

Séance de la soirée du 6 août 2020

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

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

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

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 7

Séance tenue le 6 août 2020 à 19 h
Centre des Congrès de Québec
1000 Boulevard René-Lévesque Est,
Québec

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 6 AOÛT 2020

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

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

Mme Carole Tetrault, M. Clément Fontaine (DM92).....	2
--	---

COMITÉ TRAMWAY DOMAINE DES BERGES PHASE 3

Mme Émilie Coulombe (DM131).....	10
----------------------------------	----

MM. Marc Roussin, Stéphane Lachance (DM79, DM79.1, DM79.2).....	18
---	----

TRAMWAY, NON MERCI.

MM Jean-François Gosselin, Steven Melançon, Patrick Paquet, Richard Côté (DM117).....	27
---	----

QUÉBEC 21, ÉQUIPE JF GOSSELIN

M. Alex Tremblay Lamarche (DM136).....	41
--	----

LES JEUNES DE QUÉBEC POUR LA MOBILITÉ DURABLE

SUSPENSION

PAUSE

Mme Joëlle Lefebvre-Ouellet.....	50
----------------------------------	----

M. Richard Mouffarège (DM134).....	57
------------------------------------	----

COOPÉRATIVE MONORAIL GRANDE VITESSE (COOP MGv)

M. Olivier Tremblay.....	62
--------------------------	----

MOT DE CLÔTURE ET FIN DE LA DEUXIÈME PARTIE.....	70
--	----

**SÉANCE DU 6 AOÛT 2020
SÉANCE DE LA SOIRÉE
MOT DE LA PRÉSIDENTE**

LA PRÉSIDENTE :

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Bienvenue à cette dernière séance publique de la deuxième partie d'audiences de la Commission d'enquête du BAPE portant sur le *Projet de construction d'un tramway à Québec*.

Antoine Morissette, Pierre Renaud et moi-même, Corinne Gendron, allons continuer ce soir nos échanges avec les participants venus présenter leur mémoire ou une opinion verbale à propos du projet.

La deuxième partie de l'audience publique a justement 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.

Les personnes qui ont fait connaître leur intention de faire une présentation verbale ont été informées du moment de leur présentation. Et ce soir, nous avons neuf présentations qui sont prévues à l'horaire. Donc, plusieurs groupes et citoyens.

Le temps alloué pour chaque présentation est de dix minutes. Au besoin, la Commission d'enquête échangera avec les présentateurs de mémoire afin de préciser leur point de vue.

Le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement met à votre disposition, tant sur place qu'en ligne, un questionnaire afin d'évaluer la qualité de nos services. Merci de prendre quelques minutes pour le remplir et nous permettre de nous améliorer.

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

**Mme CAROLE TETRAULT
M. CLÉMENT FONTAINE
COMITÉ TRAMWAY DOMAINE DES BERGES PHASE 3 (DM92)**

LA PRÉSIDENTE :

Ce soir, la première intervention sera celle de madame Carole Tetrault. Donc, je l'invite à venir prendre place. Vous êtes en visio, excusez-moi. Donc, bonjour. Si vous êtes accompagnée pour votre présentation, je vous invite à présenter la personne qui vous accompagne.

Mme CAROLE TETRAULT :

Oui, bonjour, je suis avec monsieur Clément Fontaine, il va m'aider à expliquer la présentation.

LA PRÉSIDENTE :

Très bien. Donc, on vous écoute. Vous avez dix minutes.

M. CLÉMENT FONTAINE :

Bonjour, Madame la présidente, Messieurs les commissaires. Alors nous sommes, Carole et moi, membres du Comité de tramway expropriation avec madame Ginette de Launière qui est présentement à l'extérieur de la ville.

On représente les copropriétaires du Domaine des Berges, phase 3. Je présente ce soir un résumé du mémoire qu'on vous a présenté.

Alors, le Domaine des Berges dans son ensemble comprend plusieurs copropriétés et participe à l'économie du quartier Saint-Roch. Il a été développé dans le but d'attirer de jeunes travailleurs dans le quartier, dont de jeunes familles.

Il représentait l'une des pièces maîtresses de la proposition de l'équipe municipale du maire Jean-Paul L'Allier dans son grand projet de revitalisation du quartier.

Les raisons qui nous ont conduits à habiter au Domaine des Berges sont les suivantes :

80 - D'abord, la tranquillité. Le Domaine des Berges phase 3 est un îlot oasien du quartier. On est loin de l'achalandage et du brouhaha des rues commerciales. D'ailleurs, c'est pour cette raison-là qu'on est venu vivre ici.

- Pour la quiétude aussi. Pour la paix. On a l'impression que c'est notre îlot, c'est comme une campagne en ville.

85 - Une autre raison, c'est la proximité du centre-ville. Proche des restaurants et des différents commerces, de la piste cyclable, et cetera.

- L'environnement aussi. Pour l'environnement. Et la revitalisation du quartier qui est toujours en cours.

90 - La qualité de vie. Pour notre qualité de vie qui est maintenant menacée et dont on craint de se faire déposséder.

95 Nous n'avons pas critiqué le tracé original parce qu'il s'inscrivait dans une dynamique de développement de la Cité. Dans la continuité de ce qui avait amené à la création du Domaine des Berges.

100 Mais il en est tout autrement du deuxième tracé qui vient chambouler notre qualité de vie que nous avons commencé à perdre en 2017, depuis la démolition des édifices en face de chez nous pour faire place au tramway.

105 Nous avons l'impression qu'on se soucie peu des impacts du tramway sur les personnes qui demeurent à proximité. Que ces impacts soient à court, à moyen et long terme, comme si l'adaptation au changement ça allait de soi pour nous autres. Qu'en est-il de notre qualité de vie?

Ça va être formidable pour les gens de Saint-Roch du maire Labeaume, ce ne l'est pas pour nous, car nulle part dans le document qui nous a été présenté il est question des impacts négatifs permanents pour nous. En quoi cela améliore notre qualité de vie?

110 Le projet du tramway doit être un plus, non pas seulement pour les gens qui viennent en ville, mais surtout pour ceux qui vivent à proximité.

115 Je passe la parole à madame Tetrault qui va plus vous entretenir des inconvénients et des préjudices que nous vivons depuis 2017.

Mme CAROLE TETRAULT :

120 Bonsoir. Où on est situés, c'est le 340, 350 et 360 rue des Embarcations. Je pense que vous visualisez assez facilement où ça se trouve. C'est à proximité immédiate du pôle d'échanges Saint-Roch.

125 C'est un îlot résidentiel d'à peu près 275 copropriétaires. Je dis bien un îlot résidentiel en ce sens que, les résidences, le résidentiel dans ce secteur-là se trouve plus du côté de Limoilou ou sinon du côté Saint-Roch plus haut.

130 Nous on est situés entre la rivière Saint-Charles et le pôle d'échanges. On est les seuls impactés et vraiment impactés par la construction qui s'en vient et l'installation du tramway, dans la version qui nous a été présentée en mai 2020.

135 Nous, l'ensemble des travaux a commencé en 2017. Démolition du ministère du Revenu fédéral qui est une immense bâtisse; démolition d'un deuxième immeuble du ministère du Revenu; démolition de la Croix-Rouge en 2018; installation d'une carrière à ciel ouvert pour concasser la roche, ainsi de suite.

Pendant tout ce temps là, on est allés à la remorque d'information auprès de la ville. On a dû demander, demander, demander et rien n'a été fait, en apparence. Rien ne semblait se soucier de ce qui se passait alentour d'eux.

140 Maintenant, on a le site des fouilles archéologiques. Immense tas de gravats et de terre qu'on a demandé à quelques reprises de couvrir parce que le vent lève et entre toute cette terre-là sur nos balcons et dans nos condominiums.

145 Ça, on vit ça actuellement à tous les jours.

Ce qu'on nous apprend – pour le peu qu'on en sache – c'est que les travaux de construction devraient débuter en 2023, je parle du pôle d'échanges, pour se terminer en 2026 si tant est que ça se termine vraiment en 2026.

150 C'est une période, si on calcule de 2017 à 2026, disons de 9 à 10 ans. Les gens qui habitent notre secteur sont en majeure partie des gens retraités. Plus de la moitié. L'autre moitié sont des gens de 30 à 60 ans qui tantôt s'en vont aussi vers la retraite.

155 Pour une personne retraitée, prenons un exemple de 73 ans, dix ans avant l'implantation pendant le temps, tout ce temps-là il y aura des constructions d'infrastructures sérieuses, là. On ne parle pas juste de l'installation du tramway.

160 Nous on est le pôle d'échange. On construit des immeubles, des commerces, des stationnements.

Je reviens sur ce que je disais. 10 ans, pour une personne de 73 ans, c'est 83 ans. Ses 10 dernières années actives de sa vie. Est-ce qu'il est pensable et acceptable qu'on doive vivre ça pendant cette période de temps là? Ma réponse est non, ce n'est pas acceptable.

165 C'est pas plus acceptable que le tramway s'installe à 50 pieds de nos balcons et qu'on nous dise qu'il n'y aura aucune sorte de préjudice. On aura le tramway, on aura la construction, on aura les installations.

170 Avec ça va venir l'achalandage. Pas seulement l'achalandage d'une station. L'achalandage du pôle d'échange. C'est un... vraiment un bon achalandage.

Habituellement dans ce type de structure là, on sait que la criminalité va être favorisée de circuler dans ces entourages-là. Ça va être un gros problème qui va être à régler.

175 Je vous parle de ça et on a écrit un mémoire puis je vais vous dire. On a travaillé fort pour l'écrire, même si c'est 10 pages. Savez-vous pourquoi? Parce que de l'information on en n'a pas. On ne sait pas. La seule chose qu'on sait c'est qu'on a reçu une communication le 7 juillet nous avisant qu'on était expropriés. Plan d'implantation? On ne le sait pas. On est expropriés quoi? On ne le sait pas.

180 Les propositions qui nous ont été faites étaient de... vraisemblablement il semble que suivant le rapport de mai 2020, on exproprierait tous les stationnements ici pour construire un stationnement étagé, bétonné, devant le 340, 50, 60, pour y loger toutes les voitures de circulation de notre phase de 275 copropriétaires. Est-ce que c'est acceptable? Non. C'est pas une situation acceptable, pas plus pour nous que pas plus pour les gens d'une autre phase qui sont en désaccord aussi.

185 La phase de construction, je vais le répéter, c'est pas une petite phase de construction. C'est une phase de construction d'immeuble, de réimplantation.

195 Actuellement, on voit le secteur. Est-ce qu'il aurait été possible que ça, ça se fasse de l'autre côté du boulevard Laurentien. Ce qui semblerait la logique pour une raison qu'on ne sait pas parce qu'on nous l'explique pas. On ne sait pas pourquoi ça ne peut pas aller de ce côté-là.

200 Quand est-ce qu'on va être informés de qu'est-ce qui va nous arriver pendant ces neuf années de construction là. Ça va être invivable ici. J'ai posé la question à un chargé de projet qui m'a répondu : « bien on pourrait vous relocaliser ». Réaliste? Pas du tout.

Je ne pense pas qu'on va relocaliser tous les gens du secteur 340, 50, 60. On est 36 copropriétaires, unités, donc plusieurs unités, occupants, deux personnes par occupant.

205 Ce que la ville...

LA PRÉSIDENTE :

Je vais vous inviter à conclure, s'il vous plaît.

210 **Mme CAROLE TETRAULT :**

215 D'accord. On nous demande... écoutez, c'est comme un changement de zonage que la ville vient faire sur notre secteur sans avoir fait de consultation. Le changement de zonage étant qu'on y installe du commerce à côté d'un secteur résidentiel. Ce qui n'était pas avant et ce qu'on est en droit de s'attendre que ça demeure. Nous, on va nous demander d'accepter de collaborer, d'être compréhensifs, là.

220 Vous nous demandez tantôt d'accepter des indemnités. L'information. Quand aurons-nous de la ville l'information? Il faudrait que la ville...

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie. Alors, mon collègue Pierre Renaud a des questions pour vous.

225 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

230 Alors, merci à vous deux d'avoir déposé un mémoire et nous l'avoir présenté. Avez-vous eu des échanges, mettons avant l'épisode de COVID. Parce que là je comprends que les contacts sont plus difficiles, mais est-ce qu'il y a eu des rencontres avec l'initiateur, avec la ville, avec le bureau de projet? Est-ce qu'il y a eu des contacts qui ont été faits avec vous?

Mme CAROLE TETRAULT :

235 Avant la période de COVID, non. Pendant la période de COVID, à notre demande, l'évaluateur de la ville, directeur de projet et chargé de projet sont venus nous rencontrer sur les lieux parce qu'on voulait qu'ils comprennent bien notre situation.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

240 Il n'y a pas eu d'autres communications via des comités de bon voisinage dans lequel vous seriez impliqués ou d'autres structures dans laquelle vous seriez impliqués?

M. CLÉMENT FONTAINE :

245 Il y a eu deux présentations, deux présentations qui ont été faites pendant le temps de la COVID, là, qui est la présentation du projet. Mais en dehors de ça, à ce que je sache, il y a eu la visite – comme madame Tetrault vous a parlé – mais à notre, à notre, il n'y a pas eu d'autres rencontres sauf une fois avant. Mais ça a toujours été pendant le temps de la COVID. Avant ça, on n'a jamais rien eu.

250

Mme CAROLE TETRAULT :

Il faut comprendre, là, que nous on représente 36 copropriétaires seulement. Puis les autres copropriétaires de ce secteur sont aussi représentés de façon distincte.

255

LE COMMISSAIRE RENAUD :

260 En termes d'information, là, qu'est-ce que vous souhaiteriez avoir, là? C'est une drôle de question, là, mais qu'est-ce que ça prendrait comme information pour que vous soyez au moins rassurés, sinon rassurés, au moins informés.

Mme CAROLE TETRAULT :

265 Le plan d'implantation, le détail de l'expropriation. C'est-à-dire qu'est-ce que – dans notre propriété – qu'est-ce qui est exproprié? On ne le sait pas.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

270 Est-ce que vous avez eu des informations sur l'échéancier des travaux, de quelle façon ça va se dérouler?

Mme CAROLE TETRAULT :

275 Non. Non, non, pas du tout. Ce qu'on a reçu du 7 juillet, c'est une lettre de madame
Ringuette qui nous disait qu'on vous avise que vous allez être expropriés, dans laquelle elle
disait : « nous vous avons fait parvenir, par courriel, de l'information sur la portion touchée de
votre propriété ». Je l'ai appelée, elle m'a dit : « je suis désolée, je pensais qu'on l'avait, mais on
n'a pas cette information-là, ma lettre est partie trop vite ». Voilà, c'est ça qu'on a. Alors, on ne sait
pas. Est-ce qu'ils vont exproprier les stationnements comme il a été discuté? Est-ce qu'ils vont
280 exproprier l'immeuble, est-ce que... on ne le sait pas.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

285 Est-ce que la ville ou le bureau de projet a désigné chez eux un interlocuteur avec lequel
vous pourriez communiquer directement qui pourrait prendre en charge vos demandes pour les
amener à l'intérieur de l'appareil bureaucratique?

Mme CAROLE TETRAULT :

290 Monsieur Renaud, on a tout ça. On a madame Cynthia Malo qui est évaluateur agréée, très
disponible. Elle nous parle quand on lui parle. Quand on questionne, on n'a pas de réponse. On a
posé la question au chargé de projet : « le plan d'implantation, l'avez-vous? », « hum, pas certain.
Là ce n'est pas finalisé », et cetera. Je lui ai demandé : « est-ce qu'on se fie à votre dépôt au
BAPE de mai 2020? Bien non, il y a des choses qui vont être changées ».

295 On nous avait promis l'information pour le 30 juillet, et on ne l'a toujours pas eue. Oui, on a
toutes les coordonnées de tous ces gens-là. Madame Garceau, madame Malo. Ce sont tous des
gens très sympathiques. La directrice aux communications madame Bégin. Ils nous répondent, ils
sont là au téléphone, aux courriels, mais ils nous disent rien. Ils ne nous donnent pas
300 d'information.

Je ne sais pas s'ils n'ont pas l'information, s'ils ne veulent pas la diffuser, on ne le sait pas.

305 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

Je vous remercie.

310 **LA PRÉSIDENTE :**

Mon collègue Antoine Morissette voulait aussi vous poser des questions.

315 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

Bonsoir à vous deux. J'avais une petite question de précision à vous demander. Vous avez parlé de plusieurs bâtiments qui ont été détruits. Là vous avez parlé du bâtiment de l'Agence du revenu du Canada. Vous avez parlé du bâtiment de la Croix-Rouge aussi là où éventuellement le pôle d'échanges sera installé. Puis là j'ai compris qu'il y avait des travaux d'archéologie. Est-ce qu'il y a un lien? Est-ce que en fait tous ces travaux-là c'est des travaux préparatoires? Est-ce que vous savez si c'est des travaux préparatoires en vue de la mise en place du pôle d'échanges du tramway?

325 **Mme CAROLE TETRAULT :**

Ça nous était confirmé en 2017 là ce qu'on a discuté avec le RTC, que ces travaux de démolition là étaient fait en prévision d'installation du pôle d'échanges Saint-Roch. Et ça, ça nous a été reconfirmé par le chargé de projet lorsqu'ils sont venus sur les lieux.

330 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

Et vous dites que ces travaux-là ont débuté en 2017?

335 **Mme CAROLE TETRAULT :**

Au printemps 2017 et en 2018, on a démoli la Croix-Rouge et les fouilles archéologiques ont continué puis actuellement, elles se continuent encore, ce n'est pas terminé.

340 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

Merci beaucoup.

345 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je vous remercie beaucoup et je vous souhaite une bonne soirée.

Mme CAROLE TETRAULT :

Bonne soirée.

M. CLÉMENT FONTAINE :

Bonne soirée à vous aussi.

Mme ÉMILIE COULOMBE (DM131)

LA PRÉSIDENTE :

Au revoir. J'inviterais maintenant Madame Émilie Coulombe à venir s'installer. Bonsoir, Madame.

Mme ÉMILIE COULOMBE :

Bonsoir. Merci beaucoup de nous recevoir ce soir, tout le monde. Je sais que ça doit être de longues journées.

LA PRÉSIDENTE :

Donc, vous avez 10 minutes.

Mme ÉMILIE COULOMBE :

Merci. Je vais juste attendre la présentation. Pourriez-vous changer la page, s'il vous plaît. Bonjour, je m'appelle Émilie Coulombe puis je suis ici à titre de citoyenne. Donc, lors de ma présentation, j'aborderai principalement trois thèmes :

- La protection de l'environnement;
- L'aménagement de la surface;
- Et la favorisation du transport actif.

Certains constats tirés qui, selon moi, justifieraient l'évaluation sérieuse du métro léger souterrain pour Québec, pas uniquement les prix moyens, mais vraiment une étude de coûts réels.

Dans le contexte crise climatique actuel, il s'avère essentiel d'avoir la protection de l'environnement en tête de liste comme facteur décisionnel. 151 000 tonnes de CO₂ seront évitées durant l'exploitation jusqu'en 2041.

Par contre, 91 000 tonnes de CO₂ seront émis pendant la construction. Ce qui fait seulement un seuil positif de 60 000 tonnes. Ça a l'air d'un gros chiffre, mais finalement, c'est juste l'équivalent d'environ, du retrait de 1 000 voitures du parc automobile actuel par rapport au statu quo.

Je pense qu'il faut viser un transfert modal supérieur pour réduire les gaz à effet de serre de manière plus marquée.

Les arbres, il faut les protéger. Ce n'est pas une nouvelle pour vous. Vous savez qu'il va y en avoir beaucoup qui vont être coupés. Pour remplacer l'effet d'un grand arbre mature, ça prend 20 à 25 jeunes arbres de deux à trois mètres – pourriez-vous changer la... merci.

Le verdissement et la canopée en milieu urbain jouent un rôle clé pour lutter contre les changements climatiques. Les bénéfices sont multiples, entre autres pour protéger les écosystèmes, réduire efficacement les îlots de chaleur et purifier l'air.

La ville de Copenhague plante des arbres fruitiers en libre accès. Je trouve que c'est une excellente idée. La ville de Québec quand elle va replanter et reverdir, je pense qu'elle pourrait s'en inspirer. Ça permet d'alimenter la population vraiment localement.

Il y a beaucoup de médecins aussi qui vantent l'importance des arbres en ville. Le verdissement urbain optimal vise 40% de la canopée. La canopée réduit la prévalence du stress et le risque d'embonpoint ou d'obésité.

La différence de température entre la zone boisée et une zone à côté d'un stationnement peut varier de 10 à 12 degrés, c'est vraiment énorme.

Vivre dans un îlot de chaleur augmente la probabilité de mourir lors d'une canicule. Puis la ville devrait doubler, tripler, voire quintupler le budget associé au verdissement.

Tout ce qui se trouve à droite c'est tiré d'un article signé par des médecins, dans Le Devoir.

Vous pouvez changer. Merci. Ici c'est des images tirées de documents du RSTC, on voit... dans le fond, c'est une proposition pour la rue Dorchester qui va devenir deux voies de chaque côtés au lieu d'être sens unique.

Puis en fait, si on regarde sur les photos, on voit bien l'ombre que génèrent les arbres matures dans la rue. Puis une fois qu'ils vont être coupés, toute cette ombre-là dans un quartier qui n'a pas tant d'arbres, en fait dans Saint-Roch, ça va être perdu, ça va prendre vraiment des années avant de retrouver la fraîcheur que les arbres faisaient.

Je pense qu'il y aurait vraiment un moyen de faire mieux pour essayer de sauver au moins les arbres du côté ouest de la rue. Il y a sûrement moyen de faire des voies un petit peu moins larges ou quelque chose, en tout cas. De se creuser un peu la tête pour essayer de sauver les arbres le plus possible.

Vous pouvez changer. Merci. Je pense qu'aménager la surface, c'est vraiment important. Le projet de tramway actuel, ils en parlent beaucoup de la réfection façade à façade, c'est ce qui est intéressant.

L'auto solo prend décidément trop de place et elle doit céder une partie de l'espace urbain qu'elle occupe. La loi fondamentale de la congestion routière ça dit que les nouvelles routes engendrent une demande supplémentaire équivalente à la nouvelle capacité.

Cette loi fonctionne aussi à l'envers. Si on réduit l'espace dédié aux transports motorisés, il y aura moins de demande. Jumelé à un transport collectif efficace et capacitaire, on peut espérer diminuer significativement le trafic automobile et les GES émis y étant associés. Et par le fait même, améliorer la santé globale de la population.

Puis je pense que planifier un réseau cyclable utilitaire comme composante intégrante du réseau de transport en commun pourrait être un moyen d'opérer une réfection de façade à façade.

Dans le budget qui est actuellement réservé pour les réfections d'infrastructures souterraines, comme l'eau, les égouts, l'électricité, télécommunications, et cetera, qui vont être doublés pour laisser passer le tramway, il y a une partie qui pourrait plutôt servir pour bonifier la surface.

Puis plusieurs rues conviviales et bandes cyclables ont été aménagées ces dernières années dans notre ville et elles connaissent un franc succès. Ça favorise vraiment les déplacements actifs puis c'est beaucoup plus agréable se promener dans les rues qui ont été refaites ou dans les... j'habite sur une rue qui a eu une bande cyclable, puis c'est vraiment plus sécuritaire qu'avant s'y promener, même si ce n'est pas aussi chouette qu'à New York – ce que je vais vous parler le point d'après.

La ville de New York a fait des miracles avec son réseau cyclable de 2001 à 2013 et les risques de blessures graves ont diminué de 75%. Les temps de déplacements motorisés ont diminué, ce qui est quand même étonnant parce qu'il y a même des places où ils ont enlevé des voies et ça prenait quand même moins de temps de se déplacer du point A au point B parce que chaque mode avait sa place.

Puis en même temps, évidemment, ils ont rajouté des arbres et de la végétation.

Ici, c'est la carte où on voit la densité des déplacements. On peut remarquer que l'espace où le trambus où il y a le pointillé vert, il passe vraiment dans des zones très denses. Je pense que le trambus est une composante nécessaire puis il faut trouver un moyen de le conserver dans le projet parce que c'est important.

Dans l'éventualité où le tracé du tramway serait tronqué – comme il en a été question il y a quelques semaines – il serait préférable de reconsidérer la pertinence de Le Gendre versus Charlesbourg parce que Charlesbourg est vraiment plus dense que Le Gendre, sur l'image encore.

Puis petite mention concernant l'étude comparative des modes lourds. Je trouve qu'il était particulier de placer le tracé court du métro dans la zone qui était moins dense. On voit, c'était le tracé où il y a des petits pointillés blancs. Parce que nécessairement l'achalandage allait être moindre si le métro arrivait dans la forêt. On va dire ça comme ça.

On peut changer. Merci. Dans l'étude comparative, Systra a utilisé un taux de confort de 3.3 personnes par mètre carré comme charge normale. Selon leurs calculs, dès l'entrée en fonction en 2026, aux quatre minutes de fréquence, le tramway sera rempli à 82% à l'heure de pointe. Soit l'équivalent de 2.7 personnes par mètre carré. Puis ça on se rappelle que c'est avant que le trambus soit enlevé qui a été quand même parallèle pendant une bonne partie du tracé.

Ça laisse très peu d'espace pour accueillir les automobilistes désirant changer de mode de transport, surtout si le projet de troisième lien collectif est annexé au centre-ville. La capacité pour recevoir tout ce monde serait vraisemblablement insuffisante.

Merci. Ici, c'est un métro que j'avais trouvé vraiment chouette. En fait, c'est le métro de Lille en France. Les ingénieurs, dans les années 70, ont vraiment bien conçu. Ils ont pensé à long terme, ils ont conçu une ligne de métro qui avait la possibilité de doubler sa capacité lorsque le besoin se ferait sentir. En fait, c'est la même ligne, mais ils ont juste prévu un quai qui était non exploité et ils en ont aménagé juste la moitié.

Alors, après une trentaine d'années d'utilisation, ils ont pu doubler la capacité de toute la ligne, donc c'était quasiment comme... bien c'est ça, ça doublait la capacité. Donc, les gens étaient plus confortables et on pouvait vraiment augmenter la part modale des usagers de transport collectif de cette manière là sans nécessairement faire une nouvelle ligne. C'était vraiment la même, c'étaient les stations qui étaient plus grandes puis il y avait plus de rames.

On peut changer. Merci. Je pense que le métro léger est une solution à envisager. Quand on regarde les prix qui sont dans la documentation officielle qui est fournie par le Réseau structurant de transport en commun, on voit les prix de tramway et de métro générer de 25 à 45 millions pour le tramway et de 100 à 200 millions pour le métro, par kilomètre.

Puis quand on compare avec les nouveaux prix qu'on a du tramway de Québec qui sont en moyenne 150 millions parce que dans le document *Portée et coûts*, c'est 129.2 pour la surface et 358 pour les kilomètres souterrains. Donc, j'ai fait la moyenne de tout ça.

Puis le métro léger de Toulouse est à 150 millions du kilomètre, c'est dans le document qui a été déposé à la suite de ma question que j'étais venue vous poser en début juillet concernant les métros légers. Donc c'est un métro qui est en train de se faire construire et c'est vraiment le prix actuel de cette infrastructure là.

Puis c'est ça, Systra ont conçu un métro sur deux dans le monde et je pense qu'ils ont quand même une bonne idée des coûts de combien ça coûte construire un métro. Vous pouvez tourner la page. Merci.

Alors, mes recommandations seraient ; les changements climatiques sont plus qu'à nos portes. Nous avons littéralement les pieds dedans. Il est l'heure de faire des choix durables et logiques qui permettent de réduire vraiment massivement les gaz à effet de serre.

Choisissons, ou du moins évaluons sérieusement le métro léger souterrain accompagné d'un système de bus efficace et complet. Parce qu'un réseau, ce n'est pas juste un métro, c'est vraiment tout l'ensemble.

Réduisons l'espace public dédié à l'auto solo en favorisant le transport actif, implantons un réseau cyclable utilitaire sécuritaire à l'échelle de la ville. Transformons les artères pour faciliter et sécuriser les déplacements à pied.

Puis protégeons les arbres matures puis effectuons un verdissement important de l'espace urbain au lieu de couper des arbres. Ça serait vraiment préférable d'en planter. Donc, merci beaucoup pour votre écoute.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Donc, je vais laisser la parole à mon collègue Antoine Morissette qui avait des questions pour vous.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Bonsoir, Madame Coulombe. Merci beaucoup de la présentation de votre mémoire. Vous avez parlé donc du verdissement, la plantation d'arbres. Vous avez parlé de ratios là qu'on a entendus régulièrement pendant les audiences. La préservation des arbres matures, la canopée urbaine, mais vous allez dans la direction du verdissement. Est-ce que vous avez d'autres idées, d'autres...

Mme ÉMILIE COULOMBE :

Ah, j'ai plein d'idées!

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Allez-y, allez-y!

Mme ÉMILIE COULOMBE :

En fait, plus il y a de verdure, le mieux c'est. Les arbres c'est fantastique, mais tous les arbustes. On pourrait favoriser aussi l'implantation de jardins en façade au lieu du gazon, ça serait pas pire.

Les toits verts dans les quartiers comme industriels, c'est plein de toits plats, ça serait vraiment intéressant. Mais ça, ça ne touche pas nécessairement la ville, là, mais je parle en général verdir les toits, ce serait bien qu'il y ait des subventions pour ça pour permettre un verdissement à grande échelle de la ville parce que c'est vraiment important, en fait.

Puis je ne sais pas si vous aviez vu, il y avait une photo avec un vélo avec des petites fleurs. Ça c'est sur le pont qui est à côté de la Croix-Rouge. Puis c'est magnifique. Ils mettent toujours plein, plein de fleurs au centre. Comment s'appelle... le pont Drouin, je pense. Puis on peut mettre des fleurs partout, on peut...

Il y a aussi plein... la ville fait ça, elle met plein de pots de fleurs immenses sur les trottoirs. Ça fait partie des aménagements qui rendent les déplacements de piétons vraiment plus intéressants.

Évidemment, aussi tous les stationnements. Pas tous parce qu'il y a des gens qui ne vont pas m'aimer, mais plusieurs stationnements en bordure pourraient être transformés en zone de verdure qui permettent de planter des arbres, mais aussi plein d'autres végétaux qui pourraient se manger comme les framboises, ça pousse tout seul. C'est vraiment envahissant. Ça serait parfait entre deux blocs de béton.

Je pense qu'il y a vraiment moyen d'être créatif pour enlever de l'asphalte.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Vous avez présenté une idée intéressante, un concept intéressant. Vous parlez de réseau cyclable utilitaire. C'est quoi là, est-ce que c'est une bande cyclable qui longe la voie routière ou on va ailleurs, on a une autre vision de ce que c'est?

Mme ÉMILIE COULOMBE :

En fait, par utilitaire ce que je veux dire c'est pas juste fait pour la plaisance. Vraiment pour permettre aux gens de se déplacer du point A au point B, soit pour aller au travail ou à l'école, mais de façon sécuritaire. Sur des artères principales, actuellement la plupart des artères principales à grand débit ont juste de la place pour les voitures.

Mais je pense que ça pourrait être intéressant de concevoir ça autrement puis de planifier une insertion cyclable vraiment sécuritaire et protéger un peu comme les images que vous avez vu de New York que j'avais mis, mettaient vraiment... il y a une bande qui protège un espace. Il y a la bande cyclable, mais il y a aussi un espace de cinq pieds, si je me souviens bien, qu'ils disaient qui était le *buffer*. Excusez-moi c'est le mot anglais parce qu'ils expliquaient ça dans un document anglophone.

Une zone tampon, si on peut dire comme ça, qui évite de se faire emportiérer parce que les bandes cyclables qui n'ont pas de zone tampon, bien il y a plein de cyclistes à chaque année qui se font ouvrir une porte dessus, là. C'est arrivé à mon mari, d'ailleurs. Ça fait que... puis heureusement il est encore en vie, mais c'est, c'est ça. Il est débarqué de son vélo assez vite merci.

620 Ça fait que ça peut être très dangereux. Je pense que penser le réseau cyclable pour le rendre sécuritaire puis favoriser les déplacements, nécessairement les gens vont plus l'utiliser. C'est le trafic induit, mais cycliste.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

625 J'ai une autre question. En fait, par curiosité, là. Vous avez ressorti une proposition vraiment intéressante avec le métro de Lille, je crois, là.

Mme ÉMILIE COULOMBE :

630 Oui. Oui, oui.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

635 Sur le quai évolutif. Ça s'adapte à un tramway, selon vous?

Mme ÉMILIE COULOMBE :

640 C'est vraiment une bonne question. Je ne le sais pas. J'imagine. Mais ah, attends un peu! Sûrement pas, non. Parce que je pense que le tramway tel que prévu, il faudrait que vous vérifiez avec les personnes du bureau de projet, mais si je ne me trompe pas, il est au maximum de sa longueur à cause des intersections. Si je ne me trompe pas, il n'est pas possible de rajouter. Mais ça je pense que ça serait bien que vous vérifiez avec eux. Mais de mémoire, ce n'est pas possible de le rendre plus long qu'il est actuellement à cause des intersections en surface.

645 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

Merci beaucoup.

Mme ÉMILIE COULOMBE :

650 De rien.

LA PRÉSIDENTE :

655 Merci beaucoup. Bonne fin de soirée.

Mme ÉMILIE COULOMBE :

Merci, à vous aussi.

M. MARC ROUSSIN

M. STÉPHANE LACHANCE

TRAMWAY, NON MERCI (DM 79, 79.1, 79.2)

LA PRÉSIDENTE :

Alors j'inviterais maintenant monsieur Jean-Marc Roussin à venir s'installer. Je vous invite à présenter la personne qui vous accompagne.

M. MARC ROUSSIN :

Bonsoir, Madame la présidente, messieurs les commissaires. Mon nom est Marc Roussin et non Jean-Marc. Marc Roussin, cofondateur du Comité Tramway, non merci! Je suis accompagné ce soir de monsieur Stéphane Lachance également cofondateur et porte-parole média du comité.

Si vous me permettez, je vais laisser la parole à Stéphane pour qu'il puisse vous faire une courte présentation de notre comité et de nos objectifs.

M. STÉPHANE LACHANCE :

Bonsoir, Madame la présidente. Bonsoir Messieurs les commissaires. Mon nom est Stéphane Lachance, et bonsoir mesdames, messieurs. Et je m'en voudrais de ne pas saluer nos membres qui sont présentement à l'écoute.

Le comité Tramway, non merci, a été créé en janvier 2020 par la réunion de simples citoyens bénévoles de la région de Québec. Des citoyens qui voulaient être la voix des contribuables qui considèrent que le projet de tramway, présenté par l'administration municipale actuelle, nous est imposé sans le consentement de la population.

Notre comité n'est relié à aucun parti politique ou aucun média d'information. Lors de la dernière élection municipale de 2017, le seul parti à avoir présenté un projet de tramway était Démocratie Québec, représenté par madame Anne Guérette.

Madame Guérette a terminé au troisième rang du scrutin avec 14,64% des votes. Alors on considère que si la population avait désiré un tramway, ils auraient voté pour madame Guérette.

À plusieurs reprises en débat électoral, le chef d'équipe Labeaume a refusé de dévoiler clairement son projet en ne parlant que de vaguement de transport en commun. Les citoyens ont été trompés lors de cette élection.

De plus, à plusieurs reprises, l'administration municipale a utilisé – comme l'a démontré votre commission – sa majorité au conseil de ville pour refuser la tenue d'un référendum. Ce qui aurait permis de connaître précisément l'opinion des citoyens sur le projet de tramway.

Pour nous, il s'agit d'une gifle à la démocratie.

Soyons clairs : notre comité est en faveur d'un bon réseau de transport en commun, avec une desserte efficace des banlieues et une interconnexion avec la Rive-Sud.

Le projet de l'administration municipale qui vous est présenté, ne comporte aucun de ces éléments. De plus, nous considérons que le projet de tramway est mal adapté à la réalité de la région de Québec dû à sa topographie et à ses conditions climatiques.

Notre mémoire se veut une façon de donner la parole aux citoyens pour exprimer leurs préoccupations.

Le 11 juillet dernier, nous avons fait un appel à tous et nous avons demandé à nos 9 000 membres de nous faire parvenir leurs questions sur le sujet. Nous avons, par la suite, demandé à des volontaires de rédiger un texte sur les sujets suggérés.

Nous pouvons donc affirmer que ce mémoire représente intégralement les interrogations de nos membres. Vous remarquerez que plusieurs pages indiquent le chiffre 1, car il s'agit de plusieurs documents provenant directement de nos membres.

Il est essentiel que le plus gros projet d'infrastructure de l'histoire de la Ville de Québec reçoive l'assentiment et l'acceptation sociale de la majorité des citoyens de la région de Québec.

Le projet actuel va semer le chaos sur l'ensemble du réseau routier de la région pendant plusieurs années et va impacter sévèrement les gens d'affaire de Québec.

735 Plusieurs de nos membres ont essayé d'obtenir des réponses à leurs questionnements lors de séances du conseil de ville, notamment lors de la période de question.

740 Depuis mars, les séances du conseil de ville se tiennent de façon virtuelle. Les citoyens étant invités à poser leurs questions via Internet. Les membres d'Équipe Labeaume et plus particulièrement le maire Labeaume ont régulièrement ridiculisé, méprisé, insulté, voire intimidé nos membres qui osaient le questionner sur le projet, allant même jusqu'à remettre en question l'existence de ces citoyens.

745 À plusieurs reprises, le maire a carrément refusé de répondre aux questions, prétextant qu'elles étaient dictées, voire commanditées par l'opposition officielle. Ceci est indigne du premier magistrat de la ville de Québec. Les citoyens de notre belle ville méritent mieux que cette forme de *bullying* et de mépris.

750 Nos membres sont heureux de trouver en cette commission une oreille attentive et de pouvoir enfin adresser leur questionnement directement aux instances publiques. Nous vous remercions de prendre en considération les questions de nos membres et souhaitons que cela vous permette une meilleure réflexion pour les enjeux du projet actuel. Merci. Marc.

755 **M. MARC ROUSSIN :**

Merci, Stéphane. Comme vous pouvez certainement vous en douter, notre comité a suivi religieusement les présentes audiences et porté une attention particulière à tous les mémoires qui ont été présentés.

760 Ce fut un grand plaisir pour nous de constater que l'immense majorité des intervenants, supporteurs ou opposants au tramway, en arrivent tous à une conclusion commune : le bureau de projet n'est aucunement prêt à aller en appel d'offres. La quasi-totalité des intervenants demande, suggère ou exige des changements variant de moyen à majeur.

765 Cette constatation démontre à elle seule que le bureau de projet n'a aucunement consulté la population et/ou les divers organismes et comités qui pourtant, représentent une excellente façon de connaître les priorités des citoyens.

770 L'ébauche de projet présentement à l'étude s'appuie tant pour le fondement même du projet que pour toutes les options que celui-ci pourrait offrir, sur des études qui datent d'une autre époque.

Le dossier d'affaire lui-même considère toujours une composante se chiffrant à près de un milliard de dollars, composante qui a été relayée aux oubliettes dans la dernière mouture de l'ébauche présentement à l'étude.

Quel citoyen obtiendrait un financement ou même un permis de construction avec un dossier aussi incomplet? Est-ce que l'administration en place se moque carrément des citoyens et du présent gouvernement ou démontre-t-elle qu'elle n'a tout simplement pas les compétences pour mener à bien un projet d'une telle ampleur en tout respect des citoyens, de ses partenaires financiers, des commerçants de la ville, des divers ministères impliqués et des deniers publics en général?

Cette commission a dû faire des pressions hors du commun, du jamais vu en 40 ans pour obtenir certains documents. Essayez de vous imaginer quelques minutes dans le rôle d'un simple citoyen sans aucun pouvoir, craignant de se faire mépriser par l'administration en place, qui tenterait d'obtenir des réponses à un questionnaire tout à fait légitime et essentiel pour le sort des générations futures puisque inévitablement, ce sont eux qui vont hériter de la totalité de la facture.

L'ensemble de nos membres considère que le projet est à ce point incomplet, qu'il manque tellement d'informations critiques, qu'il leur est difficile, voire impossible d'adresser les questionnements précis et à propos pour considération par le présent bureau d'audience.

Notre comité abonde dans le même sens que la majorité des autres participants et considère que le bureau de projet n'est aucunement prêt à aller en appel d'offres.

Le bureau de projet doit impérativement retourner à la table à dessin ainsi qu'à la table de négociation avec les paliers supérieurs. Notamment en ce qui concerne l'essentielle interconnexion avec la Rive-Sud via l'éventuel troisième lien.

La population ne peut tout simplement pas se permettre de construire deux tunnels superposés, simplement parce que Paul refuse obstinément de parler à Pierre parce que Pierre n'est pas rendu au même niveau que Paul.

Notre comité vous demande de recommander fortement au Conseil des ministres de décréter un moratoire complet et immédiat sur la présente ébauche de projet ainsi qu'un gel de toutes les sommes qui y sont dédiées, jusqu'aux prochaines élections municipales.

L'administration portée au pouvoir au lendemain de cette élection aura alors un mandat clair de procéder avec le projet qu'elle aura, cette fois-ci, clairement et démocratiquement soumis à la

population. Un gel total des sommes garantira que la prochaine administration en disposera pour pleinement accomplir le mandat que les citoyens lui auront confié, clairement et démocratiquement.

Merci. Nous sommes maintenant prêts à répondre à vos questions concernant notre mémoire.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Donc, monsieur Marc Roussin. Et je vais maintenant céder la parole à mon collègue Pierre Renaud.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Alors, bonsoir Messieurs. À propos du troisième lien, comment vous envisagez ça le troisième lien? Est-ce que vous envisagez un troisième lien pour du transport en commun seulement ou si c'est un partage entre le transport en commun puis l'automobile. Comment vous envisagez ça?

M. MARC ROUSSIN :

Bien tout dépendra de l'emplacement de sortie, tant au centre-ville de Québec que de Lévis. J'abonde un petit peu dans le même sens que monsieur Rousseau qui était venu précédemment. Si le fameux troisième lien sort en plein milieu du stade Canac, on n'ira pas sortir une autoroute là. Ça prend uniquement du transport en commun.

S'il est un petit peu mieux planifié que les entrées, sorties, réseau autoroutier sont planifiés en conséquence, bien là c'est évident que ça va pouvoir accueillir un certain volume de voitures et de camions lourds. Mais on en sait tellement peu à date que présentement on ne peut pas se prononcer.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Puis si je comprends, si on parle d'un troisième lien au centre-ville, on parle de transport en commun. S'il était plus à l'est, je pense qu'il y avait des options de faire ce troisième lien plus à l'est, à ce moment-là, ce serait l'automobile. C'est ce que vous me dites?

M. MARC ROUSSIN :

855 Oui, tout à fait. D'ailleurs, si on parle de troisième lien au centre-ville, on ne peut pas parler de troisième lien. On a présentement un gouvernement en place qui a été élu sous une promesse claire de faire une première pelletée de terre pour un troisième lien à l'est de la ville avant la fin de son premier mandat. Alors, on ose espérer que le gouvernement va maintenir ses promesses.

860 Maintenant, est-ce que le projet de transport en commun de la Ville de Québec peut être bonifié avec un tunnel au centre-ville dédié aux transports en commun? Probablement. Notre comité est 100 % en faveur – comme Stéphane l'a mentionné – comme c'est mentionné à plusieurs reprises dans notre mémoire, notre comité et nos membres sont 100 % en faveur d'un développement efficace et logique d'un réseau intelligent de transports en commun.

M. STÉPHANE LACHANCE :

865 Si vous me permettez, juste pour dire : à la base, le projet de troisième lien était à la base présenté à l'est dans le but de désengorger la circulation, c'est-à-dire d'éviter que cette masse de circulation se retrouve dans le trafic des gens de Québec, pour leur permettre de communiquer directement avec la Rive-Sud.

870 Alors, à la base, nous on continue à penser que c'est la meilleure option d'avoir le troisième lien situé à l'est de Québec.

875 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

Mais vous n'êtes pas contre le troisième lien au centre-ville pour du transport en commun?

M. STÉPHANE LACHANCE :

880 Non, mais comme mon collègue l'a dit, si on le fait au centre-ville, à ce moment-là, oui l'aspect transport en commun serait plus adapté parce qu'au niveau du trafic, de faire arriver du trafic en plein centre-ville, c'est illogique.

885 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

J'aimerais ça que vous m'expliquiez plus clairement c'est quoi votre vision d'un réseau structurant, là. Bon en dehors de votre proposition de dire on va suspendre le projet, là. Une fois qu'on a suspendu le projet, qu'est-ce qu'on fait? Est-ce qu'on reprend toutes les études et on

890 arrive avec un nouveau projet? Comment vous envisagez ça et de quoi il aura l'air ce réseau structurant là qui ferait votre affaire, là?

M. MARC ROUSSIN :

895 Si je comprends bien la question, à la base, avant même de parler d'étude de projet ou de quoi que ce soit, il faudrait parler d'un mandat clair de la population.

900 Alors à l'époque, l'administration en place, ils ont très vaguement mentionné les mots transports en commun dans leur campagne électorale. Ils ont même refusé de dévoiler quoi que ce soit, disant qu'il n'y avait rien sur la table et qu'ils mettaient tout sur pause pour minimum deux ans pour bien évaluer.

905 Alors ça, c'est la promesse qu'on a eue en 2017. Pas tout à fait deux mois plus tard, on se faisait annoncer un projet sur lequel on disait : « ça fait 10 ans qu'on travaille là-dessus, c'est planifié au millimètre près, c'est parti, c'est en marche, il n'y a plus rien à faire, il n'y a plus rien de négociable, on n'a plus à recevoir de conseils de personne ».

910 Il y a même une firme, PricewaterhouseCoopers, qui ont voulu déposer un projet de monorail de 57 kilomètres reliant Lévis, Québec via 52 stations, si je ne me trompe pas. Un projet de deux point un milliards entièrement financé par le privé et ils ont refusé même de regarder le projet. Ils les ont traités de *peddler* et d'incompétents.

915 Alors avant même d'ouvrir le projet qui leur était proposé, il n'y avait plus rien à faire. C'était non négociable, c'est un tramway, c'est décidé. Alors avant même de parler de... il faudrait qu'on commence par parler d'un mandat clair.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

920 Mais j'essaie de comprendre. Un mandat clair pour un réseau structurant ou un mandat clair pour un tramway ou un mandat clair pour...

M. MARC ROUSSIN :

925 Un mandat clair pour un projet, quel qu'il soit. Si une administration en place se présente et promet de réaliser une navette spatiale pour aller sur Mars et qu'elle est élue sur cette promesse-là, je m'attends à ce qu'elle la réalise. Si elle se présente en promettant, je ne sais pas, une rue ou un viaduc, on s'attend à ce qu'elle fasse le viaduc. Mais on ne s'attend pas, si elle promet un viaduc, qu'elle fasse une navette spatiale.

930 Alors, c'est vraiment ça à quoi on s'attend.

Un réseau structurant c'est à l'origine tel qu'il nous avait été parlé au début. Alors, on dessert bien les banlieues, on s'assure d'avoir une interconnexion, on s'assure de penser à tout le monde. L'est, le nord va être bien desservi. Tout le monde va être heureux, c'est merveilleux.

935 Ça c'est un réseau structurant.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

940 Ce seraient quoi les modifications qu'il faudrait faire dans le projet actuel pour que ça réponde à ce que vous souhaitez?

M. MARC ROUSSIN :

945 Principalement avoir un mandat clair des citoyens. Il y a déjà plusieurs groupes qui se positionnent et qui font la promotion d'un moyen alternatif en particulier. Nous, c'est pas notre cas. Nous, ce qui a créé le projet c'est principalement l'absence de mandat clair et la façon dont le projet nous est imposé.

950 Alors, ce qu'on dit, là, c'est que l'administration en place, on le voit, on est rendus, ils se prétendent au stade des appels d'offres, on a pu constater tout le monde ensemble – il n'y a pas personne qui va obstiner ça – qu'ils ne sont pas prêts à aller en appels d'offres. Ils veulent y aller, mais ils ne sont pas prêts.

955 Alors la chose à faire, ce serait prendre un bon respire, relaxer un petit peu, peaufiner les études s'ils le désirent. Suite à ça, aux élections, d'aller se chercher un mandat clair et si c'est le projet actuel que les gens décident et qu'ils votent pour, démocratiquement et clairement, je suis le premier le plus heureux au monde.

960 **LE COMMISSAIRE RENAUD :**

Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

965 Mon collègue, Monsieur Antoine Morissette, va également vous adresser quelques questions.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

970

Oui, bonsoir.

M. MARC ROUSSIN :

975

Bonsoir.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

980

Je vais poursuivre sur ce que mon collègue Pierre Renaud a avancé. Vous parlez d'un mandat clair. Est-ce que nécessairement le mandat clair passe par des élections? Est-ce qu'il y a d'autres mécanismes de consultation de la population qui pourraient répondre au mandat clair que vous évoquez?

M. MARC ROUSSIN :

985

Tout à fait. Il y aurait pu y avoir un référendum dès le tout début quand ça a été annoncé. On conçoit, tout le monde le conçoit; ça été un petit peu déposé sur la table par l'ancien Premier ministre. Alors, monsieur Labeaume il avait affirmé qu'il s'engageait à mettre tout projet sur pause le temps de bien évaluer toutes les options possibles.

990

Alors en ayant cette opportunité, bien le réflexe ç'aurait été d'aller consulter la population. Ça aurait été : « est-ce que vous acceptez que je ne remplisse pas ma promesse, que je n'évalue rien d'autre et qu'on saute sur celle-là »? Alors ç'aurait été la bonne chose à faire.

995

M. STÉPHANE LACHANCE :

Une chose certaine, c'est sûr que le comité Tramway, non merci n'a jamais été là pour faire une proposition de service. Nous, à la base, ce qui a constitué le comité c'est le fait que les citoyens se sont fait imposés un projet.

1000

Alors, que ce soient des autobus électriques, que ça soit un métro léger, que ça soit un monorail, on n'est pas des spécialistes en transports publics et ce n'est pas ce qu'on prétend non plus.

1005

Ce qu'on dit, par contre, puis pour reprendre le propos de mon collègue, c'est que je pense qu'à la base, si on avait un référendum et qu'on exposerait différents moyens de façon claire aux

citoyens, à partir du moment où il y a une expression qui est faite de la population, bien je veux dire la contestation, elle ne sera plus là parce qu'il y aura une majorité qui aura décidé.

1010 Et c'est ce qu'on déplore actuellement dans le projet. C'est qu'il n'y a jamais eu de véritables consultations de la population.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

1015 Je vous remercie beaucoup.

M. STÉPHANE LACHANCE :

1020 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Bonne soirée.

1025 **M. MARC ROUSSIN :**

Merci.

1030 _____
M. JEAN-FRANÇOIS GOSSELIN
M. STEVEN MELANÇON
M. PATRICK PAQUET
M. RICHARD CÔTÉ
QUÉBEC 21, ÉQUIPE JF GOSSELIN (DM117)

LA PRÉSIDENTE :

1040 J'invite maintenant Monsieur Jean-François Gosselin. Alors bonsoir.

1045

M. JEAN-FRANÇOIS GOSSELIN :

1050 Bonsoir. Bonsoir, Madame la présidente, Messieurs les commissaires. Mon nom est Jean-François Gosselin, je suis le chef de l'opposition officielle à la ville de Québec. Je suis accompagné ce soir par deux de mes collègues du conseil municipal messieurs Steven Melançon et Patrick Paquet qui sont présents dans la salle, de Québec 21.

1055 Je suis aussi accompagné de mon chef de cabinet, monsieur Richard Côté qui est ici à ma gauche. Et c'est avec un grand plaisir que je vais vous présenter un peu les grandes lignes de notre mémoire, ce soir, que nous présentons en tant que membre de l'opposition officielle.

1060 Notre opinion sur le projet de tramway est connue depuis longtemps. Comme 84% des citoyens de la Ville de Québec, nous sommes favorables au développement du transport en commun pour notre capitale.

Par contre, le projet de tramway n'est pas le bon projet pour Québec. L'acceptabilité sociale et la démocratie sont des valeurs très importantes pour nous.

1065 Permettez-moi donc, Madame la présidente, de synthétiser en quelques minutes certains des éléments de notre mémoire.

1070 Il est hasardeux de faire des prédictions d'achalandage en transport en commun. Le plan de mobilité durable en 2011 prévoyait un achalandage de 300 000 passagers en 2030. Quatre ans plus tard, soit en 2015, dans l'étude de faisabilité tramway, SRB, ce chiffre était passé à 182 000 passagers par jour. Ce qui est un écart assez significatif.

1075 Suite aux nombreux changements dans le projet actuel de tramway, les chiffres ne sont plus à jour. L'achalandage du tramway sera également tributaire du projet de troisième lien du gouvernement du Québec qui a coulé dans les médias.

1080 Ce projet de centre-ville à centre-ville qui reste à être détaillé par le gouvernement, aura une incidence majeure sur le projet de la Ville de Québec. Nous saluons l'initiative du gouvernement Legault de vouloir actualiser les études d'achalandage en fonction des deux projets. Ce que l'administration Labeaume refusait systématiquement de faire.

C'est un élément crucial pour la suite des choses. Et parlant d'élément crucial, nous étions satisfaits de la décision que vous avez rendue concernant le dossier d'affaires du projet.

1085 Cependant, notre satisfaction fut proportionnelle à notre déception. C'est un dossier d'affaires incomplet qui a été rendu public. Un dossier d'affaires dont la date de rédaction remontait à plusieurs mois et qui ne tenait pas compte des nombreux éléments retranchés dans le projet.

1090 Nous jugeons que c'est non seulement un manque de respect à l'égard de votre commission d'enquête, mais aussi envers les contribuables qui vont financer le projet.

1095 En mars 2018, à l'annonce du projet. La portion tramway était estimée à deux milliards onze millions. En date du 29 juin 2020, c'est maintenant trois milliards quatre-vingt-quinze millions. C'est une explosion de coûts de plus de 50% pour le tramway qui représente maintenant 94% du projet.

1100 Rappelons aussi tout ce qui a été retiré du projet depuis son lancement. Retrait du méga pôle d'échanges du Phare à Sainte-Foy, retrait du tunnel à Sainte-Foy. Les pôles d'échanges qui devaient contenir des commerces, des cafés, des garderies pour finalement devenir de simples lieux de correspondance.

1105 Abandon du centre d'exploitation et d'entretien de Charlesbourg, retrait des deux liens mécaniques entre la Basse-Ville et la Haute-Ville. Suppression de 15 kilomètres de trambus entre d'Estimauville et l'Université Laval ainsi qu'entre le pôle d'échanges Saint-Roch et ExpoCité.

Tout ça, parce que le budget consacré au moyen de transport choisi a connu une ascension vertigineuse et que les estimations initiales ne tenaient pas la route selon les choix du maire.

1110 Rappelons que le gouvernement du Québec a été ferme et qu'aucun dollar supplémentaire ne sera déplié de leur part. Ce sont les contribuables de la ville de Québec qui assumeront la totalité du fardeau supplémentaire.

1115 Et tel que détaillé dans notre mémoire, les citoyens de la Ville de Québec ont à ce jour, déjà plus de 100 millions de dollars de travaux à payer qui sont exclus de l'enveloppe de 3,3 milliards de dollars du projet.

N'oublions pas aussi qu'à cela s'ajouteront les frais d'entretien et d'exploitation du tramway.

1120 Un aspect qui mérite d'être détaillé par le bureau de projet est également celui des coûts d'exploitation. Lors du lancement du projet en mars 2018, les estimations des coûts d'exploitation du réseau structurant étaient de 155 millions en 2026.

1125 Lors d'une présentation en juin 2020, les estimations sont à 263,6 millions de dollars. Comment explique-t-on cette différence? Cette information est très importante parce que les coûts d'exploitation sont financés par les payeurs de taxes de l'agglomération de Québec à 52,1% et le tiers par les utilisateurs du transport en commun.

1130 Toujours dans l'optique des questions qui demeurent sans réponse, nous n'avons jamais été en mesure de savoir si d'autres tracés ont été évalués autre que celui de la 1^{ère} avenue dans le secteur de Limoilou. Est-ce donc dire qu'en phase d'avant projet, aucun autre tracé n'a été évalué?

1135 Aussi, comment peut-on élaborer quatre projets sur une période de dix ans sur le tronçon Charest pour en arriver à quatre finalités différentes.

En 2011, la ville jugeait pertinent de faire passer un tramway sur le boulevard Charest. En 2015, c'était plutôt un SRB. En 2018, c'était un trambus qui était mis de l'avant en complément au tramway pour arriver à la fin juin 2020 avec des Métrobus.

1140 On ne peut passer sous silence les questions qui concernent le bruit à proximité des résidences qui seront logées aux abords du tracé du tramway. Que ce soit dans le secteur Pie-XII à Sainte-Foy, dans le secteur de Limoilou avec la 1^{ère} avenue, ou la rue du Chalutier dans Saint-Roch, par exemple, l'étude acoustique de Systra n'a pas rassuré les citoyens qui ont des inquiétudes légitimes.

1145 Il ne faut pas oublier que le tramway va chambouler leurs milieux de vie. Il faut les écouter plutôt que de leur imposer un projet qui suscite l'inquiétude.

1150 L'étude comparative des modes de transports lourds a été effectuée après le choix du mode de transport.

1155 Le contrat octroyé à Systra qui en avait déjà un de 12,5 millions de dollars pour accompagner la ville dans son projet est également préoccupant. Nous pensons que ça aurait dû être fait autrement.

De plus, est-ce que la comparaison d'un tramway de 260 places avec un métro de 900 places dresse un portrait efficace?

1160 Est-ce que toutes les pierres ont été retournées avant d'arriver avec le projet tel que présenté en mars 2018 pour ensuite être substantiellement modifié? La réponse, un retentissant non.

1165 Pour conclure, Madame la présidente, Messieurs les commissaires, les audiences publiques du BAPE ont mis de l'avant le manque d'informations disponibles ou actualisées pour certains aspects du projet qui sont pourtant cruciaux à sa réalisation.

Comme nous sommes ici pour discuter du plus grand projet de l'histoire de la Ville de Québec, permettez-nous de faire quelques observations et recommandations à la commission.

1170 J'irais avec la prochaine diapositive, s'il vous plaît. Merci. Normalement, la divulgation du dossier d'affaires nous aurait probablement apporté des réponses à nos questionnements. Malheureusement, nous ne pouvons pas nous prononcer et le BAPE non plus.

1175 Nous ne pouvons nous prononcer sur la ventilation des coûts, par exemple. Et devant ce refus de la Ville de Québec à déposer les vrais coûts du dossier d'affaire, nous proposons que le BAPE ne mette pas fin à ses travaux tel que prévu au début novembre 2020, tant que les citoyens ne pourront voir le dossier d'affaires à jour.

1180 Nous pensons que notre demande est légitime et tout à fait logique dans un souci de transparence envers les contribuables.

À ce sujet, nous avons envoyé une lettre au Premier Ministre du Québec, que vous avez en annexe de notre mémoire.

1185 Prochaine diapo, s'il vous plaît. Merci.

1190 Quand à l'étude comparative des modes de transports lourds, nous croyons que celle-ci n'a pas été réalisée dans les règles de l'art et nous demandons au BAPE de demander à la ville de Québec de mandater une firme indépendante pour évaluer ces modes.

Prochaine diapo, s'il vous plaît. Merci.

1195 Lors de l'annonce du projet de tramway, le tracé projeté par le troisième lien était inconnu. Il est tout à fait inconcevable pour la Communauté Métropolitaine de Québec de voir qu'il y aurait dédoublement entre la Haute-Ville et le pôle Saint-Roch, de deux modes de transport différents.

À ce stade-ci, la Ville de Québec devrait attendre les plans officiels du tracé du troisième lien avant de finaliser son tracé. Prochaine diapo.

1200 Un volet qui a été totalement occulté est celui de l'automatisation des transports. À ce sujet, nous vous recommandons de demander au bureau de projet de procéder à une étude qui prendrait en compte une automatisation du mode de transport, car cette fonctionnalité pourrait faire sauver beaucoup d'argent aux contribuables de Québec.

1205 Dernière diapo. Merci.

1210 On sait que la Ville de Québec est allée en appel de qualification et les résultats ont été dévoilés à l'effet que trois consortiums avaient soumis des propositions. Donc, toujours dans un souci de transparence, nous demandons d'avoir la liste des entreprises qui forment les consortiums.

1215 Notre souhait le plus cher, Madame la présidente, Messieurs les commissaires, est que les contribuables de la Ville de Québec puissent s'exprimer et se prononcer quand à la vision de leur ville en matière de transport collectif, car ce projet va marquer l'histoire de notre ville à jamais.

La ville de Québec, ce n'est pas 21 élus ou un maire qui décide de tout au conseil municipal. Ce sont plus 540 000 citoyens qui ont leur mot à dire. Et pour l'acceptabilité sociale, rien de mieux que de permettre aux citoyens de se prononcer. Merci beaucoup.

1220 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. Donc mon collègue Antoine Morissette va commencer avec quelques questions.

1225 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

1230 Bonsoir, Messieurs. Merci beaucoup pour la présentation de votre mémoire. Je vais tout de suite aller sur un point que vous avez abordé en début de présentation et vous êtes revenus sur ce sujet-là, c'est-à-dire l'acceptabilité sociale. Vous avez fait un historique et vous avez, bon, évoqué des éléments qui font partie prenante de la démarche qui a mené à la création du projet tel qu'on le connaît aujourd'hui.

1235 Vous avez évoqué le plan de mobilité durable, les démarches de consultation qui ont été effectuées, toute cette démarche-là, est-ce qu'elle est satisfaisante, qu'est-ce qui a fait défaut dans cette démarche-là pour que aujourd'hui on remette en question l'acceptabilité sociale?

M. JEAN-FRANÇOIS GOSSELIN :

Normalement, dans tout projet. C'est vrai pour des projets privés, c'est vrai pour des projets publics, on commence toujours par connaître les besoins. Une étude de besoins. Par la suite, on doit regarder les différentes solutions pour répondre aux besoins.

En politique, évidemment, nous avons une étape de plus : c'est d'aller chercher un mandat de la population, donc de présenter notre programme en campagne électorale ou via un référendum - lorsque ça n'a pas été fait en campagne électorale - pour aller chercher un mandat clair de la population pour pouvoir procéder. Et pour nous, ce serait le début du commencement d'une acceptabilité sociale.

Dans le cas présent, non seulement l'étude de besoins n'a pas été faite. Non seulement l'étude comparative des différentes solutions, une étude comparative sérieuse pour les spécificités de Québec, pour les besoins de Québec, ça n'a pas été fait non plus. Et certainement pas le fait de présenter le projet en campagne électorale.

Je pense que différents intervenants vous ont un peu raconté tout ce qui s'est passé. Le fait, en 2017, que monsieur Labeaume s'est présenté en campagne électorale en étant même contre un projet de tramway qu'il a finalement ramené peu longtemps après.

Donc, nous continuons de dire que les citoyens de la ville de Québec devraient pouvoir se prononcer et voter sur le plus gros projet de l'histoire de la ville de Québec. Et c'est certain qu'on commencerait toujours par bien cerner les besoins de Québec, bien évaluer différentes solutions pour répondre à ces besoins à Québec et par la suite, aller chercher un mandat clair de la population.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Selon vous, dans la solution actuelle qui est proposée, on fait table rase puis on recommence ou on garde certains éléments du projet?

M. JEAN-FRANÇOIS GOSSELIN :

C'est certain que nous notre projet n'aura pas de tramway dedans. Le tramway n'est pas fait pour Québec, pour différentes raisons. Le tramway et la preuve de ça, c'est que présentement le tramway avec tout ce qui a été retiré du projet et l'explosion des coûts de la solution qui a été choisie, le tramway, qui a été choisie au début, c'est maintenant rendu 94% du budget.

1280 J'ai écouté toute la semaine les gens qui sont venus déposer des mémoires, autant ceux qui sont pour, autant ceux qui sont contre et même ceux qui sont pour le projet demandent des changements ou sont contre tout ce qui a été retiré du projet.

1285 Donc, pour moi, c'est un signe assez clair qu'on n'a pas le bon projet présentement pour la Ville de Québec. Ça prend un projet qui est performant aussi. Qui va bonifier le transport en commun, qui va ajouter de la performance, qui va aller chercher des nouveaux utilisateurs.

1290 Un projet aussi qui va être rassembleur. Nous avons une opportunité devant nous, les sommes sont budgétées, autant au provincial qu'au fédéral, pour bonifier le transport en commun à Québec et les citoyens de la Ville de Québec – et ça c'est la meilleure nouvelle – 84% sont d'accord pour faire un projet pour bonifier le transport en commun à Québec.

Par contre, seulement, on est rendus à 40%. Seulement 40% pensent que le tramway est le bon projet pour Québec.

1295 **LA PRÉSIDENTE :**

Je cède maintenant la parole à mon collègue Pierre Renaud.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

1300 J'entends ça, là, Monsieur Gosselin, est-ce que vous pensez qu'il est possible d'avoir un projet, vous dites que le projet actuel vous avez entendu les mémoires, les gens veulent des changements, les gens veulent des améliorations. Est-ce qu'il est possible d'arriver un jour à un projet qui va satisfaire tout le monde? On le voit depuis plusieurs années, il y a eu plusieurs projets qui ont été mis de l'avant et ça fonctionne jamais. On est toujours dans le syndrome : « on ne fera pas ce projet-là parce qu'on pourrait en faire un meilleur ». Est-ce que ça va arriver? Est-ce que cet aspect-là va être résolu un jour?

M. JEAN-FRANÇOIS GOSSELIN :

1310 Oui, il faut. Mais par contre, est-ce qu'on aurait 100% l'unanimité derrière un seul projet? Impossible. Par contre, en démocratie ça sert à ça des élections. Ça sert à se commettre, ça sert à présenter un projet.

1315 Vous savez, lorsque le projet a été présenté en mars 2018, on nous a présenté une Cadillac. Elle est là, on avait un beau vidéo, on avait des belles images et les gens étaient : wow, c'est beau.

1320 Finalement, on a appris un peu plus exactement c'était quoi le projet. L'administration Labeaume a retiré plusieurs éléments du projet qui avaient été présentés au début, qui avaient été vendus comme exceptionnels. Et là on se ramasse avec une Lada. Finalement, c'est ce qui nous reste.

1325 Et si on veut aussi, lorsqu'on parle d'environnement, si on parle d'acceptabilité sociale, si on veut que les citoyens se l'approprient, si on veut que les citoyens embarquent dans le projet, bien c'est important de le présenter en campagne, d'en débattre, de l'améliorer, de le bonifier et de décider d'avoir l'approbation de la population et d'aller de l'avant.

Ça, normalement, ça se fait en élection. Ce serait l'opportunité de le faire.

1330 Aussi, j'ai dit tantôt qu'un tramway n'est pas fait pour Québec. Simplement pour la neige. À Québec, moi c'est certain que j'aime l'hiver, j'aime la neige. À Québec, à tous les hivers, nous avons de la neige, 300 centimètres en moyenne par année.

1335 Je regardais hier, la ville a répondu à certaines de vos questions. Une de vos questions; vous demandiez de nommer des villes un peu semblables à Québec où il y a un tramway qui fonctionne avec des quantités de neige comparables à Québec.

1340 J'avais posé la même question en décembre 2019. J'avais demandé trois villes où on avait des précipitations de l'ordre de 300 centimètres en moyenne par année. On avait des variations de température, on avait des côtes comme Québec où il y avait un tramway en fonction, qui circulait et qui fonctionnait.

1345 J'ai eu la réponse, une réponse je vous dirais, cette semaine. Et lorsque je regarde la réponse, la première ville qui est citée en haut, Sapporo au Japon. Lorsqu'on regarde les quantités de neige à Sapporo au Japon, c'est 597 centimètres par année, mais c'est dans les montagnes.

1350 « Dans le centre-ville où le tramway maintenant »? C'est plus un streetcar de huit kilomètres qui circule en boucle. On parle plutôt d'un 70, 80 centimètres par année qui tombe, de neige, mais qui fond dans les jours suivants.

1355 À Québec, nous n'avons pas cette réalité-là. À Québec, la neige tombe et on doit la ramasser parce qu'elle ne fond pas. Donc, c'est une particularité, une spécificité assez importante pour Québec et donc on attend toujours une réponse valide à savoir quelle ville comparable dans le monde, comparable à Québec dans le monde, possède un tramway qui peut rouler.

Et autre chose aussi que je veux absolument vous dire. Il faut réfléchir. On n'a pas le droit de gaspiller de l'argent public comme ça en voulant aller vite pour absolument faire un projet de tramway parce que quelqu'un à quelque part a décidé que ça serait un tramway.

Il n'y a pas d'urgence. Dans l'étude tramway/SRB, la ville dans son étude elle-même, étude tramway/SRB en 2015, on parle de 2041. Il n'y a pas d'urgence. Il y a le troisième lien aussi. On ne connaît pas le tracé final.

Il y a la pandémie, le COVID-19 aussi. Les habitudes changent pour un paquet de raisons. Donc, prenons le temps de réfléchir, de faire un projet qui est rassembleur, un projet qui est présenté à la population et laissons les gens choisir.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Je vous remercie.

M. RICHARD CÔTÉ :

J'aimerais ajouter un élément, s'il vous plaît. Vous avez adressé des questions mardi le 4 août, mardi de cette semaine, au ministère des Transports du Québec à monsieur Mathieu Grondin. Des questions sur le troisième lien. J'ai pris connaissance du document, j'ai trouvé d'ailleurs vos questions très pertinentes, très intéressantes et qui selon moi ont un impact majeur sur le dossier du tramway de Québec.

Vous avez demandé à ce que les réponses soient faites pour aujourd'hui, 14 h. Je suis allé voir en fin d'après-midi, je n'ai pas vu les réponses encore. Est-ce que vous avez eu les réponses ou vous allez les avoir dans les prochains jours?

LA PRÉSIDENTE :

Alors les réponses seront en ligne sous peu. Le ministère nous a répondu. Donc, le temps de la mise en ligne, c'est peut-être déjà le cas.

M. RICHARD CÔTÉ :

O.K. Parfait, parce que je trouve vraiment vos questions très pertinentes et sont vraiment en lien aussi avec le transport du tramway à Québec.

1395 **LA PRÉSIDENTE :**

1400 Alors j'avais quelques questions aussi pour vous. Donc, en page 14 de votre mémoire vous nous dites que plusieurs coûts ne seraient pas reflétés dans le budget actuel du projet. Donc, est-ce que vous pourriez nous expliquer un peu votre point de vue. Et si on additionne ces coûts, on arrive à un budget de combien?

M. JEAN-FRANÇOIS GOSSELIN :

1405 Oui, c'est une excellente question. J'y faisais référence un peu dans mon allocution, mais merci pour la question afin que je puisse apporter des précisions. Dans le mémoire à la page 14, on fait référence au boulevard Hochelaga qu'on a dû élargir en prévision de la construction du projet de tramway. Donc, c'est des travaux qui coûtent 62 millions de dollars.

1410 Au départ, le maire avait dit qu'il voulait inclure ça dans l'enveloppe du 3,3 milliards de dollars. Donc, que ce serait remboursé par l'enveloppe budgétaire finalement. Ça n'a pas fonctionné. Donc, c'est 62 millions de dollars pour Hochelaga.

1415 Mendel, même histoire. Le maire a essayé de faire une petite passe pour inclure ça dans le projet. Donc sur Mendel c'est 21 millions. Et là récemment, on a appris que Dorchester devrait être refait. C'est 23 millions de dollars. Donc je suis rendu à 106 millions de dollars de projets qui ne sont pas dans l'enveloppe du 3,3 milliards de dollars.

1420 Dans cette enveloppe évidemment il y a déjà le 300 millions qui est des payeurs de taxes de la Ville de Québec. Donc on est rendus à plus de 400 millions de dollars, mais ce qui est important de comprendre aussi c'est que tous ces projets-là et ces coûts supplémentaires là qui sont hors 3.3 milliards de dollars, donc sont ajoutés au PTI. Maintenant à Québec on est maintenant sur cinq ans. On appelle ça un PIQ. Donc sur cinq années.

1425 Donc, ce sont des sommes, des projets qui sont imputés au plan d'investissement quinquennal pour les cinq prochaines années à Québec, c'est d'autres projets qu'on ne pourra pas faire ailleurs parce qu'ils doivent être imputés et reliés au projet de tramway.

1430 Et en passant, on est rendus à 106 millions de dollars et je vous garantis qu'il y aura d'autres surprises aussi, il y aura d'autres travaux comme ça. Tout ça à la charge exclusive des payeurs de taxes de la Ville de Québec.

LA PRÉSIDENTE :

Donc, qu'est-ce qu'on fait avec cette problématique budgétaire? Qu'on soit dans le projet ou alors qu'on conçoive un nouveau projet, qu'est-ce qu'on fait avec ça?

M. JEAN-FRANÇOIS GOSSELIN :

C'est des, je veux dire c'est des travaux qui doivent être effectués dans le cadre du projet qui est mis de l'avant par l'administration municipale. Donc eux n'ont d'autres choix... lorsque ça ne peut pas être inclus dans le 3.3 milliards de dollars, donc non subventionné par les deux autres ordres de gouvernement, eux doivent l'inclure dans le plan d'investissement quinquennal de la Ville de Québec. Donc, doivent faire des choix ailleurs en ville. Ce sont des choix politiques que le maire doit faire de repousser ou d'annuler, de reporter d'autres projets en ville.

Au municipal, évidemment on a un budget par année qui est dépensé. Dans les dix dernières années, la Ville de Québec a dépensé entre 350 et 400 millions de dollars dans ses budgets d'investissement d'infrastructure, des routes, des aqueducs, des égouts, des centres de loisir, des arénas. C'est tous ces projets-là qui sont chers aux citoyens.

Des citoyens partout en ville qui attendent après de beaux projets, des projets qui sont, dont les besoins ont été évalués, les montants avaient été budgétés, mais malheureusement ces projets-là doivent être reportés à plus tard parce que les sommes sont nécessaires pour le projet de tramway. Mais n'étant pas dans l'enveloppe du projet, tous les investissements aussi par rapport au réaménagement urbain, il y a eu une annonce au mois de juin avec les ruelles de Limoilou qu'on va réaménager.

Tout ça ce sont des sommes qui devront être ajoutées, qui ne seront pas dans l'enveloppe, mais qui devront être ajoutées au budget d'investissement de la Ville de Québec.

LA PRÉSIDENTE :

Puis il y a plusieurs personnes qui sont venues nous voir pendant ces travaux pour nous dire qu'il faudrait, par exemple, fusionner les Sociétés de transport de Lévis et de Québec ou repenser la gouvernance du transport collectif à Québec et que c'est de cette façon-là qu'on pourrait penser vraiment structurant, parce que notamment, il serait intégré et qu'on pourrait prendre de meilleures décisions. Quelle est votre opinion là-dessus?

M. JEAN-FRANÇOIS GOSSELIN :

1475 Normalement, c'est vrai à Québec puis c'est vrai ailleurs aussi, normalement le transport en commun doit être pensé de façon régionale. À Québec évidemment nous avons un problème majeur, nos deux maires ne s'entendent pas. Donc, déjà là ça cause quelques petits problèmes.

1480 Mais c'est certain que la vision régionale du transport en commun doit être considérée, d'autant plus qu'avec le projet de troisième lien, par exemple, où il y aura du transport en commun qui viendra s'ajouter directement au centre-ville, on verra évidemment qu'est-ce qui en découlera des détails lorsque le gouvernement fera son annonce.

1485 Mais c'est certain qu'il faut s'assurer que les deux projets sont arrimés ensemble. Parce que c'est pas vrai qu'on va avoir des tunnels, creuser des tunnels un peu partout au centre-ville, à quelques années d'intervalle, avec deux modes de transport différents aussi, sans que les deux bureaux de projet puissent se parler, c'est complètement illogique. Ça serait contre-productif.

1490 Et encore une fois, je tiens à le répéter, les gens sont d'accord pour bonifier le transport en commun, pour l'améliorer et là on a deux projets majeurs de transport. Les deux, un qui va inclure autant du transport en commun que du transport routier qui est le troisième lien qui va venir au centre-ville de Québec.

1495 Donc, il faut absolument que ces deux projets-là soient intégrés. Mais pour ce qui est de la mobilité, oui ça doit être pensé de façon régionale.

1500 On a qu'à penser aussi avec le pôle d'échanges à Sainte-Foy. Lorsqu'on pose des questions au bureau de projet à savoir : « comment fonctionnera l'entente avec la Société de transport de Lévis »?

1505 Parce que présentement à Lévis, il y a des express qui viennent déposer les gens à différents endroits et qui retournent à Lévis. On nous dit qu'à partir de 2026, les autobus de Lévis vont déposer les usagers au pôle d'échanges de Sainte-Foy. Je dis : « parfait, quelles sont les ententes, qui paye quoi, comment ça va fonctionner? »

Et là la réponse qu'on nous donne : « c'est du ressort du MTQ ». Je ne comprends pas pourquoi est-ce que c'est pas les deux sociétés de transport ou c'est pas les deux villes qui sont déjà en train de négocier, de faire une entente, pour régler ça avant d'aller plus loin.

1510 C'est quand même assez majeur parce que sinon on nous dit qu'on va intercepter les autobus qui proviennent de Lévis. Comment allez-vous faire ça?

Donc, c'est important de le penser régionalement et c'est important surtout qu'il y ait les différents acteurs, les leaders politiques puissent s'entendre, puissent travailler ensemble pour harmoniser tout ça dans une vision, court, moyen et long terme évidemment.

LA PRÉSIDENTE :

Donc, j'entends que vous seriez favorable à une structure de gouvernance qui permettrait de planifier, éventuellement même d'opérer au niveau régional plutôt qu'au niveau de chacune des villes, est-ce que je comprends bien?

M. JEAN-FRANÇOIS GOSSELIN :

C'est certain que nous ne sommes pas nécessairement des partisans pour rajouter des structures. C'est certain qu'on devrait être capable de s'entendre...

LA PRÉSIDENTE :

On parle plus d'intégration, là.

M. JEAN-FRANÇOIS GOSSELIN :

Oui, O.K. Si c'est là que vous voulez aller, pas de problème. Mais c'est certain qu'à la base, je pense que les leaders, les décideurs politiques, donc les deux maires – surtout des deux plus grandes villes de la région – de Québec et de Lévis, devraient être capables de se parler, de s'asseoir à la même table et de négocier des ententes pour les 25, les 50 prochaines années de la ville.

Donc, ça devrait être le cas. Malheureusement présentement ce n'est pas le cas, mais il faut penser de façon régionale. C'est vrai avec Lévis, c'est vrai aussi avec les autres villes de la périphérie.

Le maire de Québec, au mois de juin, a fait une annonce. Un gros show de boucane – vous permettez l'expression – avec différents maires des villes de la périphérie. Le maire de Stoneham l'a remercié à trois reprises du cadeau.

Évidemment, comme chef de l'opposition officielle, représentant et citoyen de la ville de Québec, j'ai rapidement demandé au maire de Québec : « parlez-nous du cadeau que vous avez

1550 fait aux citoyens de la couronne nord, quelles sont les ententes, qui paye quoi, pourquoi est-ce que... »

1555 On parlait de 40 millions supplémentaires investis dans le Réseau de transport de la Capitale par les citoyens de la Ville de Québec. Pourquoi est-ce que ça serait aux citoyens de la Ville de Québec de payer ces 40 millions là pour desservir plus de services en transport en commun aux citoyens de la périphérie?

1560 Le maire a dit : « ah, il y aura des ententes à négocier ». Pourquoi ces ententes-là ne sont pas déjà négociées? Si vous faites une annonce, pourquoi vous la faites s'il n'y a rien d'attaché?

1565 Donc, encore une fois, c'est important le transport en commun, on est d'accord avec les investissements, mais c'est important que les acteurs, les décideurs soient assis autour de la même table pour qu'on puisse négocier des ententes qui font du sens et on puisse aller de l'avant.

Autant pour la situation actuelle, d'optimiser le transport en commun dans sa forme actuelle, mais aussi avec un projet de transport structurant. Nous on préfère l'appeler « performant. »

1570 _____

M. ALEX TREMBLAY LAMARCHE
LES JEUNES DE QUÉBEC POUR LA MOBILITÉ DURABLE (DM136)

1575 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, j'appellerais maintenant Alex Tremblay Lamarche.

1580 **M. ALEX TREMBLAY LAMARCHE :**

Bonsoir.

1585 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir, Monsieur. Donc vous avez dix minutes.

M. ALEX TREMBLAY LAMARCHE :

1590

Merci. Donc, je me présente : Alex Tremblay Lamarche. Je suis porte-parole représentant des Jeunes de Québec pour la mobilité durable. Jeunes de Québec pour la mobilité durable, je vous présente brièvement le groupe au cas où vous ne le connaissiez pas.

1595

On est un groupe qui est né au lendemain de l'abandon du projet de SRB en 2017. Et face justement à l'abandon de ce projet-là qui nous semblait porteur pour la ville, et bien on avait été déçus et on avait décidé de se rassembler pour faire des pressions sur la ville pour qu'elle se dote d'un projet de Réseau de transport en commun structurant le plus rapidement possible.

1600

Parce que et bien nous, ce dont on s'est rendus compte, c'est que notre génération, ce que j'appellerais bon les 18-35 ans, actuellement bon elle est en train de quitter Québec. En grande partie.

1605

J'ai plusieurs bons amis qui sont très qualifiés qui actuellement sont rendus à Montréal, à Bruxelles, à Paris, à Vancouver et bien ce dont on se rend compte c'est que cette génération-là - qualifiée, diplômée - et bien elle est désireuse d'être capable d'avoir le choix.

1610

Elle ne veut pas nécessairement utiliser le transport en commun, mais elle veut l'avoir comme choix et ce n'est pas le seul facteur qui fait qu'elle va quitter Québec ou qui fait qu'elle n'y viendra pas, mais c'est un des facteurs qui entrent en compte.

1615

Et donc face à ça, et bien on s'est regroupés et on a décidé justement d'être capables de faire, d'essayer de faire des pressions. On a été présents lors des consultations qui ont eu... puisque bon il a été mentionné que la population n'a pas été consultée, bien c'est faux. Elle a été consultée à plusieurs reprises, notamment en 2018 au printemps.

1620

Et donc ce soir bien ce que je viens vous présenter, c'est les cinq positions qu'on a adoptées parce que, bien c'est ça. Petite statistique en passant. 76% des 18 à 24 ans sont plutôt d'accord ou entièrement d'accord avec l'énoncé suivant, selon un sondage de 2019 :

- La Ville de Québec a besoin d'un réseau structurant de transport en commun qui inclut entre autres un tramway et un tram bus.

1625

Et donc pour notre génération, c'est vraiment fondamental de se doter de ça.

Et donc première position : les Jeunes de Québec pour la mobilité durable sont en faveur du tramway. Pourquoi le tramway? Parce que c'est adapté à une ville comme Québec.

1630 J'entendais le chef de l'opposition parler de la neige. Nommez-moi une ville qui a été capable de faire rouler un tramway tout en ayant de la neige? Bien, Québec. On a été capables de faire rouler un tramway à Québec avec 80 ans de moins de technologie et ça fonctionnait très bien, même en hiver.

1635 Ensuite, bon on parle d'un mandat clair. Le mandat clair a été donné très clairement lors des dernières élections municipales. Le maire de Québec s'était prononcé en faveur d'un réseau de transport en commun structurant et madame Guérette en faveur d'un tramway. Ensemble, ils ont recueilli plus de 50% des voix.

1640 Et bien on se plaint... ce qui m'énerve un peu chez les détracteurs du réseau de transport en commun structurant qui est présenté actuellement, c'est qu'ils se prétendent tous pour un réseau de transport en commun structurant, tout en disant que bien c'est ça. Ils n'arrivent pas avec une idée concrète. Et lorsqu'ils arrivent avec une idée, c'est souvent le métro, mais après ils se plaignent que ça coûte trop cher.

1645 Bien si vous voulez un métro, il faut que vous soyez prêts à mettre plus d'argent. Le réseau de tramway qui est proposé actuellement offre un bon rapport qualité/prix. C'est pour ça qu'on est pour.

1650 Deuxième position : les Jeunes de Québec pour la mobilité durable souhaitent voir le projet de tramway entrer en fonction le plus rapidement possible. La population a été consultée, contrairement à ce qui a été dit.

1655 Ici, je vois un article du Journal de Québec, publié le 5 avril 2018. Il est titré ainsi : « *Le projet de Tramway, bien reçu à Charlesbourg. Les opposants politiques attendus par Labeaume ne se sont pas manifestés.* »

1660 Moi ce que j'ai envie de dire aux gens qui sont contre, bien il est peut-être un peu tard pour le formuler. Depuis, en fait, 2018, nous on a été là. Il y a d'autres groupes qui ont été là. C'est possible de faire des projets, des commentaires constructifs – et c'est souhaitable – mais la population s'est majoritairement prononcée en faveur du projet et c'est pourquoi on pense que ça devrait être fait le plus rapidement possible, tout en prenant le temps d'intégrer les commentaires constructifs qui vous sont faits lors du BAPE.

1665 Troisième position : les Jeunes de Québec pour la mobilité durable désirent que les gouvernements fédéral et provincial ainsi que la Ville de Québec augmentent le budget consacré au réseau de transport structurant en commun pour pouvoir y inclure la portion de trambus.

1670 Là où je suis d'accord avec le chef de l'opposition de la ville de Québec, c'est qu'effectivement le projet qu'on nous propose aujourd'hui a été amputé d'une grande partie des choses qui en faisait un projet distinctif pour Québec.

1675 Notamment, le projet de trambus et bon aussi les liens mécaniques qui permettraient de la Basse-Ville à la Haute-Ville, notamment pour aller vers Saint-Sacrement qui est quand même un hôpital. Ça pourrait être intéressant.

1680 Pourquoi est-ce qu'on enferme ce projet-là dans une camisole de force budgétaire? Je lisais, le 31 juillet, dans le Journal de Montréal, que les coûts pour le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine ont explosé. On parle de plus de deux fois les coûts prévus. Ça va être plus d'un milliard.

1685 Est-ce qu'il y a quelqu'un qui a remis le projet en question? Est-ce qu'il y a quelqu'un qui a dit que ça allait être les gens de Montréal qui allaient devoir payer pour les dépassements de coûts? Non, personne. Tout le monde trouve que c'est normal.

1690 Alors pourquoi est-ce que lorsqu'on arrive dans un projet qui est aussi capital pour faire de Québec une ville où il va faire bon vivre dans les prochaines décennies, et bien on se butte à cette volonté en fait, qu'il n'y ait pas de dépassement de coûts.

1695 Je suis tout à fait d'accord qu'il faut qu'il y ait, en fait, des contraintes budgétaires puis il faut que le projet soit géré avec rigueur, mais pourquoi l'enfermer en fait dans cette camisole de force budgétaire, alors que le projet de trambus compléterait en fait admirablement bien le réseau de transport en commun structurant, tel qu'il est proposé.

1700 Quatrième position : pour minimiser les impacts et les besoins en expropriation, les Jeunes de Québec pour la mobilité durable sont en faveur de réduire la largeur des voies pour l'automobile.

1705 Ce qu'on pense, en fait, c'est que si on veut être capable d'économiser certains coûts, on a tout intérêt à le faire, mais en gagnant sur l'automobile plutôt qu'en gagnant effectivement sur les bandes de terrain des propriétaires. Ça rassurerait en fait beaucoup des gens qui se sont présentés depuis le début du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

1710 Ça permettrait également, je pense, de bonifier le projet considérablement.

Cinquième position : les Jeunes de Québec pour la mobilité durable sont en faveur de tous nouveaux développements du réseau de transport en commun structurant, qui résulte en une diminution de l'étalement urbain qui s'inscrit en adéquation avec la trame bâtie et qui met en valeur le patrimoine de la ville.

1710

Ce qu'on pense c'est que, bien si on veut bonifier ce projet-là, il faut effectivement le faire en, comment dire, bien en favorisant justement bon une meilleure densité. Mais par contre, que cela ne doit pas se faire au détriment bien du patrimoine de la ville de Québec.

1715

Parce que Québec est une ville avec un patrimoine riche, unique, particulièrement important et c'est un patrimoine sur lequel bien, qui se décline en deux points, si je peux me permettre ainsi.

1720

D'une part, le patrimoine naturel. Ces beaux grands arbres auxquels faisait référence madame Coulombe en première partie, qui bon font de Montcalm un endroit tout à fait exceptionnel. Qui font aussi de la rue Dorchester un endroit où c'est agréable de se promener à l'ombre.

1725

Il ne faut pas que ça se fasse au détriment de ces arbres-là, de cette végétation-là et il ne faut pas non plus que ça se fasse au détriment du patrimoine de la Ville de Québec. À la fin du 19^e siècle, et bien on a quelqu'un, Lord du Fresne qui a eu la vigilance d'esprit de conserver ces murs-là.

1730

Certes, le patrimoine dont on parle aujourd'hui, bon c'est des maisons comme par exemple la maison Léa Lemay. Une superbe maison éclectique construite en 1922 sur la 1^{ère} avenue.

1735

Ou bon la maison Jean-Pierre Garneau, au 605, René-Lévesque.

Et bon d'autres résidences comme ça qui sont davantage des maisons qui datent des années 1900, 1950 et qui ont peut-être moins un côté peut-être... comment dire? Un côté qui se démarque peut-être moins que les vieux murs ou que les bâtiments qui dateraient de la Nouvelle-France ou du 19^e siècle.

1740

Mais ce patrimoine-là, ces beaux bâtiments en brique là qui sont tout le long du tracé du tramway, et bien c'est essentiel de les conserver pour que justement nos enfants et nos petits enfants demain bien ils soient capables de voir Québec et de voir en fait cette héritage-là par exemple de Limoilou et de ville Montcalm comme quelque chose d'unique.

Lorsque j'ai consulté les études faites par la firme Bergeron Gagnon, je me suis rendu compte que heureusement, la plupart des bâtiments ne sont pas touchés directement. C'est

1745 souvent, en fait, une partie du terrain qui est amputé, des escaliers, ce genre de choses là. Mais les escaliers de Limoilou font partie justement de ce... il y a ce petit côté-là qui fait que Limoilou est Limoilou grâce notamment à ses escaliers de fer.

1750 Le Soleil, encore une fois récemment, bien soulignait justement bon les bandes des escaliers en lame de patin qui est une caractéristique de l'architecture de Québec. Je pense que c'est important de garder ces éléments-là et si on est capables de le faire en sacrifiant par exemple une voie à l'automobile, je pense que nos enfants et nos petits-enfants, en fait, nous remercierons d'avoir gardé ce patrimoine plutôt qu'avoir conservé une voie supplémentaire pour l'automobile.

1755 Et donc, je pense que ça fait le tour un peu de ce sur quoi je voulais attirer votre attention.

1760 Bien les édifices, en fait, François-Xavier Berlinguet, par exemple, qui est au 881, 883, rue Saint-Jean. Celui qui est juste en face de Radio-Canada. On est à la porte du Vieux-Québec, arrondissement classé par l'UNESCO et on voudrait le détruire? Oui c'est un bâtiment qui a beaucoup été modifié, mais je pense que ça vaudrait quand même la peine d'essayer de s'en servir pour en faire une station d'échanges.

1765 Et l'édifice Joseph-Morin de 1956, qui est au 990, avenue Roland-Beaudin. Encore une fois, ce n'est pas un édifice qui individuellement est extraordinaire, mais c'est un édifice que si on est capable de sauver, et bien ça va apporter quelque chose à la ville et je pense qu'il faudrait être plus vigilant face à ce patrimoine-là. Et donc, j'attends vos questions avec enthousiasme.

LA PRÉSIDENTE :

1770 Merci beaucoup. Donc mon collègue Antoine Morissette va vous poser des questions.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

1775 Bonsoir, Monsieur. Merci beaucoup de la présentation de votre mémoire. Vous avez présenté, en fait, je comprends que vous êtes pour et rapidement pour un projet de réseau structurant de tramway. Est-ce que vous sentez, là vous avez parlé de la consultation auprès des jeunes. Est-ce que vous sentez qu'il y a des efforts supplémentaires qui ont été faits par le bureau de projet pour intégrer la voix des jeunes dans le projet?

1780

M. ALEX TREMBLAY LAMARCHE :

Bien je sens qu'il y a un effort d'intégrer la voix des jeunes depuis le début. On mentionne souvent qu'il n'y a pas eu de consultation de la population, mais c'est faux. Au printemps 2018, et bien il y a eu des consultations qui ont été faites à Sainte-Foy, à Charlesbourg, au centre-ville et à Beauport. Il y en a eu également dans le coin en fait de Lebourgneuf, si je ne m'abuse. Et bon les jeunes étaient présents.

Il y a également, en fait, eu d'autres consultations. Il y a eu des occasions de déposer des mémoires. On en avait déposé un premier. Et donc, on a pu être consultés et on a répondu présents à ces occasions-là.

Je pense qu'effectivement la ville aurait gagné peut-être à avoir un meilleur plan de communication pour que ça paraisse davantage, mais on a été consultés puis bien on s'est manifestés à plusieurs reprises.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Justement à ce sujet-là des consultations. On a entendu pendant la semaine, surtout l'inverse, en fait, là au niveau des consultations, de l'information. Donc là vous arrivez avec des éléments très, très précis, là. Vous ciblez même des quartiers où il y a eu des consultations. Est-ce que vous pouvez être plus précis sur ces événements-là, sur la démarche qui a été faite, est-ce qu'il y a des documents qui sont associés aux consultations qui ont été réalisés dans les quartiers où vous mentionnez?

M. ALEX TREMBLAY LAMARCHE :

Tout à fait. Bien je pourrai vous faire suivre des documents supplémentaires si jamais ça vous intéresse, mais au printemps 2018, en fait, la ville a eu, a fait toute une série de consultations à la suite de l'abandon du projet de SRB. Et là la question était : « de quoi est-ce qu'on se dote »? Il y a eu justement des questions que des gens qui sont arrivés avec le projet de monorail, il y a des gens qui bon sont arrivés avec des projets de métro, des projets de tramway.

Il y a des gens justement bon qui avaient dit que ça devrait davantage s'étendre de tel côté, davantage s'étendre de tel côté. Et là, bien depuis le début de la semaine, je regarde le BAPE et j'ai l'impression en fait d'assister à une reprise de ces consultations qui ont eu lieu au printemps 2018.

Je pense qu'il y a beaucoup d'idées intéressantes qui ont été apportées et qui viennent bonifier le projet, puis je pense que le BAPE était nécessaire pour ça. Mais lorsque j'entends en fait les multiples opposants dire qu'ils n'ont pas été consultés, moi j'ai envie de leur dire : « où étiez-vous en 2018 lorsque la ville a faite sa grande tournée de la ville? »

Et bien le projet qui en a résulté par la suite, et bien il a résulté de l'ensemble de ces commentaires-là. Il y avait des gens justement qui avaient fait différents commentaires et ça avait été pris en partie en compte.

Et donc c'est ça. C'est vraiment les consultations qui avaient été organisées par la ville à la suite du projet, en fait, à la suite de l'abandon du projet de SRB et qui bien par la suite, bien avait donné le projet tel qu'on le connaît. Bien en fait, tel qu'il avait été présenté et tel qu'il a été amputé en partie pour des raisons budgétaires.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Oui, justement. Si vous avez des documents supplémentaires, on va les recevoir avec plaisir. Vous avez fait référence là dans votre mémoire aux études de la firme Bergeron qui ont été déposées pour le projet par l'initiateur. Donc, vous avez évoqué plusieurs bâtiments. Moi j'ai une question peut-être plus globale à vous poser en regard du patrimoine bâti. Peut-être plus de l'impact visuel.

Comment vous voyez l'intégration des poteaux, des lignes aériennes de contact dans le paysage de Québec, sans égards à un quartier spécifique parce que vous avez évoqué là Montcalm et Limoilou. Mais de manière plus générale, là. L'impact visuel que peut avoir là le tramway, mais aussi toutes les infrastructures qui y seront associées.

M. ALEX TREMBLAY LAMARCHE :

Bien. Je pense que le projet doit être pensé de manière à ce que les impacts sur le paysage et sur le patrimoine soient les plus minimes possibles. Quand il y a moyen d'enfouir les fils pour un coût qui est raisonnable, je pense que ça doit être privilégié.

Quand il n'y a pas moyen, par contre, et bien il ne faut pas oublier qu'à Québec, à partir de la fin du 19^e et jusque dans les années 1950, 60, elle avait un tramway et elle avait justement ces lignes-là. Elle en avait même beaucoup plus qu'aujourd'hui parce que bon à l'époque il y avait différentes compagnies qui avaient chacune leur filage. Donc, ça faisait un joyeux spaghetti un peu partout en ville.

Et donc c'est ça. Je pense que si on est capable d'enterrer, on devrait le faire. Si on est capable justement de faire des aménagements qui, lorsqu'il passe dans un quartier peut-être un peu plus patrimoniaux, je pense à Montcalm, je pense à Saint-Roch, je pense à Limoilou, bien sont, correspondent un peu à l'identité de ces quartiers-là, vont rechercher en fait certaines caractéristiques patrimoniales, je pense que ça pourrait être intéressant.

Lorsqu'on se promène dans le Vieux-Québec, les poubelles ne sont pas les mêmes que lorsqu'on est à Sainte-Foy parce qu'il y a une volonté du Ministère de la Culture que bon les éléments de mobilier urbain s'intègrent bien à ce cadre-là.

Est-ce qu'il pourrait avoir moyen que bon les éléments de mobilier urbain ou les éléments qui sont liés en fait aux stations de tramway, bien justement s'intègrent à Montcalm, s'intègrent à Limoilou?

T'sais tout à l'heure je parlais par exemple des rampes lames de patin. Est-ce qu'on ne pourrait pas aller rechercher quelque chose comme ça ou juste aller rechercher un peu les mêmes matériaux pour que ça s'intègre davantage.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup, Monsieur.

M. ALEX TREMBLAY LAMARCHE :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Donc, la commission va prendre une pause de 15 minutes et nous serons de retour.

SUSPENSION DE QUELQUES MINUTES

REPRISE DE LA SÉANCE

1900

Mme JOËLLE LEFEBVRE-OUELLET

1905

LA PRÉSIDENTE :

Alors si vous le permettez, on va reprendre. Et j'appellerais Joëlle Lefebvre-Ouellet à se présenter. Les deux tables sont désinfectées, donc installez-vous où vous souhaitez.

1910

Mme JOËLLE LEFEBVRE-OUELLET :

1915

Madame la présidente, Messieurs les commissaires, bonsoir. Donc mon nom est Joëlle Lefebvre-Ouellet. Je suis ici en tant que citoyenne. Je réside à Lévis, mais je travaille à Québec. Je réside à Lévis simplement parce que ma maîtrise je l'ai effectuée là-bas et je viens juste de graduer. Une maîtrise en gestion de projet et on a analysé le projet de Tramway Québec v'là presque deux ans dans le cadre de ma maîtrise. Donc, on a utilisé le projet dans différents cours, dont Standardisation.

1920

Donc, je suis ici à titre de citoyenne, mais je travaille dans Duberger-Les Saules. Donc un quartier qui ne sera pas desservi directement par le tramway, mais un quartier qui je pense, va être bonifié par l'accessibilité que le tramway va donner aux citoyens dans l'ensemble.

1925

Je vais survoler plusieurs petits éléments avec vous. Donc, je rappellerais que la Ville de Québec est notre capitale nationale et c'est à mon sens notre cité qui doit être modèle au Québec. Ville qui n'a même pas encore le compost de base dans toutes les demeures.

1930

Donc de rentrer dans la modernité au niveau de son transport, de se structurer est très important. Donc, on peut passer à l'autre diapo.

1935

Donc, il y a un après pandémie qu'il faut préparer. Donc le réchauffement planétaire est présent, la lutte aux changements climatique continue d'exister. L'agriculture et la mobilité durable sont deux éléments qu'on doit garder en tête dans le développement de nos villes. Diapo suivante.

J'aimerais juste rappeler que notre gouvernement provincial a adhéré aux objectifs de développement durable de l'ONU et que le tramway de la Ville de Québec permet de répondre à plusieurs de ces objectifs-là puis permet d'améliorer la qualité de vie de ses citoyens en général.

1940 Donc, en tenant compte de plusieurs éléments qui ont été nommés précédemment que je ne répèterai pas. Donc, suivante.

1945 Un élément vraiment important à garder en tête c'est que l'étalement urbain est un phénomène qui fait pression sur les terres agricoles, qui encourage la destruction des milieux naturels parce que maintenant c'est une compensation financière et non un remplacement des milieux naturels qui est effectué par les compagnies.

1950 Donc, les services rendus par les milieux naturels, dont les milieux humides, la filtration de l'eau, entre autres, n'est pas, n'existe pas quand on fait juste compenser financièrement.

Donc l'étalement urbain nuit à la mixité sociale. Ça crée des quartiers où c'est une homogénéité de personnes, de types de revenus qui existent et en plus, ça engendre des coûts au niveau des infrastructures publiques et c'est l'entière responsabilité de la population.

1955 Donc, quand une ville s'étale, une MRC décide de s'étaler, ce qui se passe dans l'agglomération, la Communauté Métropolitaine de Québec, l'étalement, les nécessités en services au niveau hospitalier, au niveau des écoles.

1960 L'absence de trottoir vient du fait que justement c'est une facture qui est provinciale. Donc, c'est relayé en entières la population. Donc de mieux densifier notre quartier central, d'augmenter l'accessibilité aux habitants de la Ville de Québec, de son centre-ville. Et ça encourage les gens à y rester, à y résider et ça diminue la facture sur l'entières de la population du Québec.

1965 Suivante. Donc je pense que le bon... Est-ce que c'est le bon mode au bon endroit? Le tramway est fiable contrairement à l'autobus. Donc il est dans ses rails, il a son énergie constamment, il ne sera pas, il ne peut pas tomber en panne de la même manière qu'un autobus tombe en panne malheureusement trop souvent.

1970 Les tramways ont résisté à l'hiver pendant très longtemps, jusqu'à temps qu'ils soient enlevés des municipalités comme Québec et Montréal. Donc, il y a eu un tramway dans la Ville de Québec qui malheureusement a été enlevé par le passé.

1975 Donc, contrairement au système de métro, le tramway on voit à l'extérieur. Donc, ce qui est un incitatif qui a été largement répandu, autant aux États-Unis qu'en Europe. Les gens sont plus attirés par le tramway parce qu'en ayant leur destination en tête, bien ils peuvent sur le retour ou même sur leur allée, choisir de sortir à un autre moment puisqu'ils voient à l'extérieur. On peut aller à la diapo suivante.

1980 Et les tramways ont un pousse-neige en avant. Donc, pour ce qui est de la neige, c'est très bien. Donc, c'est un mode de transport qui permet une mobilité, c'est beaucoup plus bas qu'un autobus. Notre population est vieillissante, donc ce n'est pas tout le monde qui arrive, de base, à lever les jambes. Il y a des gens qui ont des marchettes et ces personnes-là peuvent prendre le tramway alors que l'autobus devient très difficile.

1985 Prochaine diapo.

1990 Donc on est une génération qui cherche à habiter dans un quartier où il y a une ambiance. On cherche à avoir des transports actifs. Les ruelles vertes explosent dans la province du Québec, de plus en plus de ruelles se font transformer par les citoyens avec l'appui des communautés des électeurs des municipalités locales.

1995 Puis je tiens à rappeler que là où il y a du trafic en général, c'est parce que c'est des gros entonnoirs qui sont créés qui mènent, qui donnent une illusion de largeur pour la voiture, mais après ça il n'y a pas cet espace-là plus bas. Donc, c'est tout le temps d'ajouter des voies de voiture, mais jamais une solution.

2000 Alors que le tramway lui, permet de mieux structurer la partie centrale puis après ça les autobus qui sont, vont pouvoir être relocalisées sur les axes nord-sud et vers l'est, vers Beauport aussi, permettant d'augmenter le service dans ces environs-là.

Ensuite, donc globalement, avec des systèmes comme des tramways, les gens réemménagent plus proche et diminuent leur kilométrage parcouru par semaine. On peut continuer.

2005 Donc, c'est un grand bénéfice pour la Ville de Québec. De plus, la Ville de Québec, le peu de place qu'il resterait pour encore mettre davantage d'étalement, c'est des terres agricoles, c'est une petite couronne de terres fertiles. Et de la protéger et de s'assurer que ces terres-là vont être accessibles à la prochaine génération d'agriculteurs. Et c'est vraiment important.

2010 Les terres des Sœurs de la Charité en est un exemple. Oui, en ce moment elles ne sont pas complètement exploitées, mais c'est une question de quelques années avant d'avoir la bonne relève au bon endroit. Mais il faut les garder en fonction de cette relève-là.

2015 On peut continuer. La ville de Portland est un bon exemple. C'est une ville, qui comme la Ville de Québec, auparavant avait, était vraiment orientée auto. Et l'administration s'est mobilisée,

a réintégré le tramway et a décidé de faire une ceinture verte. Donc ceinture qui permet autant au niveau agricole que forestier d'être une portion qui est extrêmement protégé.

Donc, la Ville de Québec peut se donner les moyens de faire ça. On peut continuer.

Une petite spécification que j'aimerais apporter c'est qu'on entendait souvent parler de tarification sociale. Le terme tarification sociale se rapporte aux différents centres étudiants, enfants, personnes âgées, adultes au niveau de la tarification de transport. Mais les tarifications solidaires ça serait le meilleur terme pour une tarification qui est vraiment selon le revenu.

Puis le déplacement. Le coût de déplacement, donc le coût de déplacement, les distances est souvent un vecteur qui empêche les gens de se chercher un emploi. Surtout quand ils viennent d'arriver dans la ville, dans leur nouvelle ville. Ce qui est le cas avec beaucoup d'immigration qu'on voit actuellement à Québec. Ils ont besoin de pouvoir se déplacer.

On peut passer à... deux diapos.

Donc c'est un tableau justement qui démontre les différences de vocabulaire pour les tarifications. Donc tarification solidaire, je vous inviterais à l'utiliser. On peut continuer.

Donc la ville de Toronto a appliqué cette réduction-là de tarification à ses usagers à faible revenu et c'est jusqu'à un tiers de rabais pour un billet aller simple et 21% pour une passe mensuelle. Ça fonctionne extrêmement bien, ils vont chercher le bénéfice par une baisse au niveau des frais de santé et par une hausse d'employabilité. Donc ça se rembourse de soi ce différentiel de coût là.

On peut continuer.

Puis pour ceux qui sont hésitants à investir dans le tramway, le tout à l'auto coûte vraiment cher puis une case de stationnement, juste une case, là, les trois lignes blanches puis l'espace, coûte 1 000 dollars par année minimum à la société.

Donc, comptez l'entièreté des cases de stationnement que vous avez à la Ville de Québec, vous allez voir que ça coûte encore plus cher que d'installer un système de transport en commun qui va avoir des bénéfices puis qui va permettre de réduire des coûts.

Je vous remercie de votre attention.

2055 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. Je vais céder la parole à mon collègue Antoine Morissette.

2060 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE :**

Bonsoir, Madame Lefebvre-Ouellet. Merci beaucoup pour votre présentation, de votre mémoire. Vous avez, d'entrée de jeu, parlé de l'étalement urbain. On a parlé hier de ce principe-là, surtout en lien avec les stationnements incitatifs qui sont positionnés particulièrement aux extrémités du tracé, mais aussi en périphérie, puis qui sont des stationnements évidemment pour rabattre des usagers vers le transport collectif, mais qui peuvent participer à l'étalement urbain. Vous en pensez quoi de ça vous?

2065 **Mme JOËLLE LEFEBVRE-OUELLET :**

2070 Les stationnements incitatifs ne doivent pas être l'entièreté de la solution, mais ça reste un moyen d'alléger la zone centrale. Donc, de faire en sorte qu'il y a quand même plus de monde qui tend à aller vers les transports en commun.

2075 Et probablement que ces personnes-là doucement, vont se rendre compte que « bien finalement je pourrais avoir une auto en moins, faire de l'auto-partage pour mon deuxième véhicule, par exemple, pour un ménage ». Puis finalement essentiellement utiliser le transport en commun.

2080 Ça reste un élément qui peut permettre cette transition-là pour qu'après ça les gens puissent aller prendre le tramway. Mais dans le meilleur des mondes, il ne faut pas que ça soit des stationnements qui soient plats à un étage, là. Juste le bâtiment où on est en ce moment, le stationnement c'est huit étages. Il n'y a pas grand monde qui s'en rend compte quand ils circulent à l'extérieur, mais c'est hallucinant la technologie qu'on est capable d'avoir pour rentabiliser l'espace.

2085 Donc, il ne faut pas qu'une forêt soit rasée pour mettre un stationnement incitatif, mais en effet ça reste un élément qui est utilisé pour les trains de banlieue en général, pour au moins favoriser qu'il y ait une certaine partie de la population qui s'y rende. Mais idéalement c'est d'avoir des autobus qui circulent pour ramener les gens vers ces pôles-là.

2090

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Un autre élément là pour, je veux être sûr de bien comprendre votre point par rapport aux terres agricoles. Bon vous avez spécifiquement ciblé les terrains des Sœurs de la Charité, mais est-ce que c'est dans une réflexion plus large ou c'est plus spécifiquement pour ce territoire-là que vous avez une inquiétude par rapport aux terres agricoles?

Mme JOËLLE LEFEBVRE-OUELLET :

Ma formation avant de faire la maîtrise en gestion de projet était en agronomie. Donc ma réflexion est pour l'entière du Québec où c'est une problématique qui se reflète pas juste ici.

Donc, la ville de Saint-Jean-sur-Richelieu en ce moment fait pression à la Commission de protection du territoire agricole pour faire dézoner un terrain beaucoup trop grand pour ce que finalement ils veulent utiliser. Le pourquoi ils veulent l'utiliser, le maire il bafouille. C'est vraiment flou comme projet qu'ils ont.

Donc, c'est quelque chose qui existe comme partout dans notre province, mais la Ville de Québec, c'est que la portion entre le bouclier canadien et le Fleuve St-Laurent, elle est extrêmement mince. C'est vraiment une largeur qui n'est pas infinie.

Le concept qu'on peut cultiver n'importe où, il y a vraiment une limite où notre terre arable elle est et ici, bien ce qui reste qui pourrait éventuellement être utilisé pour encore agrandir des villes, mais c'est le peu de sol arable qui nous reste. Et c'est une ressource qui ne reviendra pas d'elle-même et que si on met du béton, bien le béton est là puis on n'a plus ces terres fertiles là.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

Donc, pour bien vous comprendre, en fait là, vous faites le lien entre la construction du tramway, l'étalement urbain puis les préoccupations en regard des terres agricoles en périphérie de Québec, c'est bien ça?

Mme JOËLLE LEFEBVRE-OUELLET :

Oui, parce que le tramway va encourager les familles à rester dans la ville, dans la portion centrale de la ville. Ça va diminuer la pression sur l'étalement urbain et l'étalement urbain fait pression sur les milieux agricoles et les milieux humides.

2135 Donc de ramener une meilleure structure, une meilleure accessibilité. Il y a de plus en plus de personnes à la retraite. Notre moyenne d'âge de population augmente et ces gens-là cherchent à avoir des services de proximité. Donc, d'avoir un tramway, mais c'est, la mobilité elle est là pour eux aussi, extrêmement. C'est beaucoup plus accessible pour eux physiquement qu'un autobus.

2140 Donc, ça permet de ramener des gens dans une portion centrale qui est déjà urbaine et ça diminue cette pression-là sur les zones en périphérie.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE :

2145 Merci beaucoup.

Mme JOËLLE LEFEBVRE-OUELLET :

Merci à vous.

2150 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous nous avez proposé et vous nous invitez d'ailleurs à utiliser le terme « tarification solidaire » plutôt que « tarification sociale ». Donc qu'est-ce qui vous a inspirée pour faire la distinction de cette terminologie?

2155 **Mme JOËLLE LEFEBVRE-OUELLET :**

2160 Je suis venue écouter les présentations mardi puis le terme social revenait au courant de l'après-midi. Puis il y a un moment où je me... quand on se réfère aux définitions qui existent de d'autres transports en commun, autant Toronto que en France, par exemple, la tarification sociale c'est... on l'a un peu partout au Québec. Tous nos autobus, on a le prix étudiant, il est déjà installé.

2165 Donc, si on veut vraiment améliorer l'accessibilité au niveau financière aux familles, donc c'est une tarification solidaire qui va se baser sur le revenu puis les gens qui sont, qui bougent plus vont être en meilleure santé et une diminution des coûts au niveau du système de la santé et une récupération de cet argent-là.

2170 Et c'est une solidarité qu'on a avec les personnes qui ont tous types de revenus, ça devient... l'image que le tramway n'est que pour les gens aisés, bien c'est faux si on instaure un système à cinq... tout le monde puisse y avoir accès. On va être tous gagnants à ce niveau-là.

LA PRÉSIDENTE :

2175 Donc, c'est une terminologie qui est déjà utilisée par d'autres sociétés de transport?

Mme JOËLLE LEFEBVRE-OUELLET :

2180 Ailleurs.

M. RICHARD MOUFFARÈGE
COOPÉRATIVE MONORAIL GRANDE VITESSE (COOP MGVS) (DM134)

2185

LA PRÉSIDENTE :

2190 Très bien. Bien merci beaucoup. Bonne soirée. Alors j'invite maintenant monsieur Richard Mouffarège. Alors, bonsoir, Monsieur. Vous avez donc dix minutes.

M. RICHARD MOUFFARÈGE :

2195 Merci. Première diapo s'il vous plaît. Madame la présidente Corinne Gendron, Messieurs Renaud et Morissette, mon nom est Richard Mouffarège de la Coop MGVS.

2200 La coopérative de solidarité a été fondée le 15 octobre 2013 et sa mission est de développer et commercialiser une technologie de transport collectif sur rail basée sur le principe du moteur-roue du docteur Pierre Couture de l'IREQ. Diapo s'il vous plaît.

2205 Nous avons deux versions dans notre technologie, une version urbaine qui peut faire une vitesse jusqu'à 100 kilomètres à l'heure et l'interurbaine qui peut aller à 250 kilomètres à l'heure et qui ferait le couloir Montréal-Québec en 60 minutes. Diapo s'il vous plaît.

2210 Les principes généraux de cette technologie sont des navettes contenant de 60 à 120 personnes, suspendues sous un rail de 10 à 15 mètres du sol et mue par le moteur-roue électrique.

2215 Les rails sont portés par des pylônes distancés de 50 à 80 mètres. Les parcours empruntent les espaces libres au centre des autoroutes et des grands boulevards et c'est ça la

grande particularité de ce que nous présentons. Nous n'avons pas besoin de créer de nouveaux couloirs et de faire des expropriations. Diapo s'il vous plaît.

2215 Alors essentiellement, c'est un moteur électrique. C'est une navette légère, le châssis est en matériel composite et elle fait 15 tonnes à vide et 25 tonnes chargée. Très peu d'empreinte au sol. Il n'y a presque pas d'expropriation.

2220 Elle peut gravir, à la différence de la conception qu'on a des monorails qui ne sont pas les mêmes monorails, elle peut gravir les pentes abruptes. Elle ne nécessite pas de pont, pas de tunnel, pas de viaduc. Diapo s'il vous plaît.

2225 C'est une technologie qui n'aura pas de problèmes avec la circulation. Elle n'entrave pas la circulation, elle ne peut pas intervenir dans les embouteillages, elle n'a pas de retard à cause des embouteillages. L'installation est rapide à cause de la fabrication en usine. Elle est protégée des intempéries. Il n'y a pas besoin de déneigement. Le gel ne la dérange pas parce que tout le système moteur est dans un rail qui est confiné.

2230 Ce rail confiné peut d'ailleurs servir à transporter des lignes de fibre optique ou toutes sortes de lignes qui peuvent déranger l'environnement et qui peuvent être à l'intérieur de ces rails.

2235 Extrêmement économique, cinq fois moins cher qu'un système de transport sur rail classique style tramway ou REM et jusqu'à 60 fois moins cher que le métro. Là je me réfère à la ligne bleue de Montréal qui va coûter 4 milliards pour six kilomètres, soit 750 millions par kilomètre. Diapo s'il vous plaît.

Alors, la durabilité est l'une des caractéristiques des moteurs électriques et leur fiabilité. Le retour sur investissement est meilleur que pour n'importe quel autre système sur rail, y compris le tramway puisque la construction, l'utilisation est extrêmement économique.

2240 Le confort, la tranquillité, le silence de ce type de transport ainsi que la sécurité, ça ne peut jamais dérailler. À la différence des rails qui sont, pour lesquelles on se base sur la pesanteur pour se tenir au sol, le déraillement est impossible avec ce système-là. Diapositive s'il vous plaît.

2245 Il s'intègre, ce système s'intègre à l'environnement. Il n'affecte pas les milieux humides, il y a très peu d'emprise au sol. Il n'entrave pas la circulation de la faune sauvage. Il évite les collisions avec les animaux sauvages et avec toutes sortes d'autres véhicules. Il n'y a pas d'impact sur la flore et il n'y a pas d'entrave à l'agriculture. Diapo s'il vous plaît.

2250 Il y a déjà énormément d'intérêt auprès de différents pays pour cette technologie. Diapo s'il vous plaît.

2255 Alors, donc ce qui le caractérise surtout c'est aussi la flexibilité, le fonctionnement à l'abri des intempéries. L'intermodalité. On a parlé de l'intégration de différents systèmes de transport et ici, ça s'applique.

Il peut s'arrimer aux grandes infrastructures déjà existantes. Il est économique, il nous fait voyager dans la troisième dimension en hauteur et il n'entrave donc et n'accapare pas les autres moyens de circulation et n'accapare pas de voie de circulation.

2260 Il ne sépare pas le territoire comme le ferait un train sur rail assis. Il ne nécessite pas de grands travaux d'excavation. Diapo s'il vous plaît.

2265 Alors, avec le monorail suspendu, on fait d'une pierre, trois coups. D'abord desservir la ville de Québec et ses banlieues proches. Joindre les rives sud et nord, donc faire le troisième lien et en même temps desservir la Ville de Lévis et ses grands employeurs comme par exemple Desjardins. Diapositive s'il vous plaît.

2270 Le budget qui a été alloué au tramway de 3.3 milliards va servir à construire un tramway avec un réseau de 22 kilomètres. Avec ce même budget de 3.3 milliards, le monorail peut se faire sur 135, peut servir sur 135 kilomètres, donc 100 kilomètres du côté de Québec et 35 pour le troisième lien qui peut faire arriver le monorail jusqu'à l'extrémité est de la Ville de Lévis. Diapo s'il vous plaît.

2275 Alors, vous avez deux cartes. La carte d'en haut représente le réseau du tramway projeté et la carte d'en bas représente ce que nous proposons avec le monorail suspendu, avec exactement le même budget de 3.3 milliards.

Il y a une ligne qui peut aller jusqu'à l'aéroport de l'Ancienne-Lorette. Diapo s'il vous plaît.

2280 Alors, l'étude de Systra elle a été à la base du choix pour le tramway. Le monorail suspendu de la Coop MGV a tout simplement été oublié. Il a été exclu parce que Systra n'a aucune expertise dans le monorail suspendu. Et le monorail suspendu est donc, a été condamné à l'avance. Diapo s'il vous plaît.

2285 L'étude de Systra est incomplète. L'inventaire des solutions n'a pas été complètement exploré et Systra n'aborde que les monorails traditionnels, c'est-à-dire à cheval sur un rail. Diapo s'il vous plaît.

2290 Systra évalue les monorails à entre 45 et 70 millions de dollars du kilomètre. Évidemment, ce sont les monorails assis à cheval sur un rail. Le tramway est évalué entre 25, le coût du tramway est évalué entre 25 et 45 millions.

2295 L'étude de l'IREQ a montré, évalué le coût du monorail suspendu entre 10 et 12 millions - s'il vous plaît, lisez 12 millions à la place de 20, c'est une erreur de frappe – au kilomètre pour un premier tronçon puis 9 millions au kilomètre pour les tronçons subséquents. Diapo s'il vous plaît.

2300 Dans les faits, pour un budget de 3.3 milliards et une distance de 22 kilomètres, le tram coûterait 150 millions du kilomètre. C'est-à-dire six fois plus que le coût estimé actualisé en 2020 de 25 millions du kilomètre pour le monorail suspendu. Diapo s'il vous plaît.

2305 Systra n'a pas évalué à leur juste valeur les contraintes du froid, du gel, de la neige dans le cas du tramway de Québec. Systra a ignoré les problèmes que connaît déjà le train léger sur rail mis en service à Ottawa.

2310 Systra a pris pour exemple le monorail de Moscou, alors que la technologie est totalement différente du monorail suspendu proposé par la Coop MG. Diapo s'il vous plaît.

2315 Systra ne fait aucune allusion aux entraves que posera le tramway de Québec sur la circulation routière, pendant sa construction et après lorsqu'il sera en service. Alors que le monorail suspendu se déplace au-dessus du trafic urbain et interurbain et il ne dérange pas le trafic déjà existant. Diapo s'il vous plaît.

LA PRÉSIDENTE :

2320 Je vous demanderais de conclure parce que vous avez écoulé vos dix minutes.

M. RICHARD MOUFFARÈGE :

2325 Ce sont les dernières diapositives. Systra prétend que les monorails ne peuvent pas gravir les pentes, ce qui est faux. Le monorail suspendu peut gravir toutes les pentes que les automobiles peuvent gravir. Diapo s'il vous plaît.

2330 Systra prétend que la technologie des monorails suspendus est une technologie propriétaire, mais nous ne connaissons pas de technologie qui ne soit pas propriétaire. Diapo s'il vous plaît.

Alors, on a peur parfois de ce que ça peut occasionner sur l'environnement visible. Nous proposons des architectures avec des pylônes végétalisés comme ce que vous voyez dans le dessin. Diapo s'il vous plaît.

Alors prenons le temps de bien faire les choses. Refaisons l'étude incomplète et biaisée de Systra. Comparons l'impact sur l'environnement des deux systèmes, prenons le temps de faire les études de faisabilité et de coût du monorail. Cessons la pression et l'empressement à faire des choses rapidement et sans véritable analyse globale.

Examinons les besoins de transport de l'agglomération de Québec et de la Rive-Sud dans leur globalité et non pas segment par segment. Choisissons le mode de transport le mieux adapté, le plus intégré, le plus flexible, le plus écologique et le moins coûteux. Merci pour votre écoute.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Mon collègue Pierre Renaud va vous adresser quelques questions.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Oui. Monsieur Mouffarège, c'est très, je trouve votre mémoire très intéressant. Je trouve que la technologie semble bien intéressante. Ma question c'est : est-ce qu'il y a des monorails suspendus comme celui que vous proposez qui sont en opération actuellement dans les...

M. RICHARD MOUFFARÈGE :

Absolument et ça fait très longtemps. Ça fait près de 150 ans qu'il y a des monorails suspendus.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

... mais des monorails comme le vôtre, là, ce dont je parle.

M. RICHARD MOUFFARÈGE :

Tout à fait. C'est que nous faisons les changements ou les adaptations de notre monorail qu'on va faire comme pour le tramway de Québec. Le tramway de Québec ne ressemblera pas à celui de Strasbourg ou de n'importe quelle autre ville. Il va y avoir des modifications, des adaptations au 21^e siècle, et cetera.

Et notre monorail, la simple chose qui le différencie des autres monorails c'est le moteur-roue qui existe déjà du docteur Pierre Couture et toutes les pièces, composantes existent déjà. Ce n'est pas un rêve, ce n'est pas une idée farfelue en l'air. C'est quelque chose qui existe et c'est réalisable aussitôt qu'on commence à le construire.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Mais ma question c'est plus : est-ce que Coop MG V a des installations qui fonctionnent dans des villes...

M. RICHARD MOUFFARÈGE :

Pas encore. Pas plus que le tramway de Québec, il n'y a pas d'installation encore qui représente le tramway de Québec. C'est quelque chose qui est faisable. C'est pas une vue de l'esprit. C'est pas un rêve. C'est quelque chose qui peut se faire parce que toutes les composantes existent déjà.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Je vous remercie beaucoup.

M. RICHARD MOUFFARÈGE :

Je vous en prie.

M. OLIVIER TREMBLAY

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup, Monsieur. Bonne soirée. J'invite maintenant monsieur Oliver Tremblay. Bonjour. Je pense qu'on ne vous entend pas. Pour le moment, le son ne fonctionne pas. Donc, nous vous écoutons.

2405 **M. OLIVIER TREMBLAY :**

2410 Ah, bon. Bonjour. Pardonnez-moi du délai. Madame la présidente, Messieurs les commissaires. Merci au personnel du BAPE de m'avoir donné la chance de présenter mon mémoire ce soir. Je devais passer hier soir, mais un heureux évènement de la vie a changé le cours des circonstances.

2415 Je voulais, en fait, je commence avec une petite image du seul tramway qui existe dans le monde avec le, où on voit Ville de Québec dessus. C'est le tramway à Bordeaux qui a nommé une de ses lignes au nom de sa ville jumelle, donc la Ville de Québec.

2420 Puis le gros de ma présentation, en fait – on peut changer de diapositive. Le gros de ma présentation c'est pour vous donner envie du tramway. Je sais qu'il y a beaucoup de gens qui, un certain nombre de gens je vous dirais, qui critiquent le tramway. Il y a beaucoup de groupes qui sont en faveur, mais je pense que vous n'avez pas nécessairement entendu beaucoup de citoyens qui sont en faveur.

2425 Moi, je ne suis pas un spécialiste. Je m'intéresse au sujet puis je voulais aussi faire état de mon expérience personnelle parce que j'ai été en Europe l'an dernier pendant près d'un an à Strasbourg. Et quand j'écoute les débats publics, je trouve que les gens de Québec connaissent très peu ce que sont les tramways modernes. Donc, j'avais un peu envie de juste relater ça rapidement.

2430 Et aussi présenter ce que le tramway et les transformations du tramway peuvent apporter dans la vie de quelqu'un – moi je vis dans le Vieux-Limoilou, dans le quartier Limoilou à Québec – et les transformations réelles que le tramway va apporter dans la qualité de vie des citoyens. On peut changer de diapositive.

2435 Donner envie du tramway. Je vous ai, j'ai mis une photo du tramway de Bâle en Suisse. Le tramway de Bâle a été construit par Bombardier. C'était pour symboliser un des évènements, dans le sens que pour moi le tramway c'est un investissement rentable. On sait qu'on va investir sans doute dans une entreprise québécoise, potentiellement et vous connaissez déjà tous les arguments sur la rentabilité du transport collectif au Québec.

2440 C'est moderne, c'est confortable, c'est peu bruyant. Les chiffres, là, je ne les ai pas devant moi, mais pour quiconque est allé dans des villes européennes avec le tramway, le tramway c'est moins bruyant que les autobus. C'est beaucoup plus agréable comme expérience client.

2445 Ça permet de voir la ville. C'est agréable de prendre le tramway. On y va avec les enfants, on voit la ville devant soi. On n'a pas l'impression d'être enfermé, d'être dans un univers fermé où est-ce qu'il fait noir comme c'est le cas, par exemple, dans le métro.

C'est pour ça que j'ai écrit aussi que c'est adapté à Québec parce que Québec c'est un bel avoir, c'est une ville qu'on a envie de montrer aux gens.

2450 Évidemment, coûts relatifs intéressants pour un futur développement. Pour moi, ça c'est un des critères les plus importants dans le projet du tramway. C'est-à-dire qu'on voulait une structure, on voulait une colonne vertébrale à ce réseau-là qui pourrait servir aussi pour dans 30, 50 ans et le tramway permet ça avec son coût raisonnable au kilomètre, ce que permet moins les transports lourds, beaucoup plus lourds que le tramway, comme évidemment le métro.

2455 Autre argument super important c'est que ça remet la place de la voiture dans l'industrie à une échelle plus correcte, ce qui n'est pas le cas actuellement à Québec, il faut bien le dire, là. La voiture prend énormément de place et la première étape pour réellement remettre en question cette place-là et aller plus loin, c'est le tramway, à mon avis.

2460 Prochaine diapositive, je vous donne un exemple de Strasbourg. Donc, Strasbourg c'est une ville exemplaire en matière de transport collectif et plus globalement en matière de transport actif en général.

2465 Là vous voyez le tramway de Strasbourg qui va dans la ville voisine en Allemagne, donc à Kehl. Pour moi, ça me faisait un petit peu halluciner quand je voyais ça que le tramway était capable de traverser la frontière pour aller dans l'autre pays parce que ça implique que deux gouvernements différents s'entendent, deux villes s'entendent, deux régions, et cetera.

2470 Et vous connaissez le contexte à Québec où est-ce que même de l'autre côté du fleuve ça n'a pas toujours été simple de s'entendre. Ce ne l'est toujours pas d'ailleurs. Mais je trouvais que c'était emballant comment que le tramway avait été développé à Strasbourg.

2475 Vous pouvez passer à la diapositive suivante.

Il y a eu un gros débat dans les années 90, 80-90 à Strasbourg, notamment lors d'une élection municipale. On se demandait quel moyen de transport lourd on prend. Est-ce qu'on prend le métro, est-ce qu'on prend un tramway?

2480 Et les arguments n'étaient pas sensiblement très, très différents de ce qu'on a entendu à Québec. C'est-à-dire qu'il y en avait qui voulaient, entre guillemets « cacher » le transport collectif

pour ne pas que ça nuise aux voitures, pour ne pas que ça nuise à la circulation. Il y en a d'autres qui disaient : « non, non, profitons de ça pour remettre en question la place de la voiture dans le centre-ville de Strasbourg – ce qu'on appelle l'île, la grande île – et profitons-en pour revitaliser des secteurs. »

Et c'est ce qui, c'est le plan qui a été accepté. Le tramway est entré en service en 94. Ensuite il y a eu beaucoup, beaucoup d'extensions. On est rendus à six lignes, 48 kilomètres et en ce moment le débat à Strasbourg... évidemment tout le monde est content et satisfait du tramway en général, mais c'est plutôt les quartiers veulent absolument être connectés à leur tour. Donc, il y a constamment des nouveaux développements.

Il y a déjà deux lignes qui se prolongent et ils sont entre guillemets, il est devenu trop populaire, c'est-à-dire qu'il y a beaucoup de gens qui le prennent même pour de courtes distances, de très courtes distances. Donc ça fait qu'il devient un petit peu engorgé. Donc, ils sont vraiment « victimes » entre guillemets de leur succès.

Un dernier petit mot sur les tramways en France. C'est un élément que je trouve qu'on n'a pas beaucoup analysé au Québec. Les tramways, ça peut être aussi un élément d'esthétique qui rajoute à la beauté d'une ville.

Dans les prochaines diapositives, vous pouvez changer, vous voyez Reims où est-ce qu'on a choisi de mettre une espèce de forme d'une coupe de champagne parce que Reims c'est la capitale de la Champagne Ardenne, c'est le symbole de ce secteur-là de la France.

À Montpellier, la diapositive suivante, il y a deux lignes dont les rames ont été conçues et pensées par le designer Christian Lacroix. Elles sont vraiment très, très jolies, très belles et ça fait partie maintenant un peu de l'identité de la ville.

Donc moi je trouve qu'à Québec on devrait tabler sur ça pour contribuer à la beauté et l'esthétisme de la ville et faire des choses qui sont vraiment intéressantes.

On passe à la diapositive suivante où est-ce que là, je reviens un peu sur mon exemple quartier Limoilou, Basse-Ville de Québec. Écoutez, moi j'ai vécu dans Saint-Roch. Maintenant je vis dans le Vieux-Limoilou. Lorsqu'on veut passer d'un quartier à l'autre, si on passe par le côté de l'autoroute Laurentienne qui rentre dans la ville, c'est le désastre. O.K., alors qu'on est collés sur le centre-ville, on est en plein dans la ville.

Le tramway ce qu'ils ont proposé lorsqu'ils ont dévoilé l'emprise sur de la Couronne, du Chalutier, personnellement, je croyais rêver. Je ne pensais jamais voir un truc comme ça où on

allait enfin connecter les deux quartiers et permettre une liaison active, à pied, en vélo entre les deux quartiers et mettre une rue qui pour l'instant, n'est pas agréable à marcher.

2525 On s'entend, de la Couronne, la rampe propice à tout ça, mais aussi t'sais, ça envoie un message fort en disant : « ça y est, là, au centre-ville, là, c'est plus juste la voiture qui règne, on permet maintenant aux gens qui y vivent d'avoir un milieu de vie qui est agréable. »

2530 Et tout ça doit absolument être lié à une transformation de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain pour rendre le tout cohérent, parce que sinon, vous le voyez très bien, ça ne permettra pas non plus de désenclaver le lien entre le Vieux-Limoilou et Saint-Sauveur, qui en ce moment est bloqué complètement par l'autoroute.

2535 Donc, il faut, il y a eu vraiment une nécessité pour rendre ça cohérent, que ça soit transformé ainsi.

Je veux glisser un mot sur les transformations sur la 1^{ère} avenue. Moi c'est une avenue que je croise souvent. Le simple fait d'y aller en vélo, c'est très désagréable et ce n'est pas une avenue qui a beaucoup de, qui n'est pas très attractive malheureusement en ce moment.

2540 Le tramway, l'emprise qui a été proposée c'est vraiment intéressant. Du verdissement, on coupe un sens de circulation jusqu'à un peu plus haut que la 18^e rue, on crée des rues partagées aussi.

2545 La ville a déjà fait quelques projets pilotes cette année, notamment sur la 8^e rue, de rue partagée dans le quartier.

2550 Donc, tout ça est, moi je trouve, cohérent. Le bout sur les ruelles qui a juste un petit peu de contestation, personnellement je trouve qu'il faudrait juste, sans prendre possession des ruelles, juste créer des doubles sens comme on voit ici pas très loin proche de la Place Limoilou.

2555 Des doubles sens, en enlevant quelques places de stationnement, ça règle la question des ruelles. On ne serait pas obligés de prendre possession de ces ruelles-là, ça coûterait beaucoup moins cher à la ville, beaucoup moins cher au bureau de projet. Donc moi personnellement, je trouve que c'est une solution qui est assez simple à mettre en place, plutôt que de dénaturer un peu le sens de ces ruelles-là.

Je tiens aussi à dire un mot sur la question de l'emprise des rues qui je pense ont été mentionnées par certains groupes. Il y a beaucoup de gens qui s'inquiètent de coupes d'arbres, notamment en Haute-Ville.

2560

À prime abord, ça semble relativement un peu étonnant que la ville n'ait pas pensé, des fois juste couper une voie de circulation de plus ou diminuer un peu plus l'emprise de la rue pour diminuer les expropriations, diminuer les coupes d'arbres.

2565

En tout cas, comme je vous dis. Ça vient de quelqu'un qui ne s'est pas intéressé dans le détail. Je ne suis pas technicien pour ces questions-là, mais il me semble que s'il y a un petit effort de plus à faire pour accentuer l'effet de transformation de la ville, des quartiers, avec le tramway, bien des fois il va falloir peut-être oups, couper une petite voie de circulation de plus et ça peut faire toute une différence aussi dans les coûts du projet.

2570

La diapositive suivante.

2575

Je voulais conclure en fait en vous disant que comme beaucoup de gens, je pense que ce projet de réseau structurant avec le tramway était vraiment meilleur avec le tram bus, notamment pour le quartier Saint-Sauveur et pour toute la revitalisation possible.

Donc, si j'avais une recommandation à faire, ça serait de dire il faut qu'on revienne à cette formule-là avec le trambus.

2580

Mais ma deuxième recommandation, c'est vraiment de penser au futur. De ne pas... puis je pense que vous, comme commissaires, vous avez un peu cette possibilité-là, cette indépendance d'esprit là de dire : « c'est bien ce projet-là, mais vous devriez tout de suite penser à ce qui va venir ensuite pour ne pas que la ville et la région de Québec fasse du surplace. »

2585

Et avec la petite carte, là, que j'ai mis, vous voyez très bien en fait que les possibilités, on les imagine un petit peu. C'est-à-dire qu'il y a une deuxième ligne qui pourrait partir de Beauport, rejoindre la ligne principale et ensuite bifurquer à la hauteur du pôle de l'Université Laval vers le haut.

2590

Ou on peut penser aussi à quelque chose vers Lebourgneuf. Vous savez, les lignes, ça n'a pas besoin d'être des lignes comme ça, comme ça, comme ça. Ça peut être juste des bouts de ligne qui vont à deux places différentes.

2595

Même chose à Sainte-Foy, ça peut aller à deux endroits différents. Il y a plein de possibilité puis je sais que les experts ont des données qui permettent de mieux cibler ces trucs-là, mais pour moi l'important maintenant c'est de voir le futur de ça.

Parce que le choix que la ville a fait, appuyée par le gouvernement, de choisir le tramway, était le bon. Moi, je suis convaincu qu'un tramway à Québec va changer énormément de choses.

La première étape pour rendre notre ville plus verte, vraiment lancer la ville dans le développement durable puissant pour améliorer la qualité de vie des citoyens et aussi pour créer une colonne vertébrale qui va permettre de se dire dans 30, 50 ans : « qu'est-ce qu'était Québec avant le tramway? »

Comme les gens de Strasbourg se disent : « c'était quoi déjà Strasbourg avant le tramway oui, bien il y avait plein de trafic au centre-ville, il y avait trop de voitures, la sécurité routière laissait à désirer, et cetera. »

Mais moi c'est ça que je rêve pour Québec dans 30, 50 ans. C'est de se dire : « wow, on a vraiment fait un bout de chemin puis là on continue d'avancer », parce que la crise climatique implique qu'on investisse toujours beaucoup plus dans nos transports collectifs et il faut penser au futur. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Donc, mon collègue Pierre Renaud va vous poser quelques questions.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Monsieur Tremblay, très intéressant votre mémoire. J'avais une question, je ne comprenais pas, il y a une recommandation que vous faites sur les rues à double sens dans le secteur de la 1^{ère} avenue, j'aimerais ça comprendre un peu mieux qu'est-ce que vous voulez dire?

M. OLIVIER TREMBLAY :

Parce qu'en fait, ça revient aux ruelles que j'ai abordées très, très rapidement tantôt. Avec l'implantation du tramway sur la 1^{ère} avenue, ils vont donc fermer un certain nombre de rues qui amènent à la 1^{ère} avenue. Je pense de la 8^e à la 13^e rue il y a environ cinq ou six rues qui vont être fermées.

Et donc ces rues-là, les voitures qui aboutissent un peu dans le cul-de-sac, pour leur permettre de rebrousser chemin, la ville a proposé d'utiliser les ruelles et de revenir ainsi. Mais il y a deux options. Ils ont proposé d'utiliser les ruelles, donc de prendre possession des ruelles en question.

Oui, ils ont aussi proposé juste de faire oups un double sens. C'est-à-dire qu'au bout, tu enlèves des places de stationnement et tu permets aux voitures de faire un U-Turn. Je cherche le terme français, revenir sur soi-même, un 360. Et je pense que là où est-ce qu'ils en sont, le bureau de projet, c'est qu'ils veulent laisser l'option aux citoyens de sans y toucher, de choisir.

Mais je veux dire, me semble que de juste créer des rues à double sens pour ce petit segment là de rue qui est impacté, ça me semble une solution assez simple, assez efficace avec peu de coûts, on sacrifie quelques places de stationnement, mais de toute façon les gens qui vont aller là se stationner, ce n'est que des riverains et ils vont continuer à avoir accès à leur ruelle qui elle-même offre des places de stationnement, souvent dans les cours arrières.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Est-ce que ça ne pourrait pas avoir un effet pour les commerces, là? Parce que sur la 1^{ère} avenue, il y a quand même des commerces qui sont implantés là. Avec la venue du tramway, ces petits bouts de rue là devenaient des secteurs, je vais dire intéressants pour que les clients puissent se stationner. Est-ce qu'il n'y a pas un danger si on met à double sens que ces commerces-là perdent de la clientèle par rapport à ça?

M. OLIVIER TREMBLAY :

Oui. Honnêtement, moi je suis plutôt de l'école de ceux qui croient que les places de stationnement, c'est quelque chose qui est largement surévalué ou survalorisé dans l'accès aux commerces. Particulièrement dans le Vieux-Limoilou, pour y vivre, la grande majorité des gens qui fréquentent les commerces de quartier y vont à pied, en vélo, en transport actif. Ou ils y vont avec leur voiture, mais ils savent où se garer parce qu'il y a quand même des espaces un peu partout.

Moi, je ne vois pas d'inquiétude par rapport à ça, pour être bien honnête.

LE COMMISSAIRE RENAUD :

Je vous remercie beaucoup.

M. OLIVIER TREMBLAY :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Monsieur. Donc la commission va prendre cinq minutes et sera de retour.

SUSPENSION DE QUELQUES MINUTES

REPRISE DE LA SÉANCE

MOT DE CLÔTURE DE LA DEUXIÈME PARTIE

LA PRÉSIDENTE :

Alors, la commission déclare maintenant terminée la deuxième partie de l'audience publique.

Je vous rappelle que vous pouvez consulter tous les documents déposés et les transcriptions de l'ensemble de nos séances dans le site Web du BAPE, ainsi qu'au centre de documentation installé dans les locaux de la Bibliothèque de Québec du Centre communautaire Saint-Roch, au 230 de la rue Dupont.

Ce centre demeure ouvert tout au long du mandat de la commission et le sera jusqu'à un mois après la sortie publique du rapport du BAPE.

Les personnes désirant exercer leur droit de rectification, par écrit, auront jusqu'au 18 août prochain pour le faire. Au-delà de ce délai, la commission n'acceptera aucune demande de rectification.

Nous vous rappelons que ce droit sert uniquement à rectifier des faits et non à se prononcer sur les opinions émises.

En ce qui nous concerne, le travail n'est pas terminé. La commission d'enquête poursuit ses travaux et nous allons consacrer les prochaines semaines à la rédaction du rapport.

2715 Comme pour toutes commissions d'enquête et d'audiences publiques du BAPE, notre mandat dure quatre mois lors desquels sont organisées deux parties d'audience publique.

La première est consacré à obtenir de l'information sur le projet et la seconde, à entendre les opinions des citoyens, des groupes et des organismes.

2720 Dans le cadre de ce mandat, nous avons également prévu une période préparatoire qui nous a permis de consulter la population sur les grands enjeux que les gens souhaitaient que nous abordions en commission et les modalités de consultation à prévoir, compte tenu du contexte de confinement.

2725 Les informations recueillies auprès des 1 618 répondants, à l'occasion de cette préconsultation, ont permis d'identifier les grandes préoccupations suscitées par le projet et de délimiter les thèmes à partir desquels nous avons organisé nos travaux en première partie.

2730 Par la suite, le public a pu soumettre des questions ou faire des demandes d'intervention à travers un registre ouvert du 25 juin au 2 juillet dernier. Nous avons reçu plus de 550 questions et 70 demandes d'intervention.

2735 Au total, nous avons tenu neuf séances publiques en première partie, ce qui représente plus de 30 heures d'audience.

Ces séances nous ont permis d'obtenir des réponses, de l'information complémentaire ainsi que des présentations sur une multitude de sujets liés au projet.

2740 La commission a, par ailleurs, soumis d'autres questions par écrit à l'initiateur et aux personnes ressources et à ce jour, plus de 400 documents ont été déposés sur notre site Internet.

2745 Suite à la première partie de l'audience, les gens étaient invités à nous faire part de leur intention d'intervenir auprès de la commission pour faire valoir leur point de vue à l'égard du projet.

2750 277 avis d'intention ont été reçus et 176 mémoires ont finalement été transmis à la commission. De ce nombre, près de 70 citoyens, groupes ou organismes se sont présentés devant la commission au cours des sept séances publiques qui ont débuté lundi dernier, le 3 août et qui se sont terminés ce soir.

Les mémoires et les opinions verbales qui ont été présentés furent l'occasion d'échanges qui nourrissent nos travaux et la commission en fera état dans son rapport.

2755 Nous nous basons également sur la documentation recueillie qui est disponible sur notre site. Toute information sera traitée avec rigueur et la commission poursuivra ses questionnements auprès de l'initiateur et des personnes-ressources afin d'obtenir les éléments manquants en vue de son analyse.

2760 Notre rapport sera déposé au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, le 5 novembre 2020 et sera rendu public au plus tard 15 jours après.

2765 La commission d'enquête tient à remercier toutes les personnes qui ont participé à ses travaux, que ce soit en posant des questions, en déposant un mémoire ou en participant à l'audience publique.

2770 Je me réjouis de constater que nos 16 séances publiques qui totalisent plus de 50 heures de travaux se sont déroulées dans un climat serein et dans le respect de toutes les opinions exprimées.

La commission tient également à souligner la collaboration des personnes-ressources et de l'initiateur, collaboration indispensable au succès de ce processus public.

2775 La commission souhaite également remercier les médias de la région de Québec pour avoir informé la population du déroulement et du contenu de nos travaux, et plus spécifiquement, MATV Québec qui a diffusé l'intégralité de nos séances publiques.

2780 En ces temps de confinement, nous avons le souci de rejoindre la population et le rôle joué par les médias à cet égard fut central.

Je remercie aussi tout le personnel du BAPE, notamment ceux qui se sont occupés de la diffusion de nos séances, de même que les employés du Centre des Congrès et ceux du Centre de services partagés du Québec.

2785 En ces temps de pandémie, nos séances publiques ont exigé le déploiement et la maîtrise d'une panoplie d'outils technologiques, que ce soit pour projeter des présentations, échanger avec des personnes en visioconférence et faire en sorte que nos travaux soient accessibles au plus grand nombre.

2790 Grâce au professionnalisme et au dévouement de tous, nous avons pu mener nos travaux en nous concentrant sur le contenu des échanges, sans nous soucier des défis techniques,

particulièrement exigeants que soulevait une audience en mode hybride. Donc à la fois présentiel et numérique.

2795 Nous sommes, Pierre Renaud, Antoine Morissette et moi-même, profondément convaincus de l'importance de ce processus de consultation publique dans le bon fonctionnement de notre démocratie.

2800 En tant que commission, notre rôle vise à éclairer la décision des autorités et la participation du public est essentielle à la compréhension de tous les enjeux lorsque nous devons concevoir les grands projets qui façonnent notre société.

2805 Cette participation légitime est nécessaire, vient compléter l'avis tout aussi fondamentale des experts et des responsables, car en plus des groupes et des chercheurs qui ont partagé avec nous leurs analyses, qui de mieux placés que les citoyens pour nous parler des problèmes qu'ils rencontrent, de ce qui est important à leurs yeux et de ce qu'ils souhaitent comme ville et comme cadre de vie.

2810 Merci encore à tous ceux et celles qui ont participé à nos travaux. Je vous souhaite une très bonne fin de soirée et une excellente fin d'été.

FIN DE LA DEUXIÈME PARTIE

2815

2820

2825

2830

2835

2840

Je soussignée, CINDY LAVERTU, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des propos recueillis par moi au moyen de la sténotypie, par visioconférence et selon la qualité de celle-ci.

Le tout selon la loi.

2845

ET J'AI SIGNÉ :

2850

Cindy Lavertu
Cindy Lavertu, s.o.