

PAR COURRIEL

Québec, le 4 septembre 2020

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

**Objet : Projet de construction d'un tramway à Québec**

---

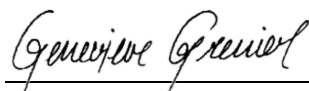
Monsieur,

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

Veuillez trouver, annexées à la présente, des questions auxquelles nous souhaitons grandement recevoir des réponses d'ici le **10 septembre prochain à 9 h** compte tenu de l'échéancier dont dispose la commission pour ses travaux.

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

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



---

Geneviève Grenier pour Rachel Sebareme  
Coordonnatrice de commission d'enquête



1. Dans le cadre des consultations de 2017 sur la mobilité durable menées par l'Institut du Nouveau Monde (INM), le Comité consultatif sur le transport durable devait notamment « assister à la consultation, entendre les commentaires, suggestions et préoccupations exprimées dans le cadre de la consultation » pour « identifier ce qui devrait faire l'objet d'un examen approfondi ou être retenu, selon le cas et suggérer de nouvelles avenues ». Veuillez préciser quels éléments d'approfondissement et quelles nouvelles avenues ce Comité avait identifiés à la suite de ces consultations. Veuillez déposer tout rapport ou avis formel produit spécifiquement par ce comité consultatif (et non le rapport synthèse de l'INM déjà déposé) entre cette consultation et l'annonce du projet en mars 2018.
2. Spécifiquement en lien avec la consultation de 2018 portant sur le réseau structurant de transport en commun « En route vers la modernité », de quelle manière avez-vous pris en considération les commentaires et suggestions des citoyens qui sont présentés dans le Rapport de consultation publique ? Ont-ils été considérés afin d'ajuster le projet ? Veuillez déposer ce rapport. Le cas échéant, veuillez déposer les documents qui présentent ou qui démontrent les modifications apportées au projet à la suite de ces rencontres. Est-ce que vous avez informé les citoyens des suggestions qui ont été prises en considération ? Si oui, de quelle manière ? Veuillez déposer les documents qui présentent ou qui démontrent les démarches d'information qui ont été faites à ce sujet.
3. À la suite des rencontres publiques d'information tenues à l'été 2019, comment avez-vous pris en considération les commentaires et suggestions des citoyens ? Ont-ils été considérés afin d'ajuster le projet ? Le cas échéant, veuillez déposer les documents qui présentent ou qui démontrent les modifications apportées au projet à la suite de ces rencontres. Avez-vous informé les citoyens des suggestions qui ont été prises en considération ? Si oui, de quelle manière ? Veuillez déposer les documents qui présentent ou qui démontrent les démarches d'information qui ont été faites à ce sujet.
4. Comment le Réseau de transport de la Capitale (RTC) assure-t-il un suivi régulier sur les besoins et les préoccupations de sa clientèle ? Le RTC dispose-t-il d'un comité d'usagers du transport collectif à Québec ? Si oui, en expliquer le fonctionnement, la composition, les principales activités et réalisations.
5. Veuillez préciser le contexte et le moment où les éléments d'attentes de la clientèle présentés dans la Présentation sur les attentes de la clientèle (DA68) ont été recueillis.
6. Au cours de l'audience publique, des options d'optimisation de l'emprise routière ont été mentionnées dans le but de limiter la coupe d'arbres en bordure du boulevard René-Lévesque, par exemple la réduction de la largeur des voies de circulation, des accotements ou des trottoirs (Benoît Carrier, DT7, p. 21 et 22 ; Jérôme Poupry, DT8, p. 37 à 40). En entrevue, le maire Labeaume a récemment évoqué la possibilité d'aller jusqu'à retirer des voies de circulation pour les automobiles sur ce boulevard (<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1729296/tramway-scenario-arbres-boulevard-rene-levesque-quebec-reqis-labeaume>). Le retrait d'une voie de circulation, voire de toutes les voies de circulation,



est-il envisagé sur le boulevard René-Lévesque ou ailleurs afin de limiter la coupe d'arbres ? Veuillez préciser les possibilités d'optimisation envisagées à cet égard et si celles-ci seraient intégrées comme exigences du devis destiné aux soumissionnaires ? Le cas échéant, précisez le libellé des exigences qui seraient intégrées au devis.

7. Il a été indiqué que des surlargeurs seraient requises à certains endroits de l'emprise routière, soit aux intersections, aux traversées piétonnes et à l'emplacement des stations (Jérôme Poupry, DT8, p. 40).
  - a. Y aurait-il des traverses piétonnes ailleurs qu'aux intersections et aux stations ? Veuillez expliquer à quels endroits ces traverses pourraient être envisagées.
  - b. Pourriez-vous préciser la largeur de l'emprise requise à l'emplacement d'une station ainsi que les infrastructures qui devraient être ajoutées par rapport aux portions sans station ? Veuillez faire de même pour les endroits où une traverse piétonne seule serait aménagée, le cas échéant.
  - c. Des mesures d'optimisation particulières sont-elles envisagées aux endroits où des surlargeurs sont prévus pour éviter la coupe d'arbres ? Par exemple, une station ou une traverse piétonne pourraient-elles être déplacées ?
8. Sur les sections du tracé pour lesquelles le stationnement en bordure de rue est enlevé, principalement sur René-Lévesque et la 1<sup>re</sup> avenue, pouvez-vous préciser quels sont les impacts que vous avez anticipés sur les services nécessitant un arrêt temporaire sur la voie : taxi, livraison (postale ou commerciale), déménagement, collecte des matières résiduelles, transport adapté et autres services nécessitant un arrêt temporaire ? Veuillez préciser les mesures envisagées pour atténuer ces impacts.
9. Dans le cadre du réaménagement urbain prévu le long du tracé du tramway, des aménagements pour les piétons et les cyclistes aux stations ainsi que de nouvelles traverses piétonnes-cyclistes sont envisagés. Pouvez-vous préciser si de nouvelles voies cyclables ou zones piétonnes seraient aussi ajoutées directement en lien avec le projet de tramway et, si oui, à quels endroits ?
10. Dans les réponses aux questions du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, il est indiqué que la Ville de Québec prévoit réaliser 2 600 nouveaux logements sociaux entre 2020 et 2025 (PR5.2, QC-79). La Vision de l'Habitation 2020-2030 indique la réalisation 2 300 nouveaux logements sociaux et communautaires pour cette même période (DA21, p. 17).

L'initiateur indique que la Ville de Québec dispose actuellement d'un potentiel de 700 logements à construire dans le cadre d'ententes avec le gouvernement et que ces logements seront distribués le long du parcours du réseau structurant de transport en commun (RSTC) (DQ7.1, p.28). Dans la Vision de l'Habitation 2020-2030, il est mentionné que la Ville de Québec va mettre rapidement en chantier près de 1 000 unités en réserve dans le cadre du programme AccèsLogis Québec. Ces chantiers seront initiés dans la

mesure où le financement gouvernemental est maintenu et indexé en fonction des coûts de construction (DA21, p.17). Selon le comité populaire Saint-Jean-Baptiste, les besoins en logements sociaux dépassent largement 700 unités (Vincent Baillargeon, DT10, p.22).

Veuillez préciser le nombre de logements à réaliser et la répartition entre logements sociaux et logements communautaires. Veuillez mettre en relation les besoins en logements communautaires et sociaux avec les cibles proposées et les projets à réaliser.

11. Combien de logements sociaux et de logements communautaires, respectivement, ont été créés annuellement sur le territoire de la ville de Québec au cours des dix dernières années ?
12. En lien avec l'objectif de réalisation de nouveaux logements sociaux et communautaires, la Vision de l'habitation 2020-2030 indique en note de bas de page qu'il est tributaire du maintien du financement gouvernemental et de son indexation en fonction des coûts de construction. Veuillez expliquer le rôle du financement gouvernemental dans la réalisation des logements sociaux et communautaires.
13. Concernant la carte de la densité des activités humaines, pouvez-vous expliquer les différences de barèmes - densité Modérée, Forte, Très Forte – entre la carte de densité présentée dans l'étude d'impact (Figure 7.10, Source : PR3.1, p.7-19 2016) et celles présentées dans le PR5.11 ? Quelles sont les motivations derrière ce changement et ses principales conséquences ? Veuillez fournir à la commission, à partir du barème que vous souhaitez privilégier, une carte de densité d'activités humaines pour 2016 et une pour 2036 en se basant sur le modèle de la figure 7.10 c'est-à-dire incluant la zone d'étude, mais aussi l'ensemble du milieu d'insertion.
14. Vous avez récemment déposé une mise à jour des prévisions d'achalandage (DQ39.1) basée notamment sur l'hypothèse de l'amélioration du service prévue dans la couronne périphérique. Vous y précisez :

il s'agit de la bonification importante des services de transport par autobus, projetée par le RTC en périphérie du territoire, et qui a fait l'objet d'une annonce conjointe avec la Ville de Québec le 26 juin 2020. Ce projet, nommé « Couronne périphérique », prévoit l'ajout de nombreuses heures de service créant de nouvelles liaisons et une bonification générale des fréquences de service. En outre, de nouvelles mesures préférentielles (voies réservées, utilisation de l'accotement, préemption aux feux, etc.), permettant de réduire les temps de parcours et d'offrir un service plus régulier, sont désormais prévues. Les usagers de la couronne périphérique se destinant vers le centre bénéficieront du tramway comme colonne vertébrale du réseau.

- a. Pouvez-vous détailler la mise en place de ce service en déposant tout document utile à ce sujet ?
- b. Veuillez confirmer si ce service additionnel est intégré ou non à l'enveloppe de 3,3 milliards.
- c. Pouvez-vous préciser le budget associé à ce nouveau service, comment ce dernier sera financé, et si ce budget a été confirmé et si oui, par quelles instances ?

15. Plusieurs firmes accompagnent la Ville dans le cadre de l'implantation du RSTC. Veuillez préciser le rôle et les mandats octroyés à cet égard aux firmes Systra et Tram-Innov et, le cas échéant, aux autres firmes impliquées. Veuillez déposer tout document détaillant ces mandats.

16. Pouvez-vous détailler la mécanique par laquelle le rabattement des autobus vers le tramway et plus largement la structuration du réseau autour de la logique de pôles d'échange pourrait permettre d'optimiser les coûts d'opération/exploitation du réseau d'autobus du RTC par rapport à la situation actuelle ?

17. Dans la légende des profils de charge – voir par exemple l'étude sur les déplacements p. 69 à 75 – pouvez-vous préciser le sens du (+50 %) dans la légende pour la partie grisée « Charge réelle selon données Opus (+50 %) » ? Veuillez également confirmer que cette partie grisée représente bien la charge réelle.

18. Dans le document PR3.5 en page 169, la figure 127 montre qu'il y aurait des écrans antibruit sur toute la longueur du tracé entre le boulevard du Versant-Nord et le chemin des Quatre-Bourgeois. Sur les cartes présentées dans le document DQ24.1.1, il semble y avoir des sections de cette partie du tracé où il n'y aurait pas d'écrans. Veuillez illustrer sur une carte la position prévue des écrans antibruit sur le segment de Versant-Nord à Quatre-Bourgeois en précisant la hauteur de ces écrans et s'il s'agit de murs ou de merlons. Dans les deux cas, veuillez montrer la configuration prévue de ces écrans.

Veuillez également préciser si, comme montré en DQ24.1.1, il est prévu de végétaliser la plateforme du tramway sur le segment de Versant-Nord à Quatre-Bourgeois.

19. En lien avec la réponse fournie à la question 10 dans le DQ25.1, p. 15-16, veuillez confirmer si les coûts indiqués pour les ouvrages d'art sont tous à la charge du projet et, le cas échéant, si d'autres frais liés à chacun des ouvrages d'art seront assumés par d'autres organismes (Ministère des Transports du Québec, CN ou autres), et à combien ils s'élèvent. Le cas échéant, présenter l'information en complétant le tableau présenté par l'ajout d'une colonne et en l'accompagnant d'un texte explicatif.





20. À la suite du dépôt du rapport factuel d'étude géotechnique (DQ36.2), est-ce que les résultats de ce nouveau rapport confirment les résultats de l'étude précédente (DA8) ? Veuillez expliquer.

Les précisions apportées par ces nouvelles données permettent-elles toujours de soutenir cette affirmation :

« Par opposition à des sols, on sait faire des tunnels aussi dans des horizons beaucoup moins favorables [...] Au niveau de la Colline parlementaire, on traverse le massif rocheux de la formation de Québec et c'est un contexte en soi qui est particulièrement favorable. » (Bakar Amara, DT8, p.49-50).

Est-ce que d'autres options sont envisagées pour le tunnel sous la Colline parlementaire ?

Est-ce que ce nouveau rapport factuel d'étude géotechnique vous amène à envisager de nouvelles options pour le tracé du tunnel ? Pour la construction du tunnel ? Pour la localisation des sorties de tunnel (trémies) ? Pour la localisation des stations souterraines ? Pour la longueur du tunnel ? Pour le coût du tunnel ?

21. À la figure 2 du Schéma d'aménagement et de développement (DA15, p.11), le Plan de mobilité durable est présenté dans la catégorie plans et politiques. Pourquoi celui-ci n'est-il pas intégré directement comme outil de planification urbaine à l'échelle de l'agglomération ? Quel est l'impact de ce plan sur la planification urbaine dans le cadre de la construction du tramway ? Quelle est la portée légale et réglementaire du plan de mobilité durable ?
22. Parmi les différentes orientations et outils de planification du territoire à l'échelle de la région de Québec, la Trame verte et bleue métropolitaine (TVB) a pour but de mettre en valeur et de connecter les milieux naturels et récréotouristiques. Dans le rapport final, Suivi du protocole d'entente pour la mise en place de la Trame verte et bleue métropolitaine (Février 2020), les acteurs régionaux en profitent pour réitérer leur demande afin de poursuivre ce projet mobilisateur. Est-ce que la poursuite de ce projet influencerait la planification et la conception de la construction du tramway ? Si tel est le cas, veuillez expliquer et détailler. Comment les orientations de la TVB seraient intégrées dans la planification du projet de construction d'un tramway à Québec ? Est-ce que le projet de tramway tient compte des axes d'intervention de la TVB ?