

Séance de l'après-midi du 6 août 2020

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

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

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

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 6

Séance tenue le 6 août 2020 à 13 h
Centre des Congrès de Québec
1000 Boulevard René-Lévesque Est,
Québec

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI DU 6 AOÛT 2020	
MOT DE LA PRÉSIDENTE.....	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES	
M. FERNAND TRUDEL (DM21)	2
M. ROLAND COUTURE (DM90).....	11
M. GUY BOIVIN (DM75)	17
Mme DENISE TOUSIGNANT et M. LOUIS GAGNÉ (opinion verbale).....	23
M. JEAN MÉNÉTRIER (DM135)	35
M. ALI MAGASSOUBA (DM158)	40
SUSPENSION	
REPRISE	
M. MARTIN SAINT-LOUIS (DM154)	49
M. ROBERT LANGDEAU (DM110)	54
SYNDICAT CANADIEN DE LA FONCTION PUBLIQUE (SCFP) (DM162)	
MM. Benoît Bouchard, Charles Euriat, Mathieu Vick, Guy Germain	61
Mme CHRISTIANE SAINT-MARTIN (DM175)	72
Mme LOUISE TRUDEL (opinion verbale)	83

SÉANCE AJOURNÉE AU 6 AOÛT 2020 À 19 H

**SÉANCE DU 6 AOÛT 2020
SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
MOT DE LA PRÉSIDENTE**

5 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, bonjour! Nous en sommes à la 6e séance de la deuxième partie de l'audience publique de notre mandat portant sur le *Projet de construction d'un tramway à Québec*.

10 La commission d'enquête, soit Pierre Renaud, Antoine Morissette et moi-même, Corinne Gendron, allons au cours des prochaines heures poursuivre notre audition des participants venus présenter leur mémoire ou une opinion verbale à propos du projet.

15 Cet après-midi, huit citoyens nous présentent un mémoire, deux autres une opinion verbale et un organisme nous présentera aussi un mémoire.

20 La deuxième partie de l'audience publique est toujours réservée aux opinions sur le projet. C'est aussi l'occasion de faire des commentaires, des suggestions ou de proposer des modifications au projet.

25 Les personnes qui ont fait connaître leur intention de faire une présentation verbale ont été informées du moment de leur présentation. Le temps alloué pour chaque présentation est de dix minutes. Si nécessaire, la commission d'enquête échangera avec les présentateurs de mémoires afin de préciser, si besoin est, leur point de vue.

30 Le Bureau d'audience publique sur l'environnement met à votre disposition, tant sur place que par Internet, un questionnaire afin d'évaluer la qualité de nos services. Nous vous remercions à l'avance de bien vouloir remplir ce questionnaire, soit à l'arrière de la salle ou, encore, sur Internet.

**PRÉSENTATION DES MÉMOIRES
M. FERNAND TRUDEL**

35 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, j'invite maintenant monsieur Fernand Trudel à venir nous présenter son mémoire.

40 **M. FERNAND TRUDEL :**

Bonjour, Madame.

45 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour, Monsieur.

M. FERNAND TRUDEL :

50 Bonjour, Messieurs les Commissaires. J'ai un mémoire sur papier, mais j'en ai produit un sur PowerPoint; je pense qu'il est plus court que cette bible-là. J'ai amené le mémoire et les pièces justificatives avec moi.

55 Mon nom est Fernand Trudel, je suis un ex-conseiller municipal. J'ai aussi, je peux creuser un peu plus du côté de Monorail, parce que j'ai été pendant un an, en 2011, le lobbyiste officiel de Monorail TrensQuébec de l'inventeur Pierre Couture. Alors, dans ce contexte-là, j'ai beaucoup plus sorti des sentiers battus que les autres mémoires que vous avez sur la table. Alors, je vais attendre... bon, O.K., on continue.

60 Bon, je vais mettre en contexte le projet. D'abord, ce projet-là a débuté en 1998 quand le maire L'Allier, de retour de Bordeaux, propose un tramway pour le 400e Anniversaire. Bombardier a accepté de procéder gratuitement à une étude, en 99, de faisabilité sur le tramway.

65 Ensuite, en 2000, le ministère des Transports donne au RTC le mandat d'effectuer une étude d'opportunité et de faisabilité pour l'insertion d'un tramway le long des axes Métrobus au montant de 700 000 \$.

70 En 2002, bien, le maire L'Allier, il change son fusil d'épaule, il sonne le glas du tramway en refusant qu'il serve uniquement à remplacer des Métrobus existants. C'est à peu près la même situation qu'on voit à l'heure actuelle. Puis à ce moment-là, le projet était de 750 millions. Aujourd'hui, on présente un projet qui est quatre fois plus onéreux. Je le dis ensuite.

La Ville de Québec inscrit le tramway dans son plan directeur d'aménagement et de développement de 2005 à 2025 et commence à installer en place le réseau de Métrobus.

Prochaine. En 2007, en novembre, Régis Labeaume est élu très majoritairement en faisant l'élection contre le tramway présenté par la partie adverse.

En 2009, en novembre, Régis Labeaume et son équipe sont réélus sous le thème de la construction d'un amphithéâtre pour préparer le retour des Nordiques à Québec. Il n'était pas question de tramway à ce moment-là.

En 2010, il y a le dépôt du rapport du Comité sur la mobilité durable du RTC qui recommande l'implantation du tramway d'ici à 2030. Le trajet, à ce moment, emprunte le boulevard Charest et on exproprie Giguère Automobile sur le boulevard Wilfrid-Hamel pour y installer un poste d'échanges, ce qui n'a pas été fait. C'est toujours en suspens.

En novembre, l'équipe Labeaume est fortement réélue en défiant l'opposition sur la construction d'un tramway.

En 2015, dépôt de la deuxième étude de faisabilité de la Ville de Québec qui choisit d'écarter le tramway et de privilégier un service rapide par bus, le SRB, qui comprenait une desserte sur la Rive-Sud.

C'est la dernière étude publiée avant la prochaine.

Le projet de SRB est à son tour abandonné en avril 2017. Le RTC procède à des consultations pour poursuivre son plan de mobilité durable de 2018 à 2027. Lors de l'élection du maire – puis là, bien, est apparu le projet de tramway – puis lors de l'élection du maire, on a parlé d'un projet structurant sans le préciser, et laissant planer que le développement se ferait pour améliorer les services du RTC en périphérie, surtout dans les villes qui avaient été fusionnées en 2001, tout en décriant le tramway. Il n'a jamais fait allusion aux consultations du RTC à ce moment-là.

Alors, ça, c'est la mise en contexte. Je continue.

Le 10 janvier, le maire et le premier ministre se rencontrent; le maire en ressort rassuré pour financer un réseau structurant, dont un tramway; le tramway décrié en élection ressuscite.

Le 10 février, le premier ministre garantit le financement du tramway, sans savoir ce que c'est.

En mars, le RTC publie son plan stratégique de développement intitulé *Au coeur du mouvement*.

En octobre, la CAQ est élue, réclame expressément que le projet du RTC inclue un lien entre les deux rives. Ils disaient : nous autres, on privilégie le 3e lien, sauf que si... alors, à ce moment-là, le ministre Bonnardel avait dit : « Écoutez, c'est moi qui suis le ministre, là, puis nous autres, on privilégie le 3e lien. Puis s'il veut en faire un, tramway, bien, il se raccordera au 3e lien à l'est. »

On continue. Bon, alors je suis rendu au deuxième chapitre : « Un projet sans acceptation sociale ». Jamais la population n'a donné son aval à ce projet. Il y a eu des multiples scénarios de parcours puis de SRB, je ne vous en fais pas la nomenclature. C'est, à mon avis, c'est un « remake » de 2003, le 2018 qu'on a présenté parce que, afin de profiter tout simplement de la manne gouvernementale qu'on a à l'heure actuelle pour les programmes de transport en commun.

Le maire Labeaume, octobre 2017, disait : « *En 2007, je n'étais pas d'accord – a rappelé que celui qui sollicite un 4e mandat –. C'est pourquoi, nous, on va se demander comment on peut desservir le nord et l'est de la ville. Et ça, c'est notre vision, et on va prendre le temps de bien le faire.* » Bien, il est pressé à l'heure actuelle, monsieur le maire. Il n'a pas de suite dans les idées.

Le 10 février 2018, le premier ministre Couillard garantit le financement du projet, sans consulter personne. Le gouvernement et la Ville ne se sont pas entendus pour ressusciter le tramway sur des études du RTC qui étaient... on voit qu'elles sont incomplètes.

Le projet que vous avez en examen est le contraire de ce que le maire a déclaré publiquement en octobre 2017. Le nord et l'est sont absents du projet et il n'a de structurant que le mot.

Passons. Passons au chapitre 3. C'est un projet mal ficelé, un brouillon. Certains vont parler de « napkin », là. Dans tout projet sérieux, on commence par échauder un plan d'affaires. Normalement, c'est ça. Moi, je suis comptable de métier et un plan d'affaires, ça démontre la nécessité du projet puis la rentabilité du projet, puis avoir des coûts les plus réalistes possible pour présenter aux autorités municipales, tout comme une entreprise privée présente son projet devant la banque. C'est la même chose. Le gouvernement est une banque dans ce projet-là.

Il est étrange que pour s'inscrire aux programmes gouvernementaux de transport en commun, où les milliards fusent, qu'on ressorte des tablettes un vieux rapport, pour l'avoir revampé dans une étude d'opportunité en 2018.

155 Subitement, après l'élection de 2017, un projet de tramway demandé depuis longtemps par le RTC ressuscite, sans desservir adéquatement le nord, l'est et encore moins la Rive-Sud. Les intentions du maire avant son élection sont oubliées. On ne sait même pas si le projet soumis au BAPE sera le même qui sera réalisé. Un projet aussi gigantesque ne peut changer au gré du vent.

160 À mesure que l'on couche un plan réel, les données changent. Le projet rapetisse. C'est une ébauche conçue à la hâte et pas un plan complet. La preuve en est que le ministère de l'Environnement pose 147 questions assez pointues et pertinentes, d'ailleurs.

165 Selon le plan de mobilité durable publié par le RTC, on ne peut pas, on ne tient pas compte des autres moyens de transport en commun, exemple les trains de banlieue, aussi le trambus, et on prétend que c'est un plan intégré de mobilité durable. Alors, quand on veut avoir un plan de mobilité durable, on regarde tous les moyens de transport puis on essaie de les interconnecter, ce qui n'est pas fait.

170 Le peuple a été leurré par un projet ébauché à la hâte pour faire décaisser les gouvernements supérieurs. Moi, je dis : écoutez, là, ça n'a pas de sens. Ce n'est pas un plan de mobilité durable, comme on devrait en avoir un.

175 La trame urbaine de Québec ressemble à un U parce que les deux ponts servent à réunir les deux axes routiers, la 20 et la 40, et les deux villes aussi. Normalement, dans toutes les villes d'importance, on a un plan, un O, c'est-à-dire un plan comme tel où on peut faire un chemin de ceinture. Puis c'est ce qu'on n'a pas, puis c'est ce que je vais déclarer tantôt. Ce n'est pas tellement acceptable au niveau de l'urbanisme.

LA PRÉSIDENTE :

180 Alors, je vais vous demander de...

M. FERNAND TRUDEL :

185 Le ministère des Transports, François Bonnardel...

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur...

190 **M. FERNAND TRUDEL :**

... déclarait le 18 octobre 2018 : « *Notre engagement est d'aller à l'est et répondre à une interconnexion sur le réseau structurant de Québec.* » Ce n'est pas juste un projet de la Ville de Québec...

195 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur, je vais vous demander de conclure.

200 **M. FERNAND TRUDEL :**

... ou de la Ville de Lévis, c'est un projet de tout l'est du Québec.

205 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vais être obligée de vous demander de conclure parce qu'en fait, vous avez écoulé votre temps.

210 **M. FERNAND TRUDEL :**

Bon. Je vais conclure sur...

LA PRÉSIDENTE :

215 Merci.

M. FERNAND TRUDEL :

220 ... sur ma recommandation parce que là, j'en ai, j'ai 10 chapitres. Alors, c'est tellement long, là. Je vais demander d'aller au 10e, plan de mobilité. Exemple, moi, je me suis interrogé sur le plan de mobilité qu'il y a à Bordeaux. Malheureusement, je n'aurai pas le temps de tout présenter. Les trains de banlieue – les trains de banlieue, s'il vous plaît –. Les trains de banlieue, c'est intéressant parce que le ministère... oui, c'est ça. Je ne sais pas s'il reste encore une autre page, est-ce que c'est le début? O.K., les trains de banlieue.

225 Les trains de banlieue, il y a eu une étude en 2011 du ministère des Transports et dans cette étude-là, on a vu plusieurs choses qui étaient intéressantes puis qui ont touché mon imagination. C'est-à-dire qu'en page 3, on voit qu'il y a 28 municipalités qui englobent l'agglomération de Québec puis on fait l'étude sur tout ce réseau-là.

230 Là, on parle réellement d'un plan de mobilité durable. Parce que là, c'est juste la Ville de Québec. Ce n'est pas un plan qui est régional puis ce n'est pas un plan qui peut intercorriger les lacunes de l'engorgement en périphérie.

Les réserves indiennes... continuez, s'il vous plaît.

235 **LA PRÉSIDENTE :**

Non, on ne va pas continuer, Monsieur...

240 **M. FERNAND TRUDEL :**

Toujours en page 3...

LA PRÉSIDENTE :

245 ... on va terminer.

M. FERNAND TRUDEL :

250 ... les résidents de ces communautés sont toutefois des usagers.

LA PRÉSIDENTE :

255 Monsieur, je m'excuse, on va être obligés de s'arrêter là. Vous avez déjà dépassé le temps. Par contre, on a des questions pour vous.

M. FERNAND TRUDEL :

Pardon?

260 **LA PRÉSIDENTE :**

Par contre, nous avons des questions pour vous. Donc, je vais laisser mon collègue, monsieur Pierre Renaud, s'adresser à vous.

265 **M. FERNAND TRUDEL :**

Oui, parce que c'est assez long, comme mémoire, puis je ne peux pas tellement rapetisser.

270 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

Rassurez-vous, Monsieur Trudel, on l'a lu, votre mémoire, on l'a bien regardé. C'est très intéressant. D'ailleurs, je vous remercie d'avoir déposé un mémoire.

275 Je lisais dans votre mémoire que vous dites que les deux tiers des résidents de la région de Québec ne sont pas desservis par le RTC. Deux tiers des résidents de la région de Québec pas desservis, j'aimerais ça comprendre d'où ça vient, cette donnée-là.

280 **M. FERNAND TRUDEL :**

Si vous regardez les 28 municipalités, là, le RTC ne va pas dans les 28 municipalités. Et ces municipalités-là, elles ont du monde. Lévis, je m'excuse, mais le RTC ne va pas là. Il y a quand même 150 000 personnes. Vous allez... toutes les villes. Boischatel avait un service avec le RTC, ils l'ont abandonné parce qu'il n'était pas efficace. Alors, Saint-Augustin, il y en a un parce que ça, c'est des villes intégrées. Mais quand vous parlez de toutes les villes environnantes, que ce soit Sainte-Brigitte-de-Laval, Lac-Beauport, Stoneham, tous ces coins-là, la vallée de la Jacques-Cartier, il y a beaucoup d'habitations nouvelles là-dedans, là.

285 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

290 Mais est-ce que ça correspond aux deux tiers de la population ou...

M. FERNAND TRUDEL :

295 Regardez, là. On comprend aussi, trois arrondissements : Charlesbourg, Haute-Saint-Charles puis une partie de des Rivières au-dessus de l'autoroute 40. Alors, tout ça, là, ça représente les deux tiers quand on parle de chose.

300 Maintenant, j'ai produit un tableau que j'ai fait moi-même pour voir où arrivaient les nouveaux arrivants. Puis les nouveaux arrivants, ils arrivent, à 86 %, en périphérie. Ils n'arrivent plus au centre-ville. Alors, ça veut dire que le centre-ville est appelé à stagner puis que la périphérie va se développer, et les gens n'auront pas de service, donc ils vont prendre leur auto, puis ça va congestionner encore toutes les routes qu'on a.

305 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

Vous avez parlé dans votre mémoire de la ville de Bordeaux. Vous disiez, il y a une partie, là, où vous parlez des bus à haut niveau de service que le maire Juppé à Bordeaux examinait.

310 **M. FERNAND TRUDEL :**

Oui.

315 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

Est-ce que ces bus-là à haut niveau de service ont été mis en fonction à Bordeaux ou si c'est juste resté à l'étape de projet?

320 **M. FERNAND TRUDEL :**

325 Oui, il y en a un, je ne me rappelle plus dans quel coin, ils ont commencé à en mettre, là. Ils sont en train d'étudier, il y a des débats pour deux autres à l'heure actuelle. Il y en a un déjà d'installé. Les bus, c'est des trambus, c'est des bus qui fonctionnent... les bus à haut niveau, ils fonctionnent sur des voies réservées, ce n'est pas des voies dédiées. Alors, c'est complètement différent de ce qu'on a à Pie-IX à Montréal où on met des voies dédiées dans le centre.

330 Eux autres, ils marchent sur le côté, comme les Métrobus, et ils prennent les voies réservées de Métrobus. Alors, quand on remplace un autobus par – ils appellent ça un *Busway* à Nantes ou bus à haut niveau dans d'autres municipalités. C'est la nouvelle mode à l'heure actuelle. Il y a 25 villes en France qui ont commencé à installer ça à la place des tramways.

335 Le tramway est rendu à ses limites et on commence déjà à importer cette nouvelle façon de faire. C'est quasiment... un trambus, là, c'est quasiment un tramway. Si vous voyiez la longueur de ça, là, j'ai des photos, elles sont sur mon mémoire, là, c'est que c'est... Juppé, quand il y a été, il a dit : « Écoutez, là, c'est intéressant parce que ça coûte beaucoup moins cher à installer puis ça donne à peu près le même niveau de service. »

LE COMMISSAIRE RENAUD :

340 Juste une dernière question. Ce que je comprends, de votre mémoire, c'est qu'on doit abandonner le projet tel qu'il est actuellement et recommencer, faire un nouveau projet. Est-ce que je comprends bien la conclusion à laquelle vous arrivez?

345 **M. FERNAND TRUDEL :**

Bien, moi, je privilégie les trains de banlieue, dont une partie des trains de banlieue appartient au ministère des Transports, c'est-à-dire de Charny aller jusque dans la Beauce, ça appartient au ministère des Transports. Puis d'ailleurs, dans la Loi 61, la réaffectation des rails est incluse.

350 Alors, moi, je parle – dans le rapport de 2011 du ministère des Transports, on recommandait cette ligne-là qui arrivait à la gare de Sainte-Foy puis qui peut même aller à la gare du Palais sur les rails existants.

355 Alors, puis il y a deux autres projets, il y a celui de la Côte-de-Beaupré, le train de Charlevoix, les propriétaires ne demandent pas mieux, puis les maires de la MRC ont fait des représentations. Écoutez, là, c'est d'autres voies pour éviter qu'il y ait des autos qui rentrent au centre-ville.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

360 Donc, on fait les trains de banlieue, on ne fait pas de tramway. C'est ce que je comprends. C'est votre conclusion.

M. FERNAND TRUDEL :

365 Oui. Ça ne coûte quasiment rien, les rails sont là.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

370 Je vous remercie.

M. FERNAND TRUDEL :

375 Puis, deuxièmement, il y a des services déjà. Il y a Sartigan Railway qui opère puis il y a le train de Charlevoix qui opère. Déjà, il y a ça. Puis par l'autre bord, bien, vous avez les voies du CN qui montent jusqu'à Portneuf, dans le bout de Portneuf.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

380 Je vous remercie beaucoup, Monsieur Trudel.

LA PRÉSIDENTE :

385 Monsieur, mon collègue, Antoine Morissette, voulait aussi vous poser une question.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Bonjour, Monsieur Trudel. Vous proposez les trains de banlieue pour la périphérie, donc qui vont converger vers la ville puis quand on lit votre mémoire, à la page 10 de votre mémoire, vous

390 parlez qu'il y a un manque de concertation, de planification intégrée du territoire. Est-ce que pour
mettre en place des trains de banlieue pour que l'on converge vers la ville, est-ce que vous avez
des propositions, des suggestions pour améliorer cette planification intégrée pour que le monde
se parle, qu'il y ait une concertation afin de mettre en place ce genre de projet là?

395 **M. FERNAND TRUDEL :**

Moi, je crois que l'ère des commissions de transport est révolue. C'est révolu. On est
rendu... on a l'AMT à Montréal qui regroupe les trains de banlieue, les villes de banlieue et tout est
regroupé de façon métropolitaine. Il faut en venir ici à ça, parce que là, on a deux maires qui se
400 chicanent, il y a d'autres maires là-dedans. Il va falloir qu'on les assoie à une place puis qu'on
dise : bon, bien là, on a des besoins, puis il faut les coordonner. C'est ça que je dis, moi. Il faut
coordonner ces villes.

Il y a 28 villes dans la région, là. Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, là, allez faire un
405 tour, vous allez voir que ça développe. Allez un peu partout, là, à L'Ange-Gardien, à Château-
Richer, partout, ça développe.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

410 Merci beaucoup. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Monsieur Trudel. Bon après-midi.

415 **M. FERNAND TRUDEL :**

Merci.

420 _____
M. ROLAND COUTURE

LA PRÉSIDENTE :

425 J'appellerais maintenant Roland Couture. Bonjour, Monsieur. Vous avez donc 10 minutes.

M. ROLAND COUTURE :

430 Bonjour! Bonjour, Madame la Présidente et Messieurs les Commissaires. Mon nom est Roland Couture et je suis ingénieur à la retraite.

435 Depuis le début, je m'intéresse au réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec. C'est un projet important pour la population, unique, et d'une grande envergure. Il engage l'avenir de la ville et de la population pour les prochains 100 ans.

440 Ma principale préoccupation, c'est que nos élus ont décidé que le réseau de transport structurant serait un tramway, sans proposer d'alternative comme un métro léger, comparable à la capacité du tramway et selon les besoins de la ville. Alors, quelle sera l'influence du projet sur l'environnement et la qualité de la vie?

445 L'environnement, c'est notre avenir et celui de la planète. La qualité de vie des riverains et d'une partie importante de la population sera grandement affectée pendant et après la construction du tramway. Les rencontres d'information ont permis de connaître certains détails du projet et plus le projet avance, plus les problèmes à résoudre s'accumulent. Je ne répéterai pas toutes les doléances et les inquiétudes qui ont été soulevées par les citoyens, entre autres, de la rue du Chalutier, de la 1^{re} Avenue, ainsi que des deux boulevards Pie-XII et René-Lévesque.

450 Par exemple, avec juste une voie de chaque côté utilisée par le trafic régulier, les riverains se sentiront confinés, sans pouvoir utiliser leur propre rue. De nombreuses personnes se scandalisent de la coupe des arbres, surtout sur le boulevard René-Lévesque. Vous en avez eu plusieurs qui sont venus ici vous le dire.

455 Ce projet est-il acceptable dans une ville comme Québec? Le tramway, c'est deux voies ferrées d'une longueur de 22 kilomètres – pas tout de suite. Pas tout de suite, enlève ça. Mets la numéro 2. Excusez. Bon, c'est ça que je veux voir, là.

460 Alors, le tramway, c'est deux voies ferrées d'une longueur de 22 kilomètres sur une dalle de béton puis dans son parcours, le tramway prend la place de deux voies déjà réservées au trafic routier dans les trois plus grands boulevards de la Haute-Ville, soit Quatre-Bourgeois, Laurier et René-Lévesque – ça, c'est l'image 2 – et en Basse-Ville, dans les rues de la Couronne et de la 1^{re} Avenue, deux rues très achalandées.

465 Comment voulez-vous maintenir des conditions routières acceptables et assurer une cohabitation harmonieuse entre les usagers de la route? Pas de virage à gauche à plusieurs endroits, puis aux heures de pointe, les traversées des rues perpendiculaires au tramway seront

difficiles. Comment se feront les services d'ambulance, de pompier et de vidange avec une seule voie disponible déjà prise par le trafic régulier.

470 Québec est une ville nordique avec des hivers rigoureux. Le déneigement longeant le tramway sera difficile à réaliser dans les rues à voies simples et aux stations. Quel est l'avenir d'un tramway à Québec? En 1948, la Ville a enlevé toutes les voies de tramway sur son territoire.

475 Alors, voici les principales faiblesses du tramway :

- C'est une technologie difficile à automatiser, son parcours n'étant pas en site exclusif;
- Sa fiabilité est la plus basse des quatre modes de transport étudiés par Systra;
- Sa vitesse moyenne de 20 kilomètres/heure n'est pas très attractive;
- La fiabilité et la vitesse sont les deux éléments les plus importants pour les usagers;
- 480 – Les coûts d'exploitation, à 264 millions par année, sont très élevés;
- Quelles rues allons-nous sacrifier pour les prochains agrandissements du réseau?
- Tout le long du parcours, il y a trop de problèmes difficiles à régler qui perturberont la population;
- Le tramway ne s'intègre pas très bien dans une ville comme Québec;
- 485 – Aux heures de pointe, il y aura 33 rames de tramway en service aux 4 minutes. Comment se fera la gestion de ces rames avant et après les heures de pointe?
- Est-il réaliste et réalisable d'avoir un tramway dans les rues d'une ville comme Québec?

490 Au cours des dernières années, la technologie dans la construction des métros et l'automatisation dans les réseaux de transport ont beaucoup évolué.

Voici une suggestion pour améliorer le projet et profiter des nouvelles technologies :

495 C'est un réseau structurant basé sur un métro léger ayant la capacité de celle du tramway, soit 3 900 passagers/heure; plusieurs grandes villes ont débuté leur réseau structurant avec un métro. Après l'étude de quelques métros construits récemment en Europe, les métros des villes de Rennes et de Copenhague présentent des caractéristiques intéressantes pour construire celui de Québec.

500 Les études de ces deux métros sont basées sur des faits concrets. Le métro ligne B de la ville de Rennes est un métro léger de 13,4 kilomètres avec 15 stations; il sera inauguré au printemps prochain. Il est sur pneumatique avec rail de guidage au centre, complètement automatisé, sans conducteur – sans conducteur, image 3 – et avec porte palière. Ça, c'est les portes palières du réseau de Rennes.

L'alimentation en électricité se fait de chaque côté à la base, avec une autonomie d'une heure en cas de panne d'électricité. Sa vitesse moyenne est de 36 kilomètres/heure. Le freinage, 100 % électrique jusqu'à l'arrêt, récupère l'énergie et réduit le niveau des particules. C'est un bel exemple d'un métro qui a été étudié dans le but de réduire les frais d'exploitation au minimum.

510

Les coûts du métro de Rennes pour 13,4 kilomètres sont de 2,15 milliards évalués en dollars canadiens de 2020, avec le coût de la vie augmenté de 17 %. Là, j'ai pris ça avec la Banque du Canada.

515

Le métro de Copenhague inauguré, lui, en 2019, a été construit avec deux tunnels de 5,8 mètres de diamètre au lieu d'un seul de 9,44 mètres, comme le métro de Rennes. Ils ont économisé 25 % sur le volume d'agrégat déplacé, économisé sur le coût des tunneliers en prenant trois fois moins de temps.

520

Ils ont aussi économisé en construisant des stations plus courtes entre les deux tunnels.

Ma position sur l'autorisation d'un réseau structurant n'est nullement remise en question. La question à se poser est la suivante : est-ce que le tramway est la meilleure solution pour un réseau structurant dans une ville comme Québec?

525

En comparant les avantages et les inconvénients du tramway à ceux d'un métro léger adapté à la ville de Québec, les avantages du métro dominent largement ceux du tramway.

530

En conclusion, un métro est la solution privilégiée pour débiter le réseau structurant de transport en commun dans une ville comme Québec et pour sa population. Doit-on avoir un métro comme à Montréal avec des rames de neuf voitures si seulement deux ou trois sont nécessaires? Avec un budget de 3,1 milliards, la réalisation d'un métro à Québec est maintenant possible.

535

O.K., ça, c'est beau. Ça, c'est le plan du réseau proposé. En suivant un parcours de 13 kilomètres avec 17 stations, le métro de Québec débute au stationnement de l'aquarium pour faciliter le transfert des usagers Rive-Sud de Québec et se termine à Expo Cité.

540

Aux heures de pointe, des autobus articulés complèteront le parcours de Le Gendre à l'aquarium – image 9. Ça, c'est partir de Le Gendre à l'aquarium en bus articulé, et du stationnement à la hauteur de Louis-XIV, sur le boulevard Laurentien, à Expo Cité.

545

L'autre, la 10. O.K. Alors, le stationnement, au lieu d'être en haut, là, il est en bas sur le boulevard Laurentien à la jonction de Louis-XIV, puis là, c'est un bus articulé qui amène le monde à Expo Cité où est la station de métro.

Alors, en utilisant les données du métro de Rennes et de Copenhague, les coûts proposés pour le métro ne devraient pas dépasser 2,4 milliards et la Ville de Québec aurait un métro à la fine pointe de la technologie. Tout en gardant les priorités du 13 kilomètres de métro, il resterait peut-être assez d'argent pour réintroduire les trambus ou agrandir le métro, d'Expo Cité à d'Estimauville – image 11.

Le métro facilitera la gestion du projet. Les rues ne seront pas altérées et la ville gardera son cachet patrimonial. En étant deux fois plus rapide que le tramway, le métro utilisera deux fois moins de rames, de superficie de garage et de coûts de maintenance. Aux heures de pointe, il y aura seulement 13 rames de métro en mode doublet à 2,7 et la capacité est de 4 000 passagers.

Le métro automatisé facilitera la gestion des rames aux heures de pointe et optimise le service et réduit les coûts d'exploitation au minimum. Le métro est une valeur sûre avec une fiabilité à 99 %. L'argent est maintenant disponible et il ne reviendra pas de sitôt.

Dans un projet de cette importance, l'acceptabilité sociale est primordiale. La décision est lourde de conséquences et doit se prendre avec la participation active de la population et, si nécessaire, avec un référendum entre deux choix : un tramway ou un métro. Avec un tramway, c'est la population qui est au service du tramway; avec un métro, c'est le métro qui est au service de la population.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup, Monsieur. Alors, mon collègue Pierre Renaud avait des questions à vous poser.

M. ROLAND COUTURE :

Oui.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Oui, bonjour, Monsieur Couture.

M. ROLAND COUTURE :

Bonjour!

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Je vais vous poser la question par rapport aux coûts. Hier, on a eu monsieur Genest du RSTC qui est venu nous parler des coûts du tramway par rapport aux coûts d'un métro. Dans votre projet, je comprends, 13 kilomètres pour 2,4 milliards, donc on est à peu près à 200 millions du...

M. ROLAND COUTURE :

À 170.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

170 millions du kilomètre. Monsieur Genest, on a regardé et on a des estimés quand même assez avancés sur le tunnel ici pour le réseau structurant de 2,5 kilomètres, là, puis on parle de 356 millions du kilomètre. C'est le double. Comment on peut arriver maintenant avec un projet de métro où on aurait, où on le ferait à 170 millions du kilomètre? L'écart me paraît grand.

M. ROLAND COUTURE :

Oui. Bon, je vais vous expliquer que le métro de Rennes, c'est un métro léger sur pneumatique. Il n'y a pas de voie ferrée. Vous savez, une voie ferrée, là, ça coûte cher à construire parce que les deux rails, en bon français, ils doivent être supportés à un endroit très mince sur une slab de béton. Et ça, comme la slab de béton ou la... qu'ils vont utiliser pour le tramway, ça n'aura pas rien que 15 centimètres de large, ça va avoir à peu près 30 à 40, facilement, centimètres d'épais, O.K., pour prendre le poids.

Tandis qu'eux autres, ce n'est pas ça. Le rail au centre, il est uniquement pour guider le métro. Et puis, le restant est sur pneumatique, comme une automobile ou comme un autobus. Alors, ça, ça réduit de beaucoup le coût du métro même. Et puis avec la technologie maintenant des tunneliers, au lieu de faire un tunnel, mettons, de 10 mètres de diamètre, on en fait deux plus petits, à mettons 6 mètres de diamètre. Ce qui fait que, par exemple, dans le métro de Copenhague, au lieu de prendre, mettons, comme le métro de Rennes, trois ans pour construire, eux autres, ils ont fait le tunnel, pour un tunnel de 6 mètres de diamètre, ils ont pris 14 mois. Ça fait que le temps est pratiquement trois fois moins grand.

Et puis nécessairement, le coût des tunneliers est beaucoup moins cher et puis il y a moins de... il y a 25 % moins d'agrégats à sortir pour faire le même parcours de métro.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

625

Je vous remercie, Monsieur Couture.

LA PRÉSIDENTE :

630

Merci beaucoup. Bonne fin d'après-midi.

M. ROLAND COUTURE :

635

Bien, je vous remercie beaucoup de l'attention que vous portez aux documents.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

640

M. ROLAND COUTURE :

Merci. Au revoir.

645

M. GUY BOIVIN

LA PRÉSIDENTE :

650

Alors, j'appellerais maintenant monsieur Guy Boivin. Alors, bonjour, Monsieur. Vous avez donc 10 minutes pour nous exposer votre opinion.

M. GUY BOIVIN :

655

Je suis partiellement sourd, mais je ne sais pas pourquoi, j'ai de la difficulté avec vos trois micros.

LA PRÉSIDENTE :

660

Bon. Mais vous avez compris que vous avez 10 minutes?

M. GUY BOIVIN :

Oui, oui, oui. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Parfait.

M. GUY BOIVIN :

Je m'excuse. Merci pour votre accueil.

Dès le début de ce projet, la Ville de Québec a présenté à la population une seule avenue, et malgré toutes ses séances d'information et ses audiences publiques, elle n'a jamais été à l'écoute des demandes de la population. Le meilleur exemple a été la pétition du personnel du ministère du Revenu sis rue de Marly à la Pointe-de-Sainte-Foy.

Je suis Guy Boivin et je suis résident de Montcalm et j'ai déjà été sur le Conseil d'administration de Montcalm.

La ville a besoin d'une réforme de son système de transport en commun. L'entière configuration du réseau est présentement pensée dans un seul optique : conduire le travailleur et l'étudiant vivant en banlieue à son travail, au centre-ville, et le ramener chez lui le soir. Il lui faut modifier sa vision vers une nouvelle ligne de pensée : offrir un service capable de permettre aux résidents de se déplacer dans toutes les directions à l'intérieur des limites de la ville.

Il n'y a pas assez de passagers pour un réseau structurant couvrant l'ensemble de la ville. Plus nous tardons à améliorer le service du transport en commun, plus les travailleurs prennent leurs automobiles; plus les travailleurs prennent leurs automobiles et moins il y a d'usagers dans le transport en commun. C'est un cercle vicieux actuellement.

La Ville de Québec doit établir pour l'avenir un réseau de transport qui réponde vraiment aux besoins des usagers. Pour ma part, je suis d'avis qu'un réseau structurant est celui qui établit une ligne de base couvrant les principales artères et à laquelle tout le reste du réseau se greffe. Je prends comme exemple le métro de Montréal. Les lignes de métro traversent la ville et tous les autobus ou trains de banlieue en partent.

Dans mon optique, la Ville de Québec ne propose pas un réseau structurant. Dans tout ce dossier, la Ville a tenu le cap sur son tramway et son circuit. Elle n'a jamais nullement été réceptive aux autres arguments, même s'ils venaient d'autorités en la matière. L'idée que je vous avais

soumise de monorail suspendu sur roues pneumatiques ne venait pas de moi, mais de spécialistes.

705 La Ville n'a même pas étudié sérieusement les transports en commun dits légers. La Ville a établi un trajet sans véritable consultation.

710 Plutôt que d'emprunter Grande-Allée, qui représente la prolongation logique du boulevard Laurier, la Ville a préféré bifurquer sur le boulevard René-Lévesque, nécessitant l'expropriation de plusieurs riverains, alors qu'en ligne droite sur Grande-Allée, le monorail pouvait se rendre, en longeant les plaines d'Abraham, jusqu'au Parlement et descendre Honoré-Mercier entre les deux bretelles de l'autoroute Dufferin-Montmorency et raccorder avec la 3e Avenue dans Limoilou.

715 Mais la Ville s'en tient à son tunnel extrêmement coûteux creusé dans le cap Diamant. C'est cette attitude de la Ville, obtuse, pour ne pas dire bornée, qui a fini par exaspérer les citoyens. Ils ont perdu confiance et ils doutent de la bonne volonté de la Ville et de son intention d'agir en bon père de famille, de chercher à économiser, tout en offrant à la population de la municipalité un moyen de transport en commun efficace et à moindre coût.

720 Depuis le début des tergiversations dans le dossier qui nous occupe, la Ville n'a cherché à aucun moment l'appui de la population ni sa collaboration. Elle provoque une lutte à finir entre ses gestionnaires et les citoyens.

725 Si le gouvernement provincial accepte d'investir autant de fonds du Trésor public dans le transport en commun de la ville de Québec, qu'il le fasse aux conditions sévères suivantes :

- Que la Ville étudie tous les moyens de transport possibles;
 - Qu'elle s'adjoigne les spécialistes en la matière, comme les départements universitaires versés dans le domaine pour qu'ils lui viennent en aide dans l'analyse des avenues et le choix final de façon éclairée;
 - Qu'elle explique à la population clairement et honnêtement les motivations de chacun des choix;
 - Que les conseils de quartier participent au tracé et à l'organisation du transport en commun dans leur quartier;
 - Que la Ville modifie sa vision du transport en commun dans le but d'une planification cohérente qui dépasse et reconfigure le but actuel du réseau de transport en commun.
- 735

Merci.

740 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, Monsieur. Donc, mon collègue Antoine Morissette a une question à vous poser.

745 **M. GUY BOIVIN :**

Merci.

750 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

Bonjour, Monsieur Boivin.

M. GUY BOIVIN :

755 Bonjour!

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

760 Vous parlez, vous amenez, bon, des idées sur le tracé. Vous avez parlé qu'actuellement, la configuration du tracé amène les gens des banlieues, les travailleurs, les étudiants vers la ville. Est-ce que cette portion-là du tracé ou du fonctionnement du réseau de transport collectif est satisfaisante à l'heure actuelle? C'est-à-dire est-ce que les banlieues sont bien servies par le transport collectif selon votre évaluation de la situation?

765 **M. GUY BOIVIN :**

770 La banlieue est bien desservie pour les travailleurs et pour les étudiants. Je vous donne un exemple concret de citoyen que j'ai moi-même vécu : je voulais aller au cinéma aux Galeries de la Capitale. Eh bien, je peux, du centre-ville, de Montcalm, facilement me rendre pour aller voir le film. Mais quand le film est terminé, je n'ai plus de transport pour revenir. C'est un exemple concret.

775 Tout le réseau actuel est conçu pour que les travailleurs viennent dans le centre-ville et retournent. À partir de 18 h, nous avons plus ou moins de bons services en banlieue; ce sont des services ponctuels. Vous avez parfois jusqu'à une heure d'attente avant que l'autobus repasse. Vous avez des horaires qui sont aussi très complexes. À chaque fois qu'on veut se déplacer dans la ville de Québec, il faut toujours vérifier le site Trajecto pour réussir à trouver quel est le meilleur chemin à prendre.

780 La structure est très particulière parce que quand vous voulez prendre l'autobus, vous ne pouvez pas dire : bon, je vais aller prendre le boulevard Laurentien puis je vais facilement me rendre à telle place. Non, parce que l'autobus, actuellement, de la façon qu'il est pensé, c'est que vous allez avoir un autobus – peut-être même quatre, cinq, six autobus sur Laurentien – qui va finalement sortir pour aller mener les gens du secteur de Bourg-Royal, pour aller mener les gens
785 du secteur de la rue Monaco, pour aller... donc, vous voyez, les autobus se déplacent en zigzag un peu partout dans la ville.

Le système est conçu de cette façon-là, actuellement, pour venir en aide aux travailleurs et les amener dans le centre-ville. Donc, c'est évident que pour moi, comme résident de Montcalm,
790 ce n'est pas une pensée logique pour me déplacer dans la ville. On ne cherche pas à me rendre service pour que j'aie n'importe où dans la ville.

Exemple, quelqu'un de Val Bélair qui veut se rendre à Charlesbourg doit descendre avec le réseau vers le centre-ville, et non pas s'y rendre, mais descendre vers le centre-ville, prendre un
795 autre autobus et remonter vers les stations d'Orsainville pour réussir à aller visiter quelqu'un.

Donc, vous voyez, la structure n'est pas pensée pour que les citoyens arrêtent de prendre leurs automobiles. Le système est pensé pour qu'on parte de la banlieue, qu'on vienne travailler puis qu'on retourne le soir.

800 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

Donc, en supplément du tracé, vous intégrez l'idée des horaires qui sont inadéquats. Est-ce que vous avez des propositions par rapport aux horaires inadéquats? Est-ce qu'il y a des
805 solutions à envisager pour améliorer le service spécifiquement par rapport aux horaires?

M. GUY BOIVIN :

La discussion que j'avais déjà eue avec monsieur Normand de la Ville de Québec, c'est qu'effectivement, actuellement, la Ville se trouve à être dans un dilemme. Il n'y a pas assez de voyageurs pour avoir une modification de la pensée du réseau, mais il y a trop de travailleurs pour le système actuel.

Moi, ce que j'avais proposé à monsieur Normand, c'était dans la logique. Moi, je viens d'une région du Richelieu, et la logique voulait qu'on prenne les rues importantes. Exemple, vous
815 demeurez dans le secteur de Henri-IV : à ce moment-là, c'est logique que vous alliez, que vous vous rendiez à Henri-IV pour, là, descendre ou raccorder avec d'autres avenues importantes.

820 Donc, je lui disais : au lieu de superposer vos autobus, pourquoi est-ce qu'un autobus ne passerait pas régulièrement sur René-Lévesque à toutes les 10 minutes, fait l'aller, fait le retour. Donc moi qui veux descendre, je sais que René-Lévesque a un autobus. Je sais que la rue Saint-Jean-Baptiste a un autobus. Toutes les artères importantes ont des autobus.

825 Donc moi, comme connaisseur de la ville, parce que je réside dans la ville, je vais automatiquement me rendre toujours vers des artères importantes pour, là, transférer par moi-même d'une route à l'autre.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

830 En terminant, vous nous avez amenés, justement en termes des principales artères de la ville, vous avez parlé donc d'un tracé que vous proposez, qui passe par Grande-Allée, qui descend Honoré-Mercier, ensuite qui emprunte la 3e Avenue. Est-ce que j'ai bien compris que dans cette proposition-là on est toujours en surface?

835 **M. GUY BOIVIN :**

840 Moi, vu que je proposais le monorail et non pas le métro, c'est évident que moi, mon approche est beaucoup plus en surface parce qu'on m'avait convaincu, lorsque j'étais au conseil de quartier, que c'était le réseau qui allait être le moins inconfortable et le plus pratique et le moins dispendieux parce qu'on n'a pas à creuser. Donc, on me racontait et on m'expliquait que vous avez toutes sortes de solutions avec des monorails qui vous permettent de vous déplacer en hauteur et qui peuvent être très esthétiques.

845 Par contre, si vous allez voir différents monorails, vous allez avoir différentes vues. Mais vous avez la possibilité de faire quelque chose d'esthétique. Mais vous avez un monorail, comme Düsseldorf, où ils ont fait des poutres en béton qui sont plus au moins acceptables. Mais si on investit pour l'avenir et pour la vision du Vieux-Québec – je donnais l'exemple dans mon mémoire des lampadaires sur la rue Cartier – vous êtes capables d'aller chercher la technologie qui va faire en sorte que vous allez avoir, par exemple sur Grande-Allée, deux arceaux qui gardent les arbres
850 et qui gardent le terreplein entre les deux voies, et qui permettent de très belles perspectives.

 Donc, c'est vraiment une question d'aller chercher les connaissances et les technologies.

855 Nous avons, en plus, l'Université Laval avec un département de connaisseurs en la matière et la Ville n'a même pas utilisé ce service-là qui est disponible et gratuit.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

860

Je vous remercie beaucoup, Monsieur Boivin.

M. GUY BOIVIN :

865

Merci.

**Mme DENISE TOUSIGNANT
M. LOUIS GAGNÉ**

870

LA PRÉSIDENTE :

875

Merci, bon après-midi. J'appellerais maintenant madame Denise Tousignant. Bonjour, donc je vais vous demander de vous présenter.

M. LOUIS GAGNÉ :

880

Donc, moi, c'est Louis Gagné, je suis le propriétaire du commerce Alimentex. Je viens vous présenter l'impact du tramway sur l'environnement immédiat de notre commerce.

885

Alimentex, c'est un magasin de vente au détail et de gros qui est situé au 1188, 1^{re} Avenue. Le magasin a toujours été là depuis 1969. On est le premier magasin spécialisé dans l'alimentation biologique et des produits naturels à Québec. On a une clientèle locale, mais aussi une clientèle de destination qui est en provenance principalement de l'est, donc Charlesbourg, Beauport, le centre-ville, mais aussi, on a des clients qui viennent d'un peu plus loin du côté ouest, donc Sainte-Foy, Val Bélaire.

890

LA PRÉSIDENTE :

Je m'excuse, juste pour comprendre, parce que comme j'ai appelé madame Denise Tousignant, je voudrais savoir...

895

M. LOUIS GAGNÉ :

Oui. Bien, je peux...

Mme DENISE TOUSIGNANT :

Je suis consultante, je travaille avec Alimentex comme consultante, et c'est moi qui avais demandé la possibilité d'avoir une audition avec vous pour faire la présentation d'Alimentex.

LA PRÉSIDENTE :

Très bien. Donc, si je comprends bien...

Mme DENISE TOUSIGNANT :

Puis je trouvais aussi que la présentation que vous allez entendre peut être étendue à d'autres riverains parce que c'est vraiment un problème. Le passage du tramway amène un important impact sur les riverains et puis cet impact-là est minimisé pour l'instant par la Ville. On a eu beaucoup de contacts avec la Ville et très peu... ils nous écoutent, mais ils ne nous donnent aucune solution et aucune image possible de compensation sur tous les impacts que ça va avoir et qui vont être présentés par monsieur Gagné.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Donc, merci beaucoup pour le contexte de la présentation. Je vous redonne la parole.

M. LOUIS GAGNÉ :

Merci. Donc, on parle de commerce de gros, bien, qu'est-ce que ça signifie, c'est qu'on vend des sacs de grain, des sacs de farine, de sucre. C'est des sacs qui pèsent entre 20 et 25 kilos. On vend aussi des caisses de lait, que ce soit du lait végétal, le lait d'amandes, lait de soya, c'est des caisses habituellement de 12 litres, donc on parle de 12 kilos.

On vend des poches de terre, on vend plusieurs palettes par année. Donc, c'est des choses qui ne se transportent pas bien pour quelqu'un qui est à pied ou à vélo.

Actuellement, Alimentex est située au coin de la 12e Rue et de la 1re Avenue. C'est un coin qui nous offre une excellente visibilité parce qu'il y a l'achalandage sur la 1re Avenue, les voies de voiture, bien, il y a beaucoup de circulation. On a une excellente accessibilité parce que les gens passant sur la 1re Avenue peuvent se stationner de chaque côté de la 1re Avenue, il y a des 60 minutes qui sont disponibles pratiquement à la journée longue, et puis aussi sur la 12e Rue de chaque côté, beaucoup de stationnements, 60 minutes encore une fois.

On a un débarcadère qui se trouve sur le coin de la rue à quelques pas de la porte principale du magasin, comme vous pouvez le voir sur l'image.

Voilà la situation d'Alimentex après l'implantation du tramway. Donc, la Ville va installer une placette publique sur la 12e Rue, rendant inaccessible cette partie de la 12e Rue aux voitures. Sur la 1re Avenue, il va y avoir les deux voies de tramway, donc, qui sont du côté est de la 1re Avenue, donc du côté d'Alimentex, et la 1re Avenue devient un sens unique sur l'axe nord-sud. C'est la flèche bleue qui est complètement à gauche.

La porte qu'on voyait tout à l'heure sur la photo, c'est le point rouge. Donc, c'est par là que nos livraisons arrivent et par là que la clientèle circule également. Ce qu'on voit, la circulation qui va arriver par la 12e Rue, à cause de la placette publique, ne pourra plus déboucher sur la 1re Avenue, donc elle va être confinée sur la ruelle. C'est ce que la Ville propose actuellement à Limoilou, et notre débarcadère, qui était sur le coin de la 12e Rue et de la 1re Avenue est déplacé 150 pieds plus loin au coin de la ruelle.

Donc, pour les livraisons, bien, c'est une problématique majeure. Tous les camions semi-remorques de 53 pieds, comme vous pouvez voir sur l'image – disons, on reçoit trois livraisons de ce type-là par semaine –, ne peuvent plus se rendre. Ils n'ont plus d'accès ni sur la 12e Rue, ils ne peuvent pas passer par la ruelle, autrement dit. Et sur la 1re Avenue, ils ne peuvent pas s'arrêter. Donc, il n'y a plus d'accès du tout pour ce type de camion là.

Ce que la Ville nous a dit, les camions les plus gros, c'était des cubes de 25 pieds puis ils devront circuler par la ruelle. Ensuite, bien, les livreurs, quand ils vont débarquer la marchandise, la solution que la Ville nous propose c'est qu'ils marchent avec un transpalette du débarcadère, qui est 150 pieds plus loin, jusqu'à la porte du Alimentex. Mais il ne faut pas oublier qu'une palette comme ça, ça pèse plusieurs centaines de livres. Ça peut être 600 livres, 800 livres. Ce n'est pas réaliste.

Si on passe à la prochaine diapo. Ça, c'est pour vous donner un exemple, le trottoir, la distance que les camionneurs vont devoir faire, les livreurs à pied avec le transpalette sur des surfaces qui sont glacées l'hiver dans la neige, c'est complètement... c'est irréaliste de penser qu'il y a des compagnies qui vont accepter ça pour le risque de blessures, et cetera. Pour le temps aussi que ça peut prendre. Parce que si on dit... on ne prend pas un transpalette pour déplacer 600 livres d'un coup, on y va avec un diable, bien là, on parle d'une dizaine d'allers-retours.

Ce qu'on voit, la ligne bleue, c'est la ruelle. Pour bien vous situer, Alimentex est là, il y a un autre bâtiment à côté, puis après ça, il y a la longueur du camion. C'est pour ça qu'on parle d'au moins 150 pieds.

Prochaine diapositive. Là, c'est une vue pour voir la ruelle, du côté de la ruelle, parce qu'il n'y a pas juste les livraisons qui sont problématiques, il y a tout le ramassage des ordures qui va devoir se faire par les ruelles. Donc, ça veut dire que les bacs que vous voyez au coin de la rue, il va falloir tous les déplacer à la ruelle. Et puis le gros conteneur – on le voit plus ou moins bien sur la diapo qui est là, mais il est au centre entre les deux bâtiments –, c'est un gros conteneur, je pense qu'ils appellent ça 1,5 tonne, qu'il va falloir déplacer par nous-mêmes, probablement, pour l'amener à la ruelle. Puis là, bien, avec ces vidanges-là, la ruelle va être pratiquement bloquée. Je ne vois même pas comment la circulation va pouvoir se faire là.

Après ça, toutes les livraisons postales pour les résidents. Parce que là, nous, on parle du commerce Alimentex, mais un petit peu plus loin sur la 1re Avenue, il y a d'autres résidents qui sont là, ils vont être obligés de se faire livrer la livraison postale par la ruelle. Les déménagements vont avoir lieu par la ruelle. La circulation piétonne, je ne sais pas qu'est-ce que ça va dire dans les ruelles, mais on ne peut pas avoir de trottoir, puis là, la largeur est quand même réduite. Ça va amener un bruit aussi à l'arrière des bâtiments. Donc, on va avoir le bruit du tramway, de la circulation sur la 1re Avenue et le bruit dans les ruelles, donc ça change complètement le milieu de vie pour les résidents qui se trouvent entre la ruelle et la 1re Avenue.

Prochaine diapo. Du côté de la 1re Avenue, on est du côté opposé à la ruelle, là, j'ai dessiné un peu les trois voies, les deux voies de tramway et la voie de voiture. Ce que la Ville nous dit pour le déneigement, c'est que le tramway passe à une fréquence assez élevée, ce qui fait que l'accumulation de neige n'a pas le temps d'avoir lieu sur les rails. Parce qu'à toutes les fois que le tramway passe, il va la pousser sur les côtés. Donc, ils n'ont pas besoin de la ramasser comme telle.

Mais si on regarde la voie 1, elle, elle est adjacente au trottoir. Là, on voit des voitures stationnées, mais il n'y aura plus ça. Donc, la neige que le tramway de la voie 1 va déblayer va s'en aller sur le trottoir. Le tramway de la voie 2, lui, bien, la neige va aller du côté des voitures. Les voitures, elles, ne tassent pas la neige, ça fait que probablement qu'il doit y avoir une déneigeuse qui va tasser la neige, mais cette fois-ci, ça va être sur le trottoir parce qu'il n'y a pas les voies de stationnement.

Actuellement, dans la journée, avant que le ramassage ait lieu, les grattes tassent la neige dans les voies de stationnement de chaque côté. Donc, la neige ne va pas sur le trottoir. Mais là, ça veut dire qu'au Alimentex, on n'aura plus de voiture qui va pouvoir se rendre puis les piétons vont être sur des trottoirs qui vont être, finalement, enneigés, donc il n'y a plus d'accessibilité du tout.

Quand on demande à la Ville pour voir les villes qui sont aussi nordiques, qui ont autant de précipitations, on n'a pas de réponse claire. Il nous vient souvent la réponse de Sapporo, mais

1020 quand on regarde les statistiques, c'est souvent en termes de millimètres, puis c'est des villes qui sont insulaires, qui sont dans des climats océaniques. On pense que le climat est un peu plus doux puis que les précipitations viennent qu'à fondre, à se transformer en eau assez rapidement. Au Québec, il faut considérer qu'on est plusieurs mois avec des accumulations qui restent en neige.

1025 Après ça, est-ce que dans les autres villes où est-ce qu'il y a des tramways et puis que c'est nordique, est-ce qu'il y a autant de sel puis d'abrasif qui est répandu? Parce qu'au Québec, on est une place où est-ce qu'il y en a énormément. L'usure des rails avec le sel, des rails en acier, on sait que le sel va les détruire.

1030 Je vais passer à l'autre diapo. À plusieurs endroits sur la 1re Avenue, j'ai même mesuré à certains endroits, la largeur est insuffisante pour l'implantation présentée. L'implantation que la Ville nous a présentée. On a reçu une liste qui nous disait qu'il y avait un impact – non, non, revenez en arrière. On avait eu une liste qui nous donnait un impact sur certains bâtiments, un impact de moins de deux mètres. Notre bâtiment était inclus dans cet impact-là, puis c'était normal, on se disait, parce que la largeur de l'implantation fait que la voie publique n'est pas assez large, donc ils vont empiéter, c'est certain.

1040 Pourtant, quand on a vu la carte passer, qui a été transmise au BAPE, notre propriété n'avait plus d'expropriation partielle. Là, moi, je me suis demandé, est-ce que c'est une stratégie de la Ville pour nous obliger à faire nous-mêmes la démonstration de la preuve après les travaux si jamais ils ont empiété chez nous? Puis c'est quelque chose qui nous inquiétait.

1045 Vous pouvez y aller pour la prochaine diapo. Du côté vibrations, toutes les études publiées par la Ville parlent de vibrations à des distances de 7 à 8 mètres sur la 1re Avenue. Nous, le bâtiment est à 5,5 mètres si on se fie au schéma d'implantation qu'ils nous ont présenté. Dans cette étude-là, la Ville, eux, parlent d'une configuration des bâtiments qui n'apparaît pas favorable en termes de comportement vibratoire. Pourtant, il n'y a pas de mesures qui ont été prises à cet effet-là sur la 1re Avenue, pas à ce qu'on sache, et puis il n'y a pas aussi de mesures d'atténuation pour le bruit sur la 1re Avenue tandis qu'il y en a à d'autres places sur le trajet où est-ce que les bâtiments résidentiels sont situés plus loin du tramway que sur la 1re Avenue.

1055 Ça, c'est un autre inconvénient pour les clients du Alimentex. Ceux en provenance du nord circulant par la 1re Avenue vont être obligés de faire un détour considérable parce qu'ils arrivent du nord, il n'y a plus de virage à gauche permis, parce qu'il n'y a pas aucun virage. Même où les intersections sur la 13e et la 10e rue, où est-ce qu'il y a des intersections, les voitures ne peuvent pas tourner à gauche de la 1re Avenue, donc elles doivent faire un détour à droite.

1060 Par exemple ici, quelqu'un qui arriverait du nord, doit tourner sur la rue de l'Espinay, prendre à gauche une rue parallèle à la 1re Avenue, pour ensuite traverser les voies de tramway sur la 1re Avenue par la 13e Rue, pour ensuite retourner sur la 2e Avenue et retourner sur la 12e Rue pour finir finalement à pied pour se rendre au Alimentex.

1065 Puis ça, c'est s'ils trouvent un stationnement sur la 12e Rue, parce que s'il n'y en a pas, ils vont devoir prendre la ruelle puis là aller virer dans les ruelles un petit peu plus loin, les rues un petit peu plus loin, pour trouver des stationnements, puis le reste du trajet à pied.

LA PRÉSIDENTE :

1070 Je vais vous demander de conclure parce que vous...

M. LOUIS GAGNÉ :

Oui. La prochaine, c'est la conclusion, en réalité, là.

1075 Selon la Ville, tout ça, pour eux, c'est des impacts mineurs. Ils nous ont envoyé une lettre nous disant, nous signifiant ça, que ce n'était pas grave pour le commerce, que ça ne mettait pas en jeu quoi que ce soit. Pour nous, c'est un risque, bien, ce n'est pas un risque, c'est une diminution de la clientèle de destination. C'est une diminution du panier moyen des acheteurs, parce que les gens, maintenant, s'ils sont piétons ou à vélo, il n'y a plus de voiture qui peut se rendre vraiment.

1080 C'est des changements de fournisseurs parce que là, les livraisons, les fournisseurs qui livrent dans des 53 pieds ne pourront plus venir. Donc nous, ça nous demande une restructuration majeure, définir des nouveaux marchés, définir une nouvelle clientèle, changement dans les produits, un nouveau plan d'affaires, une relocalisation, peut-être. C'est des risques aussi quand on restructure comme ça, c'est un risque non négligeable.

1085 Vous pouvez aller à la dernière, là, c'est vraiment la fin. Nous, ce qu'on demande, c'est vraiment que la Ville reconnaisse l'impact futur et permanent sur notre commerce. Merci.

1090 **LA PRÉSIDENTE :**

1095 Merci beaucoup. Vous avez évoqué des communications avec le Bureau de projet, comment est-ce que ça s'est passé? Est-ce que ce sont des lettres, est-ce que vous avez eu des discussions, est-ce que vous avez eu des rencontres?

M. LOUIS GAGNÉ :

1100 Écoutez, ce n'est pas facile de rentrer en communication avec eux. On a eu une rencontre
directement avec le maire, avec d'autres commerçants, mais l'approche a été quand même de
banaliser, ridiculiser, minimiser les problématiques qu'on vivait. Qu'ils allaient trouver des solutions
pour la livraison, puis les solutions qu'on a eues par la suite, c'est celles qu'on vous a présentées
ici.

1105 Lorsqu'on a dit que c'était inacceptable pour nous, on a écrit par courriel – bien, c'est une
lettre en fait qu'on a envoyée par courriel, là –, et puis la réponse qui nous a été envoyée, c'était
que non, c'était des impacts mineurs, qu'on allait se réadapter, c'est une habitude, les itinéraires
en zigzag, c'était... les gens, ça ne les dérangerait pas, ils s'habitueraient à ça puis ils
1110 continueraient de venir.

LA PRÉSIDENTE :

1115 Bien, ce que je comprends c'est que vous avez quand même pu exposer ce que vous nous
avez... ce que vous venez de nous exposer, là, vous l'avez exposé de façon détaillée aux gens de
la Ville, puis vous en avez discuté carte à l'appui?

M. LOUIS GAGNÉ :

1120 Carte à l'appui... bien, ils sont venus, ils ont même regardé les lieux. On a eu des
présentations qui ont été faites visuelles sur lesquelles on a rementionné la même chose, puis il y
avait même d'autres commerces sur la 1^{re} Avenue. Entre autres, il y a un dépanneur qui était là
puis ils ont dit : « On ne peut pas se faire livrer au coin de la ruelle avec les caisses... » eux, c'est
des caisses de bière. C'est impensable. Puis la réponse a été la même, là. L'ingénieur de projet a
1125 dit : « Non, ils vont prendre un transpalette, c'est tout. »

C'est complètement déconnecté de la réalité de l'opération d'une entreprise, là.

LA PRÉSIDENTE :

1130 Donc, ce qu'on comprend, en fait, c'est que vous avez reçu une fin de non-recevoir par
rapport au problème que vous avez soulevé, c'est ce qu'on comprend?

M. LOUIS GAGNÉ :

1135 Exactement. C'est une fin de non-recevoir, oui. Que c'était dans notre tête. Ces problèmes-
là sont imaginaires, ils ne sont pas réels.

LA PRÉSIDENTE :

1140 Mon collègue Antoine Morissette avait des questions.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

1145 Bonjour!

M. LOUIS GAGNÉ :

Oui, bonjour!

1150 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

Pour bien comprendre la situation, je vais vous demander des petites précisions parce que vous avez parlé, bon, de la transformation qui allait avoir lieu dans votre quartier, bon, qui se passe sur plusieurs secteurs tout autour de votre commerce.

1155 La ruelle, actuellement, vous en avez parlé, ça va être un lieu de passage, un lieu de livraison, il va y avoir toutes sortes d'activités qui vont s'y passer. Actuellement, la ruelle, ça ressemble à quoi? Qu'est-ce qui se passe? Quelles activités? Est-ce qu'il y a beaucoup de circulation? Comment ça se passe dans la ruelle actuellement derrière votre commerce?

1160 **M. LOUIS GAGNÉ :**

Bien, ça, en arrière, c'est tous les stationnements des locataires qui restent – bien, des locataires ou propriétaires, là, mais des résidents qui sont là. C'est des espaces de stationnement, dans le fond, qui sont adjacents au bâtiment puis c'est une allée de circulation pour ces gens-là, tout simplement.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

1170 Donc, il n'y a pas de circulation de transit actuellement.

M. LOUIS GAGNÉ :

1175 Non. Bien, peut-être qu'il y a quelqu'un qui pourrait décider de choisir de passer par là, mais c'est assez cahoteux, là. Il y a des... il n'y a pas d'asphaltage, c'est de la gravelle puis il y a des trous d'eau. L'hiver, bien, c'est déneigé par les résidents, à la souffleuse, à la main. Donc, ce n'est pas une voie qui est circulée, là. Ce n'est pas le fun de circuler là présentement, là, non.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Vous nous avez parlé aussi de la clientèle qui allait à votre commerce puis donc qu'il y avait des gros poids à transporter, des sacs, et cetera, là, en fonction des achats. Est-ce qu'il y a une autre solution? Est-ce qu'il y a quelque chose que ces gens-là, que votre clientèle peut faire pour transporter autrement? Est-ce qu'il y a des solutions envisageables pour poursuivre l'achat de volume comme vous le mentionnez?

M. LOUIS GAGNÉ :

Moi, j'y ai pensé, j'ai essayé de voir, mais je n'en vois pas. Le maire au départ avait dit : « On a un Bureau de projet, on va arriver avec des idées. » Mais l'idée qu'ils nous sont arrivés, c'est de déplacer le débarcadère puis de prendre un transpalette. C'est la meilleure solution qu'ils sont arrivés avec tous ces experts-là ensemble. Moi, personnellement, je n'ai pas vu de solution miracle non plus. S'il y en a une, en tout cas personne ne l'a trouvée encore. Puis je pense qu'avec tout le monde qui a travaillé sur le dossier, avec la bonne volonté qui est là, s'il y en avait une, elle serait apparue, là.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

On a parlé plus tôt dans le quartier Montcalm, des programmes de compensation, là, en première partie de l'audience, on parlait des compensations pour les commerces, est-ce que vous avez été mis au courant? Est-ce que vous avez été accompagné dans cette démarche-là pour les programmes de compensation qui sont mis en place pour les commerçants, pour les riverains?

M. LOUIS GAGNÉ :

Bien, on a fait une demande et puis la seule compensation qui était existante, c'était pendant la durée des travaux. Moi, tout ce que je vous présente là, c'est pour après les travaux, là. Pendant la durée des travaux, je n'en ai même pas parlé – ça, c'est une autre problématique, là. Eux, ils ont un programme, mais de toute façon, le programme qu'ils nous présentent, avec les montants qui sont alloués sur les pertes brutes, ça ne correspond pas du tout au type de commerce qu'on a, parce que des pertes brutes, nous, il faut penser qu'on a des achats de matière première, de matériaux à vendre, puis les pertes... les marges sont quand même assez faibles.

Donc, la perte brute sur le chiffre d'affaires, là, là-dessus, bien, il y a un 70 % qui va directement à nos fournisseurs. Donc, le plan n'est pas approprié pour ce qu'on va avoir. Ça ne considère pas non plus les employés qu'il va falloir peut-être mettre à pied en attendant, retrouver des nouveaux employés par la suite quand le chantier va être rouvert. Ça ne tient pas compte de

1220 tout ça, là. Ils ne sont pas significativement viables pour notre type de commerce. Ça marche pour quelqu'un qui va peut-être travailleur autonome. Exemple, quelqu'un qui a un salon de coiffure, des choses comme ça, là.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

1225 Puis au-delà de la compensation financière, dans une des cartes que vous aviez, là, on parlait de placette publique en avant de votre commerce, est-ce qu'il y a un potentiel d'attractivité supplémentaire? Est-ce que ça peut favoriser votre commerce ou l'attractivité de votre commerce, ce genre d'aménagement là qui est proposé en face de chez vous?

1230 **M. LOUIS GAGNÉ :**

Bien nous, on n'est pas un restaurant, tu sais. Je ne dis pas, s'il y avait une terrasse avec un restaurant, mais là, il faudrait, comme je disais tantôt, refaire, redéfinir un nouveau plan d'affaires si on s'en va vers ça. Nous, c'est des gens qui viennent pour acheter de la marchandise puis qui s'en vont habituellement. Puis des placettes publiques comme ça, bien, là, il va y en avoir à toutes les intersections. Donc, ce n'est pas une exclusivité qu'on a. Donc, je ne voyais pas l'avantage d'avoir ça, non.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

1240 Puis en terminant, là, vous avez évoqué le dialogue avec l'initiateur, là, on a parlé de comité de bon voisinage puis de consultation, est-ce que ces démarches-là ont été entreprises? Est-ce que vous avez eu des contacts pour faire partie de ce genre de comité là?

1245 **M. LOUIS GAGNÉ :**

On a signé un papier pour en faire partie, mais il n'y a pas eu de... on n'a pas eu de retour, hein?

1250 **Mme DENISE TOUSIGNANT :**

1255 Le choix des personnes sur les comités a été fait par la Ville. Et je voulais vous dire aussi qu'on vous a laissé un document avec certaines communications qui démontrent les réponses qu'on a eues. Je vous ai donné les plus pertinentes, là. Vous allez avoir exactement les termes qu'ils utilisent et vous allez comprendre qu'ils minimisent énormément la situation.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

1260 Merci beaucoup de votre intervention.

LA PRÉSIDENTE :

1265 Peut-être, juste avant de terminer. Madame Tousignant, vous disiez que la situation qui nous a été présentée était probablement vécue par d'autres petits commerçants. Est-ce que vous avez une idée du nombre de personnes qui pourraient être dans cette situation-là?

Mme DENISE TOUSIGNANT :

1270 Il y a deux autres gros commerces voisins sur la 1re Avenue qui sont impliqués de la même façon et qui même ont beaucoup plus de livraisons... encore des plus grosses livraisons. Il y en a quatre?

M. LOUIS GAGNÉ :

1275 Il y en a quatre, je peux vous les nommer, si vous voulez, ceux qui étaient présents puis que... il y a Gesticaisse. Lui, durant la rencontre avec la Ville, a dit, Gesticaisse a dit : « Nous, on ne peut pas opérer comme ça. » Eux, ils font du service technique pour des services de caisse dans des restaurants, des bars. Puis ils ont des voitures, donc ils se déplacent sur site, puis il a
1280 dit : « Nous, on va mettre la bâtisse en vente, on va devoir déménager. »

 Il y a le petit dépanneur dont je vous ai parlé qui eux, bien, là... j'ai vu qu'ils avaient annoncé leur bâtiment à vendre aussi. Puis il y a Mathieu Performance qui sont plus bas, au coin de la
1285 4e Rue, qui eux avaient des problématiques pour les livraisons, puis il y a Pièces d'auto Nordiques, qui est en face, qui était présent lui aussi puis qui disait la même chose pour les... lui, le problème, c'était les gens qui se déplaçaient en voiture pour se rendre au commerce puis les camions.

Mme DENISE TOUSIGNANT :

1290 Et j'aurais juste un autre petit point. C'est, ce que vous avez vu tout à l'heure avec l'usage des ruelles aussi, on a eu des contacts lors des rencontres avec des résidents qui sont dévastés parce qu'ils n'auront plus la possibilité d'atteindre leur maison avec leur auto, sauf peut-être par les ruelles. Mais les déménagements, je ne sais pas comment ça va se faire. Si c'est avec des
1295 transpalettes, bien, vous comprenez que ce n'est plus possible de déménager.

Puis, par les ruelles, bien, on a parlé des ruelles. La largeur des ruelles, là, c'est une auto. Puis s'il y a quelqu'un qui se promène à côté, là, bien, il va fallait qu'il s'arrête puis qu'il se place pour que l'auto passe pour être en sécurité, là.

LA PRÉSIDENTE :

Juste pour terminer, on a compris que vous n'étiez pas dans les localisations qui pouvaient éventuellement être acquises par la Ville, là.

M. LOUIS GAGNÉ :

Non. Présentement, non.

Mme DENISE TOUSIGNANT :

Bien, dans un document, il y avait une acquisition de deux mètres seulement. Mais dans la carte qu'ils vous ont remise, le deux mètres, on n'est plus dans ça. Il serait supposé d'y avoir une grosse ligne rose, là, sur le long de la 1re Avenue, mais elle n'est pas là. Puis on a écrit à la Ville pour ça, puis ils nous ont dit que là, non, ils n'en avaient plus besoin du deux mètres.

Alors, non, il n'y a aucune acquisition qui va se faire officiellement sur les bâtisses.

M. LOUIS GAGNÉ :

Donc, ce qui veut dire que pour que les voies de circulation soient encore implantables sur la voie publique, ils n'ont pas le choix, il va falloir qu'ils réduisent quelque chose. Soit qu'ils vont réduire les trottoirs ou... ils ne peuvent pas réduire la voie de tramway, peut-être la voie de circulation de voiture, là.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Bon après-midi.

M. LOUIS GAGNÉ :

Merci de votre écoute.

M. JEAN MÉNÉTRIER

LA PRÉSIDENTE :

Donc, j'appellerais maintenant monsieur Jean Ménétrier à venir présenter son mémoire.
Bonjour, Monsieur.

M. JEAN MÉNÉTRIER :

Bonjour, Madame la Présidente, Messieurs les Commissaires.

(L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE DM135)

Début de la phrase à la page 1 : « Présent à titre de citoyen... »

Fin de la phrase à la page 6 : « [...] contrats sans pertes financières. »

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur, je vais vous demander de conclure.

M. JEAN MÉNÉTRIER :

Je vais terminer.

LA PRÉSIDENTE :

Je ne pense pas que vous aurez le temps si vous passez à travers votre texte. Peut-être que si vous voulez juste nous dire en deux mots votre conclusion et après nous aurons des questions pour vous de toute façon.

M. JEAN MÉNÉTRIER :

Alors, en conclusion, ce que je veux dire, c'est qu'il faut faire un véritable réseau structurant qui dessert non seulement les régions, donc il faut aborder le projet par régionalisation, et aussi de façon locale, pour éviter ce qu'on a, en fait, dans la ville, c'est les congestions et la pollution aux heures de pointe, tout ça, en utilisant, en multipliant les systèmes de transport, c'est-à-dire en utilisant les minibus, les bus, les Métrobus, et surtout le trambus qui est implantable sur des lignes à coûts beaucoup inférieurs à celui du tramway, sans démolir la ville. Ils sont très sécuritaires.

Si on a un problème à un moment donné à une heure de pointe, il suffirait de mettre deux trambus l'un derrière l'autre, et ça va faire le même travail qu'un tramway.

1380 Alors, donc une approche satellitaire, suprarégionale est absolument nécessaire en coordination avec le transport de la Rive-Sud particulièrement, qui est un problème allié aussi au 3e lien éventuellement.

LA PRÉSIDENTE :

1385 Merci. Donc, mon collègue Antoine Morissette avait des questions pour vous.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

1390 Bonjour, Monsieur Ménétrier. Je vais reprendre votre conclusion, vous parlez d'un réseau structurant régional. Est-ce que le tramway en fait partie de ce réseau structurant régional?

M. JEAN MÉNÉTRIER :

1395 Le tramway, la ligne empruntée ou proposée pour le tramway en ferait partie, mais ce n'est, à mon avis, qu'un des axes principaux qu'il faut développer. Le problème, c'est qu'il faudrait développer beaucoup plus d'axes principaux et non pas se baser sur seulement Grande-Allée, boulevard René-Lévesque, boulevard Laurier. Si on regarde les charges journalières, c'est entre le centre d'achats, l'hôpital et l'université et puis centre-ville, la colline Parlementaire qu'il y a le plus de trafic.

1400 Mais tout le monde ne doit pas passer par là pour aller, par exemple, de Beauport, aller travailler justement dans le secteur de L'Ancienne-Lorette. Peut-être où il y a les centres d'achats vers Hamel, à l'extrémité ouest de Hamel ou sur Charest. Je ne comprends pas comment on est obligés de faire passer tout le monde par le tramway. Ça fait ressembler à la politique de la Ville
1405 qui, quand elle bâtit quelque chose, elle veut que tout le monde y aille.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

1410 Puis vous parlez aussi du trambus qui est un élément important du réseau structurant régional, est-ce que j'ai bien compris, à la lecture de votre mémoire, que vous proposez pour le trambus, un trambus qui soit intégré à la voie, sur une voie réservée, finalement, et non sur une voie dédiée, là. Pas sur une plateforme.

M. JEAN MÉNÉTRIER :

Exactement.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Et dans ce contexte-là, comment on fait s'assurer d'une fiabilité et d'une fréquence adéquate dans le cas du trambus?

M. JEAN MÉNÉTRIER :

Si c'est une voie réservée, il n'y a pas de problème pour la fréquence et la fiabilité du service. Et, en plus, l'avantage du trambus c'est qu'au moindre incident ou au moindre problème qu'il pourrait y avoir sur la rue, il est capable de se déplacer parce qu'il se déplace de façon automatique, il marche avec batterie, et il se recharge juste au point d'arrêt par des poteaux qui sont au-dessus de lui à l'arrêt.

Donc, il est capable de se déplacer, et s'il y a une nécessité de circulation accentuée ou de pointe, de besoin en période de pointe ailleurs à une autre place, il peut facilement y aller en prenant tout simplement les rues de la ville.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Vous avez parlé rapidement du TOD et du secteur Le Gendre. Est-ce que vous pouvez détailler? Vous avez parlé de rationner l'eau potable, des problèmes d'eau potable qui pourraient survenir en cas de canicule. Est-ce que vous pouvez détailler ce propos-là?

M. JEAN MÉNÉTRIER :

Oui, tout simplement parce qu'on a vécu cet épisode récemment, à la ville de Lévis, et même à la ville de Québec : on parle d'implanter une mini-ville de 7 à 9 000 personnes dans un secteur, mais l'usine d'eau, elle n'a pas grandi pendant ce temps-là. Et quand on arrive à la surcapacité assez rapidement en période de canicule, en ajoutant des développements commerciaux, résidentiels de cette importance à plusieurs places dans la ville, à un moment donné, c'est ça que je voulais dire, qu'on va manquer d'eau. Et on va être obligés de rationner ou d'agrandir l'usine, encore.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

O.K, donc ce que je comprends, c'est qu'il y a un problème au niveau du réseau de distribution d'eau potable?

M. JEAN MÉNÉTRIER :

Oui, parce qu'on a été avertis cet été, pendant les petites canicules qu'on a eues, de ralentir l'usage, d'économiser, de ne pas laver les autos, ne pas laver l'asphalte, et cetera, et ça arrive fréquemment maintenant.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Merci beaucoup.

M. JEAN MÉNÉTRIER :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Mon collègue Pierre Renaud souhaitait aussi vous poser quelques questions.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Je voulais juste clarifier une réponse que vous avez donnée à mon collègue. Une voie réservée, vous parlez d'un trambus sur une voie réservée. Une voie réservée, selon ce que je comprends, c'est une voie qui est partagée avec les voitures, parce que les voitures peuvent aller dans la voie réservée pour tourner à droite ou...?

M. JEAN MÉNÉTRIER :

Euh...

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Une voie dédiée, c'est une voie où les voitures ne peuvent pas circuler. C'est un peu comme le tramway sur une plateforme. Alors, dans le cas du trambus dont vous parlez, est-ce que vous parlez d'une voie dédiée ou d'une voie réservée?

M. JEAN MÉNÉTRIER :

C'est une voie réservée comme celles qui sont réservées pour les trambus actuellement. C'est en ce sens-là que j'entends « réservée ».

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Dans le sens du Métrobus? Comme le Métrobus?

M. JEAN MÉNÉTRIER :

Oui, exactement. Et même sur les lignes du Métrobus 801, 800, et cetera. Remplacer les Métrobus actuels dans les grands axes par des trambus beaucoup plus capacitaires, et mettre les trambus... mettre les Métrobus actuels sur les autres lignes, avec, comme je vous disais, une approche toujours satellitaire.

C'est-à-dire desservir des grands axes, avoir un service plus localisé périphérique, et pour le citoyen et les résidences, un service de minibus, de taxi-bus, et toutes les autres voitures partagées, et cetera, Smart électriques au bout de la rue, tout ce qu'on pourrait mettre pour que le citoyen qui a besoin d'aller à l'épicerie, à la pharmacie, à 500 mètres ou à 1 kilomètre de chez lui, surtout si c'est une personne âgée peu mobile, n'ait pas besoin d'attendre un autobus une heure de temps à 21 h le soir.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Je vous remercie beaucoup.

M. JEAN MÉNÉTRIER :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Monsieur, bon après-midi.

M. ALI MAGASSOUBA

1530 **LA PRÉSIDENTE :**

J'appellerais maintenant monsieur Ali Magassouba. Alors, bonjour, Monsieur. Vous avez donc 10 minutes.

1535 **M. ALI MAGASSOUBA :**

Bonjour. Merci de l'opportunité. Donc, mon nom est Ali Magassouba, je suis économiste, passionné d'urbanisme, de géographie, je suis résident de Québec depuis plus de 20 ans. En temps normal, je me déplace presque quotidiennement en transport en commun, pour le travail, 1540 mais également pour mes loisirs.

Lorsque le projet de réseau structurant a été énoncé, en mars 2018, pour un budget impressionnant de 3,3 milliards de dollars, il m'est apparu clair qu'avec un tel montant on devait absolument envisager des alternatives plus performantes avant de faire du tramway un choix 1545 définitif, et je vais expliquer pourquoi dans mon mémoire.

Donc, le mémoire se divise en trois parties. La première partie va comparer le tramway au statu quo pour les usagers du transport en commun. La deuxième partie va évaluer les impacts du tramway sur l'ensemble des citoyens. Et la troisième partie présentera une meilleure solution 1550 pour le réseau structurant de Québec.

Donc, commençons par comparer le tramway avec le statu quo. Tout d'abord, la vitesse. Donc, malgré un nombre de stations moins élevé et une priorité aux intersections, le tramway qu'on nous promet ne sera pas plus rapide que le Métrobus, c'est-à-dire entre 18 et 22 kilomètres 1555 à l'heure. C'est le poids très important du tramway et les roues en acier, qui ont une faible adhérence, qui fait en sorte que le tramway ne peut pas accélérer ni décélérer aussi rapidement que l'autobus.

Deuxièmement, la fréquence de passages. On prévoit que le tramway passera aux 4 minutes, alors que les Métrobus 800, 801 passent déjà aux 3 à 4 minutes. On a envisagé 1560 l'augmentation de la fréquence du tramway aux trois minutes, mais on s'est rendu compte que l'impact pour les automobilistes, pour la circulation, serait trop important.

Donc, la capacité. On aurait tendance à croire que le tramway offrira plus de capacité que les autobus. En effet, jusqu'à 260 personnes pourront prendre place à bord d'une rame de tramway, comparativement à 115 pour un autobus articulé, et 70 pour un autobus régulier. Sauf 1565

que le tramway devra remplacer plus que les Métrobus. Il devra remplacer jusqu'à 10 lignes régulières, des dizaines de lignes express, les lignes de la STLévis aussi.

1570 Donc, si on met toutes ces lignes d'autobus ensemble durant les heures de pointe, on se rend compte que le tramway aura 20 % moins de capacité que ces lignes d'autobus que le tramway devra remplacer.

1575 Maintenant les correspondances. La majorité des usagers des lignes d'autobus express devront prendre une correspondance vers le tramway dans un des pôles d'échanges, pour transférer. Et les gens qui aujourd'hui prennent le Métrobus pour se rendre jusqu'à Marly ou prennent le Métrobus pour se rendre jusqu'au nord de Charlesbourg ou ceux qui prennent le 800 pour se rendre à Beauport, dans le coin d'Estimauville, devront prendre une correspondance supplémentaire par rapport au statu quo.

1580 Si on regarde la fiabilité. Lorsqu'on regarde la fiabilité des tramways modernes en Europe, ce mode de transport n'est certainement pas plus fiable que l'autobus. Lors d'accidents ou de pannes, le réseau est plus rapidement paralysé, parce qu'on ne peut pas, tout simplement, tasser le tramway puis laisser passer le suivant, c'est un véhicule qui est extrêmement lourd, on doit soit le réparer sur place, soit le déplacer avec les véhicules spécialisés.

1590 Et puis, pour nous rassurer sur son fonctionnement en hiver, on nous cite en exemple des villes beaucoup moins froides, beaucoup moins neigeuses, comme Oslo ou Stockholm, alors qu'ici même au Canada, des villes plus clémentes en termes de température, comme Toronto, ou plus récemment Ottawa, avec un SLR, ont des problèmes avec le tramway l'hiver. C'est plus lent et c'est paralysé fréquemment.

Et finalement le confort. Donc, on peut subdiviser le confort en quatre catégories.

1595 Le nombre de places disponibles par rapport à l'achalandage. Donc, comme on a vu, le tramway, il va avoir un peu moins de capacité que les autobus. Mais là, il faut regarder aussi l'achalandage supplémentaire; quel genre d'achalandage on va avoir une fois que le réseau structurant va être implanté, avec possiblement, même, un lien, avec le 3e lien, vers la Rive-Sud.

1600 Donc, est-ce qu'avec une augmentation de l'achalandage et une diminution de la capacité aux heures de pointe, ça... donc, en tout cas, ça, c'est un élément du confort, donc clairement il n'y a pas d'amélioration ici.

1605 Deuxième élément : le nombre de places assises par rapport aux places debout. Avec un autobus, on a 40 % de places assises. Avec un tramway, c'est 25 % de places assises. Pourquoi une diminution avec le tramway? Parce que de chaque côté du tramway il y a des grandes portes

qui s'ouvrent d'un côté ou de l'autre selon la direction du tramway. Donc, on ne peut pas installer de sièges sur le long de ces portes-là. Donc, une détérioration là aussi.

1610 La douceur du roulement. Là, un élément où le tramway ressort gagnant par rapport à l'autobus. Donc, le tramway qui accélère moins vite, qui décélère moins vite, et donc moins de mouvements brusques que dans l'autobus, c'est une amélioration.

1615 Et les infrastructures à l'abri des intempéries. De ce côté-là, le tramway, comme l'autobus, surtout maintenant que les pôles d'échanges vont être minimalistes, donc peu d'abris, pas beaucoup d'amélioration.

Donc, si on fait le bilan pour les utilisateurs du transport en commun : très peu d'amélioration, et puis possiblement, même, un bilan négatif.

1620 Donc, si on regarde pour l'ensemble des citoyens. J'avais préparé une présentation un peu plus détaillée, mais j'ai seulement 10 minutes, donc je vais aller à l'essentiel. Donc, le tramway est encore une fois décevant. Les impacts négatifs sont importants, tant pour la circulation automobile, les stationnements, et puis on peut même prévoir des taux de saturation qui grimperont jusqu'à 200 % et plus, à plusieurs intersections.

1630 Les travaux de construction, qui vont s'étaler sur quatre, cinq ans, seront titanesques et seront extrêmement dérangeants pour tous les citoyens, qu'ils soient cyclistes, piétons, automobilistes, commerçants, touristes. Et puis c'est sans compter la coupe de près de 2 000 arbres, qui représenteront jusqu'à 40 % du couvert de la canopée sur le passage du tramway.

1635 Et donc, il y a également l'impact sonore, qui affectera négativement bon nombre de citoyens, en particulier si l'entretien des rails et puis le sel et tout ça, si on ne trouve pas de solution aux problèmes de bruits et de vibration.

Donc, j'estime qu'il faudrait d'ailleurs comptabiliser tous ces coûts, monétaires et non monétaires, qui sont reliés au tramway, pour vraiment avoir une véritable mesure de l'impact du tramway par rapport à d'autres solutions.

1640 Et puis, j'aimerais aussi qu'on regarde les impacts positifs, parce qu'il va y avoir des impacts positifs, comme par exemple l'impact sur les gaz à effet de serre. Donc, on sait que le tramway est électrique, donc il n'y a pas d'émission de gaz à effet de serre par rapport aux autobus qui sont à carburant diesel, sauf que les travaux de construction du tramway eux-mêmes vont générer beaucoup de gaz à effet de serre. Et puis il va y avoir peu de transfert modal des automobilistes vers le tramway, si bien que le bilan va être positif, mais pas autant qu'on aurait pu le souhaiter.

1650 Et puis, bon, il va y avoir un impact positif sur l'aménagement urbain pour les piétons, en particulier. Ça, c'est indéniable, mais les cyclistes, eux, vont possiblement être impactés à certains égards de façon négative, parce que la dalle de béton qu'on veut installer sur tout le parcours du tramway va rendre plus difficile la traversée des artères, et les rails eux-mêmes sont un obstacle pour les roues de vélo, qui souvent, même, peuvent tomber dans la fente.

1655 Donc, encore une fois, au niveau du bilan global, pour les citoyens, le bilan est, aussi surprenant que ça puisse paraître étant donné l'investissement majeur que ça occasionne, le bilan n'est pas si positif que ça, et à plusieurs égards il va y avoir des perdants.

1660 Et donc, ce qui nous amène ou ce qui m'amène à chercher une solution, voir : est-ce qu'il n'y aurait pas mieux à faire avec un investissement de cette nature qui, d'après moi, est nécessaire pour Québec?

1665 Et puis, après plusieurs mois et puis même, années de comparer différents modes, différentes solutions, moi, j'arrive à la conclusion, pour différentes raisons, que c'est le métro léger, principalement souterrain, qui m'apparaît aujourd'hui comme la meilleure solution au problème du transport en commun à Québec.

1670 C'est un mode de transport qui est utilisé dans plusieurs villes de taille et de densité similaires à Québec, particulièrement en Europe. On en retrouve à Rennes, à Toulouse, à Lille, à Lausanne, à Brescia, Catane, Gênes et Copenhague. Ce n'est pas un métro comme on en trouve à Montréal avec neuf voitures ou dix voitures.

1675 Par ailleurs, plusieurs villes qui ont opté pour le tramway au cours des dernières décennies envisagent maintenant de faire le passage au métro léger pour régler les problèmes de saturation, de fiabilité. En France, c'est notamment le cas de Bordeaux, Strasbourg et Nantes.

1680 Et je conclurais en disant que les métros légers coûtent typiquement deux fois plus cher que les tramways, mais par contre ont une durée de vie deux à trois fois plus longue. Donc, c'est un élément qu'on n'a pas fait ressortir beaucoup dans les comparaisons des différents modes de transport; c'est quoi la durée de vie des équipements, et donc si un équipement dure plus longtemps, normalement, on devrait être prêts à payer un peu plus cher.

1685 Ils sont entièrement automatisés, donc leurs coûts d'opération vont être moindres. On devait prendre ça en compte aussi, qu'on pourrait avoir, comme sur la carte, un métro qui part de Sainte-Foy vers l'autoroute Duplessis jusqu'à Charlesbourg, au nord de l'autoroute 40. On pourrait le relier possiblement avec une ligne de métro qui irait jusqu'à Lévis. Jumelée avec des stationnements incitatifs et un réseau bonifié d'autobus, on aurait une solution gagnante pour gagner les automobilistes qui adopteraient enfin en plus grand nombre le transport en commun.

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

1690

Merci beaucoup. Je vais laisser mon collègue Pierre Renaud vous adresser la parole.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

1695

Alors, je vous remercie beaucoup, c'est intéressant. J'ai lu votre mémoire, et vous faites une démonstration, vous nous dites que l'autobus, tel que c'est actuellement, c'est aussi bon que le tramway. C'est ce que je comprends...

M. ALI MAGASSOUBA :

1700

Pas tout à fait, non.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

1705

... et vous arrivez ensuite pour dire, bien, non, on va faire un métro léger. Alors, là, je ne comprends plus. Pouvez-vous expliquer votre position, exactement?

M. ALI MAGASSOUBA :

1710

O.K. Bon, la question, c'est : est-ce que le statu quo est suffisant? Est-ce que le statu quo est raisonnable à plus ou moins long terme pour Québec?

1715

Je pense qu'on a des problèmes de saturation aux heures de pointe, et puis qu'il est temps de commencer à trouver une solution. Et puis le timing est bon, les gouvernements ont de l'argent pour le transport en commun, structurant, donc on serait fous de passer à côté de ça. Donc, je suis d'accord à ce qu'on investisse un montant substantiel.

1720

Maintenant, il faut qu'on en voie des avantages par rapport à la situation actuelle. Le tramway a certains avantages par rapport à la situation actuelle, j'en ai nommé quelques-uns. Il y a beaucoup de désavantages aussi par rapport à la situation actuelle. Il y en a aussi qui pensent que juste le fait de permanentiser des infrastructures va rendre les gens plus prêts à prendre le transport en commun. Ça, je ne l'ai pas évalué dans mon comparatif. Est-ce que le fait d'avoir un rail qui est permanente va faire en sorte qu'on va vouloir le prendre plus? Certains pensent que oui. Mais concrètement, quand on compare les éléments comparables facilement, je ne vois pas beaucoup d'avantages.

1725

Donc, je pense qu'on devrait envisager justement d'autres... les gens ont parlé de trains de banlieue, de trambus, je pense que c'est des solutions qui sont envisageables. Le métro, pour la colonne vertébrale, les endroits par exemple sur la Haute-Ville où c'est très difficile de faire passer un train, parce que c'est très dense, la même chose à Limoilou, je pense qu'à part le métro, il n'y a pas beaucoup de solutions qui sont envisageables et qui seraient aussi performantes.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Le projet que vous avez présenté, la proposition que vous faites, sur la carte, vous évaluez ça à combien, le coût de ce qu'on voyait sur la carte? Enlevons le lien avec la Rive-Sud, mais le réseau comme tel du côté de la Rive-Nord?

M. ALI MAGASSOUBA :

C'est difficile à dire exactement. On sait que le métro, le dernier métro qui a été construit au Québec, c'est la ligne orange vers Laval. Ça a coûté, en tenant compte de l'inflation, 180 millions par kilomètres. On sait qu'à Toronto un des derniers métros qu'ils ont construits, puis ça ne fait pas si longtemps que ça, ça fait 15, 20 ans, ça a coûté à peu près le même montant.

Donc, nous, on propose un métro qui est plus petit, donc qui devrait être même moins cher à construire. Donc, je pense que si on regarde les coûts de 150, 200 millions, c'est raisonnable, mais après les gens nous disent, bon, O.K., on prend par exemple le métro de Rennes, qui a coûté moins de 150 millions, le métro de Copenhague, qui a coûté 200, 250 millions, et il y a beaucoup de métros légers en Europe qui ont coûté moins que 150 millions, puis ils disent, bon, c'est parce que les coûts en Europe sont moins élevés qu'en Amérique du Nord.

Moi, ce que je dis, c'est : regardons c'est quoi la différence entre un métro puis un tramway en Europe. Puis la différence, c'est souvent deux fois plus cher. Souvent, on va regarder des chiffres, par exemple à Strasbourg ou à Rennes, on dit : « Ah, on peut construire un tramway ou un métro. » Le tramway, il va coûter deux fois moins cher; le métro, deux fois plus cher. Donc, si c'est deux fois plus cher en Europe, ça devrait être deux fois plus cher en Amérique du Nord. Donc, prenons ce qu'on prévoit pour le tramway, puis doublons, puis on va avoir un bon *ballpark*, puis ça donne que Systra, leurs chiffres, c'est à peu près ça aussi, donc 150, 200 millions, pour un métro.

Et puis je pense que le projet qu'on va mettre en place à Québec, c'est pour les 50, 100 prochaines années. Alors, si on prend un an de plus pour analyser cette question-là ou même six mois, je pense que ça vaut la peine. Parce que si on prend la mauvaise décision, on va devoir vivre avec, et nos enfants aussi, pendant très longtemps.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

Mon collègue Antoine Morissette voulait aussi vous poser des questions.

M. ALI MAGASSOUBA :

Ah, oui, O.K.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Bonjour! Je voulais revenir, une petite question de précision : vous avez parlé de l'économie des gaz à effet de serre, vous avez comparé la situation actuelle, le tramway, avec le métro léger, vous avez parlé d'une économie de 60 kilotonnes de gaz à effet de serre, puis dans les chiffres qui avaient été présentés par l'initiateur puis les révisions qui avaient été faites, on parlait plutôt de 118 000 tonnes de gaz à effet de serre.

M. ALI MAGASSOUBA :

O.K.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Vos chiffres, comme là, bon, ça, c'est les deux chiffres que je compare, mais ensuite on arrivait avec 840 000 tonnes d'économie de gaz à effet de serre. Est-ce que vous avez une référence à fournir? Est-ce que vous pouvez nous dire comment vous avez calculé ces chiffres-là?

M. ALI MAGASSOUBA :

Ce que je sais, c'est que ça dépend sur quelle période on regarde la situation. C'est chaque année, le tramway va nous faire sauver un certain montant de gaz à effet de serre, parce qu'on n'utilise plus les autobus, puis il y a un certain nombre d'automobilistes qui vont prendre le tramway. Mais le chiffre que j'ai donné, c'est sur une période de 15 ans.

1805 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

Donc, c'est ce que l'initiateur aussi présentait, sur la période 2026, 2041?

1810 **M. ALI MAGASSOUBA :**

2041? Bon, mais ça se peut que la différence ce soit le transfert modal. Si on fait l'hypothèse qu'il y a certains nombres d'automobilistes qui vont prendre le tramway, qui ne prenaient pas l'autobus, bien là, les chiffres peuvent changer.

1815 Moi, je fais partie d'un collectif, et puis la question des gaz à effet de serre, ce n'est pas moi qui étais spécialisé là-dedans, mais les références que j'ai données dans mon mémoire devraient permettre de répondre à ces questions-là.

1820 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

Génial, merci beaucoup, puis juste pour préciser : si vous avez une présentation plus détaillée que vous voulez déposer, vous êtes le bienvenu de le faire.

1825 **M. ALI MAGASSOUBA :**

O.K. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1830 Moi aussi j'avais une précision.

M. ALI MAGASSOUBA :

Ah, oui, O.K.

1835 **LA PRÉSIDENTE :**

1840 En fait, quand vous parliez, vous compariez les capacités des autobus et du tramway, puis juste pour être sûre, ce que j'ai compris, en fait, parce que le véhicule reste plus capacitaire, le véhicule du tramway.

Mais ce que je comprends, c'est que vous dites : parce qu'on retire des lignes, l'achalandage sur le tronçon du tracé va être plus élevé, et donc par rapport à l'achalandage, la capacité est inférieure à ce qu'on a actuellement comme service. C'était ça, votre argument?

1845 **M. ALI MAGASSOUBA :**

1850 C'est ça. Présentement, les Express prennent René-Lévesque, par exemple. Ils prennent Laurier. Ils ne pourront plus prendre René-Lévesque, parce qu'il va y avoir des voies réservées. C'est-à-dire qu'il n'y aura plus de voie réservée pour les autobus, il va seulement y avoir un tramway.

1855 Donc, ce qui est prévu présentement, c'est que les gens, par exemple, de Charlesbourg prennent leur Express jusqu'au pôle d'échanges de Saint-Roch. À Saint-Roch, ils transfèrent sur le tramway, et le tramway va se rendre jusqu'à René-Lévesque et éventuellement à l'Université Laval.

1860 Et la même chose du côté ouest : les gens de Lévis qui traversent le pont présentement puis qui se rendent jusqu'à colline Parlementaire ne pourront plus le faire, parce que les voies vont être occupées par le tramway. Donc, ils vont devoir transférer au pôle d'échanges Sainte-Foy, prendre le tramway.

1865 Et donc, c'est la même chose pour, bon, les Métrobus, qui n'existeront plus, c'est la même chose pour la 11, la 107, il y a plusieurs dizaines de lignes d'autobus qui, présentement, circulent sur René-Lévesque ou sur la 1^{re} Avenue ou ailleurs où le tramway va circuler qui ne pourront plus le faire. Donc, tous ces gens-là, toutes ces lignes d'autobus là vont devoir transférer à quelque part sur le tramway.

1870 Et donc, on ne peut pas juste prendre le Métrobus 801, ça ne serait pas *fair* par rapport à notre système qu'on a présentement, qui a des désavantages, parce qu'effectivement ça fait beaucoup d'autobus, puis, bon, il y en a qui disent : « Bien, ça fait un bouchon d'autobus sur René-Lévesque ou sur Laurier », mais ça fait quand même beaucoup de capacité, même si cette capacité-là, des fois, on a de la misère, par exemple, à l'augmenter, hein? C'est un des problèmes avec le système actuel, c'est qu'on peut mal concevoir comment on va augmenter la capacité, parce qu'il y a déjà trop d'autobus.

1875 Mais le tramway va avoir le même problème, parce que le tramway a priorité aux intersections, et donc ça veut dire que ça freine la circulation transversale. Donc, si tu augmentes la fréquence du tramway pour augmenter sa capacité, bien, là, tu crées des bouchons qui sont tellement importants que ça devient impossible.

1880 Donc, on a un problème de capacité à l'heure actuelle, on va en avoir, un problème de capacité, avec le tramway aussi.

1885

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup, Monsieur.

1890

M. ALI MAGASSOUBA :

O.K.

LA PRÉSIDENTE :

1895

Alors, la commission va prendre une pause, et nous nous revenons dans une quinzaine de minutes. Merci.

1900

SUSPENSION DE QUELQUES MINUTES

1905

**REPRISE DE LA SÉANCE
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES
M. MARTIN SAINT-LOUIS**

LA PRÉSIDENTE :

1910

Alors, bonjour! Nous allons reprendre nos travaux, donc j'inviterais monsieur Martin Saint-Louis à venir prendre place.

M. MARTIN SAINT-LOUIS :

1915

Alors, bonjour, vous allez bien?

LA PRÉSIDENTE :

1920

Oui, très bien. Donc, la parole est à vous pour 10 minutes.

M. MARTIN SAINT-LOUIS :

Je vois que les gens vont dire beaucoup de choses, puis que j'aime ça faire gagner du temps aux gens. Vous avez déjà lu mon propos, j'aimerais passer rapidement aux questions,

1925 mais avant j'ai fourni à la régie un montage vidéo. Ça fait plus d'une semaine que j'ai essayé de découvrir quelque chose qui s'appelle *Resolve* Numéro 16 pour faire un montage de tout ce que j'ai *pogné* ici et là depuis deux ans puis qui ont capté mon attention dans le projet.

1930 Je vous ferai parvenir ça ultérieurement pour ajouter au tout, mais je vais prendre vos questions tout de suite étant donné qu'on a pris déjà beaucoup de votre temps.

LA PRÉSIDENTE :

1935 Peut-être, quand même, que vous pourriez nous résumer, parce que nous on a lu votre mémoire, mais il y a beaucoup de gens qui nous écoutent qui n'ont pas eu la chance de lire votre mémoire. Donc, si vous vouliez peut-être nous résumer votre pensée en deux, trois points, je pense que ce sera d'intérêt pour toutes les personnes qui nous écoutent.

M. MARTIN SAINT-LOUIS :

1940 Parfait. Donc, je vais retourner dans mon document, deux petites secondes, le temps d'aller à la technologie.

1945 Je vais faire au minimum la première phrase d'introduction qui pour moi est fort importante : « La coévolution, c'est comprendre le comportement des autres. Admettre que l'on vit dans un monde où il y a plusieurs formes d'intelligence n'enlève rien à notre propre intelligence. » Ça vient du paléanthropologue Pascal Picq. C'est mon idole, ce gars-là, c'est fou. C'est un des disciples d'Yves Coppens qui a découvert Lucy, l'Australopithèque.

1950 Quand on pense aux déplacements, aux mouvements, bien, on doit penser à la bipédie, ça fait que j'ai mis la citation de monsieur Picq parce que je trouvais ça intéressant.

1955 Je vais descendre au niveau du climat et de la réalité climatique. À moins de 48 heures de pouvoir déposer le mémoire, je suis tombé sur un post de monsieur Loïc, sur Facebook, qui parle d'une variation de température de 2,6 à 3,9 degrés d'ici la fin du prochain centenaire. J'ai 35 ans. Je vais peut-être avoir des enfants un jour, je ne veux pas les voir griller comme un *charcoal*. J'aimerais ça qu'on puisse avoir une vie et pouvoir se déplacer dans une ville.

1960 Au niveau de l'aménagement territorial, je glisse brièvement quelques mots au niveau de l'Alliance Ariane, qui parle d'un plan national sur l'aménagement territorial. Dans mon texte, je demande littéralement pourquoi on parle d'un tramway en ce moment plutôt que de ne pas être ici à parler de la réforme puis de son application dans la région.

1965 Au niveau de ma problématique, je suis pauvre. Je suis un *cheap-labour*. Tu le vois bien de la manière dont je parle, je viens d'en bas. Je peux adapter aussi mon langage, parce que je me suis présenté en politique, et je n'ai pas peur. Et j'ai aussi eu les honneurs pour ça. Bon, je ne vous montrerai pas ma plaque, quoique. Ce ne serait pas pire si ça n'avait pas une faute de français. Bien, oui, on est occupés au travail, on est souvent distraits, ça arrive.

1970 Mais l'aménagement territorial, le déplacement, c'est la vie même des humains sur le territoire. Je lis beaucoup, j'ai laissé quelques mots à lire, comme « quand je fais un pas, j'habite mon corps », « quand je roule, je transite dans un véhicule », « quand je suis à l'arrêt, je demeure une partie du vivant », ça, on l'oublie souvent.

1975 Il y a beaucoup trop d'argent parlé dans le projet, qu'on ne parle pas des humains. C'est quoi le plus important après aller à la job? Aller à l'épicerie pour se nourrir. Aller voir sa famille pour avoir un câlin ou de l'affection. Ça, le projet ne le couvre pas du tout.

1980 J'ai parlé d'anthropologie, je présente le métro. J'appartiens également au collectif J'y vais en métro, mais je suis là à titre personnel. Pourquoi j'ai amené le rapport *Améliorer les qualités des interactions sociales dans le métro de Montréal, chercher le sens pour éviter les contresens?* Je suis natif de Montréal. Quand il y a de la population, on se pile sur les pattes. Un métro, c'est fort utile, mais ça change les comportements. Ça fait que je vais vous inviter à lire les 200 pages de ce mémoire-là qui a été présenté il y a quelques années.

1985 Puis plus loin, au niveau de la futurologie, je commence avec mon petit vidéo, j'ai mis un appareil qui s'appelle Ehang 184, qui est un appareil de Firefight, donc c'est littéralement un drone pour attaquer le feu dans une tour à gratte-ciel. C'est une technologie qui arrive à point, qui devrait être mise en commerce d'ici cinq à dix ans. Le taxi-drone Ehang vole déjà en opération en Chine et a été utilisé, même, à Abu Dhabi.

1990 Je présente, dans le segment de futurologie, aussi, une carte de 42 kilomètres de trambus, de 28 stations de métro, pour vous montrer à quel point qu'on n'a pas réfléchi au projet dans l'ensemble de la ville. Pas pour rien que les gens des banlieues puis des périphéries se plaignent. Hey! Vous nous avez fait encore un « L » dans le même *mood* cocon qu'on repasse à tous les jours depuis pratiquement 400 ans. C'est fou, là. L'imagination, c'est d'aller ailleurs à un moment donné, hein? Refaire toujours la même affaire, c'est considéré comme une folie.

2000 Ça fait que, en conclusion, j'ai survolé le climat, notre environnement, j'ai offert ma méthodologie et mon approche un peu singulière, mais tout ce que je souhaite, c'est qu'on puisse prendre le temps vraiment d'avoir le jugement : on n'est pas prêts. On n'a pas les données rationnelles, hein? On va attendre l'année prochaine pour avoir les réalités d'affaires, puis en plus de ça, la technologie est en train de changer.

2005

On est en train d'avoir un changement générationnel. Il y a une autre génération vieillissante qui dit à la plus jeune : « Ah, écoute, ce qu'on a fait, on l'a toujours fait de la même manière. » Excusez, ça ne marche pas, là. On va rentrer dans l'ère digitale dans cinq ans. La Chine arrive avec leur impérium, puis vous n'êtes pas prêts. Puis vous n'êtes pas plus capables de nous aider à nous déplacer, comment voulez-vous qu'on embarque dans ce monde-là?

2010

Et donc, moi, j'espère qu'on va avoir le courage, comme votre courage, Madame Gendron, parce que c'est vous qui m'avez allumé. Je me suis dit, bon, on va faire un BAPE, ça va être encore les belles bavures comme on a en politique, parce qu'en politique on va vous le dire : c'est les agences de communication qui contrôlent le haut du pavé, puis nous autres en bas, les militants, la seule chose qu'il faut qu'on fasse, c'est *sacrer des christi* de pancartes sur les poteaux. On n'a rien d'autre à dire. Rien, rien, rien. Hein, le *bottom-top*, *top-bottom*, oubliez-les. On n'existe pas. Puis avoir de l'émotion en politique, oubliez ça, ça passe par une agence de communication, c'est lissé.

2015

2020

Ça fait que j'espère que, dans ce projet-là, on va avoir un projet de société, puis enfin pouvoir dire qu'on est une civilisation à l'accent d'Amérique française. Alors, j'espère ne pas avoir été trop bête, parce que mon texte est beaucoup plus classe. Mais, personnellement, vous le voyez, je viens d'en bas, puis j'en bave. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2025

Merci beaucoup, donc mon collègue Pierre Renaud avait des questions pour vous.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

2030

Bien, en fait, vous avez présenté une carte, c'est une proposition ou comment est-ce que vous voyez ça?

M. MARTIN SAINT-LOUIS :

2035

Alors, ce que j'ai fait, c'est que j'ai pris les données présentées par monsieur Genest, qui parlait de 358 millions, j'ai pris les données du trambus que Ali avait déjà un peu travaillées puis que la Ville proposait dans le tramway, puis j'ai pris le projet de *J'y vais en métro* et je l'ai explosé. J'ai été à trois ou quatre fois, parce que j'ai vu qu'en Ontario on prolongeait les travaux sur 15 ans, donc il y avait plusieurs formes de budgétisation conséquentes. Ça fait que je me suis dit : est-ce qu'on peut faire la même chose?

2040

Puis la réalité de la carte, c'est pour vous montrer toute la zone, la densifier. Tout ce qui se trouve à l'intérieur du métro et du trambus, il faut densifier. Tout ce qui est au nord de ça, c'est

2045 directement sur l'eau potable, puis votre merde se ramasse dedans actuellement. Excusez de vous le dire aussi grassement que ça, mais vous êtes en train de boire une bonne beurrée. Puis ce n'est pas le fun d'avoir du monde au nord quand en plus de ça, tu es en train d'enlever ton sable, qui est supposé d'aider à drainer ton eau.

2050 Ça fait que je ne sais pas comment vous faites pour construire une ville, mais il y en aurait une couple de Natoufiens de 15, 14 000 ans qui vous regarderaient les yeux puis qui feraient comme : « Marche pas, votre affaire. »

2055 Ça fait que j'espère montrer, en explosant l'idée, que finalement, il n'y a pas de phase deux au tramway. Ils n'ont pas pensé à la Rive-Sud non plus, puis que c'est devenu un projet foncier. C'est des gens en politique qui s'arrachent l'argent et que vous devriez mettre des gens bien avisés autrement que qu'est-ce qu'on a là, parce que nous, en bas, les citoyens, on commence à voir un jeu politique là-dedans. Merci.

2060 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

Juste pour compléter, parce que c'était quand même assez impressionnant comme réseau, comme carte, on parle de 12 milliards, c'est le chiffre que vous avez mis, hein?

2065 **M. MARTIN SAINT-LOUIS :**

Oui.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

2070 Même si on met ça sur 15 ans, ça fait un financement qui est considérable.

M. MARTIN SAINT-LOUIS :

2075 Mais à 8 millions d'habitants, sur 15 ans, c'est 1 piastre par jour. Euh, non, c'est 100 piastres, mais... 100 piastres. Il y a des gens pour ça pour le payer, là. Écoutez, là, on a combien de milliards par année? 600 milliards de budget. Moi, tout ce que je demande, c'est de l'étaler.

2080 Vous voulez construire de quoi, montrez-nous un plan d'action budgété en plusieurs phases. Là, vous nous arrivez avec un projet pas construit, pas prêt, pas rien, moi je suis à la *shop*, je suis le gars qui est supposé d'expédier ça, je ne signe pas mon nom sur le devis puis t'attendras à demain. Excusez, mais c'est l'idée que je m'en fais. Ça fait que le fait de le mettre aussi cher que ça, c'est aussi pour vous faire réaliser une chose : êtes-vous prêts à mettre un prix sur comment vous vous déplacez dans une ville? Tu sais...

2085 J'ai même communiqué avec TransPod. TransPod, c'est ceux qui font les... un peu comme Elon Musk puis qui veulent faire des trains rapides. Le gars m'a répondu il y a à peine 48 heures. Je ne peux pas vous donner des informations tant que ça, mais c'est sûr et certain que si on peut avoir un circuit fermé en dessous, bien, je vais demander voir si la technologie de TransPod peut devenir un mini-métro.

2090 Il y a beaucoup, beaucoup, beaucoup de données superficielles qui sont présentées. Mais des données précises, concises, permettant de pouvoir adhérer, c'est un show de boucane, là, hein, on mettrait Catherine Dorion qui présenterait ça – excusez de le dire de même –, ça marcherait. Bon. Ils ont préféré appeler monsieur Labeaume.

2095 Mais nous autres, en bas, ce qu'on veut, c'est point A, point B. Je marche, je marche. Imaginez c'est quoi marcher de Beauport, de Sainte-Thérèse-de-Lisieux pour se rendre à l'aéroport, c'est 20 kilomètres. Bien, je l'ai fait, parce que l'aéroport, ses services, quand on travaille, ça commence à 6 h le matin, puis on ne se rend pas, à 6 h le matin, là-bas.

2100 Ça fait qu'imaginez tout le poids que vous mettez sur les pauvres, puis arrêtez de garder l'argent dans vos poches, il n'y en a plus en bas. Il n'y a plus de liquidités, on est en train de faire disparaître la monnaie en plus avec la COVID. Merci.

2105 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

Je vous remercie beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

2110 Merci, Monsieur. Bon après-midi.

M. MARTIN SAINT-LOUIS :

2115 Merci, bonne journée.

M. ROBERT LANGDEAU

2120 **LA PRÉSIDENTE :**

J'inviterais maintenant monsieur Robert Langdeau. Bonjour, Monsieur, donc vous avez 10 minutes.

M. ROBERT LANGDEAU :

2125

Merci beaucoup, Madame. Je souhaite bon après-midi à vous trois.

2130

Après avoir visionné, au cours de la semaine du 6 juillet, les 30 heures de travaux de la commission — oui, je l'ai fait —, j'ai décidé, en étant un fervent supporteur du projet du tramway, de présenter un mémoire sur un sujet qui a été très peu abordé au cours de la première partie des audiences, mais beaucoup plus depuis le début de la semaine, notamment par madame Sophie Gagnon de CAA Québec, hier, et monsieur Jean Baillargeon.

2135

L'acceptabilité sociale du projet, du réseau structurant, est le résultat d'une opinion collective des citoyens de Québec, mais qui s'effrite actuellement de sondage en sondage.

2140

Je débute cette présentation en vous faisant connaître un peu c'est qui Robert Langdeau. Je suis résident de Québec depuis 1994. Sans aucune prétention, je peux me considérer comme un spécialiste de l'information, ayant été directeur de l'information pendant 23 ans : 10 ans pour une compagnie qui s'appelait Radio-Nord, qui est connue maintenant sous RNC Média; cinq ans en Abitibi pour deux stations de télévision affiliées à TVA puis à Radio-Canada, et cinq stations de radio; et par la suite, aussi, pour Radio-Nord, j'ai été travailler cinq ans dans l'Outaouais pour deux stations de télévision, une affiliée à TVA puis l'autre à TQS; et je me suis retrouvé par la suite pendant 13 ans comme directeur de l'information à TVA, ici, à Québec, où je dirigeais la salle des nouvelles.

2145

2150

Et en plus, j'ai eu l'opportunité de lancer des émissions de télévision, dont une qui existe encore : Salut Bonjour Week-end. Et avec un collègue de travail, j'ai lancé aussi une station de télévision qui s'appelle maintenant LCN. LCN, c'est Le Canal Nouvelle, la première lettre des choses, mais pour les employés, quand on l'a lancé, au début, c'était *Low Cost News*, parce qu'ils trouvaient qu'on voulait faire de l'information avec pas grand-chose. Et pourtant, 20 ans après, ça existe encore, et c'est la station au niveau des nouvelles en continu qui est la plus écoutée.

2155

Donc, ce qui est important, je dis tout ça, car je trouve que c'est important : au niveau des sondages, pour déterminer les cotes d'écoute, ils sont extrêmement importants. À mon arrivée à Québec, en 1994, le bulletin de nouvelles de TVA était deuxième au niveau des cotes d'écoute, loin derrière TQS. Et à chaque sondage, l'écart diminuait, et après deux ans, TVA Québec dominait les bulletins de nouvelles et le marché de la télévision à Québec, comme c'est toujours le cas. J'ai fait la même chose pour les trois stations régionales de TVA : Sherbrooke et Trois-Rivières étaient deuxième, et Saguenay troisième, et après 18 mois, elles étaient toutes première dans leur marché.

2160

Devenir premier dans son marché, en télévision, est l'équivalent de l'acceptabilité sociale pour un projet comme celui du réseau structurant. Malheureusement, l'adhésion à ce projet de 3,3 milliards s'effrite.

Il y a 10 ans, soit en juin 2010, un sondage Léger-Le Journal de Québec révélait que pas moins de 73 % des gens de Québec étaient favorables à l'implantation d'un réseau de tramway. Chez les jeunes âgés de 18 à 24 ans, cet appui grimpait à 86 %. Un an plus tard, en 2011, donc il y a neuf ans, un autre sondage révélait une perte de 8 % des gens favorables au projet.

Plus près maintenant, en avril 2019, il y a un peu plus d'un an, six citoyens sur 10 de Québec et de la grande région de la Capitale-Nationale étaient favorables au réseau structurant de transport en commun, d'après un sondage Léger commandé par trois groupes d'environnementaux. Depuis le mois de décembre 2019, il y a moins d'un an, les supporteurs du projet de réseau structurant de transport en commun ont perdu beaucoup, passant à 46 % en faveur du projet : une perte de 14 % en un an. Pour la première fois, les opposants au projet étaient plus nombreux, à 54 %.

Six mois plus tard, un nouveau sondage, il y a deux mois, juin dernier, pendant la pandémie, les opposants au projet étaient à 57 %, contre 40 % pour les adhérents et 3 % d'abstention. Il s'agit d'une perte de 6 % en six mois pour les adhérents au projet.

Depuis le début de 2020, le maire Régis Labeaume, à plusieurs reprises, et même le vérificateur général de la Ville de Québec parlaient de l'importance de l'acceptabilité sociale à obtenir pour ce projet, ce qui est loin d'être le cas actuellement.

Il y aura certainement un autre sondage à l'automne 2020. On peut s'attendre à une autre baisse chez les adhérents au projet à la suite des travaux de la commission, la remise prochaine de votre rapport, de l'abandon du projet du trambus, de l'annonce des coupes d'arbres matures, de l'expropriation éventuelle de commerces, de maisons, de parcelles de terrains, des coûts et des tracés modifiés, puis des réponses aux questions du BAPE hors délais et un manque de transparence ressenti depuis la semaine du 6 juillet.

La responsable des communications du projet, madame Nathalie Cloutier, a fait état devant la commission du plan de communication en parlant de la visite d'un autobus à plusieurs endroits de la ville pour informer, des séances d'information, de consultation de citoyens, de conférences de presse, des travaux d'une firme de communication et encore plus pour faire connaître ce projet.

Ce plan : nettement insuffisant. Malheureusement, je suis convaincu que le plan de communication dévoilé par madame Cloutier ne permettra pas d'atteindre d'ici la fin de 2020 et

même en 2021 une plus grande acceptabilité sociale. Une partie de ce plan de communication n'a pas fonctionné en 2019 avec une perte importante de 14 % d'appui au projet.

Le service de communications a été blâmé à plusieurs reprises depuis le début de l'année 2020 par le maire Labeaume, par les ministres Julien et Bonnardel, par le conseiller Jean Rousseau, par l'éditorialiste du Journal de Québec Karine Gagnon et par plusieurs autres pour son inaction.

Un exemple très récent : au cours du mois de juillet, soit pendant les séances du BAPE et après, le service des communications du projet n'a produit aucune publication, alors qu'il y avait plein d'informations à faire connaître. Pendant la semaine du 6 juillet, il y a eu des explications devant la commission et en vidéo données par d'excellents porte-paroles, tels monsieur Daniel Genest, Benoit Carrier, Luc Samson, Luc Richard, François Trudel, Youssef Delbi, madame Manon Gauthier et plusieurs autres.

Le projet du réseau structurant de transport en commun n'a pas besoin d'un service de communication avec des conseillers en communication, mais avec des journalistes d'expérience dédiés, avec un infographiste et un directeur.

Le journalisme dédié permet à des journalistes de devenir hyper spécialisés, dédiés au projet du réseau structurant de transport en commun. Ces journalistes, qui ont de l'expérience en radio, en télévision et en presse écrite, pourront décortiquer le matériel et le diffuser sur plusieurs plateformes.

Ces journalistes dédiés seront également en mesure de réagir rapidement à toute la désinformation véhiculée par des animateurs de radio et par des internautes, ce qui n'a pas été le cas depuis quelques années. Ils ne permettront pas non plus des gestes et termes disgracieux par des internautes. Je vous ai fourni le code que j'avais bâti, qui ressemble un peu au vôtre, par rapport aux propos disgracieux, et monsieur Bouchard aussi en a fait mention hier au niveau des radio-poubelles, avec le collectif *Sortons les poubelles*. Il en a fait état hier aussi, des propos disgracieux, puis de la désinformation.

Ces six journalistes devront alimenter les médias sociaux à tous les jours. Pas une fois de temps en temps. Tous les jours, pendant toute la semaine, sous différentes formes. Ils devront être persuasifs, avant-gardistes et proactifs pour convaincre. Ils ne doivent pas faire la propagande du projet, mais de bien informer les citoyens de Québec, intéressés ou non par le projet du tramway.

Il est important que cette équipe de journalistes dédiés travaille à partir des locaux du Bureau de projet et non pas à l'hôtel de ville de Québec, afin d'être à l'affût de toutes les

modifications apportées à ce projet et d'établir des liens professionnels et de confiance avec les membres de l'équipe du Bureau de projet.

Je suis convaincu que l'équipe pourra faire cesser l'effritement de l'accessibilité sociale d'ici le début de 2021 et d'augmenter d'une façon importante le nombre d'adhérents au projet avant les élections municipales du 7 novembre 2021. Il faut cependant débiter immédiatement, d'ici la fin de l'été. Merci de m'avoir écouté.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Monsieur. Donc, on comprend de votre propos que vous vous attendez à une poursuite de l'effritement du taux d'adhésion au projet, et donc, ce que vous proposez, c'est disons d'avoir une nouvelle stratégie de communication qui serait plus basée sur des journalistes spécialisés. C'est ce que j'ai compris?

M. ROBERT LANGDEAU :

Exactement. Il y a eu, vous avez fait 30 heures de travaux, pendant la semaine du 6 juillet. Il devait y avoir à peu près 15 heures de matériel super intéressant. Mais un agent de communication, il ne voit pas ça; mais un journaliste, lui, il pige tout de suite. Il comprend tout de suite que de là il y aurait quelque chose d'intéressant à diffuser. Et quand on voit la perte d'adhérents au projet, bien, c'est ça. C'est le service des communications, il faut qu'il fasse son job.

Les gens, là, j'ai écouté les 30 heures, puis je vous ai écoutés depuis lundi soir, O.K.? Le monde, quand ils viennent ici, la grande partie, ils n'ont pas les bonnes informations. Ils ne les connaissent pas. Et promenez-vous dans la ville de Québec, parlez du tramway, les gens s'en foutent comme de l'an 40, parce qu'ils ne connaissent pas le projet. Il n'y a personne qui prend la peine de leur expliquer.

Et quand je dis « c'est à tous les jours sur les médias sociaux » : pas une fois de temps en temps. C'est tous les jours sur les médias sociaux, sous différentes formes aussi, pour ne pas que les gens disent : « Ah, je l'ai écouté hier. – Non, non, tu ne l'as pas écouté hier, on veut te présenter d'autre chose. » Et il y avait des porte-paroles incroyables pendant la semaine du 6 juillet, qu'ils auraient pu aller sortir juste des extraits, pour diffuser, puis le monde aurait nettement plus compris. Mais ça ne s'est pas fait, puis on est rendu le 6 août, puis ça ne s'est pas fait encore.

LA PRÉSIDENTE :

Mais est-ce que je comprends de votre propos que s'il y avait une meilleure information, le projet serait d'emblée plus accepté, ou s'il n'y a pas aussi des éléments concrets qui nuisent à l'acceptabilité sociale du projet? Est-ce que, bref, le problème n'est qu'un problème de communication?

M. ROBERT LANGDEAU :

En grande partie, c'est un problème de communication, ça, je suis convaincu. Convaincu, convaincu. Pour avoir travaillé dans les médias, je m'excuse, là, deux sondages comme ils ont été faits, les deux derniers, si ça avait été comme ça quand je travaillais pour TVA, ils m'auraient congédié. C'est clair.

Donc, c'est de se dire, à tous les jours, c'est d'expliquer. Monsieur et madame Tout-le-Monde, ils ne sont pas ici aujourd'hui, puis ils n'étaient pas ici hier. Mais il faut les prendre puis leur expliquer, puis de différentes façons. Puis la meilleure personne, je pense, qui l'a expliqué, hier, c'était au niveau du CAA Québec. C'est exactement ça, je suis entièrement d'accord. Je voulais juste rajouter son nom, pour ne pas l'oublier, mais c'est exactement ça.

C'est de répéter et répéter. Répéter, ce n'est pas de dire « on va présenter, par exemple, un vidéo de la promotion du maire Labeaume sur le réseau dans un cinéma ». Je m'excuse, là. Quand on veut que ça marche, une campagne publicitaire, c'est... je le sais parce que j'ai vécu dans une compagnie que l'importance de la publicité était là, mais c'est de répéter, répéter, répéter.

Vous voyez un spot publicitaire qui va passer en ondes, bien, vous allez le voir peut-être 20 fois. La première fois, vous accrochez. Mais après 10 fois, vous dites : « Ah, O.K., là, je commence à comprendre, puis je trouve ça intéressant. » Mais c'est ça. Mais il faut répéter et répéter et répéter. C'est tout.

LA PRÉSIDENTE :

Mon collègue Antoine Morissette avait des questions aussi.

M. ROBERT LANGDEAU :

Je pense que je vous ai secoué, hein?

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Bonjour, Monsieur.

2325 **M. ROBERT LANGDEAU :**

Bonjour, bonjour.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

2330

Écoutez, on a parlé beaucoup de voies réservées puis de voies dédiées, là vous arrivez avec du journalisme dédié, vous avez parlé du rôle que pouvaient jouer les journalistes dédiés dans une organisation comme celle du Bureau de projet, moi j'aurais envie de demander : on comprend le rôle, vous l'avez bien exprimé, mais comment on construit ça, le journalisme dédié? Est-ce que...? Je vais vous laisser aller là-dessus.

2335

M. ROBERT LANGDEAU :

2340

O.K. Je me disais, au début, c'était cinq ou six journalistes. L'équipe, là, ça serait six journalistes, ils sont tous trouvés. Je ne donne pas leur nom parce qu'ils travaillent pour d'autres compagnies ou quoi que ce soit, mais que pour le projet même, c'était peut-être pour un an, juste pour prouver qu'on est capables de le faire, je pense qu'ils le feraient. O.K.?

2345

Et ces six personnes-là viendraient travailler dans les locaux du Bureau, pour être en connexion avec monsieur Genest puis son équipe. Je sais qu'on est en pandémie, et puis, bon, il y a du télétravail, je comprends tout ça. Mais c'est d'être prêt d'eux autres et d'être capables de dire, à chaque fois...

2350

Et il y a toutes sortes de façons. On peut le faire par les médias sociaux. J'écoutais par exemple des gens qui venaient ici, puis que je me disais : « Mon Dieu, pourquoi ils n'ont pas fait juste un dépliant? » Un dépliant, pour expliquer « Dans ton quartier – déterminer le quartier – voici ce qui va se produire au cours des prochaines années ». Puis six mois après, il y en a un autre. Parce que ça, l'envoyer dans une boîte aux lettres, ça coûte 18 cents par Postes Canada, c'est moins cher qu'un timbre. Mais c'est juste un dépliant plastifié, tout, mettre ça dans la boîte aux lettres puis dire : voici ce qu'on prévoit dans votre quartier avec le projet du tramway, puis tout ça.

2355

2360

Et là, on informe du monde, un paquet de monde, de cette façon-là, puis on peut leur demander après ça d'être avec nous autres sur les médias sociaux, mais il faut les informer. Et ce n'est pas méchant, là, mais c'est presque prendre par la main. Mais il faut les informer, parce que les gens ne le sont pas.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Merci beaucoup.

2365 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup.

2370 **M. ROBERT LANGDEAU :**

Merci.

2375 **M. BENOÎT BOUCHARD**

LA PRÉSIDENTE :

2380 Alors, j'inviterais maintenant monsieur Benoît Bouchard, qui normalement est en ligne. Donc, monsieur Bouchard, si vous vouliez aussi présenter les personnes qui vous accompagnent?

M. BENOÎT BOUCHARD :

2385 Merci beaucoup. Alors, merci, Benoît Bouchard, président du SCFP Québec, représentant 122 000 membres au Québec. Je suis accompagné aujourd'hui de monsieur Charles Euriat, président du Syndicat des employés de bureau, techniques et professionnels du RTC – lui, il représente 170 techniciens professionnels du RTC –; Guy Germain, président du Conseil provincial du secteur transport terrestre, qui représente 7 100 membres au Québec; et puis
2390 Mathieu Vick, conseiller à la recherche au SCFP.

2395 Alors, premièrement, merci. Le SCFP remercie le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de l'entendre sur le projet de réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec. D'entrée de jeu, le SCFP reconnaît que celui-ci permettra une réduction importante d'émissions de gaz à effet de serre, GES, et qui entraînera le Québec à atteindre ses objectifs en la matière. L'urgence climatique nécessite des projets ambitieux et innovateurs, et nous estimons que le RSTC contribuera à y répondre.

2400 Cela dit, le SCFP est préoccupé, et c'est en grande partie le sens de notre mémoire, est préoccupé par les impacts possibles du mode de réalisation, conception, financement et entretien

choisi par la Ville de Québec sur une période de 30 ans. À notre avis, les ententes contractuelles qui encadrent ces partenariats public-privé sont rigides et offrent peu de flexibilité aux décideurs publics.

2405 De plus, contracter avec un partenaire privé prive le public de l'accès aux documents, étant donné les dispositions actuelles de la *Loi sur l'accès aux documents*. Une plus grande transparence serait souhaitable, car cela permettra à la population de s'enquérir des moindres détails au sujet des impacts environnementaux du projet.

2410 Le SCFP-Québec se questionne aussi sur la pertinence d'avoir deux opérateurs de transport en commun, alors que le RSTC deviendra la colonne vertébrale d'un réseau de transport dans la région de Québec.

2415 Nous recommandons donc aux décideurs publics d'évaluer un modèle traditionnel, où la Ville de Québec et le RTC seraient les véritables maîtres d'œuvre, de type conception-construction-financement afin d'éviter d'être pris dans des clauses contractuelles contraignantes pendant une période de 30 ans.

2420 Donc, la rigidité des ententes PPP : on commence à avoir pas mal d'historique là-dessus.

2425 Du point de vue environnemental, cela pourrait poser des problèmes pendant la période de construction, puisque le partenaire privé cherchera par tous les moyens à minimiser ses coûts, d'une part, et d'autre part facturera à grands frais au partenaire public les avenants imprévus, par exemple, si des travaux supplémentaires doivent être effectués pour décontaminer un terrain ou pour éviter de détruire l'habitat naturel d'une espèce quelconque. La structure de mesures incitatives avec le modèle CCFE ne semble pas adéquate afin de minimiser les impacts environnementaux.

2430 De plus, si on veut s'assurer du succès d'un tel projet en termes de diminution d'émissions de GES, on devrait permettre une plus grande flexibilité durant la période de 30 ans, afin que le RSTC puisse s'adapter aux nouvelles technologies qui vont assurément évoluer dans les prochaines décennies.

2435 Des responsabilités seront partagées entre la Ville et le partenaire privé. Dans l'avis de projet de janvier 2019, la Ville mentionne à l'article 3.2 que la foresterie urbaine fait partie du projet et qu'un inventaire sera créé avec une évaluation de la santé et de la valeur des arbres.

2440 Comment s'assurer, dans la phase de construction, que les règles établies dans les ententes seront adéquates pour garantir à la population que la protection des arbres sera respectée? Qu'arrivera-t-il en cas de mésentente et qu'un groupe de citoyens souhaite être

entendu sur la question? Est-ce que le partenaire privé sera tenu, comme un organisme municipal, d'entendre et de répondre aux critiques formulées?

Le processus de sélection du mode de réalisation : c'est la firme KPMG qui a mené les études de risque et le mode de réalisation. On s'aperçoit que la décision sur le mode de réalisation a été prise sans que le public ne soit consulté. C'est surprenant, en plus, quand on lit le rapport de KPMG, qu'il n'y a pas eu d'évaluation du mode traditionnel, qui est le mode CCF, conception-construction-financement. D'autant plus que, présentement, les taux d'intérêt sont historiquement bas, et puis qu'il n'y a pas vraiment d'avantage ou de désavantage pour la Ville d'aller se financer sur les marchés publics. De toute façon, l'argent va devoir venir du public de toute façon.

Pour illustrer nos propos, selon les informations à l'annexe A du rapport de KPMG, il y a eu 19 participants à la réunion du 13 décembre 2018 pour l'analyse des scénarios potentiels, dont une seule personne du Réseau de transport de la Capitale, RTC. Le RTC, c'est ceux qui ont l'expertise en transport dans la région de Québec. Pour une rencontre aussi importante, qui vise à définir le mode de réalisation d'un projet majeur de transport collectif sur 30 ans, le SCFP-Québec se serait attendu à ce qu'il y ait un nombre plus élevé de participants venant du RTC, le vrai responsable des services de transport en commun dans l'agglomération de Québec.

À la lecture du dossier d'affaires, on constate que le savoir-faire et les compétences des employés des services publics ne sont jamais pris en compte, ni même mentionnés. Peut-être qu'on voulait l'éviter.

En résumé, on remarque que le processus de sélection a peu ou pas intégré l'expertise des personnes salariées du RTC et les questionnements sur l'environnement. Le SCFP souhaiterait que le BAPE examine les rapports de KPMG et qu'il évalue si les impacts environnementaux ont été correctement pris en compte, car selon ce que nous voyons, ce n'était pas une composante importante des analyses de risques et qualitatives de la firme KPMG.

Transparence de l'information : tantôt, l'intervenant précédent parlait d'avoir de l'information; dans un modèle PPP, peut-être que ça va prendre plus que six journalistes. En règle générale, la majorité des dispositions prévues aux ententes conclues entre le partenariat privé et public, dans le cadre de PPP, sont de nature privée, donc inaccessibles pour un citoyen, un fonctionnaire, un journaliste ou toute organisation en général.

Encore une fois, nous avons des craintes que l'information demeure inaccessible pour les citoyens et les organisations intéressés par les questions environnementales.

2480 Deux opérateurs de transport en commun en parallèle. Au SCFP, nous sommes d'avis qu'il est dans l'intérêt public de conserver une expertise dans les organismes publics, en particulier tout ce qui a trait aux questions environnementales. Or, avec l'arrivée d'un consortium privé dans les services de transport en commun à Québec, nous craignons que la fluidité, la fiabilité et même l'attraction de la clientèle pour le tramway et l'autobus soient menacées.

2485 Nous retrouverons donc un consortium qui aura moins d'expertise que le RTC. En effet, la société d'État et les personnes salariées sont présentement ceux et celles qui sont les plus qualifiées dans le domaine, pour la Ville de Québec, en transport en commun. Selon nous, il serait plus efficace, d'un point de vue environnemental, de confier l'ensemble de la conception, de 2490 l'entretien, aux équipes de la Ville du RTC. Nous croyons fermement que des économies d'échelle pourraient être réalisées et qu'une plus grande efficacité pourrait être dégagée, ce qui minimiserait les impacts environnementaux.

2495 Surveillance de chantiers, bien, encore là ça peut faire problème. Dans l'appel de qualification de la Ville de Québec, nous n'avons pas réussi à identifier clairement à qui incombait la responsabilité des chantiers. À partir du dossier d'affaires de la Ville de Québec, nous avons cependant noté que la surveillance des chantiers, lors de la phase de construction et d'entretien, allait être faite par des entreprises privées.

2500 Nous estimons que d'assurer une surveillance des chantiers et des travaux d'entretien par des équipes du RTC et de la Ville de Québec, lesquelles détiennent déjà une bonne partie de l'expertise dans ce domaine et sauraient transmettre à la relève, permettrait de réduire l'impact sur l'environnement. Ce contrepoids au consortium privé qui s'occupera à la fois de la 2505 construction et de l'entretien des travaux est nécessaire et enrayera tout risque de collusion entre entreprises privées. Confier la surveillance des chantiers au public est à notre avis une condition *sine qua non* au succès environnemental du RSTC.

LA PRÉSIDENTE :

2510 Alors, je vous demanderai de conclure, s'il vous plaît.

M. BENOÎT BOUCHARD :

2515 Oui, O.K. Alors, il y a des exemples, là, de rendez-vous manqués, comme le train léger à Ottawa, vous pourrez nous poser des questions là-dessus, mais c'est un rendez-vous que la région de Québec ne pourra pas manquer. Le train léger d'Ottawa, c'est une catastrophe. On a d'autres exemples aussi de projets en PPP, puis on ne peut pas comparer non plus le REM à Montréal au projet de tramway à Québec, parce que le projet de tramway à Québec c'est un bon projet bien intégré dans la société, c'est seulement le modèle de financement qui ne fait pas.

2520 Donc, en conclusion, le SCFP appuie le projet de tramway 100 % électrique, lequel
permettra une amélioration de la qualité de l'air et une diminution de 150 000 tonnes d'émissions
de gaz à effet de serre. Il est clair que celui-ci sera structurant et contribuera significativement aux
efforts de la Ville de Québec dans la lutte aux GES et aux changements climatiques. Cependant,
le mode de financement est, à notre avis, à revoir.

2525 Donc, s'il y a des questions, je les partagerai entre mes confrères.

LA PRÉSIDENTE :

2530 Merci beaucoup. Alors, peut-être une première question : vous avez parlé de l'expertise des
salariés du RTC. Comment est-ce que cette expertise-là aurait pu être mise à profit dans le projet,
sachant qu'on se bascule sur une nouvelle technologie que vraisemblablement les salariés du
RTC ne connaissent pas nécessairement plus que les consortiums qu'on essaie d'aller chercher?

2535 **M. BENOÎT BOUCHARD :**

Je vais laisser Charles répondre à cette question-là.

M. CHARLES EURIAT :

2540 Oui, bonjour. Bien, par rapport à...

LA PRÉSIDENTE :

2545 On ne vous entend pas en ce moment.

M. CHARLES EURIAT :

2550 Oui, pardon, un double-clic rapide. Par rapport à l'entretien d'un parc de véhicules, par
rapport à l'entretien de bâtiments, on a aussi des ingénieurs mécaniques, on a des ingénieurs
électriques, des techniciens, des employés qui font la gestion des stocks, alors l'électrification des
transports au RTC est déjà en cours. On a des autobus hybrides, donc avec des systèmes
électriques, puis là, le gouvernement nous engage vers des autobus tout électriques, donc il y a
quand même des métiers qui sont en train d'évoluer, ont déjà évolué.

2555 Et puis le tramway, en fait, c'est sûr que c'est des changements, mais on a déjà un socle de
compétences et de connaissances qui est important. Et ça nécessiterait évidemment de la
formation et du développement, et sans doute l'embauche de spécialistes et de transferts de

2560 compétences, mais le fait de garder ça au sein de l'organisation, ça permettrait aussi de faire des économies d'échelle.

2565 Par exemple, par rapport aux bâtiments, si on a un nouveau bâtiment, bien, on a des gens déjà qui le font. Donc, il y a un socle de compétences qui est là, et puis on demande, nous, les employés du RTC, on demande juste à le développer, et puis à acquérir de nouvelles compétences pour pouvoir être en capacité d'entretenir et de développer le tramway.

LA PRÉSIDENTE :

2570 Peut-être, juste nous rappeler votre nom.

M. BENOÎT BOUCHARD :

Il y a peut-être Mathieu qui voulait...

2575 **LA PRÉSIDENTE :**

Votre nom au complet, parce qu'on n'a pas eu votre nom complet avant votre intervention.

M. CHARLES EURIAT :

2580 Pardon. C'est Charles Euriat.

LA PRÉSIDENTE :

2585 Merci. Alors, j'avais une autre question. Vous nous avez parlé dans votre mémoire des problèmes qui pouvaient advenir lorsqu'on réalise des projets en mode partenariat public-privé, mais la question qu'on peut se poser, c'est : est-ce que vous avez des exemples de succès en mode traditionnel? Parce que là vous nous présentez des exemples de problèmes en mode PPP, mais vous ne nous avez pas nécessairement présenté des modèles de succès en mode traditionnel.

M. BENOÎT BOUCHARD :

2595 Je laisserai la parole à Mathieu Vick pour cette réponse.

M. MATHIEU VICK :

2600 En fait, je laisserai Charles parler un peu. Peut-être qu'il y a d'autres projets au Canada, par exemple, où on a fait seulement la partie CCF, où l'entretien est resté à l'interne. On peut penser, par exemple, à Vancouver.

2605 Puisqu'on a vu, justement, puis c'est un peu ce que je voulais renchérir sur le point avant, c'est qu'à Ottawa, on avait dit la même chose, où on n'avait pas l'expertise, parce que c'était une nouvelle technologie, mais il y a une panoplie de choses sur lesquelles on doit avoir des connaissances pour faire l'entretien, que ce soit la géographie, les systèmes informatiques, l'arrimage avec les réseaux actuels, où cette expertise-là a vraiment une plus-value, puis pourquoi ne pas bâtir là-dessus plutôt que repartir à neuf?

2610 Mais ça va aussi... je vais laisser Charles compléter, mais ça va me faire plaisir de vous fournir des exemples, que je n'ai pas au bout de mes doigts, mais il existe des exemples où on a fait des choix différents puis qu'on a eu du succès.

LA PRÉSIDENTE :

2615 Oui, alors, la commission sera heureuse de recevoir ces documents-là, donc merci, et on vous écoute pour la suite de la réponse.

M. CHARLES EURIAT :

2620 Bien, c'est sûr qu'à Vancouver ce n'est pas un mode traditionnel qui est utilisé, c'est un mode alternatif de type CCF, donc ça veut dire que l'entretien est resté dans le giron de TransLink et de ses filiales. On a aussi à Toronto quelques tramways qui sont gérés par TTC, et puis ça fonctionne, ça marche.

2625 On parle principalement, en fait, c'est vraiment la question aussi de transparence puis d'évolution du processus, puis que s'il y a des choix politiques qui sont faits par des élus, dans l'avenir, bien, ils ont la totale maîtrise du processus. Et puis on a déjà des compétences, on est capables de les développer, et ça peut fonctionner.

2630 Puis quand dans le rapport d'affaires il est précisé qu'il faut vraiment aller vers un mode alternatif parce que, par exemple la Ville de Québec et le RTC n'a pas l'expérience, et puis que quand on regarde 11 exemples, on voit qu'il y a beaucoup de CCFE qui ont été mis en place, et puis on s'arrête là. Il y en a beaucoup, mais, tu sais, la question, c'est : pourquoi est-ce qu'il y en a cinq ou souvent six sur les 11? C'est quoi les raisons locales, c'est quoi le contexte politique et le
2635 contexte de subvention?

Je prendrais Winnipeg qui est dans la liste, je pense qu'à l'époque ils étaient obligés de faire une demande de subvention à PPP Canada, qui est un organisme public qui faisait la promotion des PPP. Pour avoir de l'argent, il fallait qu'ils fassent un PPP. Donc, c'est normal qu'ils aient fait un CCFE, parce qu'une partie de leur argent dépendait de ça. Donc, et puis après on nous dit : « Bien, regardez c'est-ce qui se fait. »

Bien, oui, mais regardons localement les savoir-faire, les compétences. Est-ce que ça vaut le coup, pour un 3,7 % d'économie, de perdre toute une capacité à questionner les solutions, à les faire évoluer, et puis la transparence pour les journalistes, pour les citoyens, c'est quelque chose d'important, et en tant que service public, on se doit de l'être.

Et on le sait, on le voit avec le Centre Vidéotron, on le voit avec d'autres exemples : une fois que le privé est là, c'est d'autres règles qui s'appliquent, et malheureusement, pour les citoyens de la ville, ça devient obscur. Et donc, c'est pour ça que c'est important.

LA PRÉSIDENTE :

Donc, je comprends qu'une des craintes, d'ailleurs vous la détaillez dans votre mémoire, c'est que les opérateurs publics de transport sont soumis à certaines règles de divulgation, et que puisqu'il y a un consortium privé qui interviendrait, ces règles-là ne pourraient pas s'appliquer. Est-ce que j'ai bien compris ce que vous mentionnez dans votre mémoire?

M. CHARLES EURIAT :

Oui, tout à fait. Et puis, après, le problème aussi du consortium, c'est que c'est un peu le principe du maillon faible. C'est-à-dire que vous prenez tout consortium ou vous ne prenez pas le consortium.

Et puis vous pouvez avoir des gens, en termes de conception-construction, qui sont des numéros un, mais malheureusement, dans le consortium, l'équipe qui va faire l'entretien, elle, a moins de compétence ou de qualité. Puis on le voit, à Ottawa, les problèmes qui pouvaient exister, alors que quand vous séparez... ce sont vraiment des métiers différents. Donc, là aussi il y a un enjeu important.

LA PRÉSIDENTE :

Et vous avez donné l'exemple d'Ottawa comme si, en fin de compte, tous les ratés du projet étaient dus au mode de réalisation. Est-ce qu'on peut vraiment conclure ça?

M. MATHIEU VICK :

2680 Bien, en fait, il y a une phrase directement où on dit que ce serait malhonnête de dire que tous les problèmes découlent du choix de réalisation, alors on n'essaie pas de dire ça, mais les experts, en fait, les journalistes, disent que deux des problématiques majeures qui ont causé autant de déboires, si on veut, à Ottawa, reviennent au fait qu'on dépendait trop sur l'expertise externe en période de construction, puis aussi dans l'entretien.

2685 Et puis la deuxième chose, c'est que justement il manquait d'expertise, il manquait de compétences dans le groupe qui a été retenu pour faire l'entretien, puis ça, c'est deux des choses qu'on dit que, si on amène le RTC puis la Ville plus dans le processus, qu'on va pouvoir éviter ces deux problèmes-là.

LA PRÉSIDENTE :

2690 Je vais donner la parole maintenant à mon collègue Pierre Renaud, qui avait aussi des questions pour vous.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

2695 Oui. On vous a entendu, Monsieur... j'ai oublié votre nom, je m'excuse, parler de l'expérience du RTC en entretien.

2700 Est-ce que je dois comprendre de ça que ce qui pose un problème dans le CCFE, c'est le « E », finalement? Est-ce que la partie conception-construction-financement c'est correct, sinon, l'entretien, vous voudriez que ce soit repris par le RTC? Est-ce que c'est ça que je dois comprendre?

M. MATHIEU VICK :

2705 Je peux commencer, Charles?

M. CHARLES EURIAT :

2710 Euh... bien, oui.

M. BENOÎT BOUCHARD :

2715 Vas-y, vas-y.

M. MATHIEU VICK :

2720 Bien, essentiellement, nous, on dit qu'a priori, le meilleur choix ce serait traditionnel, où c'est du financement public. On a des taux d'intérêt historiquement bas, c'est le temps pour le public puis les gouvernements de faire des emprunts, puis ce serait beaucoup moins cher. C'est comme si on paie notre maison avec une carte de crédit plutôt que, tu sais, financer notre maison avec une hypothèque à 2-3 %.

2725 Mais si on choisit un mode PPP, on dit qu'enlever le « E » ce serait déjà un pas vers l'avant, puis nous on pense qu'enlever le « E » ça nous permettrait d'éviter certains des problèmes qu'ils ont rencontrés à Ottawa, par exemple.

M. CHARLES EURIAT :

2730 Oui, bien, j'appuie ce que vient de dire Mathieu, et puis ce qui, dans notre système de notation, qu'on voit dans le dossier d'affaires – d'ailleurs, je tenais à vous remercier de l'avoir fait publier, parce que les syndicats du RTC ont essayé pendant près d'un an à l'obtenir et ils n'ont jamais réussi, donc je tenais à remercier la commission pour ça.

2735 Ce qu'on voit, dans le dossier d'affaires, c'est que dans les systèmes de notation, c'est comme si on donnait un point positif au fait qu'on donne l'entretien pendant 30 ans, parce qu'on dit : « Comme ça, le privé va faire attention à ce qu'il fait. »

2740 Tu sais, moi, je connais plein de monde qui travaille dans le privé, ils ont, comme nous, l'amour du travail bien fait et la fierté d'un travail bien fait. Tu sais, ce n'est pas vrai que sous prétexte que tu n'entretiens pas quelque chose, tu vas faire un travail de mauvaise qualité.

2745 Alors, c'est sûr que ça prend des garde-fous, c'est sûr que ça prend une surveillance qui doit être faite par le propriétaire de l'infrastructure, qui va être le RTC, on l'a vu, au sens de la loi, mais les gens du privé, je veux dire, ils essaient de travailler le mieux qu'ils peuvent. Ils n'essaient pas, sous prétexte qu'ils ne vont pas faire l'entretien, de faire quelque chose n'importe comment.

2750 Donc, vous avez comme des surnotations pour ces choses-là, dans un processus qui a été mis en place par pas mal PPP Canada, qui visait faire la promotion, et donc, le résultat, bien, oui, on arrive à des résultats où on nous montre que pour 3,7 % d'économie, il vaut mieux donner le « E ».

Et, nous, on dit que ce 3,7 % ne vaut pas tous les risques et puis tout le manque de transparence. Et puis, sans arrêt, il y a des documents qui nous disent qu'il faut garder l'expertise,

2755 il faut avoir l'expertise dans le service public. Et on pense qu'en enlevant le « E », comme vous dites...

2760 Il y a différentes manières de le faire. Moi, je pense qu'il y a des gens dans le privé qui ont des super-compétences, mais venez et puis transmettez-les au service public, on va les prendre avec fierté et on va faire du beau travail avec vous.

2765 Mais on ne veut pas d'un système où on a comme une boîte opaque qui est gérée par des règles qui ne sont pas celles d'un service public, alors que le transport public c'est un service public, c'est quelque chose qui ne fait pas d'argent. C'est quelque chose qui est déficitaire, c'est quelque chose qui permet aux citoyens de se déplacer, et c'est quelque chose qui est important, on l'a vu avec la crise qu'il y a eu dernièrement, et on ne veut pas que ce soit dans le giron du privé.

2770 **M. BENOÎT BOUCHARD :**

Si je peux ajouter quelque chose de ce côté-là, c'est que, dans le modèle d'Ottawa, puisque l'entretien fait partie aussi du consortium, puis que c'est très, très opaque, on n'est pas capables de savoir d'où viennent les problèmes. Comment ça se fait qu'ils ne sont pas capables d'entretenir le réseau, de le faire fonctionner? C'est complètement opaque.

2775 Tandis que si on enlève le « E », à partir du moment où l'infrastructure est remise en entretien au public, on va être capables de voir si la phase construction a été bien faite, parce que s'il y a eu des choses qui ont été faites rapidement, on va déceler les problèmes, puis on va être capables, aussi, de replacer le consortium qui a construit, si on n'est pas pris pendant 30 ans avec le même consortium qui fait l'entretien puis qui va essayer de camoufler les problèmes qu'il a eus lors de la phase de réalisation.

2780 Donc, ça, je pense, c'est à prendre en compte, puis le risque de 3 % peut coûter beaucoup plus cher que 3 % si on manque notre coup.

2785 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

Je vous remercie.

2790 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. Bonne fin d'après-midi.

2795 **M. BENOÎT BOUCHARD :**

Merci de nous avoir entendus, au revoir.

2800

Mme CHRISTIANE SAINT-MARTIN

LA PRÉSIDENTE :

2805

Donc, j'appellerais maintenant madame Christiane Saint-Martin.

Mme CHRISTIANE SAINT-MARTIN :

2810

Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour!

2815

Mme CHRISTIANE SAINT-MARTIN :

2820

Messieurs les Commissaires, bonjour. Alors, pendant que je présente le mémoire, j'ai des photos à vous présenter, qui en fait vont parler par elles-mêmes. C'est des photos, ça va faire du bien à tout le monde, je pense. C'est de la verdure, c'est mon endroit où j'habite, boulevard Pie-XII.

Alors, mon nom est Christiane Saint-Martin, et puis je suis membre, en fait, des riverains, le long de Pie-XII.

2825

Les arguments pour prioriser le futur tracé du tramway vers le ministère du Revenu et le boulevard du Versant-Nord plutôt que sur l'emprise d'Hydro-Québec : alors, c'est dans le but de desservir le plus important employeur de Québec.

2830

L'Agence du revenu du Québec, avec ses 3 500 employés, perdra ses services de transport en commun : les Métrobus 800, 801, les parcours express et le Parc-O-Bus Pie-XII. Il ne restera plus que le Métrobus 807 qui, lui, est dépourvu de corridor réservé et est embourbé dans la circulation aux heures de pointe, ainsi que le 25.

2835 Ce que vous voyez présentement, ce sont des photos que j'ai faites derrière les maisons
entre Quatre-Bourgeois et le boulevard McCartney. C'est des arbres matures, c'est des arbres qui
bordent les terrains au maximum, et c'est des arbres aussi qui font – personne n'en a parlé – la
mise à la terre. Parce qu'il y a, en fait, une induction très forte avec les lignes à haute-tension, et
pour l'avoir expérimenté, d'être allée souvent dans les champs avec mon chien ou avec mes
2840 enfants, on sentait vraiment la force de l'induction. Et puis les arbres font vraiment des sentinelles
au niveau de la santé.

Alors, pour revenir à mes propos, desservir le plus important employeur de Québec, alors
on ajoutera, sous peu, 1 500 employés. Ça fait partie des cartons de l'Agence du revenu, de
l'Industrielle Alliance, propriétaire de l'édifice Marly. Quand on construit un réseau structurant,
2845 bien, il faudrait savoir se projeter dans le futur.

L'argument 2. Le nouveau tracé de juin 2019 va à l'encontre des principes de base du
bureau structurant : moins de courbes, en favorisant la ligne droite.

2850 Une des raisons sur laquelle se basait Benoit Carrier, chef de projet du bureau structurant,
pour refuser la continuation du tramway, était la longue courbe à négocier sur le chemin des
Quatre-Bourgeois. Avec le nouveau tracé, il en dessine trois, avec des rayons très serrés, ce qui
engendrera des crissemments de roues de fer sur des rails de fer.

2855 Ces courbes prononcées à 50 mètres de rayon sont la première cause des plaintes des
riverains partout dans le monde. Plus la vitesse est élevée, plus les crissemments se font entendre.
Et plus le rayon est petit, plus les roues à l'intérieur de la courbe ont tendance à glisser au lieu de
tourner, comme celles à l'extérieur de la courbe.

2860 À l'intersection des Quatre-Bourgeois et du boulevard Pie-XII, le tramway devra amorcer
son virage avant d'avoir traversé complètement celle-ci, et ainsi retarder la séquence du feu qui
est déjà de 2 minutes 25. En tenant compte que les rames de tramway ne sont pas
synchronisées, on doublera le temps des feux prioritaires, qui seront pour le passage à faible
vitesse dans cette courbe prononcée.

2865 On peut facilement imaginer les bouchons monstres de circulation, surtout après avoir
désenclavé le secteur Chaudière par la rue Mendel, cette nouvelle route urbaine débouchant sur
le boulevard Pie-XII. Plus loin, à la rue McCartney, une autre courbe serrée suivie aussitôt d'une
deuxième courbe serrée pour changer de côté sur l'emprise.

2870 Bienvenue au paradis du *squealing* pour les riverains. Ce phénomène acoustique a
malheureusement des effets dévastateurs sur la santé. La solution vers le ministère du Revenu
corrigerait toute cette problématique avec une seule et longue courbe.

L'argument 3 : la santé des riverains. L'Institut national de santé publique du Québec recommande d'adopter une loi sur le bruit environnemental et nous dit que les effets du bruit sur la santé et la qualité de vie dépassent largement les seuls effets sur l'audition. Des effets tels que les perturbations du sommeil, l'hypertension artérielle, l'infarctus du myocarde, la nuisance et les difficultés d'apprentissage chez les enfants sont répertoriés dans diverses études rigoureuses.

Par ailleurs, le bruit environnemental est source de plaintes et de poursuites, révélant des problèmes d'acceptation sociale. Ces réactions citoyennes témoignent des divergences au sein de la société, notamment dans la vision et le modèle de développement du territoire et les besoins de quiétude.

L'impact sanitaire du bruit environnemental est reconnu comme un problème de santé publique par l'Organisation mondiale de la Santé, dont les gouvernements doivent se préoccuper, nécessitant l'implication de tous les acteurs concernés, dont les instances décisionnelles du palier national et municipal.

Alors, je vais un petit peu passer, parce que ça, je pense que vous l'avez lu, puis ça tourne autour de ces mêmes informations.

L'argument jardins et arbres contre une dalle de béton et des îlots de chaleur. La Ville de Québec s'est associée à la Fondation des Cowboys Fringants pour planter des arbres et améliorer la canopée. Par contre, elle planifie une dalle de béton de 8 mètres de large sur un terrain gazonné, bordé de magnifiques arbres matures où il y a des jardins et des potagers. Pour ce faire, elle devra couper tous les arbres sur l'emprise et détruire tous les potagers.

Là, ici, c'est des potagers des résidents, on ne parle pas de potager communautaire qui est sauvegardé, entre Versant-Nord et chemin Sainte-Foy. Les jardins et potagers, et les haies.

Elle appelle cette section le « corridor vert du projet ». Quel euphémisme. Il faut dire que la bande de 50 pieds louée à Hydro-Québec est depuis toujours disponible, et est uniquement réservée aux fins d'embellissement paysager et de jardinage.

J'ai joint une annexe, c'est hier, concernant les projets Hydro-Québec pour embellir les zones que nous, les propriétaires, leur louons : la bande de 50 pieds, qui en fait est un endroit qu'on utilise avec embellissement et tout et tout. Et dans ce document-là, on parle même de ne pas mettre aucun métal d'aucun ordre, parce que ça peut créer des arcs électriques et ça peut être dangereux.

C'est avant tout une zone dite de sécurité pour les riverains. Le bail stipule que le locataire s'engage à occuper paisiblement les lieux. Alors, c'est depuis 40 ans qu'on utilise cette bande.

Comment notre société d'État peut-elle changer la donne du tout au tout en ne respectant plus son contrat? Elle s'en lave les mains. Tout ce qu'elle veut, c'est la sécurité de ses installations, en repoussant le tramway le plus près possible des terrains bordant l'emprise. Alors, moi, je rappelle qu'on est à 9 mètres de mon terrain.

La lettre de Stéphane Talbot, directeur Planification de TransÉnergie, est éloquente à cet effet. Est-ce moralement acceptable de détruire un milieu en accord avec la nature pour en faire une plaie ouverte à l'environnement? Alors, certains baux sont valides, comme le nôtre, et comme beaucoup d'autres, jusqu'à la vente de notre maison, qui d'ailleurs perd de la valeur à cause de ce projet.

Et je peux vous dire qu'il y a depuis plusieurs années des canards qui viennent au printemps, c'est une zone humide non reconnue. Il y a énormément d'oiseau, suite aux arbres et puis à tous les petits arbres fruitiers qu'on a, bleuets, framboises, cassis, c'est incroyable, j'ai répertorié au moins une soixantaine d'oiseaux dans mon environnement. J'entends les rainettes au printemps parce qu'il y a une zone humide, et c'est vraiment un endroit que j'aime beaucoup et qui est très, très aimé de tous les voisins.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, je vais vous demander de conclure.

Mme CHRISTIANE SAINT-MARTIN :

Oui. Alors, en conclusion : après avoir assisté aux assemblées d'information portant sur le projet du tramway, après avoir assisté au Conseil municipal pour poser des questions sur les modalités du tramway, après avoir signé une pétition pour changer le tracé – ainsi que 95 % des riverains –, après avoir participé aux marches citoyennes pour rediriger le tramway dans la rue et non dans la cour arrière des riverains de l'emprise, après avoir travaillé au ministère du Revenu pour faire signer la pétition de 2 300 noms qui demandent à être desservis par le tramway, après avoir fait des interventions à la radio, à la télévision, après avoir déposé des avis auprès du Bureau des audiences publiques sur l'environnement, après avoir dit un total désaccord sur le tracé empruntant l'emprise d'Hydro-Québec, alors :

Moi et les gens demeurant sur les rues Senneterre, Pie-XII, Pélissier, McCartney, chemin Sainte-Foy et Gingras, on demande l'appui du Bureau des audiences publiques sur l'environnement pour le changement du tracé actuel vers le ministère du Revenu.

LA PRÉSIDENTE :

2955

Merci. Donc, je vais laisser la parole à mon collègue Pierre Renaud.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

2960

Oui, Madame Saint-Martin, je voulais savoir d'abord : est-ce que tous les riverains ont des baux avec Hydro-Québec?

Mme CHRISTIANE SAINT-MARTIN :

2965

Une grande partie des riverains ont des baux. Quelques-uns n'en ont pas, et ces quelques-uns-là font quand même des jardins. Et Hydro-Québec les laisse faire, parce que ce n'est pas des interventions qui sont absolument, je dirais, installées, mais il y a quand même des arbres qui bordent et c'est occupé.

2970

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Donc, les riverains qui ont des baux paient un loyer, puis les riverains qui n'ont pas de baux, ils ne paient pas de loyer.

2975

Mme CHRISTIANE SAINT-MARTIN :

Ils ne paient pas de loyer, puis ils ne se font pas avertir, mais on est plusieurs à payer des loyers et à utiliser.

2980

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Une autre question : est-ce que les arbres, il y a des arbres, vous dites qu'il y a des arbres qui vont être coupés, est-ce que ces arbres-là sont dans l'emprise d'Hydro-Québec ou s'ils doivent être nécessairement sur les terrains des riverains?

2985

Mme CHRISTIANE SAINT-MARTIN :

2990

En fait, il y a des arbres matures, présentement, qui sont sur la bordure du 50 pieds, à la bordure l'emprise. Moi, j'ai des arbres sur mon terrain, mon terrain personnel, et de gros arbres matures qui nous font des zones de fraîcheur et tout, mais le tramway va passer tellement proche de mon terrain qu'ils vont les couper, parce que les racines vont déranger, parce que je dirais l'amplitude de l'arbre est vraiment très grande. Alors, ils vont devoir élaguer, couper les branches et vraiment complètement les enlever.

2995 Mais j'ai un arbre, présentement, qui est sur la ligne d'Hydro-Québec, qui est à la bordure
du 50 pieds, et qui a une forme de peuplier. C'est un érable. Alors, c'est vraiment intéressant de
voir comment il pousse. Et c'est quelqu'un qui m'a dit : « Bien, oui, c'est parce qu'il va chercher le
courant puis qu'il fait la mise à la terre. »

3000 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

Donc, les arbres, sur tout le parcours, si on oublie l'emprise du tramway, là je parle de
l'emprise d'Hydro-Québec.

3005 **Mme CHRISTIANE SAINT-MARTIN :**

Oui.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

3010 Les arbres ne sont pas dans l'emprise d'Hydro-Québec, les arbres qui sont sur les terrains
privés?

Mme CHRISTIANE SAINT-MARTIN :

3015 Il y a des arbres qui sont sur l'emprise d'Hydro-Québec.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

3020 Il y en a?

Mme CHRISTIANE SAINT-MARTIN :

3025 Il y a des arbres. Il y en a, parce qu'il y a des gens qui ont des pommiers, avec les pommes
qui sont... ils les utilisent, il y a des pommetiers, il y a un saule, il y a beaucoup d'arbres, il y a
beaucoup d'essences d'arbres qui sont dans les 50 pieds qui sont en fait utilisables par les gens
qui ont à la fois un bail puis ceux qui n'en ont pas.

3030 Il y a des haies de cèdres, avec bonne hauteur, c'est très, très vert, bien, en tout cas je ne
sais pas si vous avez pu voir les...

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Oui. Ma question, c'était plus par rapport à... Hydro tolère qu'il y ait des arbres dans l'emprise, même si vous êtes à proximité d'une ligne électrique?

Mme CHRISTIANE SAINT-MARTIN :

Oui, parce qu'en fait ils ne dérangent pas. Ils ne dérangent pas, ils n'ont pas une cime assez haute pour créer des arcs électriques.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Vous n'êtes pas la première qui vient nous déposer un mémoire qui vient de Pie-XII, on a eu des gens hier et avant-hier, je pense. L'initiateur nous a dit qu'il y aurait un mur antibruit, qu'il y aurait des... ou un merlon, là, un des deux, ce n'est pas clair pour moi, mais il y avait un mur antibruit, un merlon, on parle de véhicules qui sont équipés de systèmes anti-crissements, avec injection d'huile.

Est-ce que je comprends que, pour vous, ce n'est pas acceptable quand même?

Mme CHRISTIANE SAINT-MARTIN :

Bien, premièrement, ce n'est pas prouvé que c'est des moyens qui vont parfaitement insonoriser. Ce n'est pas des petits bouts de saule avec une espèce de laine qu'ils vont mettre à travers qui va faire une insonorisation.

Nous, notre maison, elle est développée... on l'a développée, en fait, vers l'arrière. Notre chambre à coucher donne directement sur la cour arrière, et puis avec la hauteur du tramway et tout, ils ne pourront jamais faire un mur assez haut pour nous permettre de ne pas entendre passer le tramway.

Et puis même s'ils parlent de mettre un produit pour empêcher le crissement des roues et tout, l'hiver ça va être incroyable pour déneiger. Ils ne pourront jamais mettre la neige de chaque côté, ils n'auront pas de place pour mettre la neige.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Ce que je comprends, vous avez obtenu des détails de la Ville, du RSTC, sur comment ce mur-là, le mur antibruit va être construit? Vous avez eu des contacts avec le RSTC?

Mme CHRISTIANE SAINT-MARTIN :

Bien, disons que mon conjoint, monsieur Denis Lemay, a fait de grosses recherches et puis est entré en contact où il a pris beaucoup d'informations, puis il vous a déjà présenté son mémoire au sujet du merlon, du mur, et c'est très, très détaillé.

Moi, je voulais surtout parler de l'espace vert qu'on utilise, de notre milieu de vie actuel. C'est de ça surtout que je voulais vous parler.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Non, bien, en fait, mon point, c'était : vous avez eu de l'information assez précise, là. Vous me parlez de tiges de saule qui vont être installées. Est-ce que c'est de l'information que vous avez obtenue du RSTC? C'est...?

Mme CHRISTIANE SAINT-MARTIN :

Oui. Oui. C'est le projet, c'est ce qu'ils ont comme projet, de mettre des petits murets de saule, avec un merlon.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

O.K.

Mme CHRISTIANE SAINT-MARTIN :

Et la hauteur, je veux dire, pour nous, c'est une pollution visuelle, en plus d'une pollution auditive. Écoutez, on a un espace ouvert en ce moment, là. On a un environnement ouvert, avec une vie, là.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Je vous remercie beaucoup.

Mme CHRISTIANE SAINT-MARTIN :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

3115 Peut-être pour renchérir sur la question de mon collègue, puisque vous parliez de la distance précise que ça allait arriver à 9 mètres de votre terrain, et cetera, est-ce qu'on vous a soumis des plans? Est-ce qu'on vous a donné des croquis, des esquisses en réponse à vos questions?

Mme CHRISTIANE SAINT-MARTIN :

3120 Bien, les esquisses, elles font partie des annexes du mémoire de monsieur Denis Lemay. Les esquisses sont toutes incluses, avec la hauteur et la distance, et ça pourra répondre à votre question.

LA PRÉSIDENTE :

3125 Mais je ne parlais pas des esquisses, en hauteur, là. Je parlais des esquisses en... j'avoue je n'ai pas souvenir des annexes, mais je me souviens surtout des diagrammes sur les effets du bruit. Mais, moi, je vous posais la question plutôt sur un plan horizontal.

Mme CHRISTIANE SAINT-MARTIN :

3130 Oui. Alors, oui, on a vu à quel endroit passerait... ils sont venus mettre des piquets, ils sont venus prendre les mesures, et ça passe à 9 mètres de mon patio. De mon terrain, la fin de mon terrain, ça passe à 9 mètres.

LA PRÉSIDENTE :

3135 Donc, ça, c'est des piquets que vous avez vus, mais vous n'avez pas de plan. Vous déduisez par rapport aux piquets que vous avez observés?

Mme CHRISTIANE SAINT-MARTIN :

3140 Bien, c'est parce qu'ils doivent laisser une zone libre, puis après ça ils entrent dans le 50 pieds. Et là, c'est en plein milieu du terrain qu'on loue actuellement.

LA PRÉSIDENTE :

3145 Mon collègue Antoine Morissette avait aussi des questions.

3150

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Bonjour, Madame.

3155 **Mme CHRISTIANE SAINT-MARTIN :**

Bonjour!

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

3160

Pendant la présentation du mémoire, j'ai regardé vos photos, vous aviez des photos de votre chien qui pataugeait dans un fossé. Vous avez évoqué les milieux humides. Est-ce que ce milieu-là est un milieu, je dirais, artificiel ou c'est un cours d'eau?

3165

Vous avez parlé d'un milieu qui était non répertorié. Est-ce que vous avez plus d'informations à nous partager? C'est un cours d'eau, c'est un fossé qui a été creusé? Est-ce que vous pouvez m'en apprendre plus?

Mme CHRISTIANE SAINT-MARTIN :

3170

Bien, au printemps, c'est la fonte des neiges qui crée l'espace naturel avec de l'eau, et puis après, bien, quand il y a des pluies, il y a des fossés, il y a un trottoir qui traverse entre Senneterre et Pie-XII, et puis là, il y a l'eau qui s'accumule, puis à certains moments il y a des grenouilles. C'est un endroit où il y a beaucoup, beaucoup de vie.

3175

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Parce que c'est ça, là, vous dites qu'il y avait des grenouilles, mais il y a aussi des quenouilles, selon ce que je voyais sur la photo?

3180

Mme CHRISTIANE SAINT-MARTIN :

Oui.

3185

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Donc, ce milieu-là, vous ne l'avez jamais vu sur aucune carte? Parce que...

3190

Mme CHRISTIANE SAINT-MARTIN :

Comme étant répertorié « milieu humide » officiellement, non, mais c'est un endroit où il y a beaucoup d'eau. On a eu des pluies, là, et puis ça s'est beaucoup, beaucoup rempli.

3195

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

J'ai une autre question, aussi. On a parlé beaucoup, pendant les audiences, de l'augmentation des valeurs des propriétés riveraines au tracé, et vous, vous arrivez en nous disant que votre maison va diminuer beaucoup de valeur. Est-ce que vous avez fait évaluer votre maison? Est-ce que vous avez de l'information que vous pourriez nous partager sur ce que c'était et ce que ce sera?

3200

Mme CHRISTIANE SAINT-MARTIN :

Oui. Bien, on a fait évaluer notre maison avec le projet tramway qu'on doit annoncer, on n'a pas le choix, si jamais on veut vendre, et puis notre maison perdait énormément de valeur, puis c'est finalement l'agente qui nous l'a dit, parce qu'on est trop proches.

3205

C'est bien d'avoir un tramway qui passe, mais quand tu es trop proche, on serait plus avantagés, je pense, d'être expropriés en ce moment, parce qu'on va avoir Mendel qui va passer, qui va continuer devant chez nous sur Pie-XII, puis on est pris vraiment entre les deux. Le tramway en arrière, puis la circulation qui va augmenter de quatre à cinq fois en avant de chez nous. Ça fait que ce n'est pas une situation qui est tellement confortable.

3210

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Puis, est-ce que vous avez des chiffres? Je ne veux pas savoir la valeur de votre maison, mais est-ce que vous avez des chiffres de pourcentage de diminution que vous pourriez... de l'information supplémentaire que vous pourriez déposer à la commission sur la diminution de la valeur de votre maison?

3215

Mme CHRISTIANE SAINT-MARTIN :

Non, mais par contre je peux demander à notre agente de me faire un rapport, puis on peut vous l'envoyer.

3225

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Très bien, merci beaucoup.

3230

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup, Madame, bonne fin d'après-midi.

3235

Mme LOUISE TRUDEL

LA PRÉSIDENTE :

3240

J'invite maintenant madame Louise Trudel à venir prendre place. Bonjour, Madame.

Mme LOUISE TRUDEL :

3245

Bonjour. Alors, bonjour à tous, nous sommes privilégiés d'avoir la possibilité de vous faire part de nos inquiétudes concernant le projet du tramway.

3250

La mission du BAPE, connue pour son impartialité, nous rassure en ce qui a trait à l'aménagement du territoire, les impacts sur les propriétés municipales, la vie communautaire et la sécurité publique. La sécurité des résidents habitant le long du boulevard René-Lévesque nous préoccupe grandement. J'habite encore la maison où je suis née, et je connais donc très bien le secteur. Je parle aussi au nom des voisins des rues adjacentes, qui partagent eux aussi les mêmes inquiétudes.

3255

De plus, la confiance envers le Bureau de projet s'est encore plus effritée depuis quelques semaines, par la diffusion de chiffres discutables et surtout son manque de transparence. Cette administration n'a plus, à nos yeux, la crédibilité ni la confiance des citoyens, car plus les gens découvrent les dessous du projet et l'explosion des coûts, plus ils mettent en doute sa pertinence et son utilité réelle.

3260

Plus de 60 % des résidents de Québec désapprouvent ce projet, même s'ils n'habitent pas le long du parcours. Alors, imaginez pour nous qui en sont à quelques mètres seulement et auront à vivre les horreurs de sa construction, soit une ville éventrée et paralysée pendant plusieurs années.

3265

L'abattage des nombreux arbres, tel que le mentionne le rapport du docteur Pierre Gosselin, qui en explique bien les dommages sur la santé des citoyens, rapport sur la coupe des arbres qui a été produit, ce rapport, il y a quelques semaines. Il a bien expliqué que ça prenait tant d'arbres pour en remplacer un seul, et les effets sur la santé.

3270

Nous avons vécu la réfection de notre rue en 2013, et les vibrations ont fait craquer les solages et fragilisé le système racinaire d'arbres centenaires, comme les ormes et les érables centenaires qui bordent notre rue.

3275 Parmi les nombreux inconvénients de ce projet non désirés par la majorité, ne l'oublions pas, il y a un grave enjeu de sécurité, car dans ce secteur il y a plusieurs écoles primaires et secondaires, une école pour les enfants malentendants, deux grands hôpitaux, des foyers pour personnes âgées et handicapées, ainsi qu'une piste cyclable ouverte et fréquentée à l'année.

3280 Moi, j'habite la rue Dessane, qui est à quelques mètres de René-Lévesque, on est la deuxième maison, on pourra même peut-être donner la main aux gens du tramway si on s'étire le bras. Donc, c'est vraiment proche.

3285 Et puis toutes ces écoles, près de Saint-Charles-Garnier, l'école secondaire, primaire et pour les petits malentendants. C'est donc dire qu'il y a énormément de piétons et de vélos, parce qu'il y a la piste cyclable sur Père-Marquette qui est utilisée à l'année, très utilisée.

3290 Alors, avec plus de 148 carrefours infranchissables par les voitures, avec l'interdiction du virage à gauche, c'est encore plus de véhicules qui seront déviés par les rues transversales, avec une limite de 30 kilomètres qui est déjà loin d'être respectée. Et cela mettra en danger la vie de tous ces enfants et personnes vulnérables. La sécurité et la quiétude des citoyens sont grandement compromises.

3295 Autre point très important à nos yeux : la perte de milliers d'espaces de stationnement le long du boulevard René-Lévesque. On nous dit que les propriétaires de ces voitures devront trouver une place disponible dans les rues transversales, alors que ces places sont déjà quasi inexistantes.

3300 Car il faut savoir qu'une grande part des résidents n'a pas d'entrée privée pour leur voiture, ou certains n'en ont qu'une et possèdent deux, voire trois voitures. L'ouest de la rue Belvédère est familial, et beaucoup de jeunes adultes habitent chez leurs parents et possèdent aussi leur propre véhicule. Dans notre cas, nous payons déjà deux vignettes de stationnement chaque année. Vignette sur rue.

3305 Autre réalité importante à considérer est que, l'hiver, presque tous les propriétaires utilisent des systèmes de déneigement privés qui soufflent la neige dans la rue, ce qui cause des amoncellements énormes et réduisent considérablement encore les rares places de stationnements. Ce problème serait donc amplifié, et nous devrions avoir à nous garer, parfois, à plusieurs rues de notre domicile.

3310

Je vous rappelle que notre quartier est habité par beaucoup de personnes âgées qui ne peuvent marcher de longues distances, alors que faisons-nous pour eux?

3315 Avec la pandémie que nous subissons, les gouvernements ont souligné l'importance de s'occuper de nos aînés qui ont été trop souvent négligés. Récemment, monsieur Legault, notre premier ministre, a dit que nous devons tout faire pour rétablir la situation en les aidant et en facilitant leur quotidien, et non pas en leur nuisant et réduisant leur qualité de vie.

3320 De nombreux projets de l'administration municipale se sont avérés des échecs, comme l'amphithéâtre, le Grand Marché, le cafouillage de l'ébauche du Phare, le sentier des Grands-Domains-de-Sillery, la densification sauvage que nous avons vécue des quartiers Montcalm et Saint-Sacrement, les échecs répétés quant à la sauvegarde des maisons et édifices patrimoniaux, comme par exemple la maison Pollack.

3325 Le tracé du tramway ne desservirait qu'une minorité, alors que la solution passe par des services du RTC améliorés. L'autobus donne la flexibilité de changer les itinéraires pour s'adapter aux nouvelles demandes, ce que le tramway ne permet pas avec son tracé rigide et limité.

3330 Certains parcours doivent être améliorés pour inclure une interconnexion entre les deux rives, sud et nord. L'heure de pointe à Québec est de courte durée, et l'ajout d'autobus à voie réservée serait suffisant, et ce, en tenant compte des besoins pour les décennies à venir et de l'augmentation de la population.

3335 C'est une illusion de croire que les gens se débarrasseront de leur voiture, car c'est un besoin de se déplacer et voyager. Le tracé du tramway est très limité. De plus, le télétravail est là pour rester depuis que les entreprises, dont les nombreuses compagnies d'assurance, et les bureaux et ministères gouvernementaux, l'Université Laval en ont fait l'expérience qui s'est avérée concluante. C'est une nouvelle réalité, ce qui réduit considérablement l'achalandage sur les routes et au centre-ville. De plus, les autobus sont pratiquement vides, même à l'heure de pointe.

3340 Nos taxes et impôts à la hauteur de 3 milliards 300 millions de dollars pour l'instant méritent mieux que ce projet improvisé dans le seul but de, et je cite : « faire moderne ». Ce grand enjeu est trop important pour tous et pour les générations futures pour être bâclé tel que dans sa forme actuelle.

3350 Cependant, nous sommes en faveur d'un réseau structurant pour la grande région de Québec, et son succès passe par la fusion des réseaux de transport en commun existants de Québec et Lévis, par le tout électrique des bus et par une tarification intéressante, afin d'attirer les résidents des banlieues, mais certainement pas par un tramway à l'accès et au tracé limités qui

ne desservirait finalement qu'une minorité déjà bien servie par les parcours actuels. Les objectifs écologiques, pratiques et humains seraient ainsi atteints.

3355 Le maire annonçait au début de l'année sa promesse d'être plus à l'écoute des citoyens et, suite aux sondages défavorables, il continue obstinément de balayer toutes les objections, dont certaines mettent en lumière les effets néfastes sur la santé mentale et physique, et répond, et je cite : « On ne peut pas tout avoir. »

3360 En terminant, les échecs répétés de l'actuelle administration municipale nous font craindre le pire pour ce nouveau projet, et l'attitude méprisante de son dirigeant est à l'antipode d'une démocratie saine et respectueuse. Elle n'a plus la crédibilité ni la confiance des citoyens.

3365 Pour ces raisons, nous demandons l'intervention des gouvernements provincial et fédéral en place, afin de réévaluer l'utilisation des fonds publics et tenir compte de l'impact de ce projet sur la santé et la qualité de vie des résidents de la grande région de Québec. Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

3370 Merci beaucoup. Donc mon collègue Antoine Morissette avait des questions pour vous.

Mme LOUISE TRUDEL :

Oui.

3375 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

3380 Bonjour, Madame. Merci beaucoup pour la présentation de votre mémoire. Vous avez évoqué la perte de milliers de stationnements qui étaient dévolus à certains ménages qui pouvaient avoir jusqu'à deux, trois véhicules.

Est-ce que vous pensez que l'avènement du tramway pourrait favoriser l'abandon de peut-être un ou deux véhicules par ménage, au profit du tramway?

3385 **Mme LOUISE TRUDEL :**

3390 Oui, c'est possible que, des fois, s'il y a trois véhicules, bon, que les gens disent : « Ah, bien, on va s'en débarrasser d'un. » Mais c'est juste qu'au départ, où je demeure, il n'y en a pas de stationnements. Et puis, même si les gens vendaient une de leurs voitures ou se débarrassaient d'une voiture, il y aura toujours ce problème-là.

Parce que, l'année passée, j'ai vu passer une personne avec un dossard Ville de Québec, puis là je lui ai demandé ce qu'il faisait, il avait une petite roulette, il dit : « Je compte combien il peut rentrer de voitures dans un tel espace. » Puis mettons que ça prenait des Mini Austin, là. Il en comptait trois où il y a deux places.

3395

Alors, c'est déjà restreint, et puis l'hiver c'est encore pire, parce que moi je le sais, je le vis, là. Et puis l'hiver, quand les gens ont les compagnies privées de déneigement qui laissent, sans mentir, 10 pieds de haut de neige, parce que tout le monde ramasse ça, bien là, il n'y en a plus, de place. Moi, j'ai à sortir, je m'entraîne au PEPS tous les matins, puis je ne peux pas prendre ma voiture s'il y a une tempête ou même un peu de neige, parce que je n'aurai jamais une place en revenant. Puis c'est juste une place dans la rue.

3400

Donc, vraiment, oui, c'est possible, on ne le sait pas, là, des gens qui pourraient être tentés. C'est possible de vendre une de leurs voitures, mais il faut aussi être réaliste, puis dire qu'il y a des gens qui en ont besoin, parce que si le tramway passe sur le trajet qu'on n'aime pas, eh bien, ça ne touche pas tant de personnes que ça.

3405

Comme, il y a un édifice gouvernemental sur le chemin Sainte-Foy, au coin de Joffre, et puis les travailleurs, de la banlieue majoritairement, arrivent à 5 h 45 le matin pour avoir une place sur René-Lévesque pour pouvoir aller travailler sur le chemin Sainte-Foy. Il n'y en a pas, de place.

3410

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Mais justement, dans l'exemple que vous donnez, j'essaie de comprendre le transfert ou l'attrait, le transfert, pour vous, par exemple. Vous partez de chez vous en temps de tempête, ce ne serait pas une alternative ou une possibilité de dire : « Je laisse ma voiture et j'y vais en tramway », par exemple?

3415

Mme LOUISE TRUDEL :

Non, parce que ce n'est pas pratique. Même s'il y avait une station, mettons qu'il y a une station sur René-Lévesque, je pourrais marcher un petit bout, puis entrer, bien, je vais avoir à peu près 1 mille et demi à faire après pour me rendre où je vais pour nager.

3420

Tu sais, le tracé est trop rigide. C'est en ligne, puis c'est comme ça, puis il y aura toujours des grands bouts à faire à pied.

3425

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

3430 Et vous avez parlé aussi de densification sauvage. Est-ce que vous pouvez peut-être plus détailler ce que vous voulez dire par « densification sauvage »?

Mme LOUISE TRUDEL :

3435 Oui. Oui. Absolument. C'est que, nous, on a été souvent à des comités qui ont été d'ailleurs abolis, à Saint-Sacrement puis dans Saint-Martyrs, avec un conseiller de la Ville de Québec, monsieur Bussièrès, qui habite Saint-Sacrement. Puis, bon, on habite là depuis toujours, puis on a des maisons, puis des arbres, puis des parcs, c'est vraiment joli, le quartier Montcalm.

3440 Et puis il a fallu se battre... Je ne sais pas si vous savez c'est quoi des PPU, c'est comme des... il y a eu des réunions, puis ouf, on a sauvé pas mal d'arbres en participant à ça, et puis on a sauvé aussi le fait d'avoir, mettons, chez nous, dans la rue, c'est des maisons 1940, 1930, 1950, ça fait longtemps, et puis l'administration Labeaume voulait, à un moment donné, donner le droit de vraiment acheter... mettons, quelqu'un achetait deux, trois maisons, puis faire des blocs
3445 appartements de plusieurs étages devant nous. Eh, nous autres, on s'est battu pour ça, puis on a gagné.

Et puis il y a des maisons pour personnes âgées, de l'autre côté de René-Lévesque, du côté sud, et puis il y aurait fallu... monsieur Labeaume, il disait : « On va faire un petit New York. »
3450 Mais on est dans Montcalm, il y a des arbres, des écoles, des familles, ils n'iront pas rester dans des condominiums de 50 étages pour élever une famille.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

3455 Puis j'ai une dernière question : vous avez parlé de tarification intéressante qui pourrait peut-être contribuer à amener les gens vers le tramway. Est-ce que vous avez une idée de ce que serait une tarification intéressante?

Mme LOUISE TRUDEL :

3460 Bien, quand je dis ça, je parle surtout des gens de la banlieue, des gens, mettons, de la Rive-Sud ou de Saint-Augustin ou... qui pourraient s'approcher de Québec, il y aurait des stationnements, mettons, tant qu'il n'y a pas d'interconnexion, mais qu'il y aurait des stationnements pour garder leur voiture là, puis là ils pourraient prendre l'autobus pour se rendre
3465 au travail ou à l'école.

3470 Mais, dans le fond, le mieux serait que les gens de la Rive-Sud, par exemple, ou de Saint-Augustin, aient accès à un transport en commun à partir de chez eux ou, enfin, tout près. Puis moi-même, si mettons j'habitais la Rive-Sud, j'aimerais ça qu'il y ait un transport en commun qui ferait que je peux m'emmener un livre, puis lire pour aller au bureau, au lieu d'être prise dans le trafic.

3475 Donc, si c'était implanté, ça, cette connexion-là avec la Rive-Sud de Québec, ou que le transport en commun serait élargi à Saint-Augustin puis tout ça, bien, les gens seraient bien plus intéressés à venir travailler en autobus.

Et puis tarification intéressante : moi, je travaillais à l'Industrielle, puis ils payaient la passe d'autobus. Donc, c'est très intéressant, puis il y a beaucoup de monde qui l'utilise.

3480 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

Donc, par « intéressant », j'entends « gratuit »?

3485 **Mme LOUISE TRUDEL :**

Oui, gratuit ou enfin peu dispendieux.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

3490 Parfait. Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup.

3495 **Mme LOUISE TRUDEL :**

Merci à vous.

3500 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, la commission va suspendre ses travaux, et nous nous retrouvons à 19 h ce soir. Merci.

3505 **SÉANCE AJOURNÉE AU 6 AOÛT 2020 À 19 H**

Je soussignée, YOLANDE TEASDALE, sténographe officielle bilingue, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des propos recueillis par moi au moyen du sténomasque, le tout selon la loi.

ET J'AI SIGNÉ :



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