dans l'agglomération, après La Cité-Limoilou. Le troisième pôle, c'est le pôle Sainte-Foy, Les Rivières, et le quatrième axe, c'est Charlesbourg, La Cité-Limoilou. Ensuite, Beauport, ensuite Haute-Saint-Charles.

2090 Donc, si on poursuit : pourquoi ne pas relier directement le centre-ville et Lebourgneuf via le pôle Saint-Roch? Quels axes permettraient de maximiser l'achalandage et le transfert modal dans l'ensemble du réseau?

2095 Bien que des alternatives aient été proposées pour l'axe nord, donc la 3^e Avenue et Henri-Bourassa, et à l'extrémité ouest, une alternative, celle de l'édifice Marly, le tracé du tramway, la colonne vertébrale du réseau, est un choix essentiellement politique qui n'a pas été soumis aux différentes analyses de modélisation. Uniquement les lignes de rabattement l'ont été, afin de maximiser l'achalandage dans le tramway, avec le taux d'augmentation de correspondances que nous connaissons.

2100 Le fait que le choix du tracé du tramway n'ait pas été basé sur une analyse exhaustive de l'achalandage soulève des questions quant à l'optimisation de l'ensemble du réseau, puisque sa colonne n'est-elle même pas nécessairement optimale.

2105 La nouvelle toile régionale identifie certes un futur Métrobus entre Lebourgneuf et la Haute-Ville, en passant par Pierre-Bertrand, mais il a fallu que le gouvernement provincial rende conditionnel son appui au réseau structurant à une meilleure desserte des banlieues avant que ce

2110 nouveau lien direct soit inclus au réseau. Rien pour rassurer la population quant au caractère optimal de l'ancienne mouture du réseau structurant.

2115 Maintenant, j'ai une grande section du mémoire sur l'intégration à l'aménagement et l'urbanisme. Il y a cinq principales stratégies, je vais me concentrer sur la première stratégie, qui est l'identification de pôles de croissance et la concentration du développement dans ces pôles-là.

2120 Donc, pour ce qui est des pôles de croissance, le PMAD en identifie six, pôles d'intérêt métropolitains de plus forte densité : centre-ville, Sainte-Foy, Belvédère, Lebourgneuf, Fleur-de-Lys et d'Estimauville, puis il y a des objectifs de densification de 60 % dans ces nouveaux pôles-là ou le long des corridors de transport collectif, et 60 à 75 % sous forme de consolidation.

2125 Maintenant, si on passe à la diapo 10, on voit les résultats, jusqu'à présent. Donc, pour ce qui est des objectifs de densification de 60 %, en ce moment, on ne rencontre même pas la moitié, on est à 23,7 %. Pour ce qui est de la consolidation, la requalification, on est à 1,5 %.

2130 Donc, le fait que l'initiateur ne rencontre déjà pas ses cibles de requalification et de densification dans les pôles existants devrait faire réfléchir les autorités gouvernementales quant à la pertinence d'accueillir favorablement la construction d'un nouveau pôle de croissance situé en milieu humide et boisé, soit celui du pôle Le Gendre/Chaudière.

2135 Quant aux autres stratégies, si on retourne à la diapo 11, elles font toutes aussi défaut. Donc, le tramway dessert un axe où aucun centre de croissance n'est localisé, ne dessert pas le troisième plus grand pôle de croissance et générateur de déplacement, qui est Lebourgneuf. Il n'y a pas de stratégie ou de politique de planification des TOD ni de stratégie de gestion des stationnements, alors que ceux-ci conditionnent les choix modaux. Pas de mesure d'apaisement de la circulation dans les rues adjacentes ni planification des premiers et derniers kilomètres à partir des stations.

2140 Maintenant, ma dernière section du mémoire que je vais vous présenter aujourd'hui, c'est le financement de la contribution municipale.

2145 La contribution de l'initiateur pour le projet s'élève à 300 millions, mais ce n'est pas l'ensemble du coût des infrastructures municipales qui est admissible au financement gouvernemental. Donc, par exemple, une partie du prolongement de la rue Mendel n'est pas incluse dans la portée du projet.

Le total des coûts en infrastructures assumés par la municipalité, qui sont hors de portée du réseau, n'est pas connu. En plus des coûts en capital, le réseau engendrerait des coûts supplémentaires d'exploitation, dont une partie sera assumée par la Ville.

2150 Donc, non seulement l'initiateur ne dévoile pas l'ensemble des coûts qui sont associés au projet, mais se prive de revenus importants en n'imposant pas de redevance de transport aux promoteurs des nouvelles constructions qui profitent de la proximité des stations, pour les nouveaux développements.

2155 Ainsi, le fardeau des dépenses en capital et en exploitation non subventionnées et qui devront être assumées par la Ville sera porté par l'ensemble des propriétaires fonciers. Les taux de taxation foncière risquent donc d'augmenter, d'autant plus que l'exploitation d'autres infrastructures, dont les dépenses en capital, sont en partie assumées par les paliers supérieurs, doivent ou devront être prises en charge par les contribuables de Québec.

2160 Donc, en plus du déficit d'exploitation du RTC, la Ville assume le déficit du Centre Vidéotron, du Grand Marché, et devra couvrir les coûts d'exploitation du Centre de glaces et de l'usine de biométhanisation.

2165 Ce n'est pas tant le compte de taxes des propriétaires d'immeubles résidentiels dont il faut s'inquiéter que celui des petits propriétaires fonciers commerciaux qui ont vu leur compte de taxes augmenter considérablement au cours des dernières années, ce qui compromet leur viabilité et celle des artères commerciales sur lesquelles ils sont situés.

2170 Est-ce que je peux passer à mes recommandations? Vous me permettez?

2175 Donc, ayant moi-même défendu le projet de tramway dont le tracé emprunterait la Haute-Ville depuis que le Comité sur la mobilité durable ait choisi un tracé empruntant l'axe du boulevard Charest, j'aimerais pouvoir proposer des modifications au projet présenté, afin de rendre un avis favorable qui serait conditionnel à quelques changements mineurs.

2180 Or, un pas de recul est nécessaire afin d'éviter que les Québécois s'engagent dans un projet qui risque de ne pas atteindre son objectif d'améliorer significativement le réseau de transport dans la ville de Québec, tout en déstructurant un territoire qui a besoin d'être consolidé.

2185 Mais considérant l'avancement du projet, les efforts, les ressources et l'expertise qui y ont été consacrés jusqu'à ce jour; l'appui théorique de la population envers un projet de réseau qui est véritablement structurant, la reconnaissance des paliers de gouvernements supérieurs d'un besoin en infrastructure de transport à plus haut niveau de service et leur engagement à y contribuer, et, compte tenu du fait qu'il s'agirait d'une deuxième tentative ratée de la part de l'initiateur à proposer un projet qui rencontre les plus hauts standards de transparence, de rigueur et d'efficience, et qui puisse ainsi faire consensus, je propose que les gouvernements supérieurs maintiennent leur engagement envers un projet de réseau structurant, mais qu'un processus de restructuration du projet soit entrepris le plus rapidement possible, de sorte qu'une nouvelle mouture du projet pourrait

2190 être soumise aux électeurs de Québec par le conseil municipal, sous recommandation du gouvernement du Québec, avec l'appui du gouvernement du Canada lors du prochain scrutin municipal de novembre 2021 ou lors d'un référendum consultatif subséquent.

2195 Donc, les candidats à la mairie pourraient s'engager à respecter l'issue du vote référendaire, de sorte que la campagne électorale de novembre 2021 ne soit pas nécessairement monopolisée par cet enjeu, dont la politisation nuit à sa réalisation.

2200 Les équipes techniques pourraient être maintenues ou restructurées, mais leur mandat serait motivé non pas par des gains politiques ou financiers, mais par des gains en termes d'optimisation du réseau de transport et de réduction de l'étalement urbain, à l'intérieur et à l'extérieur du périmètre d'urbanisation.

2205 À cet égard, la gouvernance et les directives de planification qui encadrent l'élaboration du Plan intégré à long terme des liaisons interprovinciales dans la région de la capitale du Canada, donc le plan Ottawa-Gatineau, pourraient inspirer le gouvernement du Québec dans une nouvelle mission de restructuration ou de planification.

Merci.

2210 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, donc mon collègue, Antoine Morissette, tout d'abord, va avoir quelques questions.

2215 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

Bonsoir, Madame Tremblay-Racicot. Je peux vous laisser le temps de reprendre votre souffle. Je vais vous amener dans le premier volet de votre mémoire que vous nous avez présenté sur l'aménagement du territoire.

2220 Vous avez, d'entrée de jeu, entré dans le tracé, puis vous avez donc parlé de la portion du tracé entre les deux pôles principaux, donc le pôle Sainte-Foy, le pôle Saint-Roch, et vous avez donc été en désaccord, finalement, avec la partie ouest, dans un premier temps, en nous amenant l'idée d'un TOD dans ce secteur-là, qui est peut-être une des raisons pourquoi on se rend jusqu'à cet endroit-là, et vous avez parlé du faux-ami, des TAD.

2225 Est-ce que vous pouvez développer sur cette notion-là, du TOD, versus le TAD, et sur les ingrédients qui peuvent amener à une réussite d'un TOD, et ceux qui pourraient éviter qu'on s'enlène dans la direction d'un TAD?

2230 **Mme FANNY TREMBLAY-RACICOT :**

C'est une bonne question. Un TAD, c'est *transit-adjacent development*, un TOD, c'est *transit-oriented development*. Un TOD, c'est le *density, diversity and design*, c'est les trois principes fondateurs du TOD, donc la densité, la diversité et le design.

2235 Un TAD, c'est, en fait, on peut avoir du développement résidentiel qui est de moins grande densité, qui est situé près d'une nouvelle station, d'un nouveau pôle. Ce pôle-là, qu'est-ce qu'il y a à côté du pôle ou de la station, ce sont des stationnements incitatifs, puis on a un ajout de voie, qu'ici, c'est la rue Mendel.

2240 Mais, en général, un TAD, c'est un faux-ami du TOD. C'est lorsqu'on ajoute une nouvelle station à un endroit qui n'est pas encore développé, on en profite pour faire des demandes d'inclusion au périmètre urbain à la CPTAQ pour développer ces nouveaux projets-là.

2245 Donc, c'est du développement, un TOD, qui est dans un milieu qui est naturalisé, qui n'est pas à requalifier nécessairement, et qui est orienté vers la voiture. Le stationnement n'a pas été pris en compte, puis c'est près des axes autoroutiers, dans ce cas-ci.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

2250 Et donc, pour aller, justement, sur cette notion-là des stationnements, la compatibilité entre des stationnements incitatifs, parce qu'on a vu plusieurs personnes qui sont venues critiquer cette idée-là des stationnements incitatifs intégrés à l'intérieur d'un TOD, est-ce que vous avez un avis sur cet élément-là?

2255 Bon, je comprends que ça participe à l'étalement urbain ou ça contribue à l'étalement urbain, mais comme tel, est-ce qu'il y a d'autres mesures qui pourraient améliorer l'orientation vers le tramway?

Mme FANNY TREMBLAY-RACICOT :

2260 Je ne comprends pas le sens de la question. C'est sûr que c'est un équilibre délicat. Les tendances qu'on voit actuellement, c'est qu'on convertit des stationnements incitatifs en grandes surfaces, en stationnements étagés, puis en les convertissant pour faire du développement résidentiel et commercial, pour avoir de la mixité. Donc, c'est ça, les tendances qu'on voit.

2265 Mais le problème à Québec, c'est qu'il y a énormément d'étalement urbain et les parts modales sont faméliques. Donc, si on fait du stationnement incitatif, ça va contribuer encore à l'étalement urbain à l'extérieur du périmètre sans influencer sur les parts modales, sans avoir un transfert modal à l'intérieur de l'agglomération.

2270 Donc, la priorité, à Québec, c'est vraiment de réduire l'étalement urbain à l'intérieur même de l'agglomération de Québec, parce qu'il y en a beaucoup, et de jouer sur les parts modales. Donc, selon moi, c'est l'objectif qui est raté avec le projet qui est proposé.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

2275 Puis pour poursuivre sur les outils d'urbanisme qui sont disponibles pour développer un réseau structurant de transport – vous vous êtes appuyée sur le Plan métropolitain d'aménagement et de développement, le Schéma d'aménagement et de développement aussi –, on voit une des affectations qui a été attribuée directement pour le développement d'un réseau structurant de transport, on parle des corridors structurants qui ont été mis en place dans le Schéma d'aménagement de la Ville de Québec : est-ce que, selon vous, c'est un outil adéquat pour justifier la mise en place d'un réseau structurant de transport en commun?

Mme FANNY TREMBLAY-RACICOT :

2285 Bien, d'abord, il faut déjà que ces axes-là soient bien identifiés, puis ensuite, il faut adapter, il faut avoir une intention d'adapter les règlements d'urbanisme pour assurer qu'il y ait une augmentation de la densité, qu'il y ait de la mixité, puis qu'il y ait un design qui fasse en sorte qu'il y ait une requalification le long de ces axes-là.

2290 Donc, ce n'est pas tout de les identifier sur une carte, parce qu'on l'a vu, en ce moment : les orientations qui sont identifiées dans les plans d'aménagement puis dans les schémas, elles ne sont pas réalisées. Donc, il faut que ça soit opérationnalisé, il faut que ça soit réalisé.

2295 Puis ça, c'est par les outils d'urbanisme, justement : zones prioritaires d'aménagement, zones prioritaires de réaménagement, règlements, TOD, il y en a des panoplies. Augmentation des densités, réduction des normes minimales de stationnement... en fait, abolition des normes minimales de stationnement, faire des normes maximales.

2300 Donc... planification le long des stations, donc c'est pour ça que je dis que l'ensemble des éléments d'intégration à l'aménagement du territoire dans le projet ne sont pas pris en compte.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

2305 En première partie, l'initiateur nous a présenté les plans ou les programmes particuliers d'urbanisme qui s'échelonnaient le long du tracé ou du corridor structurant; est-ce que c'est des outils qui sont adéquats en regard de l'installation d'un réseau structurant de transport en commun?

2310 **Mme FANNY TREMBLAY-RACICOT :**

Oui, sauf que dans ce cas-ci, on ne nous a pas présenté les PPU comme étant des outils pour que ce soit des TOD, c'est des grandes orientations. Les PPU ne sont pas toujours respectés. On a vu le PPU Sainte-Foy, avec le Jules-Dallaire, qui n'a pas été... en fait, Le Phare, qui n'a pas été respecté.

2315
Donc, oui, le PPU, ça pourrait être un outil d'urbanisme qui pourrait être utilisé pour augmenter les densités.

2320 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

Je vais vous poser une dernière question pour ma part, mes collègues ont sûrement des questions pour compléter. Qu'est-ce qui qualifie, selon vous, un réseau structurant?

2325 **Mme FANNY TREMBLAY-RACICOT :**

Un réseau structurant, c'est un réseau qui structure non seulement les déplacements, mais qui structure le développement urbain. Donc, ce n'est pas seulement la dimension transport, c'est également la dimension aménagement du territoire, utilisation du sol.

2330 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

Est-ce qu'il y a une priorité à accorder ou ça se fait en parallèle?

2335 **Mme FANNY TREMBLAY-RACICOT :**

Les transports influencent l'aménagement, l'aménagement influence les transports, donc ça va de...

2340 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

Ça va de pair?

2345 **Mme FANNY TREMBLAY-RACICOT :**

C'est les deux revers d'une même pièce.

2350 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

Merci beaucoup.

2355 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je vais céder maintenant la parole à mon collègue Pierre Renaud.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

2360 Vous avez mentionné dans votre conclusion que ce que vous recommandez, finalement, c'est de repenser le projet ou, en tout cas, de réorganiser le projet; est-ce qu'on repart de zéro ou s'il y a des éléments qui doivent être... qui peuvent être conservés ou qui peuvent être améliorés?

2365 **Mme FANNY TREMBLAY-RACICOT :**

Absolument. On ne repart pas de zéro, parce qu'on est tellement avancé, sauf qu'il y a tellement de choses à modifier que, moi, je recommande que le projet demeure à l'étape de la planification, mais qui n'embarque pas à l'étape de réalisation, parce qu'il y a trop d'éléments importants au projet qui demeurent à être améliorés.

2370 Donc, c'est-ce que je recommande. Mais on garde l'équipe existante, on part des études... il y a énormément d'argent qui a été engagé, il y a des études... les gens qui y travaillent connaissent... les équipes de Systra, les équipes d'AECOM, ils connaissent le projet.

2375 Donc, de restructurer le projet, mais conserver... le garder à l'étape de la planification avec les équipes existantes.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

2380 Mais on remet sur la table le tracé, le choix de la technologie...?

Mme FANNY TREMBLAY-RACICOT :

2385 Non. On garde la technologie, le tramway, on garde la section entre, mettons, Roland-Beaudin puis colline Parlementaire, mais je trouvais la proposition de Vivre en Ville aujourd'hui très intéressante. Donc, je ne sais même pas si le pôle Saint-Roch devrait... dépendamment du tracé, moi, c'est l'axe nord que je remets en considération.

2390 En fait, je veux le tracé nord, qui maximise le transfert modal et l'achalandage. Donc, si on prend... parce qu'on le voit dans les axes, on les a vu dans les axes de déplacement : l'axe Charlesbourg et l'axe Beauport, ils transportent environ le même nombre de personnes. Mais l'axe Beauport a davantage de potentiel de requalification, et puis il y a également l'hôpital, le nouveau super-hôpital qui est là, il y a l'édifice du Palais, la gare du Palais, l'édifice de la SSQ, donc il y a des potentiels là aussi.

2395 Donc, c'est l'axe nord, puis il y a également, évidemment, Lebourgneuf, donc tout ça, faut que ce soit étudié, faut que cette partie nord là du tracé puisse maximiser le transfert modal et l'achalandage.

2400 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

Je vous remercie.

2405 **LA PRÉSIDENTE :**

J'aimerais revenir sur votre proposition, enfin, vos propositions de financement. Donc, tout d'abord vous avez mentionné qu'il y avait certains coûts qui, à votre avis, n'étaient pas reflétés dans les coûts du projet. Donc, est-ce que vous pourriez détailler ça? J'ai compris une partie de la montée Mendel, mais il y a peut-être d'autres choses?

2410 **Mme FANNY TREMBLAY-RACICOT :**

2415 Oui, les mesures de mitigation dans les rues adjacentes au tramway, pour des mesures de mitigation du trafic, parce qu'il va y avoir davantage de circulation de transit. Je ne pense pas que ça a été pris en considération.

2420 L'aménagement des premier et dernier kilomètres, les aménagements pour aller vers les stations dans les premier et dernier kilomètres, les aménagements TOD n'ont pas été pris en compte.

Je ne le sais pas, je ne pourrais pas vous dire. C'est inconnu, je n'ai pas d'information privilégiée à cet égard-là.

2425 **LA PRÉSIDENTE :**

Et puis vous avez parlé, donc, de ce mécanisme de redevance.

Mme FANNY TREMBLAY-RACICOT :

2430

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2435

Donc, vous le détaillez, notamment, en termes d'hypothèse dans votre mémoire; comment est-ce que ce type de mécanisme, disons, peut être mis en place? Comment est-ce qu'il peut être accueilli et quel effet il peut avoir aussi sur les personnes qui auraient à le payer?

Mme FANNY TREMBLAY-RACICOT :

2440

Vous trouvez les réponses à cette question-là dans l'étude qu'on a pilotée à l'ÉNAP pour le compte de Transition énergétique Québec sur les nouveaux pouvoirs de prélèvements monétaires des municipalités.

2445

La redevance de transport est en place dans le cas du REM à Montréal, c'est un pouvoir habilitant qui a été donné à la RTM, qui prélève une redevance de transport.

2450

Ici, à Québec, la Ville pourrait éventuellement prélever cette redevance de transport là, du moins pour rembourser une partie de ses aménagements. C'est imposé aux promoteurs immobiliers, pour des grands promoteurs immobiliers, généralement, parce que c'est des investissements qui dépassent un certain seuil, donc c'est une redevance qui est obligatoire. Le paiement est obligatoire pour avoir l'émission du permis, puis c'est sur les mètres carrés à construire.

2455

Donc, je crois que les promoteurs, il faudrait demander à l'Institut de développement urbain de se prononcer sur ces questions-là. Ils s'étaient prononcés favorablement dans le cas du REM pour une captation de la plus-value foncière. C'est très compliqué, il faudrait faire des amendements à la Loi sur la fiscalité municipale pour avoir un mécanisme de captation de la plus-value foncière. La redevance de transport existe déjà et serait plus simple à prélever.

2460

Puis ils ont déjà... vous avez sûrement vu dans l'étude que... je cite l'étude qui a été produite par l'IDU sur les potentiels de requalification, donc eux, ils ont identifié les pôles, mais dans le cas du REM, par exemple, c'est à chaque station.

2465

Chaque station du REM, dans un rayon d'un kilomètre ou de 500 mètres, les grands développements doivent payer une redevance de transport, et ça va... parce qu'eux, ce sont des promoteurs privés qui profitent de l'investissement public.

2470 Donc, c'est ça, l'esprit de la redevance de transport, et, en même temps, ces sommes-là, on décharge une partie de ces sommes-là à des contribuables réguliers du... donc, on peut réduire notre dépendance à la taxe foncière commerciale et résidentielle avec ces mécanismes-là.

LA PRÉSIDENTE :

2475 Puis avez-vous eu l'occasion de faire part de ces propositions-là au responsable du projet ou de la Ville, plus généralement?

Mme FANNY TREMBLAY-RACICOT :

2480 Non. Non. Je n'ai eu aucune discussion avec la Ville de Québec.

LA PRÉSIDENTE :

2485 Bon, puis vous n'avez pas eu de demande d'information ou quoi que ce soit?

Mme FANNY TREMBLAY-RACICOT :

2490 Non, je n'ai pas eu de demande d'informations à ce sujet-là. Mais j'avais eu des échos qu'ils évaluaient cette possibilité, mais lorsque vous leur avez posé la question lors des séances d'information, s'ils voulaient prélever un mécanisme de plus-value foncière, ça a été « non ».

2495 Puis la redevance de développement, j'ai vu que vous aviez posé la question par écrit, et puis vous attendez la réponse, mais je ne pense pas qu'ils aient l'intention. Je ne pense pas qu'ils aient l'intention.

LA PRÉSIDENTE :

2500 Puis une autre question : vous aviez des commentaires sur la démarche pour évaluer les besoins, donc les méthodologies d'achalandage, etc.; est-ce que vous pourriez nous partager vos commentaires sur la démarche et comment est-ce que vous auriez procédé, de votre côté, et avec, éventuellement, peut être des résultats différents?

Mme FANNY TREMBLAY-RACICOT :

2505 Oui, il faut connaître un peu l'historique de ce projet-là. C'est qu'en fait, c'est l'étude d'opportunité tramway/SRB qui a servi un peu d'étude d'opportunité pour le projet de tramway, donc le projet est passé en phase de planification, mais c'est basé sur les études du projet tramway/SRB.

On n'a pas considéré la maximisation ou l'optimisation de l'ensemble du tracé. On a maximisé les composantes du réseau structurant, mais pas nécessairement le tracé du tramway en tant que tel.

Donc, on a étudié, comme je l'ai dit dans mon mémoire, l'axe Marly, 3^e Avenue, Henri-Bourassa, mais on n'a pas étudié de lien direct entre le centre-ville et Lebourgneuf.

Puis comme j'ai dit, le lien direct Métrobus a été présenté dans la Toile régionale et non pas dans le projet d'un réseau structurant, ce qui m'apparaît très... c'est difficilement explicable, compte tenu du fait que ce soit huit ans après l'adoption du PMAD et un an après l'adoption du Schéma d'aménagement et de développement.

Et puis on le sait que Lebourgneuf, c'est le deuxième axe, le troisième axe de transport à Québec. Qu'on n'ait pas considéré cet axe-là dans les études d'achalandage, au moins ce qu'ils nous ont présenté, c'est qu'il y a un doute. Dans le doute, on peut questionner, puis c'est là où la légitimité du projet ne tient pas nécessairement la route. Quand il y a un doute sur l'optimisation du tracé en tant que tel.

LA PRÉSIDENTE :

Puis on a parlé précédemment, je pense que vous étiez déjà arrivée, on a parlé du possible 3^e lien; donc, pour vous, qu'est-ce que ça aurait comme impact, ce 3^e lien qui est annoncé, qui est à l'étude, sur la configuration du projet et, de façon plus générale, sur la façon de concevoir le transport collectif dans la ville?

Mme FANNY TREMBLAY-RACICOT :

Il faudrait que ce soit étudié. Si le gouvernement veut s'engager dans une démarche de planification régionale, il faut qu'un plan régional soit élaboré, puis le mandat initial du Bureau de projet était d'étudier cinq scénarios, dont des scénarios de gestion de la demande en transport qui passerait par les ponts de Québec, les ponts existants, les infrastructures existantes, puis le mandat initial du Bureau de projet a été changé pour avoir un seul axe.

Si ce projet-là se réalise, c'est catastrophique. Ça ne sert à rien d'augmenter la capacité routière et de financer les transports collectifs. C'est du gaspillage d'argent. Parce que l'un vient contrecarrer l'autre. Donc, il faut que les incitatifs et les instruments dissuasifs soient utilisés en même temps pour que quelque chose fonctionne.

Donc, dès 2005, le Plan directeur de la Ville de Québec identifiait qu'il devrait y avoir quelque chose comme un Métrobus sur les ponts; on est en 2020, il n'y a rien encore. Donc, on a seulement

2550 qu'à réaliser ce qu'il y a déjà dans les plans existants, de consolidation et d'amélioration du réseau existant.

2555 Avant de passer aux prochaines étapes, il faut optimiser l'utilisation du réseau existant, il faut réduire le besoin, la demande en transport avant de passer aux investissements subséquents. C'est du gaspillage de fonds publics.

LA PRÉSIDENTE :

2560 Bon. Vous parlez de réduire la demande en transport, donc pour vous, c'est... le premier moyen, c'est quoi, réduire la demande en transport?

Mme FANNY TREMBLAY-RACICOT :

Oui.

2565 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, qu'est-ce que c'est? Comment on fait?

Mme FANNY TREMBLAY-RACICOT :

2570 Je le savais, je l'ai imprimé : *Transportation demand measures*, gestion des stationnements... Et c'est l'aplatissement, vous en avez largement parlé, en fait, durant les séances : C'est aplatir la courbe à l'heure de pointe, donc horaires variables...

2575 Des choses qu'on n'a pas dites, qui n'ont pas été dites : les *commuter trip reduction*, c'est la réduction du navettage, donc quand tu mets la responsabilité sur les employeurs pour qu'ils réduisent le navettage auprès de leurs employés. C'est comme ça que la ville de Seattle a réussi à atteindre certains objectifs. Donc, que les employeurs soient responsables des parts modales de leurs employés. Donc, ça, c'est une stratégie qui est très efficace, que je recommande.

2580 Sinon, l'ensemble des mesures d'aménagement du territoire dont je parlais tout à l'heure, *density, diversity, design*, elles covariant et sont associées à une réduction de l'utilisation de l'automobile. Ça, c'est un outil de gestion de la demande en transport. Tous les outils d'aménagement, ça en fait partie aussi.

2585 Sinon, la *congestion pricing*, la taxe kilométrique, qui a été étudiée au Québec, il y a un rapport de transit qui a été produit là-dessus, donc... ou sinon, les péages de congestion, également, outil de gestion de la demande, mais c'est des mesures pour réduire les incitatifs ou avoir des mesures

2590 dissuasives, notamment pour réduire la demande en transport, et maximiser l'utilisation des infrastructures existantes.

LA PRÉSIDENTE :

2595 Donc, je vous remercie, je sais qu'on a plusieurs documents que vous avez mentionnés, mais s'il y en a d'autres que vous voulez nous déposer, on les consultera avec intérêt. Donc, merci beaucoup, bonne fin de soirée.

Mme FANNY TREMBLAY-RACICOT :

2600 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

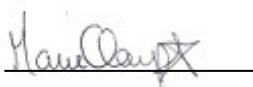
2605 Alors, ceci met fin à notre séance pour ce soir. Je remercie tout le monde d'avoir participé à nos travaux, toutes les personnes qui sont venues présenter leur opinion devant nous, et donc on se retrouve demain, à 13 h. Merci.

SÉANCE AJOURNÉE AU 6 AOÛT 2020 À 13 H

2610 _____

2615 Je soussignée, MARIE-CLAIRE PINET, sténographe officielle, 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 de la sténotypie, par vidéoconférence, le tout selon la loi.

ET J'AI SIGNÉ :

2620 

Marie-Claire Pinet, s.o.