

Séance de l'après-midi du 4 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 2

Séance tenue le 4 août 2020 à 13 h
Centre des Congrès de Québec
1000, boulevard René-Lévesque Est
Québec

Eve Giard, sténographe officielle
STÉNO MMM S.E.N.C.

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI DU 4 AOÛT 2020

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

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

Mme JUDITH GAGNON et Mme NICOLE LAVEAU (DM45)	3
M. LAURENT DORVAL (DM121).....	10
Mme ÉMILIE FRÉMONT-CLOUTIER (DM83)	16
M. FRANÇOIS PEPIN ET Mme SARAH V. DOYON (DM89)	25
M. ALEXANDRE TURGEON (DM133).....	32
M. CLÉMENT DERYM (DM143).....	44

SUSPENSION

REPRISE

M. JACQUES GIRARD et Mme GWENDALINE KERVRAN (DM152)	53
Mme ALIZÉE CAUCHON et M. MARC-ANDRÉ VIAU (DM147)	62
Mme MARIE-SOLEIL GAGNÉ (DM141)	69
MM LUC GAGNON et JEAN-FRANÇOIS BOISVERT (DM140)	76
MM JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE et DENIS ALLARD (DM167).....	83

FIN DE LA SÉANCE	90
------------------------	----

AJOURNEMENT

**SÉANCE DU 4 AOÛT 2020
SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
MOT DE LA PRÉSIDENTE**

LA PRÉSIDENTE :

Alors, Mesdames et Messieurs, bonjour. Bienvenue à cette deuxième séance de la deuxième partie de l'audience publique portant sur le projet de construction d'un tramway à Québec.

Bienvenue aussi à toutes les personnes qui suivent nos travaux de la commission d'enquête en direct par visioconférence, par Internet, au moyen de la webdiffusion vidéo, ainsi que sur les ondes de MATV Québec.

Je suis Corinne Gendron, présidente de cette commission d'enquête et d'audition publique qui a la responsabilité de réaliser le mandat confié par le ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Cette composition est composée de Pierre Renaud et d'Antoine Morissette, et de moi-même.

Au cours des prochains jours, nous échangerons avec les participants venus présenter leur mémoire ou une opinion verbale à propos du projet. Je vous rappelle qu'une fois terminées, nos séances sont toutes accessibles en différé, ce qui donne une certaine flexibilité pour suivre nos travaux sans contraintes de disponibilité.

En juillet dernier, nous avons tenu la première partie de l'audience publique qui avait pour objectif d'obtenir l'information nécessaire à une meilleure compréhension du projet et de ses répercussions. Pour se faire, neuf séances publiques, totalisant 30 heures de travaux, ont été organisées.

À l'occasion de cette première partie de l'audience publique, nous avons déjà déposé plus de 300 documents sur le site Internet dédié au projet provenant autant de l'initiateur, des personnes-ressources et du public. Un centre de consultation est également ouvert à la bibliothèque du Centre récréatif Saint-Roch, située au 230 de la rue du Pont.

Depuis hier soir, la deuxième partie de l'audience publique a pour but de permettre aux citoyens d'exprimer leur opinion sur le projet, d'émettre des commentaires, de faire des suggestions ou de proposer des modifications au projet par la présentation et le dépôt d'un mémoire ou, simplement, une présentation verbale.

Il y a trois manières de s'exprimer dans le cadre des travaux de la deuxième partie. Tout d'abord, déposer un mémoire sans présentation; déposer un mémoire et en faire la présentation;

ou encore faire une présentation verbale sans déposer de mémoire.

45 Je précise que la page Facebook du BAPE vise à informer les citoyens sur les activités de l'organisme et non à poser vos questions ou à émettre vos opinions. Vous pouvez plutôt écrire à la commission en tout temps pour obtenir de l'information sur le mandat et son déroulement. Vous pouvez bien sûr aussi visiter la page Web du projet.

50 Le déroulement de toutes nos séances publiques est le suivant : les personnes qui ont fait connaître leur intention de faire une présentation verbale ont été informées du moment de leur présentation, et cette après-midi onze présentations sont prévues à l'horaire. Le temps alloué pour chaque présentation est de dix minutes et, au besoin, la commission d'enquête échangera avec les présentateurs de mémoire afin de préciser leur point de vue.

55 Au cours de cette deuxième partie d'audience, l'initiateur du projet et les personnes-ressources n'ont pas de rôle particulier à jouer. Ils sont toutefois invités à assister à la séance publique et à prendre connaissance des points de vue exprimés sur le projet.

60 Le BAPE a élaboré des règles de participation pour faciliter la participation de toutes les personnes intéressées. Ces règles portent sur le respect du droit d'auteur et sur le respect de la vie privée des personnes. Certaines règles ont trait aux propos qui ne doivent pas être diffamatoires ou injurieux. Ainsi, aucune manifestation d'approbation ou de désapprobation ne sera tolérée quand les personnes, groupes ou organismes nous présentent leur opinion. Tous les participants à nos travaux doivent pouvoir exprimer leur opinion dans l'écoute et le respect.

65 Tout comme l'initiateur du projet et les personnes-ressources, vous avez la possibilité de rectifier des faits mentionnés dans le mémoire d'un participant ou dans sa présentation. Une rectification à l'endroit d'un mémoire ou d'une opinion verbale se limite à corriger de façon démontrée des inexactitudes comme une erreur de date ou de quantité, une fausse référence, une citation erronée, et non à se prononcer sur la justesse ou la suffisance d'une analyse, d'une opinion
70 ou d'une interprétation. Il peut s'agir, par exemple, de statistiques, de chiffres, de durée ou de toute autre donnée ou événement précis. Pour vous prévaloir de ce droit, vous devez vous inscrire au registre tenu à l'arrière de la salle.

75 Je souligne que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement s'est donné une déclaration de services aux citoyens et met à votre disposition, tant sur place que par Internet, un questionnaire afin d'évaluer la qualité de nos services – vous n'y inscrivez pas votre nom, c'est donc anonyme. Dans le but de nous aider à mieux vous servir, nous vous demandons de bien vouloir remplir le questionnaire qui est disponible à cet effet à l'entrée de la salle, par là, et aussi disponible
80 sur Internet.

Donc, pour aujourd'hui, comme je vous le mentionnais, nous allons accueillir des représentants de groupes et d'organismes. Et sans plus tarder, j'inviterais donc madame Judith Gagnon de la Table de concertation des personnes âgées à prendre place.

85 Oui, bonjour.

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

90 **Mme JUDITH GAGNON**

Mme NICOLE LAVEAU (DM45)

Mme JUDITH GAGNON :

95 Bonjour Madame. Merci de nous permettre de nous exprimer. Je suis accompagnée par madame Nicole Laveau qui est notre experte en transport. Alors, je vais vous présenter notre mémoire et madame va répondre aux questions.

100 Alors, brièvement, la Table de concertation, ça concerte des organismes autour des problématiques âgées, de façon à dégager des enjeux et être capable de voir ce qui convient ou ne convient pas pour les âgés. À l'heure actuelle, on représente, dans la région de la Capitale-Nationale, environ 155 000 âgés. Alors, c'est quand même un bon nombre.

105 Pourquoi ce projet nous intéresse-t-il? Parce qu'on est allé jusqu'au bout, on suit la question. Parce que le transport est un enjeu majeur pour les personnes âgées.

110 La mobilité et le vieillissement, le premier point. En fonction de l'âge, c'est important d'avoir une facilité de mobilité parce que tu dois te mouvoir. Tu ne peux pas rester chez toi, puis tu dois être capable de te mouvoir facilement. Nous, on privilégie aussi les transports en commun. Avec l'environnement, avec tout ce qu'il se passe, on sollicite aussi les âgés à prendre le transport en commun, c'est une opportunité qu'on a.

115 Au niveau de la ville de Québec, on a un nombre très fort de personnes entre 65 ans et plus : 20,6 %. Ce n'est pas rien. Puis on s'attend, dans les années à venir, à 25 %. C'est un gros... c'est quand même un pourcentage important.

120 Alors, le vieillissement, c'est à peu près la transformation sociale la plus importante du 21^e siècle. Québec est membre de MADA Québec (Municipalités Amies des Âgés) et suit les consignes pour un vieillissement actif. Ça fait plusieurs années qu'ils font partie de ça.

Nous, quand on a regardé le tracé du tramway et le projet, on s'est dit : « Il faut qu'on fasse entendre notre voix parce que tous les citoyens sont concernés, pas seulement les travailleurs et les étudiants. » On considérait qu'étant aînés, on ne travaille peut-être plus, mais on a droit à notre transport collectif.

Alors, nos préoccupations.

On a une grande préoccupation. L'offre de service proposée et la desserte du nouveau complexe hospitalier, le NCH. Écoutez, on a suivi – quand le NCH, qui était supposé être à L'Hôtel-Dieu de Québec, on l'a replacé à l'Enfant-Jésus – on a suivi toute la situation. On a vu que c'est un mégaprojet important pour l'ensemble de la population, un projet porteur. Alors, on s'est dit : « Bon, c'est un projet porteur, la Ville de Québec n'en a pas tant que ça de projets porteurs. Un projet porteur en santé. »

Alors, on pensait bien que le tramway, qui est aussi un projet porteur, pourrait s'arrimer très facilement avec le NCH, c'est-à-dire qu'on espérait que le tracé aille sur Henri-Bourassa parce que c'est important.

Il s'agit d'un hôpital, c'est des personnes malades. Il y a des proches aidants qui viennent et on voyait très mal – je vous le dis dans mes termes – d'avoir une personne qui s'en va à l'hôpital, souvent le cancer, ce n'est pas facile. Elle fait des transferts un peu partout, là, avec toute sorte de bus. Tu n'es pas capable quand tu n'es pas bien. Alors on se disait : « Youpi! On va avoir une intégration. » On ne l'a pas eue. Alors là, nous, ça, c'est quelque chose qui nous préoccupe.

L'offre de transport en commun, au regard des besoins particuliers, de divers groupes de population, dont les personnes aînées. On a bien regardé le projet. On n'est pas du tout contre l'innovation. L'âge ne nous fait pas devenir rétrograde. Sauf que les personnes aînées, on se demande, on n'est pas des travailleurs, on n'est pas des étudiants, puis l'axe principal de tout ce transport-là, c'est beaucoup pour les travailleurs et les étudiants. Et on se dit : « Oh! oh! La pandémie de la COVID nous a démontré que la vie peut circuler différemment. On ne sait pas ce qu'on va devenir dans quelques mois. »

Alors, là, on s'est dit : « C'est peut-être nos préoccupations, et les groupes qu'on représente, ils sont mal desservis. » On considère ça, c'est notre point de vue. Il y a différents points de vue.

Alors, la desserte du nouveau complexe hospitalier, bien, c'est très important. C'est un centre de première ligne, c'est la première fois qu'on a quelque chose à Québec de cette envergure-là. C'est un centre de cancérologie. Il me semble que tu dois être capable d'y accéder facilement. Je ne suis pas sûre, pas du tout sûre; puis alors on devrait changer ça.

On voit dans d'autres textes que des fois, c'est à cause de la pente d'Henri-Bourassa que ce n'est pas allé sur... que c'est allé sur la 1^{re} Avenue. On voit aussi que sur la 1^{re} Avenue, les gens ne sont pas très contents. Il y a des commerçants, il y a des petites familles, il y a toute sorte de choses.

165 Alors, nous, on projette ou on propose, on recommande, que le tramway aille sur Henri-Bourassa, la Canardière, des Capucins puis Charest. On ne voit pas pourquoi ça n'irait pas là. C'est important, on fait les liens entre les choses.

170 Alors, je continue. Besoins particuliers en transport : desservir les banlieues nord. C'est important de desservir les banlieues nord. C'est important que... parce que tout le monde n'est pas au centre-ville. Il y a des gens qui sont dans les banlieues nord. Il faut que le système de transport soit facilitant. Puis dans les banlieues nord, bien, c'est important aussi qu'on soit capable, dans les banlieues, pas juste de passer par le centre-ville, mais de banlieue à banlieue.

175 C'est important, il y a beaucoup d'aînés qui sont dans les banlieues aussi. Il y a beaucoup de gens... De toute façon, les logements sont moins chers dans les banlieues, ils sont plus beaux, et il y a des gens, des aînés qui vivent seuls dans leur domicile.

180 Protéger la ligne de tramway vers le terminus Charlesbourg.

C'est important aussi de protéger la ligne de tramway. On a même... ils ont même mentionné qu'éventuellement on pourrait avoir une coupure de voies de tramway à Charlesbourg. Mais je me dis : « Voyons! Qu'est-ce que c'est ça? » Un autre changement – parce qu'on en a beaucoup de changements dans le tramway.

185 Apporter des améliorations au réseau de transport.

190 Là, nous, ce qu'on voudrait – puis je vais vous le dire dans mes mots – c'est que le tramway, c'est beau, mais il faudrait que la desserte des gens qui ne sont pas sur le parcours soit bien faite pareil pour que les aînés ne soient pas désavantagés, puis qu'ils continuent à pouvoir se mobiliser puis à aller se promener. La mobilité, c'est important, c'est la vie. Puis ça, nous, on considère que c'est majeur, cette question-là.

195 Alors, on a d'autres points aussi. L'acceptabilité du projet.

200 Bien, l'importance que tous les intervenants dans ce projet soient consultés, bien entendu. Vous êtes bons. On a suivi les séances du BAPE et c'est intéressant de permettre la démocratie puis aux citoyens de Québec de dire ce qu'ils pensent. Ça, pour nous, c'est majeur. Ce qu'on trouve un peu difficile à prendre, c'est la fluctuation du projet. On a entendu aux nouvelles « coupure du trambus ».

205 Bon! On avait entendu autre chose aussi. À Sainte-Foy : « Changement de parcours, enlever des points, enlever ci... », mais on s'est dit : « Est-ce que c'est juste une question d'argent ou c'est de la mobilité durable? Est-ce qu'on doit plutôt prioriser l'environnement puis la mobilité durable, ou juste couper des bouts pour en faire un circuit qui est moins acceptable? » C'est important ça aussi de voir ça. Puis nous, pour nous, ça nous a touchés.

Alors, nos recommandations.

210 Modifier le tracé du tramway – vous l'avez dans notre mémoire, je ne me répéterai pas, vous pourrez poser des questions à madame Laveau.

215 S'assurer d'avoir des arrêts en nombre suffisant, à proximité des entrées du NCH – c'est important pour nous, ça. Je vous le répète parce que c'est majeur. Il faut penser « intégration », puis les gens qui sont malades, ils prennent... ils ne changent pas, ils ne transfèrent pas de système de transport. Ils ont de la misère à se traîner et c'est important, ça.

Maintenir un service de bus régulier efficace dans les quartiers pour rejoindre les colonnes structurantes du réseau.

220 Ne pas permettre de raccourcissements de la ligne de tramway dans Charlesbourg.

225 Élaborer une ligne de bus à haute fréquence dans les banlieues nord de la ville de Québec. Il y a beaucoup de monde dans les banlieues nord, c'est important. On est des payeurs de taxes de la Ville de Québec aussi. Je pense qu'on est comme les autres.

Notre conclusion.

230 Proposer un réseau structurant de transport positif et amélioré pour toute la population de la ville. Ça ne nous apparaît pas réellement comme ça. On voit qu'on privilégie... – peut-être qu'on se trompe aussi, la vérité puis la perception que c'est plus pour les travailleurs et les étudiants. Pourtant, l'université va être encore fermée, là, en septembre, là. Il y a des choses, là, la santé, l'environnement... les crises, ça peut arriver n'importe quand.

235 Avoir un projet axé sur les besoins réels de la population, particulièrement ceux des aînés, plutôt que sur la rapidité et la performance. C'est un projet majeur, on n'en aura pas deux, trois. Puis on a fait l'historique du début, à l'origine de l'idée du tramway en 2000; on a tout fait ça, les changements qu'il y a eu puis tout ça. Il y en a eu beaucoup, puis il y en a encore beaucoup. Alors, on s'est dit : « On va proposer notre plan, on représente les aînés », puis on demande une ouverture spéciale pour une population parce qu'on est une société en vieillissement.

240

Vous le savez, il y a une politique de vieillissement, puis il faut faire attention à ça. Alors, c'est le message qu'on veut vous apporter.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup, Madame Gagnon. Hier, on a discuté de la distance de marche entre une infrastructure de transport collectif pour des personnes. Donc en moyenne, on a calculé, l'initiateur nous propose le calcul de 800 mètres comme étant une distance de marche acceptable pour une infrastructure de tramway. Puis on nous a dit hier, par rapport aux personnes âgées, que c'était beaucoup trop long comme distance de marche.

Vous, dans vos évaluations, votre connaissance des personnes âgées, quelle serait une distance acceptable pour dire que l'infrastructure, elle est vraiment accessible pour les personnes âgées?

Mme JUDITH GAGNON :

Merci de poser la question. Madame Laveau?

Mme NICOLE LAVEAU :

Merci. Oui, ça ne paraît pas. Ça paraît court, 800 mètres, pour les jeunes, c'est une bouchée de pain, mais pour une personne aînée qui a de la difficulté à marcher pour cause d'arthrite ou n'importe quel autre problème physique, c'est beaucoup, c'est beaucoup. Et « veut, veut pas » plus qu'on avance en âge, bien, moins qu'on marche vite, plus qu'on marche un peu croche aussi – puis sans compter les problèmes de température, les intempéries, le verglas, le vent. Puis, où est-ce qu'on s'en va, à l'arrêt d'autobus, il n'y a pas nécessairement un abribus. Ce n'est pas, dans tout ça, à tous les arrêts que les abribus existent. Des fois, on peut être là, aux quatre vents, à attendre cinq, dix minutes, là. Ce n'est pas tout monde qui a l'application Nomade pour arriver juste en temps.

Ça fait que c'est ça. Ça fait que ça ne paraît pas loin, 800 mètres, mais même moi, qui suis relativement plus jeune un petit peu, mon temps s'est rallongé énormément quand je prends des marches, puis j'ai de la difficulté à marcher aussi à cause de l'arthrite. Puis ça ne paraît pas.

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce qu'il existe dans la documentation une distance recommandée quand on veut s'adresser de façon plus spécifique aux personnes âgées?

Mme NICOLE LAVEAU :

Je ne sais pas. Je ne le sais pas, je n'ai pas consulté la Société d'arthrite du Québec, mais peut-être réduire à 500 mètres, déjà, ça serait pas pire. Là, je parle... je pense au tramway, mais je pense au réseau en général, là, des circuits réguliers aussi.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord, merci beaucoup. Mon collègue Pierre Renaud avait d'autres questions pour vous.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Oui. D'abord, je vous remercie pour votre mémoire. Quand on veut relier le NCH au tramway, est-ce que c'est la seule façon de relier efficacement le NCH?

J'entendais l'initiateur qui nous disait qu'il va y avoir plusieurs circuits de Métrobus qui vont passer à proximité, qui possiblement – je n'en sais rien mais possiblement – permettent de relier sans transfert le NCH à plusieurs points de la ville. Est-ce que pour vous la seule solution, c'est de faire passer le tramway par le NCH pour le desservir?

Mme NICOLE LAVEAU :

Oui. Bien, c'est pour profiter, parce que notre... le tracé qu'on propose, c'est que c'est un circuit qui a quand même un certain achalandage, que nous, on pense – sans avoir fait d'analyse scientifique – qu'on pense qu'il a une densité, puis un potentiel plus grand que sur la 1^{re} Avenue. Puis aussi, bien, seulement à penser au NCH avec le... on nous a dit qu'il y aurait 7 000 employés quand ça va être 100 % terminé, plus les usagers quotidiens puis les malades puis les visiteurs.

Et puis tout sur le tracé qu'on propose aussi, il y a le cégep Limoilou qui est encore un gros bassin de clientèle. À proximité, il y a une autre école secondaire, il y a aussi... Nous, on propose d'aller sur des Capucins pour aller jusqu'à la Gare-du-Palais. Ça fait que c'est ça, on arrête au boulevard Charest. Après ça, on laisse l'imagination travailler, mais c'est ça. Ça fait que oui, avec le projet tel que proposé par le bureau de projet, c'est la 801 et la 803, qui est prévue pour 2026, qui est passée là, plus certaines eXpress. Les eXpress, elles passent juste aux heures de pointe : le matin et le soir, en fin d'après-midi.

801 et 803 qui seraient déviées sur Henri-Bourassa, mais on se dit : « Pourquoi pas que c'est le tramway là? » Ça dérangerait moins que sur tout le... le dégât qu'ils vont faire sur la 1^{re} Avenue. Excusez, je pourrais avoir je ne sais pas trop quel qualificatif à dire. Ce qu'ils vont faire, surtout sur le tronçon entre la 18^e et la 4^e rues, ça va être épouvantable. Et le bruit, sans compter le bruit, la

proximité aux résidences.

Tandis que sur Henri-Bourassa, c'est beaucoup plus large, puis nous, on pense qu'il n'y aura pas besoin d'exproprier parce que c'est déjà à trois voies dans chaque sens. Ça fait qu'il peut sûrement y avoir les voies du milieu qui pourraient être prises, occupées par le réseau de tramway. Puis ça n'aurait pas trop, trop d'incidence, puis bifurquer sur la Canardière, pas sur la 18^e comme monsieur Genest pensait quand j'étais venue la première fois. Ça fait que... puis descendre boulevard des Capucins. C'est sûr que le pôle Saint-Roch on l'oublie, à ce moment-là.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Mais le fait qu'on... si on va sur le boulevard des Capucins, on se retrouve dans la partie dans l'extrême est du Vieux-Limoilou. Il y a un sacrifice qu'on fait parce qu'on ne dessert plus le cœur du Vieux-Limoilou. 1^e Avenue, 2^e Avenue, 3^e Avenue, on les éloigne du tramway. On a l'Hôpital Saint-François d'Assise, on a toute la partie au nord de la 18^e, là, Saint-Albert, puis... Est-ce que c'est un choix qu'on doit faire?

Mme NICOLE LAVEAU :

Oui.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Est-ce qu'on sacrifie trop pour desservir le NCH qui pourrait être desservi autrement?

Mme NICOLE LAVEAU :

Bien, nous, on pense que sur la 1^{re} Avenue, il pourrait avoir la 801 qui est déjà là, qui est déjà présente, qui pourrait rester. Et on pense qu'il y aurait plus d'achalandage via Henri-Bourassa. À partir d'en haut, là, on parle d'à partir de la 76.

Mme JUDITH GAGNON :

Moi, j'aimerais – est-ce que je peux vous parler aussi? Parce que notre choix n'a pas été facile aussi, mais je vais vous donner ça à ma manière. Les gens qui viennent à l'hôpital, ce n'est pas des gens en forme. Ça va devenir un très grand centre de cancérologie. Moi, j'ai été à même comme proche aidante de voir plusieurs personnes qui avaient des traitements majeurs de cancer. Ils ont de la misère à se traîner, ça ne se suit plus. Même une petite distance ou changer de transport, ils ne sont pas capables. C'est fondamental. Puis en auto, des fois, ce n'est pas... si on avait le tramway, ça pourrait être beaucoup plus facile.

Nous, là, tous les choix peuvent être intéressants, mais nous, on a opté pour ça parce qu'on disait, c'est deux affaires majeures, le NCH puis tout ça. Puis le NCH, ça va être des gens malades, des personnes vieillissantes aussi. Dans l'hôpital, on se promène un peu, on peut voir ça.

365 Tandis que vous nommez... c'est sûr qu'il y a des choix à faire. C'est des choix, mais les autres personnes qui vont prendre d'autres voies, d'autres manières, elles ne sont peut-être pas toutes pas en forme. Ça peut se faire aussi. Pourquoi ça serait sur le dos des gens qui s'en vont se faire soigner, surtout pour des soins majeurs?

370 Nous, c'est notre option. On a vraiment envisagé ça. Il y a d'autres bonnes options, mais je voulais vous rajouter ça.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

375 Je vous remercie beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

380 Merci mesdames.

Donc, j'appellerais maintenant Laurent Dorval du Regroupement Sauvegarde Environnement Villeneuve. Vous pouvez attendre un instant qu'on désinfecte les tables. Merci.

385 Alors, bonjour Monsieur. Donc vous avez dix minutes.

M. LAURENT DORVAL (DM21)

390 **M. LAURENT DORVAL :**

Bonjour, merci de nous recevoir.

395 Alors, je me présente, mon nom est Laurent Dorval. Je suis du Regroupement de citoyens pour la sauvegarde de l'environnement du secteur Villeneuve, un groupe qui œuvre depuis 2015 pour assurer la qualité de l'environnement de notre secteur résidentiel.

400 Je vous présente le mémoire qui traite principalement de l'impact environnemental de l'utilisation du dépôt à neige pour recevoir les matériaux du forage du tunnel prévu pour le tramway.

Pour débiter, je pense qu'on va commencer par faire un petit survol en images de la situation. J'avais quelques images qui avaient été présentées. On peut tout de suite aller à la prochaine.

Alors, ça, ça vous donne une indication, ça vous montre un petit peu l'ancienne carrière du Ciment St-Laurent, qui a été acquis en partie par la Ville de Québec pour y aménager un dépôt à neige. Alors, on peut voir encerclé en rouge le site comme tel où le dépôt à neige est aménagé et, à l'extrême droite, notre quartier résidentiel.

Si on va à la diapositive suivante.

En 2012, la Ville a obtenu un certificat d'autorisation lui permettant d'aménager et d'exploiter un dépôt à neige; deux phases de construction sont prévues. On voit ce que comporte la phase initiale. Alors, on peut voir un quai de déchargement, qui est à l'ouest, si on veut, du trou, avec les entrées et sorties qui donnent accès sur le boulevard Raymond. On voit les aménagements de coupe-son, une butte coupe-son qui est prévue aussi entre l'aire de déchargement de la neige et le site d'accumulation de la neige – cette butte-là qui doit être rehaussée toutes les années avec un monticule de neige allant jusqu'à 14 mètres de hauteur.

Au fond de la carrière, vous voyez, le trait blanc qui est là, c'est la digue initiale qui a été demandée. Cette digue-là doit contenir l'eau de fonte de la neige pour éviter la contamination de la nappe phréatique.

La diapositive suivante nous montre l'étendue de la deuxième phase. Donc la deuxième phase, c'est le rehaussement des digues périphériques. Le périmètre extérieur de cette digue-là, c'est ce qu'on voyait tout à l'heure avec le trait blanc. Alors, le rehaussement de la digue, c'est gigantesque cette chose-là, c'est la projection au sol qu'on a. À la base, ça a 80 mètres de large, ça a une hauteur de 30 mètres de haut – c'est ce qui est prévu au certificat d'autorisation. Au-dessus de tout ça, on a des voies de circulation de 20 mètres au nord et au sud, et de 30 mètres du côté est.

Sur la diapositive suivante, on peut voir un aperçu de la portion qui a déjà été rehaussée ou, à tout le moins, partiellement rehaussée, donc il y a quand même un bon travail qui a déjà été fait.

Maintenant, c'est le tour de la situation actuelle. Si on va à la diapositive suivante, on va vous montrer le projet à réaliser avec le matériel provenant des travaux du tramway. Alors, la partie nord-sud, la portion déjà rehaussée doit être déplacée. Ce qu'on voit en jaune, c'est la nouvelle digue qui doit être construite avec les matériaux provenant des travaux du tramway.

Il y a un mur coupe-son qui est aussi prévu pour séparer le quartier de l'ère des travaux. L'intérêt principal dans tout ça, c'est qu'évidemment on sait qu'il y a 40 000 camions qui sont prévus

pour venir décharger leur matériel à cet endroit-là et construire la digue, mais ce qui nous interpelle davantage, c'est encore la forme que le projet va prendre.

445 Ce que la Ville souhaite réaliser dans le cadre du projet du RSTC n'a rien à voir avec le projet qui est autorisé dans leur certificat d'autorisation qu'ils ont obtenu en 2012. Les modifications sont très importantes et leurs conséquences à long terme sont inquiétantes. Elles vont bien au-delà de la fin du tramway.

450 Sur la prochaine diapositive, on peut voir à quel point le nouvel aménagement rapproche la digue à construire des résidences. Alors on a mesuré sur la carte les dégagements qu'il y avait. Alors la digue qui est actuellement en construction, on voit qu'elle se situe à 140 mètres du quartier résidentiel. La digue prévue est à 30 mètres du quartier résidentiel.

455 Le quai de déchargement de la neige qui est actuellement utilisé est à 430 mètres des résidences. Malgré les mesures de *mitigation* annoncées, l'expérience que nous vivons nous laisse croire que leur efficacité ne pourra contrôler la poussière et les bruits provenant des travaux.

460 L'automne dernier, la construction d'un mur coupe-son a été annoncée et depuis, le projet s'est précisé. On sait maintenant que ce mur pourrait avoir une hauteur allant jusqu'à six mètres de hauteur. Cette mesure préoccupe les citoyens qui auront, face à leur résidence, cette structure de plus d'un kilomètre de long.

465 Aussi, en juin dernier, le Regroupement apprenait, lors d'une rencontre avec la haute direction de la Ville, qu'elle souhaite utiliser cette nouvelle digue, issue du projet du RSTC, pour en faire un deuxième quai de déchargement de la neige. Ce projet, la Ville le convoite depuis longtemps, mais elle n'est pas autorisée en vertu du certificat d'autorisation qu'elle possède. Il est même déjà rejeté sous la forme d'une pétition signée par les citoyens et, à ce moment-là, on parlait d'un quai de déchargement à aménager sur la digue, qui est à 140 mètres.

470 Les principaux impacts prévisibles du projet sur notre quartier sont le bruit et la poussière. En termes de bruit, on pourrait faire un large débat sur les niveaux de bruit actuels et prévisibles ou sur les limites acceptables, mais nous n'avons ni la capacité ni la connaissance pour le faire.

475 Des relevés faits à l'été et à l'hiver 2019 ont été utilisés pour évaluer le climat sonore, mais surtout pour établir les limites acceptables. Les résultats obtenus sont significativement plus élevés qu'en 2009, ce qui influence les valeurs cibles, et ça nous préoccupe particulièrement. Nous nous interrogeons entre autres sur le fait que les procédures prévues par l'instruction 98-01 pour faire des relevés sonores n'ont pas été suivies.

480 De plus, ces relevés ont été effectués alors que le climat sonore était affecté par la

construction d'un pont d'étagement situé à proximité sur l'autoroute Félix-Leclerc. Donc, vous pouvez le voir juste en bas du 6, là où vous avez le pont d'étagement de l'autoroute Félix-Leclerc qui passe par-dessus la rue Labelle. Donc ces travaux, c'étaient des travaux majeurs avec de gros équipements qui se faisaient là pendant qu'ils ont fait les relevés sonores.

Bref, il est difficile pour nous de savoir quels seront les impacts sonores sur notre quartier, car les simulations faites présentent des résultats un peu à la carte. Je m'explique. Les impacts ont été évalués individuellement par facteurs d'influence et sans analyse globale. Donc on a dit : « Si on met des amortisseurs de choc pour les bennes, qu'est-ce que ça change? Si on met un mur de quatre mètres par rapport à un mur de six mètres, qu'est-ce que ça change? Si on transporte de la pierre plutôt que de la terre, qu'est-ce que ça change? ». Mais on n'a jamais fait de simulation en disant : « On va transporter de la pierre; on va avoir tant de camions » et tout ça. On n'a jamais fait cet exercice-là.

Aussi, selon nous, il faut se pencher davantage sur les sons émergents, une notion qu'un spécialiste que l'INSPQ a abordé ici lors de la première séance de l'audience. On peut bien évoquer des mesures de *mitigation*, mais même à faible intensité, ces sons influencent largement le climat sonore. On pense ici aux signaux de recul, au claquage de bennes et même au bruit du roc sur l'acier des camions. Ils sont difficiles à contenir et leur impact, difficile à mesurer.

Pourtant, imaginez ces audiences avec, comme ambiance de fond, un éclat sonore, pas trop fort, mais à chaque seconde et pendant des heures. D'autres facteurs présentent des impacts plus ou moins importants. On apprend aussi que certains ont une influence sur d'autres. Par exemple, on parle de l'effet des amortisseurs d'impact des bennes qui est anéanti par l'effet du transport de roc.

Selon les simulations effectuées, on comprend que l'effet du mur coupe-son est limité. Sa présence affecte les résultats qui vont d'une réduction moyenne pour les secteurs situés plus près du mur à une faible augmentation pour les secteurs plus éloignés. Ces résultats, et surtout l'impact visuel de sa présence, justifient que les citoyens les plus touchés devraient être impliqués dans une réflexion avant même l'adoption finale de cette mesure.

Mais surtout et par-dessus tout, nous attirons votre attention sur le facteur qui, selon nous, est certainement le plus significatif, c'est la trop courte distance qui doit séparer la digue à construire du milieu résidentiel. Cette proximité aura indéniablement un impact direct sur l'effet des travaux sur notre environnement. Il faut aussi souligner la mise en garde faite par la firme Soft dB, qui a fait les études sonores, qui rappelle que les niveaux sonores modélisés sont des niveaux moyens, ce qui minimise l'impact des points de bruit.

Parlons maintenant de la poussière. Dans le projet, on parle d'une grande quantité de matériel qui doit être transporté, déchargé, étendu et compacté, et tout ça à quelques dizaines de mètres des

résidences. La poussière qui sera générée par ces activités nous préoccupe beaucoup.

525 Dans le rapport de la firme Tram Innov traitant de la dispersion atmosphérique, on peut sentir une certaine préoccupation. Malheureusement, cette préoccupation semble se limiter au périmètre immédiat du site des travaux de forage. Pourtant, nous allons subir les effets de ce chantier trop près de nos maisons, possiblement pendant quatre ans. Il serait normal que la mise en place d'un système de mesures et de contrôle des émissions atmosphériques soit prévue.

530 L'utilisation du site du dépôt à neige peut bien être présentée comme une opportunité de terminer plus rapidement des travaux qui dérangent notre quartier. Pour nous, il semble plutôt une occasion de transformer fondamentalement un projet qui autrement serait fortement contesté, voire irrecevable.

535 La Ville évoque l'optimisation du site pour justifier les changements présentés, mais nous nous questionnons sur ce besoin. Selon les informations que nous avons reçues de la direction de l'arrondissement de Beauport, ce dépôt à neige, qui a une capacité de 2 millions de mètres cubes, a reçu, en moyenne, pour les cinq premières années d'opération, environ 450 000 mètres cubes de neige par année, moins du quart de sa capacité.

540 On a beau évoquer la résilience, les années plus neigeuses ou le développement du territoire, aucun de ces aspects ne réussit à nous convaincre de la nécessité de voir si grand et surtout sans égard aux règles existantes.

545 La digue à rehausser à partir des matériaux provenant du tunnel fait partie intégrante du dépôt à neige. Elle pourrait même se transformer en deuxième quai de déchargement. Pourtant, les règlements d'urbanisme R.C.A.5V.Q. 4 et R.V.Q. 1400 interdisent les constructions et les usages à contraintes majeures, comme un dépôt à neige, à moins de 100 mètres d'un lot à usage résidentiel.

550 Ces mêmes règlements limitent la hauteur des murs coupe-son à quatre mètres et prévoient leur construction à trois mètres à l'intérieur des lots où ils sont implantés.

LA PRÉSIDENTE :

555 Je vais vous demander de conclure parce que vos dix minutes sont écoulées.

M. LAURENT DORVAL :

560 D'accord. Alors, ce que je dirais en conclusion, qu'ils viennent du projet du tramway ou d'ailleurs, il est difficile pour nous d'écarter complètement l'usage du dépôt à neige pour recevoir des matériaux des chantiers municipaux. Il y a un CA déjà qui existe qui l'autorise.

Par contre, il existe des règlements et des engagements qui sont établis dans le CA et ils doivent être respectés. Toute modification éventuelle au CA devrait également respecter les règles existantes.

565 Le besoin d'optimiser la méthode d'opération du dépôt à neige ne fait aucun doute, mais par contre, le besoin d'optimiser la capacité d'accueil de neige ne nous convainc pas.

Bref, le projet du RSTC ne doit pas servir à justifier la réalisation d'un projet injustifiable, surtout pas aux dépens de la qualité de notre environnement.

570 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, Monsieur. Mon collègue Pierre Renaud avait quelques questions pour vous.

575 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

Oui, Monsieur Dorval, j'ai une question par rapport au certificat d'autorisation. Actuellement, le site de dépôt à neige Raymond a un certificat d'autorisation.

580 **M. LAURENT DORVAL :**

Oui.

585 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

Ce que vous nous dites, c'est que les conditions de ce certificat-là ne seraient plus respectées si on acceptait le matériel, les déblais du creusage du tunnel?

590 **M. LAURENT DORVAL :**

Ce que je dis, c'est le réaménagement du site qui fait que ce ne serait plus accepté. Recevoir du matériel, qu'il vienne du tramway ou d'ailleurs, le site, le certificat le prévoit. Par contre, qu'on réaménage le site au complet de la façon que c'est montré là, ça, ce n'est pas dans le certificat d'autorisation.

595 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

600 Alors, donc, la Ville devrait obtenir un nouveau certificat d'autorisation, c'est ce que je comprends, là.

M. LAURENT DORVAL :

Selon moi, c'est ce que je comprends aussi. La Ville devrait avoir un certificat d'autorisation. Et ce qu'on dit dans ça, finalement, c'est que s'ils font une demande pour un nouveau certificat d'autorisation, il ne faudrait pas passer outre à la réglementation qui existe, qui est là pour protéger les citoyens dans le fond.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Monsieur Dorval. Je vais inviter maintenant madame Émilie Frémont-Cloutier du Collectif transport abordable et accessible à Québec.

Bienvenue.

Mme ÉMILIE FRÉMONT-CLOUTIER (DM83)

Mme ÉMILIE FRÉMONT-CLOUTIER :

Messieurs les Commissaires, bonjour. Merci de me recevoir.

Donc, je rappelle que le Collectif pour un transport abordable et accessible à Québec, on est un regroupement d'organisations, d'organismes communautaires dans la ville de Québec qui se préoccupe de l'accès au transport en commun pour les personnes à faible revenu.

Comme il a été présenté dans le mémoire, en fait, notre formation vient, au départ, d'un processus d'enquête conscientisante qui s'est faite auprès de 250 personnes dans la ville de Québec.

Puis de ce processus-là ont découlé trois revendications que je peux rappeler ici.

Que le Réseau de transport de la Capitale implante dans sa grille tarifaire une mesure de tarification sociale basée sur le revenu pour les ménages qui gagnent sous le seuil de faible revenu après impôts. Nous proposons une réduction de 50 % par rapport au tarif régulier de la passe mensuelle, des billets d'autobus et de transport adapté.

Donc, la seconde revendication : que dans l'aménagement de ses parcours le Réseau de transport de la Capitale priorise l'accès aux services essentiels comme les hôpitaux, les services communautaires, les épiceries, les zones à forte défavorisation ou à concentration d'emplois comme les parcs industriels.

Que le Réseau de transport de la Capitale priorise le développement et la desserte de secteurs défavorisés de la ville, la desserte des zones enclavées géographiquement et celles qui se retrouvent dans un désert de service.

Donc ce qui est contenu dans le mémoire, en fait, ça découle vraiment de ces trois revendications-là. Il y en a deux en particulier qui figuraient déjà considérablement dans l'étude d'impact. Il y a une mention de la défavorisation sociale et matérielle, les déterminants sociaux de la santé et les implications de construire un tramway, leur impact sur ces déterminants-là.

Par contre, c'est ça, pour ce qui est de la tarification sociale basée sur le revenu, il y en a des mentions, mais je dirais assez modestes; un rappel de ce qu'il a été dit dans les consultations.

Dans le fond, c'est quelques recommandations qui viennent, soit dans le cas de la tarification sociale, vraiment d'une nouvelle recommandation, mais sinon, pour les deux autres revendications, c'est beaucoup pour venir ajouter, approfondir la réflexion en lien avec ce qui a déjà été dit.

Pour ce qui est de la tarification sociale – je vais débiter par ça. Nous, on croit que, surtout dans les endroits où est développé le tramway... Dans l'étude d'impact, la Ville de Québec a fait valoir qu'une des justifications du projet importantes, c'était que ça passait – puis, de fait, c'est vrai – dans plusieurs zones à forte défavorisation, que ça allait être un service important rendu à la population pour l'inclusion sociale, l'accès à l'emploi, et cetera.

Mais nous, en fait, on pense que s'il n'y a pas un tarif plus abordable, le fait de construire un tramway, oui, ça va déjà être un vecteur d'inclusion sociale, mais les résultats vont être relativement plus limités. Puis notamment dans des quartiers comme Lairet, Vieux-Limoilou, Saint-Rodrigue, là où on parle quand même de 25 jusqu'à 33 % des gens qui gagnent en bas de 20 000 \$. Bien, 1 074 \$ sur un budget de 20 000 \$, alors qu'on sait qu'en plus il y a un pourcentage important des gens dans ces quartiers-là qui consacrent plus de 30 % des dépenses de loyer. Donc c'est ça, ça se place très, très difficilement dans un budget.

C'est une des raisons pour lesquelles est importante la tarification sociale. Il y en a plusieurs, mais je m'attarderai ici sur ce qui est aussi contextuel à la pandémie. Parce que, oui, l'accès à l'emploi, c'est très important, mais je pense qu'actuellement, avec la COVID-19, je dirais que ce qui est des usagers, usagères, un peu plus traditionnels du RTC, qui sont les fonctionnaires, beaucoup vont vers le travail à temps plein ou plus à temps partiel en télétravail. Donc je pense que la RTC a

tout intérêt à se pencher vers les besoins des travailleurs à plus faible ou modeste revenu.

Il y a beaucoup de commis d'épicerie, dans les gens qu'on rencontre, des aides à domicile, des gens en entretien ménager; toutes des professions qui se sont révélées vraiment essentielles en contexte de COVID-19. Puis c'est ça, ces gens-là, ils ont des besoins non seulement au niveau de l'emploi, mais dépendent du transport en commun pour beaucoup d'autres éléments de la vie quotidienne comme l'accès aux épiceries, le magasinage, l'accès aux hôpitaux, aux pharmacies.

On a vraiment tout intérêt à tenir compte de leurs besoins parce que ce sont des gens qui vont continuer à travailler à l'extérieur. Puis c'est vraiment des usagers, usagères, que nous, on a identifié comme assez réguliers parce qu'ils dépendent plus que la moyenne de la population du transport en commun pour leurs déplacements, pour des raisons financières. Donc ça, c'est vraiment un point important qu'on voulait amener.

Pour la tarification sociale, je ne détaillerai pas ici, mais il y a plusieurs propositions dans le mémoire de modèles de succès qui ont fonctionné. Il y a Gatineau maintenant – Sherbrooke et Lévis qui sont plus au niveau d'un projet pilote – mais à Gatineau, il y a quand même eu, en une année d'implantation de la tarification sociale, 26 % d'augmentation des usagers, usagères, réguliers à faible revenu, puis 32 % d'augmentation des déplacements de ces usagers, usagères-là, donc c'est quand même impressionnant.

Puis on disait qu'on était la ville de 500 000 habitants et plus, la seule à ne pas avoir un système vraiment structurant. Mais, moi, je pense que comment les choses vont dans le contexte de Québec, si on attend plusieurs années, on va être dans les dernières grandes villes à ce qu'il y ait une implantation d'une tarification sociale, ou du moins, une réflexion ou des consultations à ce niveau-là.

Avec le temps qui me reste – parce que la tarification sociale, c'est vraiment le plus important pour nous – je vais essayer d'aborder quelques autres points rapidement.

C'est très important que... Nous, c'est une bonne nouvelle, on est enthousiasmé qu'il y ait le réseau structurant, le tramway, parce que comme c'est mentionné dans l'étude d'impact, pour des quartiers comme Lairet, Vieux-Limoilou, Saint-Rodrigue, on aurait voulu que le tramway peut-être aille un peu plus au nord de Charlesbourg pour des secteurs comme Saint-Pierre-aux-Liens, mais ça va vraiment améliorer le service pour ces secteurs-là.

Par contre, d'avoir une bonne connectivité locale, des dessertes qui peuvent être courtes. Ça peut même être des minibus, mais à une fréquence élevée, qu'ils puissent circuler dans le quartier, puis reliés au tramway, ça serait vraiment une bonne nouvelle. Puis c'est vraiment, vraiment important quand on parle de défavorisation, les gens qui vivent peut-être un plus grand déficit de

mobilité dans tout le Québec, ce sont des gens qui se retrouvent dans les banlieues ou des secteurs plus périphériques aussi de la ville.

Il y a un phénomène de gentrification depuis quelques années. Donc même si les gens à faible revenu, la pauvreté reste plus centralisée, je dirais, au centre-ville, de plus en plus, il y a des gens, pour trouver un logement plus abordable, qui s'en vont dans des secteurs de la couronne nord ou plus périphérique. Ils se retrouvent d'autant plus exclus physiquement et socialement parce que c'est des secteurs de la ville qui se sont développés de façon pavillonnaire, donc il y a moins de services de proximité qui sont proches. Même s'ils sont plus éparpillés, que la concentration soit moins là, c'est vraiment important de penser à ces gens-là. Puis pour les secteurs qui sont assez éloignés du tramway, en fait, la solution, c'est de faire un service efficace, local, dans ces secteurs-là à forte défavorisation, bien relié au pôle d'échange le plus proche.

Puis dans la dernière minute qu'il me reste, je ferai valoir notre importance de maintenir le trambus parce que – j'ai nommé les quartiers qui avaient une forte... je dirais que les gens avaient des revenus assez bas, beaucoup de gens gagnaient en bas de 20 000 \$. Mais dans des secteurs comme Maizerets où il y avait le trambus, des secteurs comme Saint-Sauveur, des fois, certains indicatifs sont égaux aux quartiers ciblés dans le tramway, mais ils sont même plus élevés. Donc nous, on pense que c'est vraiment une perte importante, d'autant plus que dans l'étude d'impact, ils disent qu'il y avait à peu près 30 % des emplois disponibles qui étaient sur le trambus. Puis ce n'est pas seulement les emplois, là, ce sont les hôpitaux aussi, comme était nommé l'Enfant-Jésus, le trambus le desservait.

Pour nous, c'est une grande perte. Puis aussi la perte d'accès à... Bien, il ne peut plus y avoir une amélioration de service pour accéder à une épicerie – l'épicerie Maxi ou les épiceries plus abordables, ça, ça nous est beaucoup demandé. Donc pour nous, il faudrait vraiment que ça soit maintenu.

Puis voilà. Il y avait quand même plusieurs autres choses, mais j'ai passé pour l'essentiel. Je vais m'arrêter là, je vois le temps qui est passé. Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Mon collègue Antoine Morissette avait des questions pour vous.

Mme ÉMILIE FRÉMONT-CLOUTIER :

Oui.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Merci beaucoup pour votre mémoire. J'avais quelques questions puis je vais reprendre un peu les points que vous avez abordés, à commencer par la tarification sociale. Dans votre mémoire, à la lecture de votre mémoire, vous parlez aussi de modes de paiement qui devraient être préservés. Vous parlez de la monnaie, des points de vente aussi. Est-ce que vous avez d'autres propositions pour améliorer finalement le mode de paiement ou l'accessibilité finalement aux gens à faible revenu au réseau de transport?

Mme ÉMILIE FRÉMONT-CLOUTIER :

Oui. Bien, je pense que ça a été mentionné que les points de vente, ça reste vraiment dans les zones à forte défavorisation, je dirais, les augmenter aussi dans certains secteurs. Je n'ai pas de liste, mais ça peut être nécessaire de... de faire attention. Puis je pense que l'intention était déjà là dans l'étude d'impact, de faire attention à où sont les zones de défavorisation, où sont les déserts alimentaires aussi pour s'assurer qu'il y ait une vente aussi.

C'est consulter les organismes communautaires aussi ou des ressources comme ça qui ont une bonne connaissance de quels sont les besoins, où devraient être les points de vente.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

J'avais justement une question par rapport à ça. Est-ce qu'il y a déjà des dialogues qui ont été entrepris avec les organismes que vous représentez au niveau des mesures d'adaptation ou des mesures de *mitigation* qui pourraient être mises en place?

Mme ÉMILIE FRÉMONT-CLOUTIER :

Par rapport aux points de vente ou plus globalement?

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Globalement ou aux points de vente. Est-ce qu'il y a déjà des initiatives de discussions?

Mme ÉMILIE FRÉMONT-CLOUTIER :

Bien, moi, je dirais que – dans notre organisation, on est un comité de suivi qui a trois organismes – on fait des actions, on fait des représentations auprès de la Ville puis on est appuyés par une trentaine d'organismes avec lesquels on est en dialogue régulièrement.

On a des assemblées, normalement deux fois par année. Là, avec le COVID, ça n'a pas été possible au printemps, mais je dirais qu'il y a ça.

805 En lien avec les organismes communautaires, il y avait quelque chose d'important aussi qui me venait en tête, c'est que dans l'étude d'impact, en fait, il était mentionné que « les personnes à faible revenu ne feront cependant pas nécessairement d'eux-mêmes des démarches pour participer à des comités de bon voisinage ». Cette mention-là m'a un peu surprise.

810 Moi, je pense que ce que nous, organismes communautaires, dirions à la Ville, c'est : « Qu'est-ce que vous pouvez faire pour qu'il y ait moins d'obstacles pour la participation de tous et toutes? Puis on peut vous aider pour ça. » Parce que ce qui était proposé pour les comités de bon voisinage, c'était qu'il y ait des représentants d'organismes communautaires qui sont en contact avec les gens à plus faible revenu, qu'ils puissent être présents pour les représenter. C'est déjà un bon point de départ. Parfois, c'est seulement ce qui est possible, mais favoriser autant que possible la participation.

815

Je sais que je réponds vraiment globalement à votre question.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

820 Non, non, c'est très bien. Je voulais aborder aussi le deuxième point, vous avez parlé des banlieues nord, vous avez parlé d'exemples de minibus. Est-ce que vous avez plus spécifiquement des secteurs névralgiques? Parce qu'on a parlé un peu précédemment des banlieues nord aussi, donc est-ce qu'il y a des secteurs qui pourraient être plus sensibles, où il y a des préoccupations plus spécifiques pour un service de transport collectif?

825

Mme ÉMILIE FRÉMONT-CLOUTIER :

830 C'est ça, il y en a vraiment beaucoup. Ce qui est caractéristique de la ville de Québec, c'est que dans chaque quartier, il va y avoir – ce n'est pas nécessairement tout défavorisé – mais il va y avoir des secteurs à plus forte défavorisation, donc la liste serait longue.

835 Pour les quartiers – je vais répondre – directement périphériques au centre-ville, c'est sûr qu'il y a Vanier, qui a beaucoup de personnes à forte défavorisation puis qui n'a pas un service, une fréquence adaptée suffisamment aux besoins des gens. Chute-Montmorency, c'est très enclavé. Puis dans la couronne nord, c'est ça, il y a vraiment plusieurs zones.

840 Il y a une zone, par exemple, particulière à Lac-Saint-Charles. Il va y avoir un boulevard à Loretteville. C'est comme un travail, puis ça, il y a une question d'éthique et de confidentialité là-dedans, de regarder c'est quoi, sur les cartes de défavorisation, les aires de diffusions puis comment

offrir un service. Mais en même temps, il y a aussi un enjeu de trop cibler des fois : « c'est telle rue, tel pâté de maison ».

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

845

Oui, peut-être ne pas aller dans cette précision-là.

Mme ÉMILIE FRÉMONT-CLOUTIER :

850

Oui, c'est ça.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

855

Mais merci pour la réponse.

Mme ÉMILIE FRÉMONT-CLOUTIER :

860

Si je peux mentionner aussi, à Sainte-Foy, parce que c'était dit dans notre mémoire, il y a tous les blocs appartements qui sont le long du boulevard du Versant-Nord, du chemin Saint-Louis. Dans beaucoup d'endroits à Québec, c'est ça, dans les couronnes, des secteurs où il y a des blocs appartements le long des autoroutes. C'est assez éparpillé aussitôt qu'on va en banlieue, mais ces secteurs-là doivent être bien desservis.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

865

Puis je vais aborder votre dernier point concernant le trambus, vous avez parlé que ça avait un impact considérable sur le service. Est-ce qu'il y a des parcours alternatifs? Est-ce qu'il y a des parcours, disons, actuels ou alternatifs ou des propositions qui pourraient pallier le trambus qui a été abandonné?

870

Mme ÉMILIE FRÉMONT-CLOUTIER :

875

C'est certain qu'on pense que c'est minimalement ça qui était vraiment nécessaire, mais à tout le moins – puis, là, je ne connais pas bien ce dossier-là, je dois dire, je n'ai pas eu le temps de bien m'informer – mais j'ai entendu que dans Saint-Sauveur, il y aurait un système de Métrobus implanté.

880

Je me dirais que ça serait déjà un point de départ. Mais en même temps, moi, je pense que pour la qualité de vie des citoyens, un Métrobus, ça ne réduira pas la congestion. Est-ce que parce que les gens sont dans une zone à plus forte défavorisation, ils n'ont pas le droit à un service aussi rapide où ils ne seront pas dans une congestion?

Puis c'est ça, une autre recommandation que je pourrais faire qui est dans le mémoire, il y a une étude à Montréal, *Les enfants pauvres de la mobilité*, qui parle vraiment d'une iniquité dans le développement dans les transports actifs entre les zones à plus forte défavorisation, les zones plus défavorisées. Donc que ceux qui sont dans la planification du projet de construction d'un tramway à Québec soient vigilants à ces aspects-là. Est-ce qu'il y a de l'iniquité – je ne sais pas, pour donner un exemple concret – dans la façon – puis là, je dis vraiment entre guillemets, là, parce qu'il y a des zones de pauvreté partout, même quand je parle de la Haute-Ville, il y a des zones de pauvreté – mais, disons entre la Haute-Ville, je dirais, puis le secteur de Saint-Sauveur?

En tout cas, ce n'est pas de parler, ce n'est pas de dire « une place devrait être plus développée qu'une autre ». C'est juste parler d'équité pour tous les citoyens et citoyennes, peu importe le secteur, oui.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

En fait, si je comprends bien votre proposition, c'est vraiment d'améliorer, disons, le maillage entre les réseaux de transport actifs et le réseau de transport en commun particulièrement pour les secteurs défavorisés, là.

Mme ÉMILIE FRÉMONT-CLOUTIER :

Oui. Parce que c'est documenté dans cette étude-là de... bien, en tout cas, du moins à Montréal. Il faut faire attention aux comparaisons trop hâtives des fois entre comment que ça se développe d'une ville à l'autre, puis on n'est pas spécialiste là-dedans, mais du moins être vigilants, de dire : « Est-ce que dans tel secteur les transports actifs se développent autant que dans un secteur plus favorisé? » Parce dans d'autres villes, ça a été prouvé que les investissements sont inéquitables.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Puis vous parlez justement de l'étude qui a été faite à Montréal. Est-ce qu'elle est citée dans votre mémoire?

Mme ÉMILIE FRÉMONT-CLOUTIER :

Oui, c'est cité dans le mémoire.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Parfait, je vous remercie beaucoup.

Mme ÉMILIE FRÉMONT-CLOUTIER :

Merci à vous.

925 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Pierre Renaud avait aussi des questions pour vous.

930 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

Juste une petite question. Vous avez cité dans votre mémoire, par rapport à la tarification sociale, les expériences qui ont été faites à Gatineau. Là, vous en avez à Calgary, Sherbrooke, Lévis. Dans ces expériences-là, comment le manque à gagner de la compagnie de transport était compensé? Qui payait la différence entre le tarif régulier puis le tarif social, si on veut?

935 **Mme ÉMILIE FRÉMONT-CLOUTIER :**

940 Bien, je dirais que dans les différentes sociétés de transport, la tendance qu'on peut voir, c'est qu'il y avait un investissement direct des sociétés de transport, se disant que justement, c'est un investissement parce que c'est un besoin pour la population. Puis voilà, il faut y répondre, mais ça va rapporter aussi à la communauté. Puis dans le cas de Calgary, il y a eu des investissements aussi au niveau du gouvernement de l'Alberta des investissements à ce niveau-là.

945 Ce qui, dans le cadre, je sais qu'il y a le Chantier pour le financement de la mobilité en ce moment à Québec. Il y a des objectifs du plan de mobilité durable, je pense qu'il serait cohérent que le gouvernement du Québec offre un soutien à ce niveau-là, aux sociétés de transports qui prennent l'initiative de telles mesures parce que ça va dans les orientations qu'on s'est données, donc voilà.

950 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

Je vous remercie beaucoup.

Mme ÉMILIE FRÉMONT-CLOUTIER :

955 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

960 Merci beaucoup, Madame Frémont-Cloutier. J'appellerais maintenant monsieur François Pepin de Trajectoire Québec à venir prendre place.

Alors, bonjour Monsieur. Je vous invite aussi à présenter la personne qui vous accompagne et vous aurez dix minutes.

965

M. FRANÇOIS PEPIN
Mme SARAH V. DOYON (DM89)

970

M. FRANÇOIS PEPIN :

Bonjour, Madame la Présidente, Messieurs les Commissaires. Je suis François Pepin, président du conseil d'administration et je suis accompagné de madame Sarah V. Doyon, directrice de Trajectoire Québec.

975

Trajectoire est une association qui intervient dans la représentation des citoyens et la promotion de leurs intérêts en matière de transports collectifs, et ce, partout au Québec. L'association soutient l'accès à des services de mobilité abordables, sécuritaires et de qualité, en plus de mobiliser citoyens et associations grâce à son expertise en mobilité citoyenne.

980

La mission de Trajectoire est de contribuer au développement global des transports collectifs au Québec ainsi qu'à l'amélioration des services offerts aux utilisateurs, en nous assurant que leur point de vue est pris en compte.

985

Trajectoire est enthousiaste à l'idée de voir un réseau structurant de transport collectif être érigé dans la Capitale-Nationale. Nous sommes d'ailleurs d'avis que le projet proposé par l'initiateur est emballant et présente une opportunité de concrétiser plusieurs éléments du *Plan de mobilité durable* de la Ville de Québec de 2010.

990

Le réseau structurant de transport en commun de Québec améliore de façon importante la quantité, la qualité et l'efficacité de la desserte de transport collectif de l'agglomération de la Capitale-Nationale. Malgré ses qualités indiscutables en termes d'amélioration de la mobilité, deux enjeux majeurs nous préoccupent : la camisole de force budgétaire imposée au projet par les autorités politiques qui en affecte la qualité et les lacunes de certains aspects de l'expérience client qui impacte l'accessibilité du réseau.

995

Nos recommandations viseront donc à minimiser, sinon éliminer, les impacts négatifs du projet de réseau structurant, au bénéfice des usagers du transport collectif et de la population de Québec.

1000

En implantant le tramway, la Ville de Québec ajoute un nouveau mode au bouquet des modes

durables et contribue à l'atteinte de la cible numéro un de la Politique de mobilité durable du gouvernement du Québec – nous l'appellerons « la PMD 2030 » pour faire plus court.

1005 Cette cible un, 70 % de la population québécoise aura accès à au moins quatre services de mobilité durable. Avec un investissement de 3,3 milliards, le projet participe directement à la cible 7 de la PMD 2030 : 15 milliards de dollars de ventes annuelles pour le secteur québécois des équipements de transport terrestre.

1010 Le transfert modal, qui a été présenté dans les études, engendré par le projet répond aux cibles 4 et 5 de la PMD 2030 : diminution de 20 % de la part des déplacements effectués en auto solo à l'échelle nationale; réduction de 40 % de la consommation de pétrole dans le secteur des transports sous le niveau de 2013.

1015 Également, les gains de temps obtenus par les usagers avec la mise en service du RSTC répondent directement à la cible 2 de la PMD 2030 : réduction de 20 % du temps de déplacement moyen entre le domicile et le travail ou les études.

1020 Les impacts du projet sur l'ensemble des déplacements répondent à la cible 9 de la PMD 2030 : réduction des coûts associés à la congestion dans les régions métropolitaines de Montréal et de Québec.

Enfin, le bilan des émissions de GES permet à la Ville de Québec de participer à l'atteinte de la cible 6 de la PMD 2030 : réduction de 37,5% des émissions de GES dans le secteur des transports sous le niveau de 1990.

1025 Les bénéfices qu'engendre le projet pour la mobilité durable de la population de Québec permettent à Trajectoire Québec d'appuyer le projet de RSTC, d'autant plus qu'il s'inscrit dans la philosophie de la PMD 2030 du gouvernement en répondant directement – comme nous l'avons vu – à sept des dix cibles de la Politique.

1030 C'est pourquoi nous sommes d'avis que le BAPE doit recommander au gouvernement d'autoriser la Ville de Québec et le RTC à réaliser le tramway et le réseau structurant de transport en commun dans sa totalité, sans éliminer d'éléments du projet initial, pour que celui-ci soit véritablement structurant et réponde aux besoins de mobilité de la population de Québec.

1035 Je cède la parole à madame Doyon.

Mme SARAH V. DOYON :

1040 Bien que les impacts positifs du projet sont indéniables. On est particulièrement préoccupés par l'enveloppe budgétaire fixe qui a été impartie au projet. En effet, puisque le projet proposé ici fait

l'objet d'un budget fixe, on s'attend à ce que tout dépassement de coût d'un aspect du projet soit compensé par l'élimination ou la réduction d'autres aspects du même projet, ce qui en affecte inévitablement la qualité.

1045 Comme la majorité des projets majeurs d'infrastructure, le projet de Réseau structurant a été
présenté à la population alors qu'il en était au début de la phase de planification. Évidemment, à ce
moment-là, il était tout à fait normal de ne pas être en mesure de déterminer avec précision le coût
d'une telle infrastructure, notamment parce que le dossier d'affaires n'était pas complété.
1050 Habituellement, l'estimation des coûts à plus ou moins 10 % est complétée après les plans et devis
définitifs, une étape qui est prévue ici en 2021 pour le projet de réseau structurant.

Pourtant, dans ce cas-ci, le budget a été plafonné au montant initialement prévu. D'ailleurs,
les récents changements effectués au projet pour des impératifs budgétaires confirment nos
inquiétudes de voir la qualité du projet souffrir de l'enveloppe budgétaire insuffisante.

1055 C'est pourquoi nous recommandons d'allouer au projet de réseau structurant de transport en
commun une enveloppe budgétaire flexible et suffisante, à l'instar des autres projets majeurs
d'infrastructure. D'ailleurs, probablement en raison de l'enveloppe budgétaire limitée, l'initiateur du
projet a dû faire des choix et laisser tomber certains éléments de convivialité favorisant une
1060 expérience agréable et facile du transport collectif pour les usagers.

Par contre, il faut comprendre qu'en négligeant ces aspects, c'est aussi l'accessibilité au
réseau qu'on compromet. On parle d'accessibilité au sens très large du terme, pas juste en termes
d'accessibilité universelle pour les gens à mobilité réduite, mais on parle vraiment d'accessibilité de
1065 façon très large pour que l'ensemble des usagers se sentent bienvenus et à l'aise dans le réseau.
C'est comme ça qu'ils vont l'adopter, donc il faut vraiment tout mettre en place pour que les gens se
sentent les bienvenus.

Par exemple, l'ajout de commerces, de services de proximité dans les stations terminales et
1070 les pôles d'échange viendrait rendre les lieux vivants, ce qui contribuerait notamment au sentiment
de sécurité des femmes. Il y a aussi l'ajout de toilettes publiques qui viendrait faciliter et rendre plus
accessible le réseau pour les clientèles âgées ou les jeunes familles, par exemple.

C'est ce genre d'éléments qui rendent le réseau réellement accessible à tous parce que
1075 l'ensemble des besoins des usagers auront été pris en compte. Par ailleurs, une offre de services,
de commerces et d'installations sanitaires dans les pôles d'échange et stations terminales vient
rendre l'expérience du transport en commun plus agréable.

Sachant que les chaînes de déplacements des usagers sont de plus en plus complexes – on
1080 passe à l'épicerie, à la pharmacie, à la garderie en sortant du travail, avant de se rendre à la

maison – le fait d'offrir ce type de commodité vient simplifier la chaîne de déplacement, ce qui facilite l'utilisation du transport en commun pour les usagers et, ultimement, ce qui favorise un plus fort achalandage.

1085 Ainsi, dans une optique d'accessibilité et de convivialité, nous recommandons d'aménager dans les pôles d'échange et dans les terminus des commerces, des services de proximité et des toilettes publiques.

1090 Avant de conclure, j'aimerais rappeler que ce sont les usagers qui sont les mieux placés pour exprimer leurs besoins et leurs attentes face à leur réseau de transport collectif. Le bureau de projet du réseau structurant devrait donc faire appel aux citoyens, aux usagers, et organiser des consultations publiques sur l'aménagement et la conception des stations terminales.

1095 Ça a été fait par la Société de transport de Montréal pour le prolongement de la ligne bleue. Les usagers ont pu s'exprimer et ce dialogue-là qui est mis en place devrait être maintenu aussi une fois la réalisation du réseau structurant pour s'assurer de vraiment prendre le pouls, de connaître les forces et les faiblesses, les points à améliorer du réseau pour vraiment continuer de s'adapter aux besoins des usagers.

1100 C'est pourquoi notre dernière recommandation est d'établir un dialogue permanent avec les usagers, autant durant la conception du réseau qu'une fois sa mise en service réalisée.

1105 Donc, pour Trajectoire, il ne fait aucun doute que le projet de réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec représente un gain majeur au point de vue de la mobilité des citoyens de Québec. Par contre, pour que les bénéfices soient optimaux, il est essentiel que ce projet se concrétise dans son entièreté et non en diminuant l'envergure pour des impératifs budgétaires. Il faut donc accorder au projet un budget adéquat, flexible pour que le réseau soit véritablement structurant et qu'il réponde aux besoins de l'ensemble des usagers. Merci.

1110 **LA PRÉSIDENTE :**

1115 Merci beaucoup. Je reviens sur votre recommandation 3 puisqu'on en a parlé en première partie, donc « aménager dans les pôles d'échanges et dans les terminus des commerces, des services de proximité et des toilettes publiques ».

 Et plus spécifiquement sur les toilettes publiques, on a nous a expliqué qu'il y avait des enjeux de sécurité.

1120 Alors, qu'est-ce que vous répondez à ça, que ce serait difficile d'aménager des toilettes publiques pour ces raisons-là?

M. FRANÇOIS PEPIN :

Écoutez, je vous dirais que ça a déjà été soulevé depuis les années 60. On se souvient des toilettes au niveau des autoroutes où il y avait des postes de péage à l'époque. Oui, il peut y avoir des problèmes de sécurité, et c'est un des choix, d'ailleurs, qui a été fait dans le métro de Montréal en 66 où il n'y a aucune toilette publique.

Et effectivement, avec une population vieillissante, c'est de plus en plus gênant, ça devient un frein à l'utilisation du transport collectif. On peut penser, en 66, il n'y avait pas d'ascenseur de prévu non plus dans le métro. Aujourd'hui, c'est un acquis. Quand on fait un mode de transport structurant, on inclut l'accessibilité universelle surtout avec des ascenseurs.

Alors, pour nous, l'évolution de la démographie fait qu'effectivement des toilettes publiques sont nécessaires et je vous dirais qu'aujourd'hui il y a quand même des moyens technologiques qui n'existaient pas auparavant pour assurer la sécurité des lieux et des usagers.

Mme SARAH V. DOYON :

Puis si on prend l'exemple des terminus d'autobus, des gares de train, il y a des toilettes publiques dans ces endroits-là, puis ça ne pose pas de problème de sécurité alors je ne vois pas pourquoi dans un réseau de transport collectif, soudainement, il y aurait des problèmes de sécurité plus grands, d'autant plus si on ajoute des commerces et tout ça, ça va faire des lieux vivants. Ça ne sera pas un endroit clos et effrayant.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Mon collègue Pierre Renaud souhaitait vous poser quelques questions.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Bien, c'est par rapport aux commerces. Parce qu'on a entendu aussi en première partie d'audience que ce n'était pas possible d'avoir des commerces viables dans les pôles d'échange puis dans les stations terminales parce qu'on a fondamentalement de l'achalandage quelques heures le matin et quelques heures en fin d'après-midi, puis autrement il n'y a pas beaucoup d'achalandage.

Qu'est-ce que vous proposez pour qu'on puisse mettre ces commerces-là puis que ces commerces-là puissent survivre aussi? On s'entend que c'est une opération commerciale.

M. FRANÇOIS PEPIN :

Des exemples où ça fonctionne très bien, il y a le terminus de Longueuil entre autres, à la station de métro de Longueuil. Ce sont effectivement des commerces quand même relatifs aux usages que les gens font. Ils sont de passage en général, donc oui, il y a de la restauration, mais il y a aussi d'autres types de commerce de proximité qu'on pourrait dire.

Un autre exemple aussi, c'est les deux stations de métro à Laval, que sont Montmorency et Cartier, où effectivement, il y a là aussi style dépanneur, et cetera, donc vraiment des services de proximité. C'est sûr qu'un service purement commercial comme vente de bijoux, il y a eu des tentatives et ça n'a pas vraiment fonctionné, donc c'est un défi continu. Mais si les commerces sont vraiment reliés aux besoins des usagers qui transitent par ces lieux-là, habituellement, ça fonctionne quand même relativement bien.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

Peut-être, revenir à votre premier point sur la camisole de force budgétaire, il a quand même été confirmé, dit, redit et reconfirmé que l'enveloppe était fixe. Vous nous amenez des arguments sur le fait que ça ne devrait peut-être pas être le cas.

Maintenant comment est-ce qu'on peut changer ça étant donné que le message a été clair? Est-ce que vous avez l'impression qu'il y a quand même des marges de manœuvre? Est-ce que ces marges de manœuvre là seraient plutôt du côté de la Ville, par exemple avec d'autres types de financement, ou s'il faut retourner à la table à dessin et auprès des gouvernements pour renégocier l'enveloppe? Donc, comment vous voyez ça? Parce que c'est une grosse recommandation que vous faites, mais la manière de l'apporter, c'est moins clair pour nous.

Mme SARAH V. DOYON :

Bien, en fait, à mon sens, il faut retourner auprès des gouvernements puis renégocier une enveloppe supplémentaire. Je ne comprends pas pourquoi si le prolongement de la ligne bleue était prévu à – là, ma mémoire fait défaut – 4,5 milliards, si je ne m'abuse, puis que c'est maintenant rendu à 5,5 milliards.

Les gouvernements sont sortis en disant « il n'y a pas de problème, on va payer, on va trouver la façon de financer le surplus que le projet coûte », donc pourquoi il y a un traitement différent pour

le projet de réseau structurant?

M. FRANÇOIS PEPIN :

1205 Il y a aussi le fait qu'au moment de l'annonce de l'entente de financement, la Ville de Québec avait quand même déclaré à ce moment-là que si son implication dépassait 300 millions, elle était prête à le faire si les changements étaient requis. Or, pour nous, les coupures qui ont été faites étaient requises.

1210 Alors, le débat est là, mais effectivement, c'est d'abord la responsabilité de la Ville de Québec de combler la différence et, deuxièmement, si elle a besoin d'aide, de faire les demandes dans ce sens au gouvernement supérieur.

LA PRÉSIDENTE :

1215 Puis est-ce que vous avez un avis sur les modifications qui ont été faites pour rentrer dans ce carcan budgétaire? Est-ce que vous estimez que les arbitrages qui ont été faits étaient les bons ou s'il y aurait pu y avoir d'autres arbitrages qui auraient permis d'avoir un projet avec une portée et une qualité maintenues, mais dans l'enveloppe qui était confirmée?

1220 **M. FRANÇOIS PEPIN :**

Écoutez, je pense que ce qui a fait le plus mal, c'est le trambus, tout le monde en est conscient. Ça améliorerait énormément la desserte de transport collectif dans la Basse-Ville, dans l'axe de Charest vers, entre autres, l'Université Laval.

1230 Il y a d'autres moyens qui ont été proposés effectivement pour améliorer la desserte par rapport à ce qu'elle est aujourd'hui. Mais on demeure loin d'un trambus en voie centrale préservée, qui effectivement assure une vitesse maximale, donc un temps de déplacement minimum pour l'utilisateur par rapport à des voies réservées en rive, où effectivement c'est quatre, cinq kilomètres de moins tout de suite en partant, donc peut-être cinq, six minutes de plus sur le trajet.

1235 Donc, le trambus, c'est effectivement une pièce importante du réseau structurant. Et c'est un réseau intégré, donc les interfaces avec les bus, les Métrobus sont extrêmement importantes et aussi il faut rajouter le transport interurbain, que ce soit les gares d'autocars ou de trains de Sainte-Foy et du Palais.

LA PRÉSIDENTE :

1240 Donc, peut-être une dernière question. On a vu dans la documentation de l'initiateur, mais

aussi on en a discuté à l'occasion de la première partie de l'audience, du fait que le taux de correspondance allait augmenter, qu'on allait passer d'environ 1,3 à 1,5, donc ce qui veut dire que la moitié maintenant des déplacements vont se faire avec une correspondance.

1245 On sait que la correspondance est, disons, non attractive, donc comment est-ce que vous envisagez ça comme transformation de l'accessibilité aux transports en commun?

M. FRANÇOIS PEPIN :

1250 Bien, en fait, oui, la correspondance, le fait d'en faire plus, c'est un désavantage parce que c'est un frein pour les gens qui utilisent le transport collectif, mais dans ce cas-ci, on a quand même une réduction... conserver ou réduire le temps de parcours porte-à-porte des gens, de leur domicile à leur lieu de travail ou d'études. Pour 82 % des gens, c'est appréciable, et dans ce sens-là, c'est la façon de compenser.

1255 Oui, une correspondance de plus, mais un temps de transport équivalent ou amélioré, c'est extrêmement important. C'est ce qui n'a jamais été démontré dans le cas du projet du REM à Montréal et c'est pour ça que nous, en tout cas, on appuie quand même le projet malgré ça.

1260 Il y a aussi, comme je le soulignais, l'effort d'intégration, d'arrimage avec les réseaux bus et Métrobus pour qu'effectivement ces correspondances-là soient le plus facile possible, donc d'où l'importance stratégique des lieux d'échange et des terminus.

LA PRÉSIDENTE :

1265 Je vous remercie beaucoup. Au revoir.

1270 **M. ALEXANDRE TURGEON (DM133)**

LA PRÉSIDENTE :

1275 J'appellerais maintenant monsieur Alexandre Turgeon du Conseil régional de l'environnement Capitale-Nationale.

Bonjour, Monsieur.

1280

M. ALEXANDRE TURGEON :

Bonjour, merci de nous recevoir. Je vais y aller rapidement. Hier, j'ai écrit pour rappeler à certaines personnes à Québec que c'est un projet nécessaire pour notre qualité de vie, pour notre économie, pour notre avenir et, de communiquer avec nous s'il y avait des doutes sur ce projet fantastique – malgré les critiques que nous-mêmes on fait de certains aspects du projet, qui doit être amélioré.

Or, le projet de réseau structurant de transport commun qui est sur la table actuellement est pour nous un projet absolument nécessaire. Les modes de transport forment les villes. Sans transport en commun structurant, Québec va continuer d'être une ville dépendante de l'automobile avec toutes les conséquences que cela veut dire en termes de coûts premièrement, parce que l'automobile est le mode le plus inefficace en termes d'utilisation de l'espace. Une voie de trois mètres permet à peine de transporter 2 000 personnes à l'heure, alors que tous les autres modes – vélo, marche, transport en commun, tramway – en transportent plusieurs milliers de plus.

C'est aussi le mode de transport le plus cher pour la collectivité et pour les individus.

En termes d'équité dans l'accès au déplacement, pour les jeunes, les personnes âgées, les personnes à faible revenu qui sont moins ou peu ou pas motorisés, dans une ville du « tout à l'automobile », c'est le droit à la mobilité qui est perdu.

Je rappellerai à la commission qu'il va y avoir 10 000 jeunes de 19 ans et moins de plus dans la région de la Capitale-Nationale d'ici 2041 selon les chiffres de l'Institut de la statistique du Québec, et 70 000 personnes âgées de 64 ans et plus d'ici 2041, alors que le groupe d'âge entre les deux, les 20-64 ans, lui, va rester relativement stable avec seulement 500 personnes de plus.

Sur les enjeux de santé aussi, parce qu'une population dépendante de l'automobile est naturellement plus sédentaire alors que le transport en commun induit automatiquement, il y a plus de déplacement actif, sans parler des enjeux de sécurité associés au transport automobile.

Sur les enjeux d'environnement, entre autres en matière de qualité de l'air, mais surtout en termes de changement climatique, une ville dépendante de l'automobile ne saurait, même avec un parc automobile 100 % électrique, permettre de réduire de façon significative nos émissions de gaz à effet de serre.

Le projet qui nous est présenté on l'appuie depuis son annonce en mars 2018 parce qu'il constitue le bon mode au bon endroit. On a rappelé dans notre mémoire à quel point le transport en commun structurant sous forme de tramway a été étudié depuis plus de 50 ans à Québec, à plusieurs reprises. Mais le projet qui nous est présenté aujourd'hui, c'est la première fois qu'on nous

le présentait en mars 2018, un projet qui répondait aux besoins et qui n'était pas planifié en fonction d'un budget précis. Alors, au début de 2004, on voulait un projet qui se limitait en bas d'un milliard, par exemple.

1325 Et parce qu'il va permettre un redéploiement des Métrobus et des parcours eXpress, c'est là qu'il devient un des véritables atouts du réseau structurant de transport en commun. Le tramway agit vraiment comme une colonne vertébrale. Et pour rebondir sur une question que vous avez posée à Trajectoire tout à l'heure, oui, le taux de correspondance va augmenter, par exemple –
1330 mais ces mêmes usagers-là vont y gagner énormément parce que demain matin leur parcours eXpress va se terminer au pôle Saint-Roch, ils vont monter beaucoup plus rapidement sur la colline Parlementaire en mode souterrain dans le tramway que dans la congestion sur la côte d'Abraham et sur René-Lévesque actuellement – donc il y a un gain pour ces gens-là.

1335 Il y a aussi un gain pour les gens qui vivent en banlieue parce que le parcours eXpress, une fois qu'il a débarqué les gens dans Saint-Roch, retourne dans sa banlieue et permet de doubler la fréquence de la desserte en banlieue avec le même nombre d'autobus et le même nombre de chauffeurs qu'on a aujourd'hui. Alors, même si on a une augmentation des correspondances de 1,3–1,5, il y a un gain majeur pour l'utilisateur au bout du compte.

1340 Le tracé est particulièrement judicieux et il s'appuie sur la connaissance et les outils du RTC, là où la demande en termes d'origine et de destination se trouve, en matière de transport. Par exemple, non, la desserte du ministère du Revenu avec moins de 300 utilisateurs du transport en commun sur seulement 3 000 employés ne nécessitait pas un long détour par celui-ci. C'est une
1345 des questions que nous-mêmes on a posée deux mois avant que le projet soit dévoilé. Sur le coup, ça nous a surpris, mais à l'analyse des chiffres, on s'est dit « effectivement, il n'y a pas lieu de faire ce détour-là ».

1350 Nous avons aussi salué la plupart des modifications annoncées pour réduire les coûts, notamment l'abandon du tunnel à Sainte-Foy et la version moins longue du tunnel en Haute-Ville. Ça également, c'étaient des demandes qu'on faisait depuis janvier 2018. Même l'abandon ou le report du trambus par le remplacement par un Métrobus sur voie réservée nous apparaît souhaitable à court terme. Je pourrai y revenir si vous avez des questions à ce sujet-là.

1355 Nos principales critiques et demandes d'amélioration par rapport au projet concernent, d'une part, la qualité de l'insertion urbaine en termes d'emprise, non pas à cause du tramway lui-même qui va prendre au maximum 7,5 mètres, mais bien à cause la volonté de donner plus de place à l'automobile que ce qu'elle en occupe aujourd'hui.

1360 Les voies de circulation, par exemple, sur René-Lévesque prennent trois mètres aujourd'hui.

Et on vous a déposé des documents qui montrent que les pratiques en matière de transport ne recommandent pas plus de trois mètres en milieu urbain.

1365 C'est pour nous la principale condition qui doit être imposée aux promoteurs : réduire son
emprise, se contenter de l'emprise qu'il a pour des raisons de sécurité, mais aussi pour éviter les
nombreuses et coûteuses expropriations de même que l'atteinte au couvert végétal. On écrit même
dans le mémoire que si on avait été sous l'ancien règlement sur l'évaluation d'impact
environnemental, le promoteur aurait tout fait pour garder son projet dans l'emprise – ce qu'il n'a
1370 pas fait aujourd'hui parce qu'il était soumis à l'audience de toute façon et à l'étude d'impact de toute
façon – mais s'il avait été soumis à l'ancien règlement, on peut parier qu'il aurait tout fait pour rester
dans l'emprise et s'éviter l'étude d'impact environnemental.

1375 L'autre critique concerne le coût du projet, alors même si nous non plus on ne veut pas que
le projet se fasse imposer une camisole de force budgétaire – ce qui ne se fait pas dans les autres
projets de transport en commun ni dans les projets de transport routier – nous pensons que trop de
coûts associés aux besoins automobiles, voire une augmentation de la capacité routière, font partie
des coûts aujourd'hui et qu'une plus grande sobriété à cet effet permettrait d'accroître la portée du
projet et de réintégrer certains éléments, par exemple les remontées mécaniques.

1380 En conclusion, je rappelle, c'est un projet absolument nécessaire qui se doit d'être appuyé,
qui se doit d'aller de l'avant le plus rapidement possible, mais qui mérite certaines conditions en vue
d'être amélioré et d'en réduire les coûts et les impacts. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1385 Merci beaucoup. Mon collègue Antoine Morissette avait quelques questions à vous poser.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

1390 Merci beaucoup pour la présentation de votre mémoire. À la lecture de votre mémoire, donc,
il y a une bonne quantité de recommandations, des recommandations pour la bonification du projet
comme on l'a vu sur votre présentation.

1395 Je vais vous poser une question en commençant sur le secteur TOD. Si je comprends bien,
vous semblez remettre en question l'intégration du TOD dans le secteur Chaudière. Ce n'est pas
tant l'emplacement, en fait, que la façon de l'aménager qui semblent vous causer des
préoccupations. Est-ce qu'on a bien compris à la lecture que c'est l'aménagement, la façon que ce
TOD-là va être intégré, va être aménagé, va être planifié qui cause problème? Est-ce que vous
pouvez détailler sur ce sujet-là?

1400

M. ALEXANDRE TURGEON :

1405 D'abord, je veux excuser l'enthousiasme de notre chargée de projet qui a été rédactrice principale du mémoire puis qui en a écrit beaucoup trop – puis à mon sens, il y a peut-être trop de recommandations – je me suis limité à l'essentiel aujourd'hui dans la présentation.

1410 De faire un TOD au secteur Chaudière peut être quelque chose d'opportun, mais on n'a pas encore les éléments qui nous permettent de dire « oui, ça va être un bon TOD », « non, ce n'est pas un bon TOD ».

1415 Je dirais, ceci dit, une question par rapport à l'emplacement des stationnements incitatifs. La pratique veut que tu ne mets pas, collé sur une station d'un réseau structurant de tramway ou autre mode de transport lourd, tu ne mets pas ton stationnement incitatif directement à côté. Je donnerais l'exemple de la gare, plusieurs des gares de train à Montréal. La gare Saint-Hilaire, on dit que c'est un TOD, mais la première chose qu'on a autour de la station, ce sont des stationnements.

1420 L'emplacement des stationnements, les bonnes pratiques, on a des cas, par exemple, à Fribourg en Allemagne, où ce n'est pas tellement grave si le stationnement est à un endroit un peu moins stratégiquement positionné à 150, 200 mètres de la station, que les utilisateurs automobiles qui vont se diriger vers ces stationnements incitatifs là vont marcher un peu, puis qu'on laisse près de la station le *prime space*, l'installation d'équipement, d'habitation, de commerces qu'on veut avoir près d'une station. Et non pas sacrifier cet espace-là qui est du *prime space* au besoin de stationnement automobile qui prend beaucoup d'espace et qui n'est pas la façon la plus rentable de rentabiliser le sol près d'une infrastructure de transport collectif.

1425 Pour le reste, on est au début des consultations sur le projet. Je pense que ça peut être un bon projet, mais c'est un processus qui va continuer à aller de l'avant en termes de consultation auprès de la Ville de Québec.

1430 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

Puis vous émettez une mise en garde dans cette recommandation-là à l'égard du TOD qui pourrait devenir un TAD. Est-ce que vous pouvez peut-être élaborer un peu sur le sujet?

1435 **M. ALEXANDRE TURGEON :**

1440 Vous me sortez de ma zone de confort.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

C'est l'enthousiasme qui parle.

M. ALEXANDRE TURGEON :

J'ai moi-même dû poser la question. Parce que j'ai beau être fondateur de Vivre en Ville, je n'ai pas écrit les ouvrages que Vivre en Ville a produits. Je sais que c'est une référence à un ouvrage de Vivre en Ville. Mais l'expression TAD, je ne la connaissais même pas avant de lire notre mémoire la semaine passée. Je ne voudrais pas m'aventurer plus loin dans cette question-là.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

C'est bon.

M. ALEXANDRE TURGEON :

Mais l'idée, c'est quand tu fais un TOD, tu veux t'assurer – pour quand même répondre un peu à votre question – tu veux t'assurer que le transport en commun qui est là, ce n'est pas un prétexte pour faire un développement immobilier traditionnel avec deux cases de stationnement par logement et faire en sorte que finalement, en termes de mobilité, ce quartier-là, on le qualifie de TOD, mais que dans les faits, les gens sont tout aussi utilisateurs et dépendants de leur automobile dans leurs déplacements.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Parfait, merci. Dans ce cas-là, je vais revenir à votre présentation de cette après-midi. Vous avez parlé de l'augmentation, plus spécifiquement de la fourchette des jeunes, vous avez évoqué plus 19 000 jeunes à l'horizon.

M. ALEXANDRE TURGEON :

Plus 10 000 jeunes.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

10 000. O.K. bon, 10 000, merci.

M. ALEXANDRE TURGEON :

Puis 70 000 personnes âgées de 64 ans et plus, dont je vais faire partie.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

La question, en fait, que je me pose en lien avec ces chiffres-là, c'est : est-ce que vous pouvez nous donner une appréciation du changement de culture qui pourrait s'opérer en regard de cette clientèle-là? Parce que vous nous avez présenté des efforts sur un historique de 50 ans de réflexion sur la mise en place d'un tramway ou un effort de transport collectif.

Puis dans le mémoire, vous dites « bon endroit au bon moment », donc ça implique un changement de culture parce que du « tout à l'automobile », comme vous l'évoquez, vers le transport collectif. Est-ce que vous pouvez nous donner votre appréciation, votre avis sur ce changement-là qui s'opère ou qui va s'opérer éventuellement?

M. ALEXANDRE TURGEON :

Bien, d'abord, les chiffres que j'ai rappelés dans ma présentation, c'est simplement pour dire qu'il va y avoir beaucoup plus de jeunes qu'aujourd'hui puis beaucoup plus de personnes âgées qu'aujourd'hui et que c'est traditionnellement des personnes qui sont moins capables de se déplacer en automobile.

Évidemment, un jeune 15 ans et moins ne peut pas avoir sa propre automobile et répondre à ses propres besoins de déplacement. Donc on a tout avantage, dans nos sociétés, pour une raison que tout le monde n'a pas accès à une automobile, de donner des alternatives à la population, d'offrir largement une offre conséquente en transport collectif et en transport actif.

J'ajouterais – parce que votre question me permet de l'ajouter – c'est qu'un autre changement qu'on observe à l'échelle mondiale, mais aussi à l'échelle nord-américaine, c'est l'appétit moins grand des jeunes, des nouvelles générations, pour l'automobile, en termes de mode de déplacement. Les jeunes aujourd'hui, leur priorité quand ils ont 16 ans, ce n'est pas de posséder une automobile, c'est bien avant 16 ans, c'est d'avoir « ça ». C'est ça, leur mobilité aujourd'hui. C'est ça, leur accessibilité à leur réseau de contacts.

En Amérique du Nord, les jeunes préfèrent investir dans un condo bien placé plus au centre ou dans un appartement que d'investir dans une automobile. Et cette tendance-là, elle s'observe à l'échelle du Canada, à l'échelle des États-Unis...

LA PRÉSIDENTE :

Peut-être juste préciser, excusez-moi, pour la sténotypie que le « ça » faisait référence à un téléphone cellulaire.

M. ALEXANDRE TURGEON :

Oui, excusez, oui.

LA PRÉSIDENTE :

Pour les personnes qui vont vous lire, merci.

M. ALEXANDRE TURGEON :

Un téléphone intelligent, pardon.

Donc c'est la première décennie où on observait une diminution du nombre de permis de conduire chez les jeunes de 20 à 30 ans aux États-Unis et au Canada au cours de la dernière décennie. Alors, ça, ça montre une tendance lourde.

Maintenant, dans des villes extrêmement mal aménagées comme Québec, qui se sont développées depuis 50 ans autour de l'automobile, ce n'est pas simple pour les jeunes d'aller vers ce choix naturel là, vers la tendance mondiale. Alors, il faut l'appuyer en augmentant l'offre de transport collectif et en transformant la ville.

Transformer la ville, oui, ça prend une colonne vertébrale, mais il y a plein d'autres gestes en matière d'aménagement du territoire, en matière d'offre de transport actif, en matière d'organisation des activités de commerces, des lieux de travail. Il y a plein de gestes aussi qui doivent être posés aussi en corollaire, mais c'est une transformation qui nécessite, à la base, une colonne vertébrale forte, qui est toujours le transport collectif dans les villes à travers le monde.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Puis justement, dans la transformation que vous évoquez, je vais vous amener vers un autre point que vous avez abordé, sur l'emprise du tramway puis particulièrement sur les voies qui sont aménagées pour les véhicules, pour les véhicules automobiles. Vous parlez du trois mètres actuellement. En première partie, on a évoqué le trois mètres avec l'accotement qui peut être variable.

Dans votre mémoire, vous présentez des recommandations avec des coupes bien étoffées de possibilités, d'aménager par exemple des zones surélevées. Est-ce que vous voyez une incompatibilité justement avec les activités de déneigement, de favoriser par exemple des zones surélevées en accotement? Parce que les effets que ça va apporter éventuellement sur la préservation, entre autres de la canopée, peuvent être positifs quand on lit votre mémoire. Est-ce qu'il y a des bonifications à faire à cet égard-là spécifiquement?

M. ALEXANDRE TURGEON :

On dit – je ne sais pas si je l'ai noté dans la présentation verbale – mais sauf exception, on ne devrait pas sortir de l'emprise. Les seules exceptions qu'on voit où on devrait sortir de l'emprise, c'est parfois quand on n'est pas capable d'aménager une station. Là où il y a une station, ça prend plus de large que l'emprise du tramway avec les voies de circulation, les trottoirs, là où il n'y a pas de station.

Alors, parfois, là où il y a une station, il y a peut-être des besoins. Puis il y a certains endroits ou certaines parties, des tronçons de rues. René-Lévesque, 1^{re} avenue n'ont pas la même largeur partout, tout le temps. L'emprise change, mais on pense que même aux endroits où il y a aussi peu que 16 mètres, il y a moyen de faire rentrer le projet sans expropriation.

Je ne me rappelle pas des chiffres, mais on les donne dans notre document. Et, fondamentalement, la neige, quand... – d'abord, moins la voie de circulation est large, moins il y a de neige à déneiger et moins l'andain de neige va large. Si vous avez une voie de quatre mètres, c'est 33 % plus de neige qu'il va falloir déblayer et créer un andain; il y a ça d'une part.

D'autre part, en général, la ville cherche à avoir des capacités de stockage de la neige le long des voies de circulation de cinquante centimètres. On n'est pas là, là. Puis ce 50 centimètres là, elle peut l'avoir strictement sur son trottoir de deux mètres qu'elle souhaite élargi par rapport à la situation de 1,5 mètre qu'on connaît aujourd'hui.

Soit dit en passant, Accès transports viables a produit une super carte – ça serait le fun que vous leur demandiez qu'ils vous la déposent – qui montre en rouge, dans les quartiers centraux de Québec, partout où on a des trottoirs inférieurs à 1,5 mètre. C'est à peu près sur 95 % du territoire.

Alors, oui, c'est confortable un trottoir de deux mètres, mais pas au prix de défigurer l'ensemble du territoire. Nous, on dit « oui » à un trottoir de deux mètres, mais à condition qu'on restreigne la capacité de la voie automobile. Et trois mètres, c'est déjà large. Trois mètres, ça permet la circulation de camions. Les camions, ça fait 2,5, 2,6 mètres de large.

Il n'y a pas de motifs... Puis moi, quand j'ai entendu – non pas quelqu'un du bureau de projet

répondre à ma question dans la première partie, mais quelqu'un du service de la mobilité, ça me chatouille de dire « intelligente » comme ils s'attribuent le titre – justifier ça sur des normes du ministère des Transports, des normes qui sont plus souvent qu'autrement désuètes, pas du tout à la page des normes nord-américaines en matière de conception de route, normes que même le

1605 ministère des Transports n'applique pas pour ses propres routes à numéros entre les villes. Invoquer une norme pour des routes nationales pour des voies de circulation en milieu urbain qui ne sont pas des voies de transit, ce sont des collectrices, c'est un non-sens.

Il faut conditionner, il faut restreindre le projet. Et sachez qu'à la plupart des endroits sur René-Lévesque, il manque moins de 50 à 75 centimètres pour ne pas avoir d'expropriation. C'est vraiment, pour nous, un caprice qui est un non-sens. Il faut que vous aidiez, en ce sens-là, les élus. Parce que les élus ont extrêmement de misère à se lever face à leurs fonctionnaires qui leur dit : « Non, ça nous prend ça, parce que ça, parce que ça, parce que ça, parce que ça... » Mais au gouvernement du Québec, il y a d'autres experts qui sont capables de contre-expertiser.

1610

1615

Vous, vous avez des analystes. Vos propres recommandations, ce qu'on espère c'est que, vont conduire le gouvernement du Québec à exiger du promoteur qu'il remette son projet dans l'emprise, qu'il évite toutes les expropriations qui sont absolument non justifiées. Puis surtout, de ne pas nous donner des voies de circulation à 4 mètres.

1620

La largeur de la circulation, c'est ça qui conditionne la vitesse. Ce n'est pas de mettre une affiche à 30 kilomètres/heure, à 50 ou à 70 qui conditionne la vitesse de 95 % des conducteurs. Ce qui conditionne la vitesse d'une voiture, c'est le confort relatif qu'il a. Plus que la voie de circulation est large, plus qu'il va aller vite, plus qu'il va être dangereux pour les autres usagers de la route, que ce soit des cyclistes ou des piétons qui vont vouloir traverser.

1625

Soit dit en passant, on aura beau avoir des trottoirs de deux mètres de large, avec une voie de circulation à quatre mètres où les autos vont rouler trop vite, il n'y a pas personne qui va avoir envie d'aller marcher sur René-Lévesque, pas plus qu'on a envie d'aller marcher aujourd'hui sur René-Lévesque, le long des voies réservées aux autobus.

1630

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Merci. En terminant, une très courte question. Toujours sur l'emprise, mais plutôt sur l'impact que l'emprise aurait éventuellement sur l'abattage d'arbres. On lit dans votre mémoire que le ratio de deux arbres plantés pour un arbre abattu est insuffisant. Est-ce que vous avez des chiffres ou des pistes d'éclaircissement ou de recommandations sur ce ratio-là qui vous semble insuffisant?

1635

1640

M. ALEXANDRE TURGEON :

Je ne sais pas s'il y a un mécanisme pour vous revenir avec une réponse écrite parce que je l'ai lu dans quelques exemples d'autres villes nord-américaines où le ratio est plus proche de cinq par arbre abattu. Je pourrais vous retrouver les sources puis on pourrait vous envoyer un avis écrit pour la question.

Si vous me permettez, vous avez été très généreux dans vos questions, mais sur la question d'abattage d'arbres, il n'y a pas que l'emprise. Il y a aussi la volonté de... à cause des lignes à haute tension qui distribuent l'électricité pour alimenter le tramway, on va devoir couper la couronne des arbres d'un côté et donc, les gens en arboriculture à la Ville prétendent que ça va déséquilibrer les arbres.

Je rappellerais à votre attention qu'Hydro-Québec fait ça sur environ 50 000 arbres par année depuis plus de 40 ans, débalancer la couronne des arbres puis que les arbres ne tombent pas pour autant parce qu'on dégage des fils électriques là où il y a des arbres, puis qu'on ne coupe pas systématiquement les arbres de façon préventive parce qu'ils pourraient devenir malades.

Alors, au-delà de l'emprise sur laquelle il faut travailler pour réduire l'impact sur le couvert végétal, il y a ces deux éléments aussi que je voulais amener à votre attention.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Merci beaucoup, puis c'est tout à fait possible d'apporter une bonification à votre mémoire a posteriori. Merci.

M. ALEXANDRE TURGEON :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Monsieur Pierre Renaud avait des questions additionnelles.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Juste une petite question d'éclaircissement. Quand on parle de l'emprise, la problématique est principalement sur René-Lévesque, est-ce que je me trompe?

M. ALEXANDRE TURGEON :

Non, il y a, 1^{re} avenue aussi, il y a des enjeux. Ceci dit, la Ville a été, je dirais, quand même courageuse sur la 1^{re} avenue en proposant d'avoir une seule voie de circulation. Mais encore une fois, dans plusieurs des tronçons, ça n'aurait pas été nécessaire d'enlever une voie de circulation si la Ville avait été plus sobre dans la largeur des voies de circulation qu'elle voulait avoir.

Alors, sur la 1^{re} avenue, l'emprise est quand même passablement plus étroite. Normalement avec une seule voie de circulation, il y a moyen là aussi d'éviter plusieurs expropriations qui ne devraient pas être nécessaires compte tenu qu'on a 7,5 mètres, une voie de circulation à trois mètres, deux trottoirs à deux mètres chacun. Encore une fois, là aussi, il y a plusieurs expropriations qui ne devraient pas être nécessaires.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Juste par curiosité, quand on parle d'un ratio, de replanter cinq arbres pour un, on ne se limite pas à remplacer l'arbre dans le même secteur, on peut élargir, aller plus loin?

M. ALEXANDRE TURGEON :

C'est une bonne question.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

C'est le nombre d'arbres qui compte. Parce qu'à un moment donné on ne peut pas... il y a une limite à ce qu'on peut replanter dans une surface limitée.

M. ALEXANDRE TURGEON :

Oui, mais en même temps, ça ne peut pas être à l'échelle de la ville qu'on pratique ça. Parce que l'îlot de chaleur, lui... Les îlots de chaleur à Québec sont concentrés dans les quartiers centraux et le défi d'améliorer le couvert végétal, il est dans les quartiers centraux.

Ce qui fait la renommée du quartier Montcalm, c'est justement la qualité de son couvert végétal, qui a été planté dans les années 20, années 30. Ça prend du temps avant d'avoir un couvert végétal qui a cette qualité-là. On ne peut pas dire : « Bien, pour quatre décennies, vous allez avoir un couvert végétal poche parce qu'on a voulu se donner une colonne vertébrale en matière de transport en commun. » Il y a moyen de concilier les deux. Il y a moyen de mieux faire les choses. Et ce que la Ville doit faire, c'est tout faire pour éviter au maximum la coupe des arbres.

Dès qu'un arbre pose un risque de peut-être attraper une maladie ou de peut-être mourir à cause d'une intervention sur les infrastructures souterraines, il y a une mauvaise habitude à la Ville de Québec de procéder à des coupes préventives.

Je dis souvent : quand vous allez chez le dentiste, s'il vous propose une intervention chirurgicale, ça se peut qu'il doive avoir une anesthésie générale dans 1 % des cas. Et dans un millième de cas en matière d'anesthésie générale, il y a des risques de mourir. Est-ce qu'on tue le patient qui a une problématique à une dent parce qu'il a un risque de mourir au bout du compte? Non. Mais c'est un peu ça que la Ville fait en matière d'arboriculture à Québec.

S'il y a un risque de mourir, s'il y a un risque de maladie, si on... comme s'il n'y avait pas d'autres façons de faire. Des spécialistes en matière d'arboriculture nous le disent, il y a moyen d'intervenir quand on fait une excavation près d'un arbre, de couper les racines pour les protéger.

Ça s'est fait à Québec pour protéger un arbre, un orme d'Amérique, en face du Musée des beaux-arts sur Grande Allée, le nouveau pavillon Lassonde. Ça se fait à plusieurs endroits. Il faut que la Ville soit plus proactive pour défendre son couvert végétal, et il faut que la replantation soit majoritairement là où les coupes ont été subies, ou là où on a des îlots de chaleur.

Planter plus d'arbres à un endroit où on a déjà 40 % de couvert végétal, ce n'est pas là qu'on va faire des gains.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup, Monsieur. Bonne après-midi.

M. ALEXANDRE TURGEON :

Merci encore pour votre générosité.

M. CLÉMENT DERYM (DM143)

LA PRÉSIDENTE :

J'appellerais maintenant monsieur Clément Derym d'Accès transports viables.

Bonjour, Monsieur, donc vous avez dix minutes.

M. CLÉMENT DERYM :

1765 Bonjour. Alors, hier, on m'a dit que j'allais pouvoir projeter une petite présentation pour support de la présentation orale. Donc, Clément Derym, je vais présenter le mémoire pour Accès transports viables.

1770 Pour y aller rapidement. Donc, nous sommes un organisme à but non lucratif qui a pour mission de promouvoir les modes de déplacement viables, dont le transport collectif et actif, et de défendre les droits des utilisateurs et utilisatrices de ces mêmes modes.

Nous avons participé aux réflexions sur un réseau structurant de transport en commun à Québec depuis une quinzaine années et souhaitons vigoureusement que ce projet soit autorisé et facilité, tout en étant assorti de bonifications.

1775 On a vingt recommandations dans notre mémoire, donc à l'attention du BAPE, des différentes parties prenantes du projet. Le mémoire sera consultable, d'ailleurs, sur notre site Internet. Donc je ne vais pas tout vous résumer ici, mais me concentrer sur trois thématiques : l'ambition et le financement, la multimodalité et les questions de questions de sécurité routière.

1780 Pour ce qui est de l'ambition du projet, nous, on trouve intéressant de *dézoomer* un peu et de se rappeler des objectifs et des engagements des différentes parties prenantes et notamment des financeurs du projet.

1785 À l'échelle canadienne, on a une projection ici de la trajectoire des gaz, des émissions de gaz à effet de serre. Donc en bleu, vous avez le scénario de référence jusqu'à 2030, par rapport aux mesures qui ont été déjà prises. On peut considérer qu'en tout cas, le projet de réseau structurant en fait partie de tous les projets de transport en commun. On voit que la cible – c'est le petit point que vous voyez tout en bas – la cible à 2030, donc à 511 mégatonnes équivalant CO₂, donc on est loin du compte, et à horizon 2050, l'objectif pour mémoire, c'est zéro émission nette.

1790 On a une situation similaire par rapport aux cibles provinciales ou aux cibles en termes d'émissions de GES, de l'agglomération de Québec. Donc ce qu'on peut constater, c'est que la trajectoire actuelle est très largement en deçà des objectifs, nous sommes objectivement très en retard, et toutes les mesures de bonification et d'ajout sont bienvenues. Toutes les mesures de bonification ou d'ajout, ça pourrait représenter ici la courbe qu'on voit en jaune comme mesure supplémentaire.

1800 Le tramway participe incontestablement à cette réduction des émissions, en plus d'autres effets bénéfiques sur la santé, notamment donc l'activité physique, et on peut penser aussi à l'économie, donc avec les nécessaires chantiers de relance économique qui sont lancés à la fois

au niveau provincial et au niveau fédéral. Donc notre position, c'est de dire que oui, il y a des mesures d'atténuation d'impact du projet à prendre et des bonifications qui sont souhaitables, mais c'est en soi un projet bénéfique certainement et en tout point, et donc qui demande un vrai effort collectif maintenant.

Le premier de ces efforts, c'est celui de l'enveloppe budgétaire globale. Pour le cas général, je vais juste vous citer le ministère des Transports, donc dans une note qu'il a transmise au BAPE : « Habituellement, le Ministère annonce le coût d'un projet majeur après l'approbation du dossier d'affaires par le Conseil des ministres. »

Donc, force est de constater que nous ne sommes pas encore à cette étape-là et pour le réseau structurant, avec ce plafond à 3,3 milliards, on ne comprend pas bien ce régime d'exception. Il y a un danger de créer un précédent pour tous les projets de tramway à venir parce qu'on est sur le premier projet de tramway moderne au Québec. Donc on peut imaginer que c'est en quelque sorte un peu normal que les acteurs soient un peu plus prudents, mais on pensait aussi que cette expérience, elle va servir à d'autres projets qui vont être financés également par le gouvernement du Québec. On peut penser au tramway de Longueuil ou à celui de Gatineau.

Et on a également d'autres projets équivalents qui ont connu des enveloppes flexibles. On peut penser au REM, où l'enveloppe a été augmentée suite à l'ajout de bonification ou à des projets d'infrastructures routières qui ont connu des coûts supplémentaires et donc qui sont traduits par une flexibilité budgétaire. Et sur ce point-là, on peut quand même s'étonner d'un certain deux poids, deux mesures entre le financement des infrastructures routières et du transport en commun.

Donc, aujourd'hui, pour le tramway, on a ces deux facteurs : augmentation des coûts, donc avec des coûts plus précis, et des bonifications qui peuvent être apportées. Donc pour nous, notre principale recommandation, c'est de présenter une enveloppe bonifiée au Conseil des ministres pour validation budgétaire, comme pour tous les autres dossiers d'affaires. En fait, de revenir au cas général et habituel.

Enfin, on a présenté également des pistes de fiscalité municipale à explorer par la ville, donc on a mis plusieurs sources dans notre mémoire à ce sujet-là, notamment la redevance transport.

Concernant la multimodalité, c'est un point crucial pour nous et cette citation, elle est assez parlante dans le sens : « Aucun mode, pris isolément, n'est capable de rivaliser avec l'automobile privée. » Ça montre bien que l'enjeu, c'est de multiplier les possibilités pour les usagers et multiplier les interconnexions.

LA PRÉSIDENTE :

On nous demande – excusez-moi – de vous demander de vous reculer un petit peu quand vous parlez parce qu'il y a des interférences. Merci.

M. CLÉMENT DERYM :

Je recule le micro, en espérant que ça aille mieux, merci.

Donc, l'intérêt du tramway, c'est que c'est un véhicule pour des changements de comportements de mobilité plus globaux, notamment envers les transports actifs. On vous a mis ici une illustration qui vient de la plateforme Collectivités viables, où on voit bien la boucle de rétroaction positive entre le fait de démarrer en structurant la ville avec du transport en commun, donc des milieux de vie à échelle humaine, avec des aménagements pour les piétons, un apaisement de la circulation qui favorise la pratique du vélo notamment, une possession de l'automobile en baisse, une diminution de la circulation automobile, et donc un renforcement du caractère structurant du transport en commun.

À l'inverse, on peut parler de la même boucle de rétroaction négative en termes de capacité routière, donc avec la demande induite. Notre inquiétude dans le projet, c'est l'augmentation de la capacité routière en plusieurs points. Donc il y a notamment le boulevard Laurier – ça a été évoqué – ou le prolongement de la rue Mendel qui, pour nous, est vraiment un bon exemple de demande induite à proscrire.

Notamment on peut penser qu'avec le TOD de Chaudière, avec les nouveaux résidents, on sait que le fait de déménager de résidence, c'est propice aux changements de comportement de mobilité. Donc on peut imaginer que ça peut être un facteur pour l'utilisation de modes plus durables versus l'utilisation de l'automobile. Notre recommandation sur ce point, c'est de faire de la capacité routière, une variable d'ajustement dans le projet.

Enfin, sur la multimodalité, je vais rapidement m'attarder sur une proposition de bonification qui a été travaillée avec d'autres organismes, qui est le prolongement du tunnel, du tramway en Basse-Ville. Donc le principe, ce serait de garder le tramway en souterrain jusqu'au pôle Saint-Roch et d'avoir des voies dédiées pour les autobus en surface et de maintenir les voies réservées sur la côte d'Abraham.

Pourquoi? En fait, les projections d'achalandage sont quand même assez proches de la capacité maximale du tramway aux quatre minutes, qui est la fréquence optimale. Et donc cette proposition, pour nous, elle vient prévenir le goulot d'étranglement que peut constituer la côte d'Abraham pour le transport collectif. Ça vient assurer une capacité plus importante pour le transport

collectif à long terme, et ça multiplie aussi les options pour le transport collectif dans les parcours depuis la banlieue, une desserte plus fine de la Haute-Ville notamment.

1885 Et à notre sens, cette proposition, elle mériterait d'être considérée par l'ensemble des porteurs du projet, porteurs et financeurs du projet, et on demanderait à ce qu'elle soit inscrite dans les scénarios à étudier par les consortiums plutôt que – ou en même temps – que le scénario de tunnel long ou court en Haute-Ville.

1890 Donc, pour terminer, sur la sécurité routière, ce qu'il faut avoir en tête, c'est que le réaménagement autour du tramway, c'est une opportunité à saisir pour améliorer la sécurité routière. On sait qu'on a un nombre important de sites accidentogènes le long du tracé du tramway – ça a été bien identifié par la Ville – et on peut imaginer qu'il y aura une intensité piétonne encore plus importante autour du tracé et des stations.

1895 Et on sait que – ça a été évoqué par le CRE juste avant – plus on a des largeurs de voies importantes, plus la vitesse pratiquée est élevée. Donc nous ce qu'on recommande, c'est une largeur des voies qui est *designée* pour une vitesse pratiquée à 40 kilomètres/heure, et donc de réduire la largeur des voies. Mais ce qu'on préconise, c'est de demander au consortium de viser deux mètres de réduction de largeur totale de l'emprise et donc en particulier sur René-Lévesque, 1900 où on a toutes ces problématiques d'impact autour du tramway.

Donc, là, je vous ai mis une illustration sur le déneigement qui est plus développé dans le mémoire – on pourra y revenir si vous le souhaitez.

1905 Donc une dernière recommandation pour la prise en compte, en fait, de la diversité des besoins des usagers, c'est de créer un comité d'experts et d'expertes de vécu pour conseiller et suivre les choix de conception et de définition des services. Ça peut être à la fois dans les pôles d'échange, mais ça peut être aussi autour. Donc ça peut être pris dans une réflexion un peu plus globale en termes de service. On a parlé tout à l'heure des questions des toilettes publiques 1910 notamment.

Pour conclure sur la dernière *slide*, et en fait pour reprendre le triangle d'équilibre que gère le bureau de projets, qui nous a bien été expliqué, ce triangle, entre le coût, la portée et la qualité.

1915 Nous, ce qu'on demande, c'est que le projet de tramway soit considéré à partir des priorités que sont la portée du transport en commun – donc à long terme c'est un projet pour 50 ans – et la qualité du projet. Et que le reste, donc notamment le budget, la capacité routière et la gestion du déneigement ne devraient être que des variables d'ajustement à modifier pour garantir ces deux 1920 premières priorités. Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

1925 Merci beaucoup. Donc j'aurais peut-être une première question parce que vous avez parlé de pistes de financement au niveau de la Ville et, bon, vous détaillez un petit peu en page 19 : « la mise en place d'une fiscalité spécifique le long du tracé », mais est-ce que vous avez réfléchi plus avant, disons, au fonctionnement de cette redevance, aux possibilités de financement qu'une telle redevance pouvait apporter? Est-ce que vous avez des chiffres? Donc bref, jusqu'à quel point est-ce que le financement du projet pourrait reposer sur ce type de mécanisme?

1930 **M. CLÉMENT DERYM :**

1935 Oui. Alors, concernant la redevance transport, qui est d'une manière beaucoup plus détaillée, développée dans le rapport de l'ENAP, donc de l'École nationale d'administration publique, qui a été remis à Transition énergétique Québec en avril. Déjà juste sur le fonctionnement, le principe, c'est vraiment de taxer les nouveaux mètres carrés construits autour du tracé. Donc l'intérêt, ce qu'on peut dire, de cette piste de financement là, de cet outil, c'est que ça vient taxer uniquement la nouvelle valeur immobilière créée par le tramway et qu'elle est destinée avant tout aux opérateurs qui développent des opérations immobilières et pas directement sur les propriétaires.

1940 Sur ce point-là, il y a une autre option, c'est la taxation de la plus-value foncière, qui est peut-être un peu plus compliquée à mettre en place. Et ensuite, sur les questions de combien est-ce que ça pourrait rapporter, à quelle hauteur cet axe pourrait être envisagé, ça, on n'a pas fait l'exercice pour savoir quel montant ça pourrait dégager pour financer une partie du projet.

1945 **LA PRÉSIDENTE :**

 Puis cette étude, est-ce que vous nous l'avez déposée?

1950 **M. CLÉMENT DERYM :**

 Elle est dans les notes de bas de page dans le mémoire, oui.

LA PRÉSIDENTE :

1955 D'accord, parfait, merci. Mon collègue Antoine Morissette avait des questions pour vous.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

1960 Merci beaucoup pour le partage de votre opinion cette après-midi. Je voulais vous amener vers l'emprise de la route. On a initié cette discussion-là avec le CRE qui vous précédait parce qu'ils

vous ont pavé la voie en termes de largeur des trottoirs, parce que vous avez effectivement, dans votre mémoire, une carte qui présente la largeur des trottoirs sur le territoire de la ville de Québec.

J'aimerais vous entendre, en fait, sur cet enjeu-là de largeur de trottoirs parce qu'on comprend que sur l'emprise globale de l'insertion du tramway, des voies routières, éventuellement de la zone pour entreposer la neige et des voies cyclables et des trottoirs. De quelle façon on peut bien intégrer cette réalité-là et dans quelle mesure vous utilisez la carte de la largeur des trottoirs pour justifier une réduction de l'espace dédié à l'automobile?

M. CLÉMENT DERYM :

Oui. Alors, ce qu'il faut bien comprendre dans notre idée, c'est que cette question de la largeur des trottoirs, elle vient en dernier ressort comme possibilité, comme variable éventuellement ajustable pour limiter l'emprise globale.

Le premier point, pour nous, là où il y a vraiment des pistes d'optimisation, c'est également sur la largeur des voies de circulation automobile, pour les enjeux de sécurité routière en particulier, qui nous, nous tiennent à cœur. Et, effectivement, c'est d'abord sur les voies qui sont prévues à quatre mètres que, si vous voulez, pour nous, il y a un vrai effort à faire, et il y a vraiment des pistes à approfondir sur la manière de gérer le déneigement, puis ça, c'est ce qu'on précise dans notre annexe.

Sur la largeur des trottoirs, je vais juste vous préciser dans quel – c'est assez intéressant dans le fond – dans quel contexte est-ce qu'on a produit cette carte-là. C'était pour mettre au jour l'état, la possibilité de croisement sur des trottoirs de la ville de Québec dans le contexte de distanciation physique avec la COVID.

En fait, on a pu récupérer des données, donc des surfaces de déneigement des trottoirs, on a pu déduire une largeur moyenne. On s'est rendu compte que la très grande majorité des trottoirs de la ville de Québec était d'une largeur moyenne inférieure à deux mètres, qui est la distance physique recommandée.

Ce que ça montre effectivement, c'est que la norme – j'ai envie de dire, pas au sens réglementaire, mais dans la ville de Québec – c'est que les trottoirs font moins de deux mètres et qu'on peut s'autoriser à avoir des trottoirs moins larges. À ce titre, la norme qui est utilisée, cette fois-ci en termes réglementaires par la Ville de Québec pour les trottoirs, c'est 1,75 mètre, et cette largeur-là, elle comprend la problématique du déneigement en fait.

Habituellement, les municipalités utilisent plutôt 1,5, et là la Ville de Québec est sur 1,75 pour prévoir un peu plus de place pour l'andain de neige. On peut imaginer que plutôt que des trottoirs

à 2 mètres, on soit simplement, dans le cas de la norme de la Ville de Québec, à 1,75, voire à moins, à 1,5 très ponctuellement.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

2005

Donc, je vous ramène dans ce cas-là sur l'effort que vous avez évoqué à faire sur les voies routières.

2010

Bon, on a parlé effectivement des normes du ministère des Transports en première partie à l'égard de la largeur des rues, on a évoqué aussi, donc, des routes à numéro du ministère des Transports qui étaient soumises à des normes dont on a discuté. On a eu une appréciation précédemment de cette largeur de voies routières là.

2015

J'aimerais vous entendre sur ce sujet-là aussi concernant les normes et la largeur des voies routières sur René-Lévesque, mais aussi plus globalement, sur l'ensemble du tracé du tramway.

M. CLÉMENT DERYM :

2020

Je pense que je pourrais juste, bien, rappeler dans le fond... Je ne sais pas si vous voulez un avis sur, peut-être plus précisément quelle est largeur précise que, nous, on pourrait recommander pour des voies de circulation sur les différents secteurs du tramway?

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

2025

C'est indiqué dans votre mémoire, mais c'était plus sur une appréciation générale des normes qu'on utilise pour définir la largeur des voies routières.

M. CLÉMENT DERYM :

2030

Oui. Bien, c'est sûr que sur ce point-là, nous, on rejoint la prestation du CRE sur le fait qu'effectivement les normes du ministère des Transports – c'est intéressant, d'ailleurs, ça s'intitule *Des normes de voies routières*, alors que là, en fait, autour d'un tramway, on devrait parler de rues, et donc, on n'est pas sur la même caractérisation d'espace public.

2035

On est sur un espace qui est censé être agréable pour d'autres modes, pour des piétons, pour des cyclistes, où la place de l'automobile ne devrait pas être aussi importante que sur une route au sens interurbain.

2040

Donc, oui, effectivement, on considère que cette approche par les normes, par le ministère des Transports, n'est pas l'angle par lequel il faut étudier la largeur à concevoir, à *designer* pour ces

voies de circulation là.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

2045 Merci. Je vais vous amener sur un autre sujet. J'ai posé la question tout à l'heure, je vous la pose aussi. On voit dans vos recommandations que vous avez certaines appréhensions en regard du TOD Chaudière. Est-ce que vous pouvez détailler? Est-ce que vous pouvez détailler tout en spécifiant peut-être des secteurs qui pourraient être densifiés, qui pourraient faire l'objet d'aménagements spécifiques le long du tracé du tramway? Donc, en premier temps, vos
2050 appréhensions sur le TOD Chaudière, puis ensuite peut-être des secteurs spécifiques que vous avez réfléchis ou des propositions de densification urbaine.

M. CLÉMENT DERYM :

2055 Oui. Alors, sur le TOD Chaudière plus précisément, bien, comme pour l'ensemble des stations, la priorité, ça doit vraiment être de créer un environnement favorable aux piétons.

 En santé publique, on parle souvent d'environnement favorable à la santé, donc c'est vraiment de créer un environnement, des aménagements favorables aux piétons.

2060 On peut penser, par exemple, en termes d'aménagement très concret, au fait que les intersections entre circulation piétonne et circulation routière se fassent au niveau des circulations piétonnes. Donc c'est-à-dire qu'on ait par exemple, des intersections qui soient surélevées au niveau des trottoirs, donc ça montre que c'est l'espace du piéton avant d'être l'espace de
2065 l'automobile, en plus de constituer un ralentisseur. Donc, ça, on va dire, c'est un ensemble d'aménagement qui devrait se retrouver autour des stations, puis donc, en particulier, dans l'aménagement du secteur Chaudière.

 Aujourd'hui, la Ville n'est pas à une étape de définition du projet assez avancée pour donner
2070 ce genre de détails là, de gestion des intersections, mais en tout cas, c'est quelque chose sur lequel nous, on sera vigilant.

 Et je ne sais pas si ça répond exactement à votre question, mais tout à l'heure, je parlais sur le TOD Chaudière du démenagement de résidences comme une opportunité de changement de
2075 comportement. Il faut bien avoir en tête qu'il y a des outils qui existent pour accompagner ces changements de comportement là.

 Je pense notamment au forfait transport qui consiste à offrir un abonnement de transport en commun gratuit pour la première année de l'installation d'un ménage dans un nouveau
2080 développement résidentiel. Et justement ça, ça permet d'enclencher une dynamique de

changement de comportement. Ça facilite la dynamique de changement de comportement pour ces nouveaux résidents.

Pour nous, ce serait vraiment la voie à approfondir et à mettre en place, plutôt que de rajouter, de prolonger la rue Mendel sur le secteur Chaudière. Bien, de ne pas prolonger cette rue et de mettre ces incitatifs-là en place pour les nouveaux développements résidentiels, ce serait, à notre sens, une meilleure combinaison pour, encore une fois, favoriser et mettre en place une dynamique de changement de comportement de mobilité.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup, Monsieur. Alors, la commission va prendre une pause d'une quinzaine de minutes, après quoi nous allons reprendre nos travaux. Merci.

SUSPENSION DE QUELQUES MINUTES

**REPRISE DE LA SÉANCE
SUITE DE LA PRÉSENTATION DES MÉMOIRES**

**M. JACQUES GIRARD
Mme GWENDALINE KERVRAN (DM152)**

LA PRÉSIDENTE :

Alors nous allons reprendre si vous le voulez bien. J'appellerais Jacques Girard, monsieur Jacques Girard de la Direction de la santé publique à venir s'installer.

Bonjour. Alors je vous inviterais aussi à présenter la personne qui vous accompagne, merci.

M. JACQUES GIRARD :

Alors, bonjour, Madame la Présidente, bonjour Messieurs les Commissaires. C'est extrêmement stimulant pour nous d'entendre de si belles prestations. Donc, on va respecter le temps qui nous est accordé. Madame Gwendaline Kervran m'accompagne. C'est une collègue qui travaille avec nous à la Direction de la santé publique. Donc vous allez avoir le point de vue

2120 de la Santé publique par rapport à, finalement, ce projet de tramway dans le réseau de transport structurant de la Ville de Québec. Donc je vais m'assurer de respecter le temps.

2125 Donc la prochaine diapo va donner un peu une vision très, très macro en fait de ce que fait un directeur de santé publique. On ne parlera pas de COVID, merci – parce que c'est un peu là-dessus qu'on est beaucoup de ce temps-ci.

2130 Mais vous voyez qu'un des aspects c'est de surveiller l'état de santé de la population. On est très soucieux aussi de promouvoir la santé de la population, de prévenir les maladies, les problèmes psychosociaux, les traumatismes et la protection aussi de la santé de la population. Donc ce sont tous des textes législatifs qui nous donnent ces pouvoirs de façon manifeste.

2135 La prochaine diapositive nous ramène sur le projet comme tel de tramway. On sait très bien que le transport, pour nous, en santé publique, ça a beaucoup, beaucoup d'impacts sur des déterminants de la santé. Alors, on n'a qu'à penser aux conditions socioéconomiques, on n'a qu'à penser au bruit, pour lequel existent des normes de l'OMS, la qualité de l'air extérieur – on en parlera tout à l'heure – la sécurité, l'activité physique, bien évidemment, et les changements climatiques.

2140 La prochaine diapositive. Alors, tout le mémoire que nous avons déposé la semaine dernière, finalement, est un peu orienté et articulé autour de trois actions prioritaires que vous voyez, justement dans l'optique de valoriser les déterminants dont nous avons parlé tout à l'heure, les six déterminants.

2145 Première action, qui pour nous est fondamentale, la région de la Capitale-Nationale s'est donné justement cette priorité en 2012 et elle y tient toujours huit ans plus tard, puisqu'en agissant sur les inégalités sociales de santé, les conditions socioéconomiques de notre population, on arrive à avoir des gains de santé majeurs, significatifs.

2150 Deuxième action, créer des environnements sains et sécuritaires, favorables à la santé. Alors, c'est quelque chose également qui fait partie de notre – je dirais – de notre ADN, pour employer une expression un peu médicale.

2155 Et finalement, la santé environnementale, on verra tout à l'heure qu'on est vraiment, vraiment dans le ton des grands changements qui touchent notre planète et notre région, et le Québec dans son entier n'y fait pas exception.

2160 La prochaine diapo nous ramène en fait sur la première action, premier axe : agir sur les inégalités sociales de santé. Donc nous sommes bien conscients que pour monsieur et madame Tout-le-Monde, bouger, se mouvoir dans un environnement comme tel, vraiment, représente des opportunités en termes d'intégration sociale, en termes de possibilité d'avancement. Donc, cette accessibilité à des lieux publics, à des services, pour nous, c'est un déterminant majeur de la santé. Donc, c'est pour ça qu'on parle beaucoup de capital social également, chez nos citoyens et nos concitoyens, pour assurer leur bien-être.

2165 Alors, bien évidemment, nous sommes conscients qu'il existe déjà, par rapport à l'accès au transport, des barrières économiques, des barrières géographiques ainsi que des barrières physiques – on pense à des personnes avec des limitations fonctionnelles, par contre. Donc c'est sûr que le transport permet à tous, finalement, de se rendre au travail, à l'école, se trouver un logement adéquat, les consultations, la vie sociale, culturelle et récréative. Bref, tout un ensemble de conditions qui vont faire qu'on vit dans un environnement social et on y trouve vraiment ce qui nous permet de nous dépasser, qui nous permet finalement d'établir un équilibre, d'aspirer finalement à un avenir meilleur également, parce que nous savons que certains groupes de notre société n'ont pas cette chance et on pense que le transport, justement, est un facteur majeur.

2175 Parmi les pistes d'amélioration, la prochaine diapositive, nous avons donc retenu des éléments qui ne sont pas nouveaux puisque ça a déjà été évoqué. On les répète parce qu'on pense que ça nous apparaît être extrêmement important.

2180 La tarification sociale, donc ajuster les coûts du transport en commun en fonction d'une tarification qui permettrait aux personnes vivant sous le seuil de faible revenu d'avoir un accès équitable au réseau ainsi qu'au tramway. Vous savez, nous, on se fait les grands défenseurs du revenu garanti que devrait avoir l'ensemble de la population. Nous croyons fermement que c'est une question de redistribution de la richesse collective que nous avons et, pour nous, le transport en commun participe justement à cet effort de redistribution.

2190 La gentrification est l'autre aspect, je dirais, l'autre moteur finalement, de nos préoccupations puisqu'il s'agit d'assurer l'accès à un logement abordable en développant le logement social et communautaire. Nous croyons que – et d'autres intervenants l'ont mentionné avant nous – évidemment, si on laisse la nature jouer, et je ne fais pas de jeux de mots en parlant de la nature, la nature humaine, en fait, c'est qu'évidemment, il y a des opportunités de développement très important.

2195 Pour nous, on doit faire de cette opportunité de développement, finalement, en faire un développement social durable, dans le cadre de la mobilité durable dont on a déjà parlé il y a quelques années, pour lequel on s'était positionné très clairement. Localiser des logements sociaux près du tracé du tramway afin que les populations plus vulnérables aient l'opportunité de profiter des bienfaits d'une meilleure mobilité nous apparaît fondamental.

2200 La prochaine diapositive nous remet un peu sur ce qui est au cœur de notre action en santé publique. D'un côté, travailler sur les environnements sains, donc on croit que les déplacements actifs représentent une clé très importante et aussi, évidemment, les aspects liés à la sécurité.

2205 Ne serait-ce que pour les environnements sains. On pense, par exemple, à l'importance de lorsqu'on se mobilise en voiture, on augmente notre risque d'obésité d'une façon très significative, de l'ordre de 6 %. Alors que vous parcourez un kilomètre à pied, bien, vous réduisez de 4,8 %. Il y a donc un choix de société ici important, alors que nous savons que plus de 70 %, près de 80 %, de notre population sont souvent inactifs, sédentaires. Donc, on croit qu'on a un enjeu ici lorsqu'on parle de transport, de réseau de transport structurant, parce que justement, on vient apporter une opportunité nouvelle.

2215 Des gains potentiels aussi pour la sécurité des usagers du réseau routier, nous savons qu'en fait, dès que vous avez davantage de véhicules moteurs qui sont sur les routes, la mortalité est significativement plus élevée. On regarde, par exemple, les comparaisons avec les pays européens où les transports en commun sont davantage développés et on s'aperçoit qu'en fait, dans tous les cas de figure, les données vont systématiquement dans la même direction.

2220 Alors, l'une des stratégies proposées par l'Organisation mondiale de la Santé, pour réduire les risques de traumatismes routiers, justement, consiste à se doter de transports collectifs, considérés vraiment comme la stratégie numéro un pour améliorer la sécurité routière.

2225 La prochaine diapositive. Créer des environnements sains et sécuritaires suppose également d'augmenter l'attractivité du réseau. Nous croyons qu'en fait nous avons la possibilité de travailler sur un certain nombre de paramètres : offrir un maximum de confort et de commodités aux futurs utilisateurs, des infrastructures sanitaires propres et sécuritaires, les fontaines d'eau, l'accès au wifi, le confort des sièges, le gain de rapidité également – tant au niveau du temps réel que perçu nous apparaît un enjeu fondamental.

2230 Faire valoir également les gains personnels, l'économie de temps et d'énergie, sachant que souvent le coût d'avoir une voiture personnelle, individuelle est de l'ordre de 10 000 \$. Ce

qui peut être, dans certains cas, quelque chose qui vient compromettre, en fait, les dépenses du ménage par rapport à d'autres aspects, l'alimentation, le logement, et cetera.

2235 La prochaine diapositive nous amène aussi sur l'aménagement des intersections et des passages piétonniers pour lesquels il nous faut avoir justement les coudées franches. Donc l'aménagement sécuritaire de l'environnement routier est fondamental. Je crois que les campagnes d'information sont vraiment nécessaires. Donc en termes de bonification du projet, ou, je dirais, de prérequis, c'est certain qu'il faut que la population soit avec ce projet qui est, 2240 pour nous, vraiment quelque chose d'important.

L'installation de feux de circulation pourrait permettre justement, pour les piétons aux intersections et aux passages piétonniers de faire une différence. Il ne faudrait peut-être pas lésiner sur ces feux de circulation qui ne sont pas partout sur le trajet. 2245

Le virage à droite, bien évidemment, reste, sur feu rouge, reste, pour nous, un enjeu aussi important. Il faudra revoir cette question-là et faire en sorte que des interdictions soient vraiment nommées pour assurer justement la sécurité des piétons, des cyclistes, et cetera.

2250 La prochaine diapositive...

LA PRÉSIDENTE :

Alors, je vais vous demander de conclure parce que votre temps est écoulé. 2255

M. JACQUES GIRARD :

Oui, d'accord.

2260 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

M. JACQUES GIRARD :

2265 D'accord. Alors, écoutez, on voulait améliorer la santé environnementale également, les îlots de chaleur urbains. Je vais terminer en vous disant que, finalement, pour nous, la perspective de mobilité durable, qui inclut le tramway, va nous permettre de participer à la lutte contre la pauvreté, les inégalités sociales de santé, réduire la dépendance à l'automobile en

2270 favorisant les modes de transport alternatifs, favoriser l'augmentation de la pratique d'activité physique et contribuer à diminuer les facteurs de risques environnementaux.

Voilà. Le transport en commun est bon pour la santé, l'environnement et l'économie. Merci.

2275 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. Mon collègue Antoine Morissette avait quelques questions pour vous.

2280 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

2285 Bonjour, merci beaucoup de votre mémoire. Je vais aller dans la première préoccupation ou les premières préoccupations que vous avez évoquées au début de votre présentation à l'effet de favoriser un environnement sain, des déterminants de la santé que sont le transport, que sont les éléments qui entourent le transport collectif.

2290 Est-ce que vous avez des préoccupations à l'égard de la croissance démographique et la façon dont la dynamique sociodémographique et les déterminants sur la santé peuvent être influencés par l'implantation d'une infrastructure comme le tramway en regard du déplacement de population ou par exemple de phénomènes de secteurs qui pourraient être plus isolés ou de déterminants en regard de la pauvreté ou des secteurs défavorisés qui pourraient être exacerbés par l'implantation du tramway?

2295 **M. JACQUES GIRARD :**

2300 Pour nous, en fait, c'est sûr que la démographie est particulièrement un aspect toujours important. Il ressort que, quand même, dans une dynamique de développement social, je crois que le fait de donner à une majorité de citoyens la possibilité de se déplacer et de faire en sorte que justement, on dit souvent : ce qui peut être délétère, puis on a parlé de la gentrification, ce qu'on veut éviter, justement, c'est de faire un développement qui serait inégal, qui serait inéquitable dans le fond.

2305 Je ne suis pas sûr de bien comprendre peut-être la dimension que vous voulez amener sur la démographie, mais pour nous, tout transport en commun est une façon, finalement, d'inviter la population à se centrer vraiment, à se développer sur un territoire où, à ce moment-là, actuellement, avec souvent la tendance que nous avons avec le transport automobile, on se

retrouve finalement avec des banlieues. Et on a assisté nous, particulièrement au Québec, depuis plusieurs décennies, à un étalement urbain très important.

2310 Et pour nous, je crois que si on veut avoir une certaine cohésion sociale dans l'esprit d'une
augmentation de notre population, qui va continuer à croître, on pense qu'effectivement, d'avoir
l'opportunité de pouvoir s'établir sur des zones... et vous savez, le transport en commun, c'est
quelque chose qui commence à un point zéro et qui, finalement, dans le temps, va continuer à
se développer. Donc on verrait vraiment très bien... le développement démographique, pour
2315 nous, est une variable avec laquelle on va avoir à composer. Il faut que le développement soit
vraiment bien canalisé en fonction des priorités que nous avons.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

2320 Parfait, merci. Autre élément aussi que vous avez amené en regard de la tarification
sociale, vous avez parlé, ou dans le mémoire, de l'expérience de la Société des transports de
l'Outaouais qui s'est basée, en fait, pour établir la tarification sociale sur le niveau de revenu.
Est-ce qu'il y aurait d'autres critères selon vous qui pourraient être utilisés pour établir une
tarification sociale?

2325 **M. JACQUES GIRARD :**

Je vous dirais que finalement – je vous parlais de l'exemple, tout à l'heure, du revenu
minimum garanti qu'on devrait offrir à l'ensemble de nos concitoyens – je vous dirais que c'est
2330 une façon de redistribuer la richesse.

Il n'y a pas vraiment de recette particulière, il y a différentes modalités. On avait regardé
cela sous différentes juridictions, mais de façon générale, moi, je pense que le fait de permettre
à une tarification qui soit ajustée, il y aurait différentes façons de le faire. On l'a fait avec l'impôt
2335 sur le revenu, et cetera.

Nous ne sommes pas des spécialistes de la question. Nous, c'est plus sur le principe
même de permettre une plus grande, je dirais, utilisation du transport en commun. Ce qui nous
avait beaucoup frappés en Outaouais, c'est qu'il y avait 26 % des personnes pour qui c'était leur
2340 première expérience de transport collectif. Et on a assisté à une augmentation de 38 % des
déplacements.

Donc, pour nous, on disait « c'est certain qu'on répond à un besoin fondamental de la
population qui veut se déplacer » et je pense que dans ce sens-là, le fait de tarifier d'une façon

2345 modulable... – et d'ailleurs c'est à la portée de la société de transport en commun parce qu'avec
maintenant la carte à puce, ça permet beaucoup, beaucoup de possibilités. Alors on trouve que
ça pourrait être facile à implanter, en ce qui nous concerne.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

2350 J'ai une autre question aussi. À la lecture de votre mémoire, il y a une des recommandations
qui est d'interpeller des partenaires experts pour la planification de logements sociaux. Est-ce que
vous avez des personnes, des gens, des organismes en tête en regard de cette recommandation-
là?

M. JACQUES GIRARD :

2355 Nous n'avons pas vraiment d'organismes comme tels si ce n'est qu'on sent vraiment une...
on sent vraiment qu'il y a un consensus qui se fait un peu partout – je dirais pas seulement qu'au
2360 Québec, un peu partout en Amérique du Nord – où est-ce qu'on veut, par exemple, avoir une plus
grande mixité sociale.

2365 Vous savez, ce n'est pas très bon de séparer des populations. Je pense qu'on parle de
l'intergénérationnel, mais je dirais au plan social, on a tout intérêt à faire cohabiter, finalement, des
populations, qui, pour toute sorte de raisons, n'ont pas reçu toujours ou n'ont pas connu les mêmes
opportunités.

2370 Et je crois que le logement social, en fait, il y a quelque chose qui, pour nous, est une clé pour
permettre, justement, cette mixité sociale, qui n'est pas toujours au rendez-vous, il faut bien
l'admettre. Quand qu'il y a de grands projets urbains, souvent certaines populations sont comme
finalement écartées de ces quartiers-là et on trouve que peut-être, finalement, qu'on se prive
d'expériences, à notre sens, sociales, qui pourraient vraiment faire une grande différence en termes
de mixité sociale, comme je le disais.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

2375 Est-ce qu'il y a certains groupes plus vulnérables que vous voyez qui devraient être consultés
ou qui devraient être particulièrement interpellés pour les enjeux de circulation, de qualité de l'air,
de circulation de transit?

M. JACQUES GIRARD :

2380 Je pense que souvent on a tendance à toujours se référer à des experts pour prendre des
décisions de cette nature, mais on oublie quelquefois que souvent le citoyen a beaucoup, beaucoup

2385 à offrir en termes de solutions parce que lui voit une solution qui va correspondre véritablement à la réalité de son milieu de vie, de son quartier. Et quelquefois, pour toute sorte de raisons, on peut commettre des erreurs, je dirais, souvent fatales à ne pas les consulter.

2390 Alors, la réponse à votre question, moi, je vous dirais non seulement c'est souhaitable, mais c'est fondamental de permettre une consultation citoyenne, et avec des groupes qui, particulièrement, le vivent de façon plus difficile.

2395 Avec les îlots de chaleur que nous avons tous les étés, on se rend bien compte où ça se passe. C'est souvent ce qu'on s'est rendu compte avec les expériences qui ont donné de meilleurs résultats, c'est justement parce qu'on les avait écoutés. On avait écouté les personnes qui vivaient à ces adresses-là, où il y avait très peu de végétation, où vraiment le béton faisait en sorte que l'été, ces personnes-là étaient particulièrement victimes des effets, justement, de ces îlots de chaleur urbains.

2400 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

Merci beaucoup.

2405 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup.

Vous voulez ajouter quelque chose?

2410 **GWENDALINE KERVAN :**

2415 Oui. Entre autres, tout à l'heure, vous demandiez les organismes partenaires ou, en tout cas, lesquels à qui on pourrait faire appel. Entre autres, il y a des organismes de défenses des droits des locataires qui existent à Québec puis, notamment, on en a entendu parler lors des premières audiences publiques. Alors, c'est à cet effet-là, c'est par rapport à ces groupes de défense là auxquels on faisait référence.

2420 Et lorsqu'on parle de partenaires experts, notamment en santé publique, l'ensemble des CIUSS ont aussi des professionnels, des organisateurs communautaires, qui travaillent avec les communautés et qui peuvent aussi accompagner, en fait, les citoyens dans leurs démarches. C'en est quelques exemples, là, mais sinon, la Ville a aussi des regroupements de citoyens dans chacun des arrondissements pour lesquels on peut demander du soutien aussi. Merci.

2425 **LA PRÉSIDENTE :**

Très bien, donc merci beaucoup à tous les deux. Je demanderais maintenant à madame Alizée Cauchon d'Équiterre de venir prendre place.

2430

Mme ALIZÉE CAUCHON
M. MARC-ANDRÉ VIAU (DM147)

2435 **Mme ALIZÉE CAUCHON :**

Bonjour.

2440 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour, bienvenue.

Mme ALIZÉE CAUCHON :

2445 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Donc vous avez dix minutes.

2450

Mme ALIZÉE CAUCHON :

Mais, en fait, je suis accompagnée d'un collègue à distance.

2455 **LA PRÉSIDENTE :**

Très bien.

Mme ALIZÉE CAUCHON :

2460

Puis j'aurais également une présentation visuelle pour vous.

2465 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je pense que la présentation visuelle et même votre collègue sont déjà là. Alors, bienvenue à tous.

2470 **Mme ALIZÉE CAUCHON :**

Merci.

2475 **M. MARC-ANDRÉ VIAU :**

Bonjour. Vous m'entendez bien?

LA PRÉSIDENTE :

2480 Oui, très bien.

M. MARC-ANDRÉ VIAU :

Parfait. Alors, c'est parti, j'imagine.

2485 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, on vous écoute.

2490 **M. MARC-ANDRÉ VIAU :**

Parfait. Mon nom est Marc-André Viau, je suis directeur des relations gouvernementales chez Équiterre. Je vais partager mon temps avec ma collègue Alizée Cauchon, analyste en relations gouvernementales dans nos bureaux de Québec.

2495 Je suis très heureux de me trouver devant vous aujourd'hui pour parler de ce projet tant attendu qu'est le réseau de transport structurant de la ville de Québec. Il est plus que temps de doter la Capitale-Nationale d'un réseau de transport collectif digne de ce nom. Après tout, si Ottawa possède déjà son réseau structurant, Québec ne devrait pas être en reste, mais bien loin de moi l'idée de faire une bataille de capitales ici.

2500 On va passer à la prochaine diapo. Avant de rentrer dans le vif du sujet, deux mots sur notre organisation : Équiterre existe depuis plus de 25 ans, nous sommes un acteur majeur des politiques publiques orientées vers le développement durable grâce à l'appui de 135 000 sympathisants et de

2505 25 000 membres. À titre indicatif, nous avons ouvert notre bureau de Québec il y a de cela 15 ans et nous y avons 3 000 membres et plus de 10 000 sympathisants.

2510 Au fil des ans, Équiterre a développé une expertise importante en matière de politiques publiques, qui ont le potentiel de réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre. Alors, on a rapidement identifié les choix de modes de transport et les pratiques d'aménagement du territoire comme les causes principales d'émissions de GES au Québec et on fait de la réduction de la consommation de pétrole, une des solutions privilégiées permettant leur réduction.

2515 On peut mentionner également que parmi l'expertise significative en lien avec le sujet d'aujourd'hui, Équiterre siège au Comité de suivi de la Politique de mobilité durable du gouvernement du Québec.

2520 Je pense qu'on est à la troisième diapo maintenant. Donc on vient de parler de l'impact sur les gaz à effet de serre, mais il y a aussi des impacts économiques importants à souligner. Selon l'Association de transport urbain du Québec en 2018, l'activité de l'ensemble des sociétés de transport en commun du Québec ont soutenu plus de 23 000 emplois directs et indirects. C'est plus de 3,1 milliards de dollars qui ont été injectés dans l'économie du Québec par les neuf sociétés de transport.

2525 On peut penser aussi aux économies qui sont réalisées par l'élimination de milliers de tonnes de GES. Donc les économies pour le système de santé, en réduisant l'impact des GES sur les maladies respiratoires.

2530 Donc, les cobénéfices associés au développement des infrastructures de transport collectif sont nombreux.

2535 On peut penser, par exemple, à l'augmentation de la valeur foncière, du développement social, le précédent présentateur de l'INSPQ en a fait état. On peut penser aussi à l'impact sur l'étalement urbain, donc ça réduit l'impact sur l'étalement urbain qui a des coûts énormes pour le développement d'une société.

2540 Avant de passer la parole à ma collègue, j'ajouterais un petit bémol par rapport au réseau structurant, c'est-à-dire que la construction du réseau structurant n'est pas l'unique ingrédient pour que la recette soit un succès. La croissance du service de transport collectif doit être jumelée avec d'autres stratégies de mobilité durable pour maximiser les bénéfices et avoir un impact sur la croissance du parc automobile et la congestion routière, sur le stationnement, sur le temps de déplacement des travailleurs des marchandises, sur la productivité, la sécurité et la pollution.

À l'opposé, si on bonifie le réseau routier en parallèle, on diminue les incitatifs à l'utilisation

2545 du transport collectif, et donc on manque la cible. Je vais maintenant passer la parole à ma collègue Alizée Cauchon.

Mme ALIZÉE CAUCHON :

2550 Oui, merci Marc-André. Nous, on croit que le projet présenté par le promoteur est fait sur mesure pour la Capitale-Nationale. C'est un projet qui est basé sur de nombreuses consultations publiques depuis une bonne dizaine d'années, et plus précisément celle de 2017, 2018, où on a eu des centaines de mémoires qui ont été déposés par la population, des milliers de personnes qui se sont présentées à ces consultations-là.

2555 Équiterre, on a participé à la mobilisation afin de rendre un peu plus de fierté envers ce projet-là, notamment la campagne #FauledireàRégis en 2017 et ainsi que la campagne « J'ai ma passe », qui vont vous présenter leur mémoire prochainement. C'est une campagne initiée tant par les gens du milieu environnemental, mais aussi par le milieu des affaires, entre autres, et qui a plus de 18 000 adhérents à cette campagne en faveur du tramway.

2560 C'est aussi un projet qui est fait sur mesure parce que ça répond aux besoins actuels et futurs en termes de déplacement. Le tracé du tramway est basé sur l'enquête Origine Destination 2017, donc on a vraiment un tracé qui répond aux besoins de déplacement.

2565 C'est aussi un projet qui, en fait, est une colonne vertébrale, on le dit, une colonne vertébrale qui doit avoir une bonne ossature pour répondre à tous les besoins du territoire de la ville de Québec. Mais déjà on a la Vision 360 qui a été annoncée par la Ville, qui est, dans le fond, une nouvelle vision, une nouvelle façon de concevoir les déplacements sur notre territoire à Québec, donc on voit déjà une nouvelle vision, le tramway apporte des possibilités nouvelles de déplacement.

2570 C'est un projet pour lequel nous sommes en faveur, bien sûr, mais auquel on apporte certaines recommandations.

2575 La première, ce serait, en fait – on en a un peu parlé avec Accès transports viables un peu plus tôt, ça serait de déplacer la trémie de la Basse-ville. En fait, ça serait de prolonger le tunnel de la Couronne à une sortie vers la cigarettièrre environ.

2580 Pourquoi? Parce qu'on trouve que la sortie sur de la Couronne pose beaucoup de problèmes, des problèmes pérennité. Une fois qu'on aura construit cette trémie-là, ce n'est pas comme un arbre – on parle des arbres qu'on coupe, mais qu'on peut replanter – là, on parle vraiment de quelque chose qui est pour toujours. On connaît, à Québec, on a déjà un tunnel qui est là puis qu'on n'utilise pas, mais on fait avec. Ça, c'est une parenthèse.

2585 Donc, on condamne la rue de la Couronne, on réduit également l'offre dans le secteur Saint-Roch, Saint-Jean-Baptiste. On se questionne aussi : lors des grands événements, comment on va se déplacer? Est-ce qu'on pense que le tramway va prendre – on prend souvent l'exemple du Festival d'été de Québec – mais est-ce qu'il va prendre tous les usagers? Est-ce que ce sera suffisant ou on ne devra pas ajouter des autobus? Sur quelles côtes vont passer ces autobus-là?

2590 On n'en a qu'une qui fait le centre-ville, celle de la côte d'Abraham.

2595 On se pose des questions aussi en ce qui a trait au tunnel. Si jamais il y a des bris dans le tunnel le long du tracé, si le tramway doit faire dévier ses usagers pour une raison quelconque dans le réseau autobus, de quelle façon les usagers vont se diriger en Haute-Ville, Basse-Ville? Donc, c'est des questionnements qui posent problème, particulièrement avec la topographie de la ville : le Cap, les tempêtes, la perte des côtes en hiver, qu'on entend souvent. Bref, la côte d'Abraham et tout le secteur Basse-Ville, on pense qu'il faut le protéger pour le transport collectif futur, et actuel bien sûr.

2600 Ça crée aussi une forte demande sur le pôle Saint-Roch, sur la station de Jean-Paul-L'Allier. Tous les résidents des secteurs Basse-Ville, Faubourg vont devoir se déplacer à très peu de stations, donc ça peut poser problème. Et aussi on se questionne sur la vitesse du tramway secteur Couronne, il y aura une dizaine d'intersections à traverser, dont le boulevard Charest. Donc on propose une solution qui vient régler tous ces questionnements-là, qui est dans le fond de déplacer la trémie.

2605

Vous avez la carte ici, le déplacement de la trémie, c'est Vivre en Ville qui nous l'a gracieusement offerte.

2610 Une seconde recommandation est la réduction des emprises, on en a beaucoup parlé cette après-midi, je pense que ça a fait consensus cette après-midi parmi les intervenants qui ont présenté, mais donc le quatre mètres des voies réservées aux automobiles nous apparaît beaucoup trop grande. Plus tôt, on parlait, le Conseil régional de l'environnement disait : « On ne devrait pas bouger l'emprise existante totale. »

2615

On est tout à fait d'accord avec ça, d'autant plus qu'un rail, un tramway comme ça a une emprise qui est moindre que le Métrobus actuel. Donc pourquoi le Métrobus actuel circule dans une telle emprise et que le tramway ne pourrait pas le faire? Ça, ici, c'est une recommandation dont on a amplement discuté, je n'irai pas plus loin. Voilà.

2620

LA PRÉSIDENTE :

Je vais vous demander de conclure puisque votre temps est écoulé. Merci.

2625 **Mme ALIZÉE CAUCHON :**

Oui. Marc-André?

2630 **M. MARC-ANDRÉ VIAU :**

Oui, donc juste quelques petits éléments pour conclure. Donc une des recommandations que nous avons également – on est à la diapo 11 – c'est qu'il faut sortir de l'inflexibilité de l'enveloppe budgétaire. Ça nous empêche de pouvoir avancer dans ce projet-là et aussi ça risque de devenir un problème si le BAPE fait des recommandations et que l'enveloppe budgétaire est limitée et qu'on n'est pas capable d'appliquer certaines recommandations du BAPE. Donc on recommande d'assouplir l'enveloppe budgétaire de façon à ce qu'elle évolue avec le projet. Il y a déjà eu des sacrifices qui ont été faits, notamment avec le tramway. Ceci étant dit, les gouvernements du Québec et fédéral devraient s'assurer de compenser pour les trous.

2640 Également, à la diapo 12, nous avons des préoccupations par rapport à l'augmentation de la capacité routière. On parlait de l'enveloppe budgétaire au point précédent, on veut s'assurer que le 800 millions qui provient de l'enveloppe destinée au transport collectif de la ville de Montréal ne serve pas à financer les infrastructures routières.

2645 Et également, à la diapo 13, j'aimerais attirer votre attention sur l'importance de s'assurer d'un bon développement dans le secteur Chaudière parce qu'avec l'augmentation de la capacité routière dont on a parlé un petit peu plus, il pourrait y avoir des conflits entre les différents usages automobiles et le secteur TOD.

2650 Donc, ce projet-là est un projet important, structurant dans le cadre d'une reconstruction verte. Des études le démontrent, les investissements dans les transports collectifs rapportent davantage que les investissements dans les infrastructures routières. C'est un projet nécessaire pour répondre aux besoins de mobilité durable, actuelle et future de la Capitale-Nationale et du développement économique et social de la capitale.

2655 Le projet de réseau de transport structurant est un projet d'avenir pour la ville de Québec et il doit aller de l'avant. Comme dans tout projet d'infrastructure d'envergure comme celui-là, il y a des ajustements qui sont nécessaires parce qu'on ne va pas refaire le travail deux fois. Les ajustements vont coûter de l'argent et c'est pourquoi il faut faire preuve de flexibilité, et ce, tant avec l'enveloppe budgétaire qu'avec l'intégration urbaine du projet. Merci.

2660 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup, donc mon collègue Antoine Morissette avait des questions.

2665 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

2670 Merci beaucoup pour la présentation de votre mémoire. Vous avez parlé de bonification du réseau routier, qui n'est évidemment pas souhaitable de votre point de vue, qui a été amenée au niveau des voies routières. J'aimerais vous entendre sur les Parcs-O-Bus, est-ce que vous trouvez que c'est des mesures satisfaisantes pour le transfert modal vers les transports collectifs?

Mme ALIZÉE CAUCHON :

2675 Peut-être pour commencer. Dans le fond, les Parcs-O-Bus, c'est sûr que c'est nécessaire, particulièrement dans le contexte de l'aménagement du territoire de Québec. Il y a lieu de se questionner sur le nombre qu'on vient ajouter, les lieux. Secteur Chaudière, on en a parlé un peu, c'est un TOD, mais on va faire un stationnement incitatif.

2680 Il y a ça puis ce qu'on suggère aussi, c'est peut-être de voir, de donner les meilleures – c'est une suggestion qu'on apporte dans le mémoire – mais de donner les meilleures places à des voitures en autopartage, par exemple, Communauto de ce monde ou autre, voiture électrique.

2685 S'assurer aussi qu'il y ait des places pour les vélos. Ça, je pense que c'est déjà un peu compris par le projet. Je ne sais pas si mon collègue veut ajouter quelque chose.

M. MARC-ANDRÉ VIAU :

2690 Je suis à 100 % d'accord avec ce que ma collègue a dit. Je pense qu'il faut être créatif et imaginatif de façon à réduire le plus possible l'utilisation de l'auto pour l'utilisation du transport collectif. Donc penser le plus aux moyens de transport alternatifs, que ce soit l'autopartage ou les différents modes de transport actif possibles et imaginables pour s'assurer de pouvoir faire, par exemple, ce qu'on appelle le *last mile*, qui va nous amener du terminus à la maison. Donc on va encourager les acteurs de ce projet-là à trouver le plus de solutions possibles pour réduire l'utilisation de l'automobile, non seulement dans les déplacements à l'intérieur de la ville, mais également dans les déplacements pour se rendre au transport collectif.

2700 C'est quelque chose qui a été imaginé, par exemple, à la gare Kirkland à Montréal dans le projet du REM, où est-ce qu'on est arrivé avec un chemin qui était exclusivement réservé pour les autobus, pour mener à la gare. Donc il faut penser d'une autre façon la mobilité. Les Parcs-O-Bus sont utiles, mais il faut essayer d'aller un petit plus loin que ça.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Je vous remercie beaucoup.

2705 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, merci beaucoup.

2710 **Mme ALIZÉE CAUCHON :**

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

2715 Bonne après-midi.

M. MARC-ANDRÉ VIAU :

Merci.

2720 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, au revoir. J'inviterais maintenant madame Marie-Soleil Gagné de projet Femmes et mobilité, Accès transports viables.

2725

Mme MARIE-SOLEIL GAGNÉ (DM141)

2730 **Mme MARIE-SOLEIL GAGNÉ :**

Bonjour Madame la Présidente, Messieurs les Commissaires.

LA PRÉSIDENTE :

2735

Bonjour.

Mme MARIE-SOLEIL GAGNÉ :

2740

Merci beaucoup de m'accueillir ici. Je m'appelle Marie-Soleil Gagné, je coordonne le projet Femmes et mobilité dans le cadre duquel nous vous avons déposé le mémoire *La mobilité des femmes et les enjeux environnementaux*.

Ce projet-là est porté par trois organismes de la région de Québec, donc le Regroupement

2745 des groupes de femmes de la région de la Capitale-Nationale, le Collectif pour un transport abordable et accessible à Québec, que vous avez rencontré un peu plus tôt aujourd'hui, et Accès transports viables, organisme pour lequel je travaille à titre de coordonnatrice au développement.

2750 À travers ce projet-là, nous sommes aussi accompagnés d'expertes de vécu, donc de femmes qui vivent différents enjeux de déficit de mobilité à Québec. L'objectif du projet, c'est vraiment de mettre en lumière l'enjeu du déficit de mobilité des femmes en situation de pauvreté dans la Capitale-Nationale.

2755 Ce projet est né de trois constats.

Les femmes sont généralement moins mobiles que les hommes. Elles ont un accès moindre à l'automobile individuelle et certaines catégories de femmes aussi, dans la région de la Capitale-Nationale, expérimentent un déficit de mobilité qui peut être quand même assez important.

2760 Deuxième constat : les femmes ont des besoins spécifiques en matière de mobilité, plus particulièrement en ce qui a trait à la conciliation famille-travail-études.

2765 Aussi, d'autres enjeux en termes de besoins spécifiques des femmes en matière de mobilité : la sécurité des femmes et aussi la perception de sécurité des femmes dans les moyens de transport et aussi aux abords des moyens de transport.

2770 Un autre constat : les études sur la mobilité présentent parfois des biais sexistes. Généralement, les études sont orientées dans le sens des déplacements linéaires domicile-travail. Et elles omettent généralement d'autres motifs de déplacement, par exemple, les proches aidantes qui peuvent se déplacer, les mères qui vont porter leur enfant à la garderie avant le travail. Souvent, cette portion-là n'est pas considérée. Or, elle est tout à fait importante dans la conciliation travail-études-famille.

2775 En gardant ça en tête, nous, on considère qu'il existe un droit à la mobilité dont dépendent d'autres droits qui sont tout à fait essentiels, dont celui d'avoir un travail, d'aller à l'école, d'avoir accès à des services essentiels. Si on n'a pas de moyen de transport pour se rendre à ces endroits-là, c'est simple, on ne peut pas se rendre.

2780 J'aimerais vous rappeler seulement aussi quelques petits éléments avec lesquels vous êtes probablement très familiers. Selon l'article 2 de la *Loi sur le développement durable du Québec*, le développement durable intègre trois dimensions de la vie humaine, à savoir l'environnement, l'économie et la société. Tout le monde sait ça.

Aussi, sur le site du ministère de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques,

2785 les études environnementales visent « à protéger la vie, la santé, le bien-être et le confort de l'être humain; à favoriser et à soutenir la participation de la population dans l'évaluation des projets qui influencent son milieu de vie ». Ainsi donc, le bien-être des êtres humains et les impacts sociaux doivent être pris en compte dans les études environnementales.

2790 Or, dans les documents remis au BAPE, on se rend compte qu'il y a vraiment peu de mentions sur les impacts sociaux du projet, sur les impacts sur les inégalités sociales, aussi sur l'égalité entre les hommes et les femmes, très peu de mentions. Non plus aussi du genre, d'analyse sexospécifique, il n'y en a pas. Donc, les documents remis au BAPE révèlent davantage d'information sur le milieu récepteur que sur les retombées sociales anticipées pour ces milieux
2795 mêmes.

Pour continuer, nous, dans le projet Femmes et mobilité, on est persuadé que le projet de tramway va participer à une redistribution plus équitable de l'espace urbain. Québec – bon, vous le savez, je suis désolée pour les répétitions aujourd'hui – Québec est un paradis pour les automobilistes. On est une des villes ici avec le plus grand nombre de kilomètres de route par
2800 habitant, une des seules villes au Canada avec 500 000 habitants et plus n'ayant pas de réseau structurant de transport en commun.

On s'encourage, en fait, à sortir de notre culture automobiliste, qui ne nous dessert pas vraiment, autant collectivement qu'individuellement, et je vous renvoie à l'excellente intervention du Directeur de Santé publique à ce niveau-là. On s'invite aussi à la remettre en question, cette culture automobiliste-là.
2805

Pour terminer, j'aimerais ça mettre l'emphasis sur cinq des treize recommandations que nous vous avons adressées dans le mémoire. Vous pourrez vous référer à ce dernier pour consulter les huit autres.
2810

Donc, la première recommandation sur laquelle je voudrais mettre l'emphasis, c'est vraiment d'intégrer une analyse différenciée entre les sexes dans une perspective intersectionnelle à toutes les étapes, en fait, du projet de construction du projet de tramway de Québec.
2815

L'analyse différenciée entre les sexes, c'est un outil qui est formellement inscrit comme outil de gouvernance dans la politique gouvernementale pour l'égalité entre les femmes et les hommes depuis 2007 au Québec parce que ça permet vraiment de réfléchir sur les effets distincts de l'adoption de politiques et de projets sur les femmes et les hommes.
2820

Cette analyse-là, en fait, elle permet de... c'est une retombée, par exemple, qui peut être jugée positive pour la société. On s'assure qu'elle soit positive pour toutes les catégories de personnes dans une même société. On a déposé dans notre mémoire, à l'annexe 2, une

2825 introduction à l'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle réalisée par le Regroupement des groupes de femmes de la région de la Capitale-Nationale.

2830 L'ADS+, donc l'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle vient bonifier un peu l'outil de l'analyse différenciée entre les sexes (ADS), qui a été développé par le gouvernement du Québec. En fait, c'est vraiment pour « pouvoir analyser les différents systèmes d'oppression qui s'articulent et qui se renforcent mutuellement ». Donc on ne vient pas seulement s'intéresser à l'égalité entre les hommes et femmes, on s'intéresse aussi à la classe sociale, le handicap, l'âge. On se demande comment ces différents éléments là viennent jouer sur l'impact d'un projet.

2835 Deuxième recommandation : l'implantation d'une tarification sociale basée sur le revenu. Le déficit de mobilité des femmes en situation de pauvreté dans la Capitale-Nationale, c'est ça qu'on veut mettre de l'avant. Ce qui est difficile avec ça, c'est que c'est vraiment un phénomène qui est invisible. C'est simple, quand les gens ont un déficit de mobilité, ils restent chez eux, ils ne dérangent personne. Ils ne sont pas dans l'espace public.

2840 Nous, on considère que posséder une automobile, c'est un privilège qui coûte entre 7 000 et 12 000 \$ par année. Ce n'est pas tout le monde qui peut se permettre d'avoir une automobile. C'est pourquoi le transport collectif puis les transports actifs, c'est vraiment une solution incontournable au déficit de mobilité vécu par les personnes en situation de pauvreté, mais aussi pour plein d'autres catégories de personnes, à savoir les jeunes, les aînés, les personnes à mobilité réduite et tout autre type de personne. Le problème aussi avec le déficit de mobilité, c'est qu'il se crée un cercle vicieux entre le déficit de mobilité qui vient maintenir les individus dans la pauvreté aussi.

2850 Troisième recommandation : Renforcer le sentiment de sécurité des femmes dans le transport et l'espace public. À ce titre, je vous réfère vraiment à l'annexe 3, encore une fois, une fiche réalisée par le Regroupement des groupes de femmes de la région de la Capitale-Nationale, qui donne beaucoup de pistes de solution pour renforcer le sentiment de sécurité des femmes dans les moyens de transport, mais aussi aux abords des moyens de transport.

2855 Quatrième recommandation, et ça, je l'avoue, c'est probablement plus pour la Ville et pour le promoteur du projet, donc : implanter des services essentiels aux pôles d'échange pour faciliter la conciliation famille-travail-études.

2860 Comme tous les intervenants l'ont dit, le transport, ça constitue vraiment un apport structurant dans la vie de toute personne et aussi dans celle des femmes parce que ça va influencer le choix du logement, l'accès à un emploi de qualité, le maintien en emploi aussi, l'accès à l'alimentation, la proximité des services, dont l'école et la garderie, et l'accès au réseau social.

2865 Et cinquième recommandation : créer un groupe d'usagères aux réalités différentes pour tester les différentes composantes de tramway, autant à l'intérieur qu'aux abords, afin de s'assurer que les différentes composantes répondent véritablement aux besoins spécifiques des femmes.

2870 Je tiens à rappeler, à travers le mémoire et cette présente intervention, que nous adressons nos recommandations à l'audience publique pour une société toujours plus inclusive et égalitaire.

2875 Nous considérons que le tramway et le projet de réseau structurant de transport en commun, plus dans sa globalité, constituent un vecteur de réduction des inégalités sociales parce qu'il a vraiment le potentiel d'augmenter, d'améliorer, en fait, la qualité de vie des citoyens et des citoyennes, et aussi d'augmenter les chances de réussite socioéconomique des personnes moins favorisées. Donc, voilà, merci.

LA PRÉSIDENTE :

2880 Merci beaucoup. J'aurais peut-être une première question. Qu'est-ce que vous pensez de la prise en compte des spécificités des femmes dans la manière de gérer le réseau actuel de transport en commun à Québec?

Mme MARIE-SOLEIL GAGNÉ :

2885 Donc, là, vous parlez vraiment par rapport au RTC et non pas par rapport au projet? O.K.

2890 Par rapport au RTC, bien, c'est sûr et certain qu'il y a une étude qui a été réalisée par le Regroupement des groupes de femmes sur les besoins des femmes en matière de pauvreté et de transport. Il y a plusieurs enjeux qui ont été soulevés dans cette étude-là par rapport, notamment, à la desserte des transports collectifs et actifs à Québec. Il y a des zones de défavorisation qui n'ont pas nécessairement une desserte adéquate ou suffisante pour répondre aux besoins des communautés.

2895 Il y a aussi la question de la sécurité ou du sentiment de sécurité dans les moyens de transport. Il y a l'initiative de descendre entre deux arrêts dans certains autobus de la ville de Québec, sauf dans les Métrobus. Ce n'est pas nécessairement quelque chose qui est très bien connu et pourtant ça peut vraiment avoir un impact important sur le sentiment de sécurité vécu et expérimenté des femmes dans les transports en commun.

2900 Sinon, c'est sûr et certain que tout ce qui est de la question de la tarification sociale basée sur le revenu va revenir souvent. Comme je vous l'ai dit précédemment, nous, on travaille avec des femmes expertes de vécu puis c'est vraiment le coût du transport en commun, c'est vraiment quelque chose qui revient quand même fréquemment. Madame Frémont-Cloutier l'a mentionné tout

2905 à l'heure, pour une personne à faible revenu, l'effort budgétaire que ça représente est quand même vraiment important. Donc, voilà.

LA PRÉSIDENTE :

2910 Lors des audiences de première partie, quand on a abordé la question de l'analyse différenciée selon les sexes, on a eu l'impression que les outils qui existent, qui ont été développés ces dernières années étaient assez peu connus des intervenants. Comment est-ce qu'on peut imaginer que ces outils-là, qui ont quand même été pensés, réfléchis, puissent arriver sur la table des gens qui prennent des décisions? Et est-ce que vous envisagez des manières d'entrer en communication avec, notamment, que ce soit le bureau de projet ou d'autres intervenants qui auront leur mot à dire, pour que ces préoccupations-là soient peut-être mieux comprises et donc prises en compte d'une façon satisfaisante?

2920 **Mme MARIE-SOLEIL GAGNÉ :**

Il existe des formations en analyse différenciée entre les sexes. Donc nécessairement, je pense que ces formations-là, elles existent autant pour les professionnels que pour les élus. Donc, c'est sûr et certain que ça demande une certaine forme de volonté d'y participer, certes, mais ces formations-là, elles existent, elles sont données autant dans le secteur communautaire que dans le secteur institutionnel. Il y a ces formations-là qui existent. Pouvez-vous...? Je m'excuse.

2930 **LA PRÉSIDENTE :**

J'ai demandé comment est-ce que vous pouvez vous assurer que les outils qui ont déjà été développés puissent arriver sur la table des gens qui prennent des décisions et que, donc, les gens puissent en tenir compte lorsqu'ils vont configurer, par exemple, une station, lorsqu'ils vont réfléchir à la manière de penser un tracé, et cetera?

2935 **Mme MARIE-SOLEIL GAGNÉ :**

Mais c'est sûr que ça demande un investissement en termes de ressources humaines en tant que telles, dans le sens où il y a des gens qui sont spécialisés en analyse différenciée entre les sexes et qui peuvent très bien travailler dans un projet de mobilité pour justement apporter cet appui-là et cette analyse-là. Donc il y a ça, mais il y a aussi des formations qui peuvent être données.

2940 C'est sûr et certain qu'à travers notre projet Femmes et mobilité, nous, notre but, c'était autant de mettre de l'avant ce déficit de mobilité là, mais d'apporter des solutions puis des outils aussi aux professionnels puis aux élus, aux décideurs. Donc nécessairement, le projet vient de commencer, en fait, janvier 2020 et puis, dans le fond, se termine en décembre 2021. Donc nécessairement, on

2945 va essayer de faire ça pendant ce laps de temps là.

LA PRÉSIDENTE :

2950 Merci, donc mon collègue Antoine Morissette avait des questions.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

2955 Oui, je voulais revenir sur deux recommandations que vous avez présentées, donc à l'effet d'améliorer la sécurité des femmes dans les transports collectifs, particulièrement dans les zones, les stations, les pôles d'échange, et cetera.

2960 Et dans un deuxième temps aussi, pour favoriser la conciliation famille-travail-études, vous proposez, vous recommandez d'implanter des commerces aussi dans des lieux stratégiques, les pôles d'échange. Est-ce que vous voyez ces deux recommandations-là comme complémentaires? Est-ce qu'elles sont incompatibles? Parce qu'en première partie, on avait l'impression que mettre des commerces, des toilettes, ça devenait des lieux moins sécuritaires. Est-ce que c'est quelque chose qui vous interpelle, ce que je vous demande là?

Mme MARIE-SOLEIL GAGNÉ :

2965 Oui, tout à fait. Non, ça peut tout à fait être complémentaire. Il y a plusieurs aménagements qui peuvent être réalisés, il y a plusieurs actions qui peuvent être mises en œuvre pour renforcer le sentiment de sécurité des femmes, même dans des endroits où il y a peu de surveillance, que ce soit par la luminosité, par l'éclairage, la conception, la mise en place ou diffusion de mesures de protection, la présence de gardiennes de sécurité, la présence de boutons ou d'applications d'appel à l'aide ou d'autres dispositifs préventifs pertinents. Ça peut être aussi par la sensibilisation, évidemment, puis par la communication, mais c'est sûr que l'aménagement, en fait le mobilier, peut jouer quand même un rôle assez important là-dedans.

2975 Puis comme un intervenant l'avait mentionné tout à l'heure, on a quand même aussi des ressources technologiques pour, justement, assurer la sécurité puis assurer le sentiment de sécurité aussi dans ces endroits-là.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

2980 Puis justement, en regard du sentiment de sécurité, vous avez parlé de mesures qui étaient en place actuellement – j'en prends une parmi d'autres – la possibilité d'arrêter entre deux arrêts. Est-ce que vous avez d'autres propositions? Parce que dans le cadre du tramway, ça va être difficile de réaliser cette mesure-là. Donc, est-ce que vous avez des propositions à amener pour des

2985 alternatives à cet exemple-là que vous avez évoqué?

Mme MARIE-SOLEIL GAGNÉ :

2990 Pas à court terme. C'est sûr que ce serait vraiment quelque chose sur lequel notre équipe
aimerait se pencher, ça, c'est sûr et certain. Sinon, bien, je vous référerais à l'annexe 3, à savoir,
encore une fois, une fiche réalisée par le Regroupement des groupes de femmes de la Capitale-
Nationale sur la sécurité et sentiment de sécurité des femmes dans les transports en commun et
l'espace public. Il y a beaucoup de recommandations qui sont mentionnées. C'est sûr que je ne
crois pas qu'il y ait de recommandations qui soient spécifiques au tramway. Il y aurait sûrement une
2995 étude qui devrait être réalisée, mais qui n'a pas encore été faite.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Merci.

3000

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Bonne après-midi.

3005 Alors, je demanderais maintenant à monsieur Luc Gagnon de Coalition Climat Montréal de
venir s'installer.

Bonjour, donc vous avez dix minutes.

3010

M. LUC GAGNON
M. JEAN-FRANÇOIS BOISVERT (DM140)

3015 **M. LUC GAGNON :**

C'est bon. Est-ce que vous m'entendez? Oui. Alors, ça fait plaisir de voir du monde en
personne après trop de Zoom, c'est bien d'être là pour de vrai.

3020 Aujourd'hui – il y en a qui me connaissent, des fois, je parle trop longtemps – ça fait que j'ai
essayé de me restreindre à un concept. C'est-à-dire qu'on a tendance à avoir l'impression que la
Ville n'a pas été efficace pour défendre le tramway parce que ça fait dix ans que ça dure, mais moi,
au contraire, je veux insister sur quelque chose. C'est que je pense que la Ville est très courageuse
parce que c'est un peu comme un boxeur qui va dans le *ring* avec un bras attaché dans le dos, et

3025 le bras attaché dans le dos, c'est le gouvernement du Québec qui l'attache. Et deuxième chose
aussi, c'est le contexte à Québec où tout est fait un peu en faveur de l'automobile.

3030 J'ai une présentation, je ne sais pas si... Elle n'est pas rendue là. Mais mon premier point, en
tout cas, est assez simple, c'est que la droite dit, par exemple, que le transport en commun coûte
trop cher, qu'on paie trop d'impôts, mais la réalité, c'est l'étalement urbain qui est la principale cause
de ce surcoût-là. Ça multiplie les dépenses en infrastructure. C'est aussi à cause de l'étalement
urbain que c'est si difficile de financer le transport collectif parce qu'à cause de l'étalement, les
réseaux sont beaucoup étalés. Ça, c'est un élément fondamental dont la Ville ne peut pas trop
parler.

3035 Deuxième point, c'est tout ce qui concerne le coût réel de l'automobile. Je ne verrais pas le
maire Labeaume être capable d'aller dire que le vrai coût de l'automobile est astronomique. Ça,
c'est une étude que j'ai faite en collaboration avec les HEC qui démontre qu'une automobile
moyenne a un déficit annuel en service public de l'ordre de 4 000 \$ par année. Mais si on prend,
3040 par exemple, un habitat de banlieue avec deux automobiles qui parcourent 32 000 kilomètres, c'est
l'équivalent de recevoir une subvention annuelle de l'ordre de 17 000 \$ pour les services
automobiles de ce ménage-là.

3045 Ensuite, dans le mémoire, je parle beaucoup du choix du bon mode au bon endroit. Là, je ne
m'attarderai pas trop là-dessus, mais une chose importante qu'évidemment le maire Labeaume ne
peut pas dire qu'est-ce qu'il se passe à Montréal.

3050 À Montréal, les projets, 10 milliards, le REM quand qu'on inclut tout, le tunnel, tout ça, pour
treize nouvelles stations. Ça fait 770 millions par nouvelle station. Pour le prolongement de la ligne
bleue, ça fait 900 millions par nouvelle station. Le tramway de Québec, ça fait 88 millions par
nouvelle station, donc dix fois moins cher. Donc ça serait un peu scandaleux que le gouvernement
du Québec dise « vous dépensez trop » ou « le projet de Québec est trop cher ».

3055 Toute la question aussi des autobus diesel. C'est sûr que je ne veux pas contester
l'importance sociale des autobus diesels, c'est essentiel qu'il y ait du service d'autobus diesels en
périphérie, tout ça, mais un point qu'il faut reconnaître, puis qu'il n'y a pas beaucoup de monde qui
accepte, c'est que les autobus diesels ne réduisent pas les gaz à effet de serre parce qu'ils sont
souvent assez vides et tout ça. Ce que je vous présente, ce sont des données de la littérature
internationale, qui montrent que oui, ça peut baisser un peu les émissions, mais très peu.

3060 Mais surtout, puisque c'est ça que je fais depuis plusieurs années, c'est comparer les modes
de transport, et cetera. Et est-ce qu'on pourrait ne pas construire le tramway et avoir de très grosses
voies réservées pour autobus, pour desservir Québec avec un service comparable? Bien, ce n'est
pas impossible, Ottawa le faisait, mais si on regarde les images, imaginez ça, des cortèges

3065 d'autobus qui rentrent dans le Vieux-Québec, c'est ça l'alternative au tramway et au petit tunnel qui est très raisonnable en fait. Tout ça pour dire que c'est un projet qui est parfaitement adapté au contexte.

3070 L'autre élément qui est fondamental, peut-être qu'il devrait être mis plus en valeur dans l'étude d'impact, mais encore là, c'est difficile. C'est que le tramway, contrairement à l'autobus, attire beaucoup le développement. C'est très reconnu partout dans le monde, quand qu'on va en Europe, aussitôt qu'il y a une ligne de tramway, le développement se concentre autour des stations. Mais encore là, un des gros avantages du tramway, c'est augmenter la densification urbaine, mais c'est quelque chose qui n'est pas très populaire à Québec de dire qu'on veut augmenter la densification urbaine.

3075 Donc, tout ça pour dire que le tramway augmente l'achalandage, augmente la densité du développement, réduit l'étalement urbain. Ce sont toutes des choses qu'il faut dire, mais qui ne sont pas toujours très populaires.

3080 Et tout ce qui concerne aussi l'étude d'impact, on n'en a pas tellement parlé parce que quelles sont les conséquences, par exemple, de ne pas trop mettre l'accent à contester l'automobile? Bien, l'étude d'impact présume que les automobilistes, le nombre d'automobilistes qui est converti au transport en commun est beaucoup trop faible que la réalité.

3085 Surtout si on se remet dans un contexte de changement climatique, il y a toute sorte d'autres moyens pour réduire l'usage de l'automobile comme contrôler les stationnements, faire payer, taxes sur le carbone, taxes sur les carburants. Donc, dans un contexte de lutte aux changements climatiques, l'étude présume qu'il y aurait 12 000 automobiles de moins, mais nous on pense que ça pourrait facilement aller à deux fois plus que ça. Ça fait que dans ce contexte-là, évidemment, on voit que ça réduit beaucoup plus les émissions de gaz à effet de serre qu'on le pense.

3090 Un autre élément des tramways, c'est qu'en luttant contre l'étalement urbain, c'est que ça réduit aussi les distances parcourues. Quand quelqu'un est attiré – puis ce n'est pas juste ici, c'est universel pour un tramway, mais ça peut être vrai aussi pour le métro, mais qui coûte trop cher – quand quelqu'un quitte la banlieue pour se rapprocher, par exemple, d'un réseau de transport structurant, dans les faits, le kilométrage parcouru va être diminué de façon très importante.

3100 Par exemple, dans l'étude d'impact qui présume qu'un automobiliste qui laisse son auto puis qui prend le tramway, ça serait la même distance. Ça serait six kilomètres en auto évités pour faire six kilomètres en tramway, mais la réalité, ce n'est pas du tout ça. Les données internationales démontrent clairement que ça peut aller jusqu'à cinq fois plus. En d'autres mots, à chaque fois qu'on développe un transport structurant, comme le projet, bien, ce qu'on fait, c'est qu'on incite les gens

3105 à se rapprocher et à diminuer les distances parcourues avec un double effet-bénéfice en termes de réduction de la consommation de pétrole et autre.

3110 Donc, là, je ne m'attarderai pas en détail, c'est tout simplement pour dire qu'une fois qu'on cumule tous ces enjeux-là – en tout cas, dans le mémoire, les calculs sont très transparents, vous pouvez tout vérifier puis vous allez le voir, ou contestez si vous... Mais contrairement à ce qui est mentionné dans l'étude d'impact, moi, j'estime que la baisse des émissions serait de l'ordre de 2,4 millions de tonnes de gaz à effet de serre, mais sur 30 ans, par exemple, pas juste 15 ans.

3115 Tout ça pour dire que oui, le potentiel d'un tramway, c'est fantastique. On a eu dans les journaux récemment un article qui disait que le tramway, c'était un mode du passé. Je veux dire, cette personne-là n'a pas regardé ce qui se passe dans le monde. Partout dans le monde, il y a des projets de tramways. Partout où il y a déjà des tramways, tout le monde en veut d'autres. Il y a donc une forte tendance au développement puis c'est pour ça que – je sais qu'il y a beaucoup de discussions sur le tracé puis tout ça – mais la chose importante à faire, c'est de le faire, le tramway, 3120 puis après ça, ce n'est pas grave, il va y avoir d'autres lignes de tramway comme partout dans le monde.

3125 À 80 000 déplacements par jour, ou 84 000 dans l'étude d'impact, ça serait déjà un des tramways les plus achalandés du monde. En Europe, vous avez des tramways avec 20 000 déplacements par jour; la plupart, en fait, c'est moins que 50 000. Ici, on a un contexte parfait pour une première ligne de tramway, qui va être un premier outil de réduction de la dépendance à l'automobile. Et ce n'est pas grave si on veut, par exemple, avoir un trambus – je ne suis pas contre, au contraire – mais si on fait la première ligne de tramway, dans huit ans, les gens vont vouloir un tramway à la place du trambus. C'est bien correct, il n'y a pas de problème avec ça.

3130 C'est l'essentiel de ma présentation. C'est dans les tendances et il ne faut pas avoir peur des vrais chiffres si on peut dire.

LA PRÉSIDENTE :

3135 Merci beaucoup. Alors, je vais maintenant laisser la parole à mon collègue Pierre Renaud qui a quelques questions à vous poser.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

3140 Oui, bonjour Monsieur Gagnon. Merci pour votre mémoire. Votre mémoire est très intéressant, il comporte plusieurs tableaux intéressants avec des coûts et des données d'achalandage ou des résultats d'achalandage. Pour certains des tableaux, on n'a pas d'indication de référence. J'aimerais ça si vous pouviez compléter dans les tableaux.

3145 **M. LUC GAGNON :**

Oui.

3150 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

Il y en a des tableaux où il y a des références, on peut les retrouver, mais est-ce que vous êtes en mesure de les compléter?

3155 **M. LUC GAGNON :**

Oui oui, ce n'est pas un problème. Ce sont toutes des choses que j'ai déjà, mais je m'aperçois qu'il y a un problème de... il y en a déjà, mais ça n'apparaît pas dans l'impression. En tout cas, c'est bon. Je vais m'assurer de compléter les tableaux.

3160 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

3165 C'est ça, de nous donner toutes les références. Il y a un tableau qui s'appelle « facteurs affectant les coûts d'exploitation ». Il est mentionné que « le coût du tramway sera de 1,5 milliard pour le tunnel et ses stations, et de 1,5 milliard pour les 20 kilomètres en surface ». J'aimerais ça que vous nous donniez la référence, d'où ça vient ce chiffre-là.

M. LUC GAGNON :

3170 Ça, je peux vous montrer. En tout cas, il y a beaucoup de références internationales. Un tramway en surface, quand on dépense 75 millions de dollars du kilomètre, c'est un tramway de top qualité. En fait, ça va varier, si vous allez, par exemple, à Kitchener, où c'est l'achalandage le moins élevé, ça a été 40 millions du kilomètre. Il y a beaucoup de tramways qui ont été construits à 50 millions du kilomètre. Mais là, ici, j'ai mis le pire, 75 millions du kilomètre pour la portion de surface, qui donne 1,5 milliard.

3175 Mais pourquoi que c'est trois milliards? C'est essentiellement à cause du tunnel, puis on a juste à prendre les chiffres d'autres projets. Comme par exemple, si vous regardez le coût d'une station souterraine de la ligne bleue du métro, bien, l'explication est là. Ça fait que la portion souterraine est de l'ordre de 1,5 milliard.

3180 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

Parce qu'en première partie d'audience, on a eu l'initiateur qui nous a dit qu'il évaluait son tunnel, tunnel et stations, à 356 millions du kilomètre. C'est un tunnel, en version courte, de 2,1

3185 kilomètres, ce qui fait un peu plus de 700 millions, 725 millions. J'essayais de voir parce que...

M. LUC GAGNON :

3190 Si c'était vrai, je ne vois pas comment le prolongement de la ligne du métro pourrait coûter cinq milliards. La réalité, c'est que le coût... Si on prend des coûts historiques, souvent, on a l'impression que c'est moins cher, mais les nouvelles stations de métro ou de tramway en souterrain, ça exige des ascenseurs puis tout ça. C'est très, très complexe, beaucoup plus que les chiffres historiques. Ce n'est pas vrai que ça coûterait juste 350 millions.

3195 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

Mais en première partie, on ne parlait pas de chiffres historiques, je veux juste vous dire que c'est l'évaluation que l'initiateur en faisait. À l'étape où il est actuellement dans son projet, il n'est plus à ce niveau-là.

3200 **M. LUC GAGNON :**

3205 Je vous invite à aller voir l'étude d'impact, le document de comparaison des modes, puis là, on donne le prix, on les donne, les prix. Normalement, les coûts de construction d'immobilisation pour le tramway, où on donne 40, 50 millions, puis pour un métro, on dit 200 millions. Ça, c'est dans l'étude d'impact. Mais 200 millions, pour un métro, je veux dire... vous pouvez voir, la ligne bleue, elle n'est pas à 200 millions, elle est à 800 millions du kilomètre. Je pense que c'est l'étude d'impact qui est désuète. C'est ça, l'explication.

3210 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

O.K. Je comprends que vous pensez que le tunnel va coûter plus cher que 350 millions du kilomètre.

3215 **M. LUC GAGNON :**

Bien, ou autrement, il faudrait expliquer comment ça se fait que le tramway coûte si cher parce que ça serait unique au monde de dépenser plus que 75 millions du kilomètre pour des portions en surface pour un tramway.

3220 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

C'est bon, je vais...

3225 **M. LUC GAGNON :**

O.K. Mais je peux vous envoyer plein de...

3230 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

Envoyez-moi des références. J'aimerais ça pour bien comprendre ce que vous êtes en train de nous dire parce que ce n'est pas ça qu'on... l'information qu'on a de l'étude impact est différente. Si vous pouvez nous donner des références par rapport à ça, elles sont les bienvenues.

3235 **M. LUC GAGNON :**

3240 Oui, mais je voudrais quand même insister sur le fait que si les trois ou quatre stations, à discuter, souterraines coûtent 1,5 milliard, elles sont totalement justifiées parce qu'elles font partie d'un projet qui n'est, dans l'ensemble, pas cher par rapport à tout ce qu'on voit ailleurs. Et la portion souterraine ne peut pas être faite en surface, à moins d'avoir des cortèges d'autobus ou d'autres moyens comme ça qui rentrent dans le Vieux-Québec.

3245 Donc c'est un excellent compromis d'avoir quelques kilomètres de tunnel exactement à l'endroit requis et tout le reste en surface parce que ce n'est pas requis et on sauve des milliards.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

3250 Mais à votre avis le tunnel est comme incontournable dans un projet, je vais dire un projet de transport en commun à Québec?

M. LUC GAGNON :

3255 Bien, pour qu'il soit bien harmonisé dans l'environnement, oui. Mais il y aurait quand même moyen d'en faire un en surface. Mais on imagine, comme je parlais tout à l'heure, de la notion – comment je pourrais dire – d'opposition des automobilistes. Bien, ça veut dire que si vous avez un tramway qui rentre en surface dans le Vieux-Québec, il n'y a plus d'automobiles qui rentrent dans le Vieux-Québec pratiquement. Donc, quelle sera l'opposition des automobilistes contre le projet? Ce n'est pas impossible.

3260 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

Je vous remercie beaucoup.

3265 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, merci beaucoup.

3270 Donc c'est ce qui complète notre... Ah non, excusez-moi, je suis désolée, il me reste une ligne que je n'avais pas vue. Je suis désolée. Donc j'invite maintenant monsieur Jean-François Lefebvre d'Imagine Lachine-Est et, alors, FMPF; vous pourrez nous dire de quoi il s'agit. Merci.

3275 Donc je vais demander à monsieur Lefebvre de présenter la personne qui l'accompagne et vous aurez dix minutes.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE
M. DENIS ALLARD (DM167)

3280 **M. DENIS ALLARD :**

3285 Mon nom est Denis Allard, je suis président pour le Fonds mondial du patrimoine ferroviaire. En plus des dossiers comme le Palais et le pont de Québec, on a développé une expertise au niveau du rail voyageur, qui inclut les réseaux de métro, les services de VIA Rail, les tramways, les systèmes légers et l'éventuel TGV Québec-Windsor. Alors je vais laisser parler monsieur Lefebvre en premier.

3290 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

Oui, donc Jean-François Lefebvre, président d'Imagine Lachine-Est et chargé de cours au Département d'études urbaines de l'UQAM. Donc, allons-y tout de suite pour le début. Suivante, s'il vous plaît.

3295 Donc très brièvement, sur le début de l'audience, ils mettaient beaucoup d'emphasis sur l'enjeu de la COVID, mais on voulait souligner le fait que, oui, c'est un enjeu. Il y a la capacité du système de santé qui en jeu, c'est pour ça qu'on parle d'aplanir la courbe, mais l'autre courbe qu'il faut aplanir, c'est celle du réchauffement climatique, qui est beaucoup plus... en fait c'est un enjeu – suivante, s'il vous plaît – qui est beaucoup plus grand pour l'humanité, alors que la COVID va finir par passer.

3300

Une étude, qui a été sortie il y a deux semaines, arrivait à conclure, 25 chercheurs qui ont conclu que l'objectif de 1,5 degré de limiter le réchauffement à 1,5 degré, c'est déjà trop tard. On est entre un *range* d'entre au moins 2,6 à 4,1, et là, on va amener un parallèle. Ceux qui renient

3305 l'existence des changements climatiques, ce sont les mêmes qui renient, par exemple, si on parle de certains *think tanks* américains qui influencent le président américain, qui vont dire que la COVID c'est juste une grippe comme les autres. C'est toujours une question de chiffres, c'est une question de faits scientifiques, et les mêmes qui vont dire que le tramway est une technologie disparue et dépassée.

3310 Suivante. Et là, quelque chose qui n'avait été mentionné ni dans notre mémoire ni dans la consultation, mais on trouvait que ça valait la peine de prendre une seconde pour rappeler le fait que si les tramways sont disparus dans les années 50, ce n'est pas parce qu'ils – dans beaucoup de villes; il y en a qui sont restés – ce n'est pas parce qu'ils étaient inefficaces. C'est parce que des sociétés-écrans, deux sociétés-écrans possédées par General Motors, Firestone et d'autres ont acheté une centaine de lignes de tramway américaines pour les démanteler. Pour vendre plus de chars, on achetait les sociétés de tramway qui étaient des compagnies privées à l'époque. Au Canada, les villes ont simplement suivi le mouvement de la modernité.

3320 Et là, ce qu'on constate c'est que le tramway est en... en fait, c'est le mode de transport qui est en grand développement dans les villes. Suivante, s'il vous plaît. Ça a donné des résultats, par exemple, sur les 30 plus grandes villes françaises, il y en a 28 qui ont réimplanté des tramways. Je pense que c'est assez significatif comme chiffre.

3325 Et là, je vous donne ici quelques chiffres sur la ville de Lyon, où pendant une dizaine d'années il y a eu un développement de stations de métro, et pendant ce temps-là, croissance de l'utilisation de l'auto et déclin du transport en commun et du transport actif. Et dans une autre décennie qui a suivi, là, on a misé sur le tramway.

3330 Et cette fois-ci, on a une réduction significative de l'utilisation de l'auto. Une hausse de 37 % de l'utilisation du transport en commun. D'ailleurs, on voit qu'on est dans les mêmes moyennes à peu près que les prévisions de la Ville de Québec. C'est vraiment une constante. Dans beaucoup, beaucoup de villes, c'est 30 % d'augmentation de l'achalandage, l'effet tramway.

3335 Et là, on va dire « pourquoi? ». Ce n'est pas parce que le métro n'est pas bon. C'est parce que pour le même prix, on réussissait à avoir beaucoup plus – suivante, s'il vous plaît – beaucoup plus, donc pour le même prix, on a beaucoup plus de stations, sans compter qu'il y a quand même des bénéfices indirects aussi.

3340 Le fait de faire passer le métro sous terre, le transport en commun sous terre, ce n'est pas pour le transport en commun, c'est pour laisser la surface aux automobilistes. Donc même si ça coûte cher faire passer sous terre, prenez la logique inverse et obligez tout développement routier à être souterrain et laissez la surface au transport en commun, aux piétons, aux cyclistes, et là on

réalise : « Tiens, c'est très, très cher, l'automobile. » Donc à certains moments, il y a biais auquel culturellement on est tellement habitués.

Ici, en fait, il y a même un correctif à faire, parce que je pense que c'est rendu 5,5 milliards – j'ai eu l'aide de plusieurs stagiaires, et bon... Voyez, pour montrer que les choses ont avancé, si on compare donc 5 milliards pour cinq stations pour le métro et 3 milliards pour 33 stations pour le tramway, c'est très clairement très avantageux.

Et la clé, c'est que – suivante, s'il vous plaît – la clé, c'est le nombre de stations, le nombre de citoyens qui ont accès à pied à une station de transport structurant électrifié.

L'autre parallèle c'est la comparaison avec les autobus. Encore là, certaines personnes voient le transport en commun strictement comme un service social, les gens qui n'ont pas les moyens de s'acheter une voiture. À l'ère des changements climatiques, on doit se poser plutôt la question, oui, il y a un volet du financement du transport en commun qui a une vocation sociale, mais il y a aussi un volet où c'est simplement le mode de transport le moins coûteux pour la société. C'est tout simplement efficace.

Par contre, comparaison tramway et autobus, c'est que l'autobus a une attraction modale seulement sur 250 mètres, alors que le tramway peut aller jusqu'à 800. Une nuance, avec peut-être la dame qui s'inquiétait tout à l'heure. Ça, ça ne veut pas dire que tout le monde va marcher 800 mètres pour aller chercher son tramway. Ça veut juste dire qu'il y a plus de monde qui va le prendre, parce qu'il y a des gens qui vont être prêts à le prendre de plus loin.

Mais comme il y a plus de gens qui vont prendre le tramway, ça fait en sorte qu'on a un meilleur service d'autobus aussi pour les autres. Ce sont les villes qui ont des transports sur rail, où les gens prennent le plus l'autobus. Ça a l'air paradoxal mais c'est parce que ça fait augmenter l'efficacité du système, tellement que ça augmente le service pour tout le monde.

Suivante, s'il vous plaît. Dans notre mémoire, en fait, premier tableau ici, c'est qu'on reprenait les données faites par le promoteur, puis qu'on a simplement extrapolé sur 30 ans et 40 ans, en gardant les mêmes tendances qu'eux ont mises. Donc c'était pour faire notre modèle de base.

Nous avons estimé que de façon permanente la pandémie pourrait amener au plus, je dirais au plus, une baisse d'à peu près 11 % à peu près des déplacements – et ça encore, sous toutes réserves. Il faut penser que, je veux dire pour quelques années, 10 % c'est des choses qui... Je veux dire, l'augmentation de l'utilisation de l'auto monte de façon... montait de toute façon.

Ici, donc par contre, ce qu'on a fait de différent, c'est que dans notre scénario ici, on a tenu compte, bon, on a supposé qu'il y avait une diminution de certaines cases de stationnement le long

3385 de la ligne de tramway, qu'il y avait... bon, le promoteur n'a pas tenu compte dans ses prévisions d'achalandage des nouveaux développements. C'est strictement de la population le long de la ligne. Mais il va y avoir de nouveaux développements. Bon, c'est un estimé approximatif, mais on a essayé de tenir compte de cette variable-là.

3390 Aussi, dans nos recommandations, on recommande d'avoir des baisses de tarifs pour les périodes hors pointe et les jours de fin de semaine. On va souligner que ça permet d'aller chercher de l'achalandage dans ces périodes-là, ce qui fait que l'achalandage annuel... c'est pour ça que l'achalandage annuel est plus élevé – parce qu'on ne calcule pas juste sur les jours de semaines.

3395 Suivante, s'il vous plaît. Une des choses qu'on risque d'avoir tous pris pendant la pandémie, c'est quelques kilos. Et un des plus gros enjeux de santé en Amérique du Nord actuellement, c'est l'obésité. Et là, par chance, en fait, on avait fait une étude pour l'arrondissement de Lachine pour le tramway, pour le projet de tramway de Lachine, donc on a pu, on avait déjà le matériel qui nous a permis d'adapter pour le projet de Québec, donc à partir des données de l'Institut national de santé publique et on arrive à un estimé en fait qui aurait un bénéfice d'environ cinq cents... 470 millions
3400 sur 40 ans pour la société, juste à cause des bénéfices pour la santé permis par le tramway.

Suivante. Et là, tout ça ensemble, bien il y a des réductions d'émission qui sont plus importantes que ce que le promoteur a dit, donc je vais passer plus rapidement. Suivante.

3405 **LA PRÉSIDENTE :**

En fait, il faudrait que vous puissiez conclure parce que vous avez déjà terminé votre temps.

3410 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :**

Et je laisse mon collègue faire la dernière diapo et la conclusion.

M. DENIS ALLARD :

3415 Alors sur la photo que vous voyez, ils indiquent 127 km de réseau électrifié sur la Rive-Nord. Le train de VIA Rail dans le corridor Québec-Windsor est un complément des transports en commun. Parce que dans le corridor Québec-Windsor, tout ce qui est installé au niveau des réseaux structurants dans chacune des quatre grandes villes forme un immense réseau ensemble.

3420 Le consommateur, lui, de la région de Québec quand il achète un billet vers Montréal, Ottawa, Toronto, c'est parce qu'il sait qu'il va pouvoir compter sur l'un de ses compléments, qui est un élément structurant de transport en commun, un tramway, un métro, un train de banlieue.

3425 Étant donné qu'il y a 6 millions de résidents et plus dans la région de Toronto et 4,1 millions dans la région de Montréal, on est en droit de se demander, combien de gens seraient attirés ici à Québec, si on avait un tramway d'installé, un mode structurant d'aménagé sur le territoire de la ville de Québec.

3430 Est-ce que VIA Rail peut espérer doubler, tripler le nombre de trains en l'absence d'un élément structurant sur le territoire de la communauté métropolitaine de Québec? J'en doute.

3435 Moi, j'ai vécu 92, où VIA lançait son quatrième train. Et ça a pris 20 ans, Madame, pour voir arriver le cinquième train. Si on avait eu un tramway en 92, au bout de six mois on l'aurait eu notre cinquième train. C'est ça que je voulais vous dire.

Donc ces éléments-là se complètent les uns, les autres. Il ne faut pas avoir peur. J'aimerais citer un exemple, Madame, de projet de transport en commun au Québec qui a coûté plus cher que prévu, mais qui a été un grand succès : c'est le prolongement du métro à Laval.

3440 Le gouvernement du Parti québécois a pris toutes les recommandations, puis ça a coûté plus cher que prévu. Puis le gouvernement suivant, lui, c'est lui qui a payé la note. Puis le gouvernement de monsieur Charest s'est plaint.

3445 Quand est arrivé l'aventure des wagons de métro, il y avait une dérape médiatique. Les gens disaient « non, on va rénover l'usager, ça coûte moins cher. – Non, on va le donner au plus bas soumissionnaire plutôt que de le donner à Bombardier ». Cette dissension-là, ces opinions qui divergeaient ont fait place à la fierté. Les gens maintenant à Montréal, ils sont fiers de l'équipement parce qu'on a payé le prix qu'il fallait. Il ne faut pas avoir peur de payer le prix qu'il faut pour un tramway à Québec.

3450 **LA PRÉSIDENTE :**

3455 Merci beaucoup. Je vais juste rebondir sur votre mention de l'interconnexion avec VIA Rail puisque comme vous le savez, il n'y a pas de lien direct dans le projet qui nous est soumis ici entre la gare de train et le tramway. Donc quelle est votre évaluation de la situation? Est-ce que vous pensez que le tramway peut rester attractif pour des voyageurs, même si avec bagages, et cetera, il fallait qu'ils reprennent un bus pour y aller? Puisque vous semblez être bien au fait de ces choses-là, on aimerait bien vous entendre.

3460 **M. DENIS ALLARD :**

Ce n'est pas plus pire qu'à Ottawa ou à Toronto où ces systèmes-là sont déjà implantés. Le bagage n'est pas une problématique comme telle dans les transports en commun, pas plus que

3465 dans l'autobus comme il l'est actuellement. D'ailleurs, c'est dans les équipements du Réseau de transport de la Capitale, il y a déjà suffisamment d'espace pour les bagages à l'heure actuelle, tout comme les gens font leur épicerie au quotidien.

LA PRÉSIDENTE :

3470 Je m'excuse, en fait ma question était – je prenais les bagages comme exemple, là – mais ma vraie question était sur le fait qu'il n'y avait pas de connexion directe. Et votre appréciation de la chose, est-ce que vous trouvez que ce n'est pas vraiment problématique ou que ce serait un bienfait qu'il y ait une interconnexion directe?

3475 **M. DENIS ALLARD :**

De ce que j'ai pu comprendre, le tramway va passer tout près de la gare du Palais. Dans le tracé que la Ville a proposé. De mémoire, il me semble qu'il passe tout près de la gare du Palais.

3480 De toute façon, je demeure convaincu que le seul aspect du tracé qui pourrait être révisé, c'est celui du secteur Legendre qui pourrait être fait beaucoup plus près de la rue de l'Hétrière parce qu'à ce moment-là si on utilise la voie ferrée qui est là à l'Hétrière, on peut amener les gens vers Portneuf. Il y aurait une relation directe à ce moment-là pour les résidents de Portneuf d'arriver par la voie ferrée et de faire correspondance avec le tramway dans le secteur de l'Hétrière plutôt que
3485 dans le secteur de Legendre comme tel. C'est le seul aspect du tracé que je voyais qui...

Pour ce qui est de la Basse-Ville, tout ça pour moi, ce tracé-là est... Je ne vois pas l'objection au tracé qui a été projeté par la Ville de Québec. L'important dans tout ça, Madame, c'est – oui, le coût c'est important – mais de bien faire, de bien le structurer, c'est encore plus important. Il ne faut pas avoir peur de payer. C'est un peu comme quand arrive le temps de remplacer le chauffe-eau puis de refaire la toiture, il y a un coût qui va avec. Le transport en commun, c'est pareil.

3490 Il y a un coût qui va avec, il faut apprendre à l'assumer, puis il faut arrêter de le rejeter. C'est en rejetant les coûts du train à grande vitesse, c'est ce qui a fait qu'après 50 ans, on n'a pas été
3495 foutu d'aménager ne serait-ce qu'un seul kilomètre de TGV dans le corridor Québec-Windsor. Il faut cesser de rejeter les coûts.

LA PRÉSIDENTE :

3500 Merci. Mon collègue Pierre Renaud avait quelques questions à vous poser.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Oui, monsieur Lefebvre, vous avez répondu un peu à ma question pendant votre présentation, là, vous avez un scénario d'achalandage selon vos estimations, je voulais juste comprendre, vous avez dit que c'était un modèle, vous avez procédé par extrapolation finalement.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE :

C'est ça, donc on a pris le scénario. D'abord on a pris le scénario du promoteur. La première chose d'un modèle, c'est qu'on essaie de reconstituer pour avoir exactement les mêmes résultats, puis après, on a tout simplement vu la progression qu'il y avait entre l'année 1 et l'année 15. Comme il n'allait pas jusqu'à 30 et 40, on a tout simplement supposé la même progression dans ce cas-là.

Puis par contre, ce qui est le plus intéressant, c'est notre scénario révisé. Là où on a fait des hypothèses – toutes les hypothèses sont dans le texte de toute façon, là, vous les avez. Mais c'est basé sur le fait qu'on pense que, de toute façon, on est capable d'aller chercher – le 30 % d'augmentation qu'on a vu partout dans les villes avec le tramway, ça va juste prendre quelques années de plus au pire, donc avec l'effet de la pandémie, pour l'atteindre.

Et il y a un potentiel de croissance qui est encore plus grand avec le redéveloppement qui serait possible. On parle de faire, il y a des aménagements qui sont possibles, qui ne sont pas comptabilisés par le promoteur – et ce n'est pas grave. Tout ce que ça montre, c'est que le projet est pleinement justifié et qu'il n'y a pas de raison, on n'a pas besoin d'attendre une étude qui montre quel serait le développement potentiel sous axe... Le projet est parfaitement justifiable, tout comme – oui, il y a peut-être des sections actuellement, quand on me parlait du trambus qui était peut-être mis sur la glace.

Ce qui est clair, c'est qu'actuellement, on a une ligne de tramway qui fait sens. Et, dans une perspective où il va y en avoir d'autres. J'ai été à Montpellier, célèbre pour leur... Ils sont quatre lignes de tramway, d'ailleurs qui ont les quatre couleurs différentes selon les quatre éléments. Des gens sont venus d'autres pays. Ils ont – je pense qu'ils sont venus du Brésil – ils ont trouvé tellement beau le concept, qu'ils ont dit : « On achète le même. » Ils étaient en train de construire une cinquième. Là, je ne sais pas comment ils vont l'appeler la cinquième; ils ont fait l'air, l'eau, le feu, la terre. Je ne sais pas comment va être la cinquième, mais c'est génial. Bon.

Je veux dire, il fallait une première ligne, puis il ne faut pas penser que ça va s'arrêter là. Par contre, il faut penser – puis là je sais que M. Allard avait justement une place, il fallait penser à quand on fait des rénovations ou qu'on fait des changements, qu'on prévoit tout de suite là où il y aurait un tramway. – Je sais que vous aviez un site là où vous aviez parlé. Je ne sais pas si vous vouliez en glisser un mot. Là où il y avait le pont qui allait être fait.

M. DENIS ALLARD :

Le corridor Québec-Windsor ça arrive des fois qu'il faut remplacer les ponts de chemin de fer. La société VIA Rail, sur son site, explique comment remplacer un pont sans interrompre la circulation avec le coût qui va avec aussi. Alors les gens qui veulent savoir comment ça a coûté, bien ils s'en vont sur le site de VIA Rail puis ils vont trouver l'élément en question.

C'est certain que des fois au niveau des prévisions, le fait qu'il y ait une pandémie, ça crée... tant qu'on ne connaît pas la durée exacte de la pandémie. Parce que c'est la portion de travaux exécutés pendant la pandémie qui demeure un peu susceptible d'être à la hausse, au grand maximum 25 %. Et ce n'est pas beaucoup parce qu'avant la pandémie, Madame, dans le secteur ferroviaire, un dépassement de 33 % de coût c'était normal. Ce qui n'est pas normal c'est le double, le triple ou le quadruple.

Mais comme je vous ai dit tout à l'heure au niveau du prolongement du métro à Laval, ça a coûté trois, quatre fois plus cher, mais ça a été un succès pareil. Donc est-ce que le fait qu'il y a une augmentation de coûts, ça va empêcher le succès du projet? Je ne penserais pas.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Je vous remercie beaucoup.

M. DENIS ALLARD :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci à tous les deux. Et donc cette fois, c'est effectivement la fin de notre séance de l'après-midi. Donc nous allons suspendre nos travaux et nous serons de retour à 19 h.

SÉANCE AJOURNÉE AU 4 AOÛT 2020 À 19 H

3580 Je soussignée, EVE GIARD, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages
qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle de l'audience que j'ai entendue
via webdiffusion, le tout selon la loi.

ET J'AI SIGNÉ :

3585



Eve Giard, s.o.

3590