

Avis - Rapport du BAPE Ville de Québec - RSTC

Légende :

	Avis dont le sujet est sous contrôle
	Avis dont le sujet est en suivi
	Autres avis

#Avis	Page	Avis	Réaction du BPRSTC	Libellé
1	82	La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Québec et l'agglomération de Québec devraient s'assurer d'harmoniser et de coordonner leurs outils de planification territoriale avec le Plan métropolitain d'aménagement et de développement. La Ville de Québec devrait s'assurer de mettre en oeuvre les objectifs du Plan métropolitain d'aménagement et de développement pour la réalisation du projet tramway.	Le Schéma d'aménagement et de développement (SAD) révisé de l'agglomération de Québec intègre le RSTC au cœur de son schéma d'organisation spatiale qui structure l'ensemble des orientations prévues. Le SAD a été approuvé par la ministre des Affaires municipales et de l'Habitation et a aussi été jugé conforme au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) (résolution C-2019-111 adoptée le 19 décembre 2019). Le SAD répond aux attentes du PMAD. Il permet de mettre en oeuvre ses objectifs en matière de mobilité, notamment quant à la desserte des pôles métropolitains et des corridors de transport en commun d'intérêt métropolitain. Le SAD jette les bases pour le RSTC. Le SAD étant conforme au PMAD, on peut donc affirmer que le RSTC s'inscrit dans les orientations et objectifs de la planification métropolitaine.	Planification
2	91	Compte tenu de l'importance que revêt la planification territoriale pour favoriser tant l'insertion harmonieuse des infrastructures urbaines que la qualité du milieu de vie et en adéquation avec le principe de développement durable Participation et engagement, la commission d'enquête est d'avis que, dans le cadre de la révision de son plan directeur d'aménagement et de développement pour intégrer le projet de construction d'un tramway et du réseau structurant de transport en commun dans lequel il s'insère, la Ville de Québec devrait appliquer sa nouvelle Politique de participation publique.	L'application de la nouvelle politique de participation publique est déjà prévue lors de la révision du plan directeur d'aménagement et de développement pour intégrer le projet de construction d'un tramway.	Planification
3	95	Compte tenu que le projet de construction d'un tramway ne permettrait pas à lui seul d'atteindre tous les objectifs de mobilité durable, de gestion intégrée des déplacements, d'aménagement du territoire et d'urbanisme pour la Ville de Québec, la commission d'enquête est d'avis que la Ville de Québec devrait poursuivre la mise en oeuvre du Plan de mobilité durable ainsi que l'ensemble des recommandations qui y sont énoncées. Elle devrait arrimer plus clairement le projet de construction d'un tramway et le projet de réseau structurant aux orientations édictées dans le Plan de mobilité durable. La commission d'enquête estime que la Ville de Québec devrait effectuer un suivi des actions réalisées relativement au Plan de mobilité durable et devrait mettre en place une rétroaction auprès de la population.	Le RSTC dessert l'ensemble des axes structurants identifiés au Plan de mobilité durable (PMD) de 2011 (p. 51), avec quelques adaptations. Le projet de RSTC contribue à la mise en oeuvre des stratégies du PMD, particulièrement les suivantes : - Urbaniser autrement - Faire du transport collectif un outil structurant de la consolidation et du développement du territoire - Se déplacer autrement - Miser sur l'intermodalité Sous la présidence du maire de Québec, le Comité consultatif sur la mobilité durable a eu pour mandat d'enrichir le processus de consultation et de contribuer à la définition de ce que pourrait être un réseau structurant de transport en commun. Des bilans ont été déposés auprès du comité en 2018 et 2019. Une mise à jour pourrait être effectuée par la Ville pour l'année 2020.	Planification

#Avis	Page	Avis	Réaction du BPRSTC	Libellé
4	96	La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Québec et l'agglomération de Québec devraient établir un plan d'action pour la mise en œuvre de la Stratégie intégrée d'aménagement du territoire. Un suivi des actions réalisées et une rétroaction auprès de la population et des instances régionales devraient être mis en place.	<p>La Stratégie intégrée d'aménagement du territoire (SIAT) est en cours de mise en œuvre. Cette stratégie vise la révision des outils de planification et de réglementation en matière d'aménagement du territoire. À chaque étape, la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et la Politique de participation publique de la Ville prévoient des mécanismes de consultation et de rétroaction.</p> <p>La première étape a été complétée en 2020 avec la révision du Schéma d'aménagement et de développement (SAD). La Ville de Québec dispose maintenant d'un délai de 2 ans pour réviser le Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD) et sa réglementation d'urbanisme en conformité avec le SAD révisé. À cet égard, une première étape s'apprête à être franchie par la Ville de Québec par l'adoption d'une modification du PDAD relative à la Vision globale d'aménagement dans les quartiers desservis par le RSTC.</p>	Planification
5	96	La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Québec devrait s'assurer d'intégrer l'approche régionale proposée dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement dans le projet de construction d'un tramway.	<p>Le tramway est une des composantes qui permet de répondre à l'approche régionale proposée dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).</p> <p>Il est important de repositionner le tramway dans l'ensemble du réseau structurant de transport en commun et dans le projet de couronne périphérique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rive-Sud : interconnexion prévue au pôle d'échanges de Sainte-Foy et arrimage possible avec le Tunnel Québec-Lévis - MRC de l'ouest (Portneuf et Jacques-Cartier) : connexion au terminus et au Parc-O-Bus Le Gendre - Couronne nord : desservie par quatre nouveaux Parc-O-Bus, de nouvelles voies réservées et l'ajout de services - MRC de l'est (Côte-de-Beaupré et L'Île-d'Orléans) : connectées par le Parc-O-Bus Ste-Anne et le pôle d'échanges D'Estimauville 	Planification
6	105	La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Québec devrait proposer des projets d'aménagement le long du tracé du tramway qui intègrent aménagement du territoire, urbanisme et mobilité durable.	<p>La Ville de Québec assure l'intégration de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et de la mobilité durable en continu. Les planifications (SAD, PDAD, Visions et PPU) sont déjà des documents intégrés. Elles couvrent les thématiques suivantes : milieux naturels, activités et vocation du territoire, cadre bâti, mobilité et déplacements, aménagement des rues et des espaces publics.</p> <p>L'arrimage entre l'aménagement du territoire et la planification des transports est un processus dynamique et itératif. Des réajustements aux planifications peuvent être requis.</p>	Planification
7	105	La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Québec devrait réviser la vision d'aménagement pour le secteur Chaudière.	<p>La Vision d'aménagement pour le secteur Chaudière est en cours d'élaboration. Les informations présentées à la Commission d'enquête ne sont pas finales et sont appelées à évoluer, notamment en fonction des différentes consultations publiques qui sont organisées dans le cadre de l'élaboration de la Vision. Il est donc prématuré de dire que la vision devrait être révisée.</p> <p>D'ailleurs, la Ville de Québec a présenté un avant-projet de Vision le 29 octobre 2020, pour lequel les commentaires des citoyens sont présentement sollicités.</p> <p>Le plan d'aménagement élaboré présente une vision qui va bien au-delà du simple TAD. L'ensemble des concepts essentiels à la création d'un TOD (densité, diversité et design) sont présents dans l'avant-projet de Vision et sont visibles sur le plan d'aménagement. Des améliorations pourront encore être apportées à la suite des consultations sur l'avant-projet. La Vision Chaudière vise la création de milieux de vie complets, de type TOD, qui seront créés en partenariat par la Ville et les promoteurs.</p>	Planification

#Avis	Page	Avis	Réaction du BPRSTC	Libellé
8	105	La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Québec devrait prévoir et intégrer les développements de type TOD dans son Plan directeur d'aménagement et de développement.	La Ville accueille favorablement cette suggestion. Elle souligne toutefois que, bien qu'ils ne fassent pas explicitement référence au terme TOD, le Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD) et les Programmes particuliers d'urbanisme (PPU) intègrent déjà les notions et les concepts associés au TOD. Comme énoncé dans le rapport, le PDAD prévoit déjà d'orienter le développement en priorité dans les secteurs les mieux desservis par le transport en commun, d'y consolider des noyaux de services et d'y développer des réseaux d'espaces publics. La modification du PDAD qui sera approuvée par le conseil de ville dans les prochaines semaines (voir réponses aux avis n°4 et 6) viendra renforcer ces concepts et réitérera que les quartiers desservis par le RSTC seront aménagés suivant les concepts du TOD.	Planification
9	108	La commission d'enquête est d'avis que dans la mesure où la croissance de la population dans les banlieues et les zones périurbaines se maintient, la majorité des nouveaux déplacements devrait se faire entre ces zones périphériques et le centre-ville.	L'ensemble du projet du RSTC (incluant le projet de desserte de la couronne) est adapté à ce constat. Le Schéma d'aménagement et de développement (SAD) prévoit que les plus importants générateurs de déplacements (bureau, institutions et commerces) doivent être localisés dans les secteurs les mieux desservis en transport en commun, notamment le centre-ville. Les plus fortes densités sont autorisées dans les secteurs les mieux desservis par le RSTC. La consolidation du territoire aux abords du réseau se poursuivra.	Planification
10	127	La commission d'enquête est d'avis qu'une amélioration importante du transport collectif au regard de son efficacité, de son attractivité et de sa desserte est nécessaire dans l'agglomération de Québec pour augmenter son utilisation. Cette amélioration apporterait des bénéfices en matière d'équité sociale en atténuant les inégalités attribuables à la mobilité. Par ailleurs, elle pourrait réduire la congestion ainsi que les coûts associés au transport automobile et à l'étalement urbain.	Le réseau du RTC est à saturation, particulièrement les parcours à haute fréquence comme les Métrobus aux heures de pointe. L'imprévisibilité de la circulation cause des retards sur l'horaire annoncé des bus et entraîne de l'incertitude pour la clientèle. L'ajout de bus à la pointe ne fait qu'accentuer le phénomène de congestion et de train-bus. L'argumentation de la Commission semble mettre en évidence que la finalité des transports publics est notamment l'inclusion sociale, ce qui est tout à fait louable. De plus, la Commission indique que la réduction de la congestion et ses conséquences peuvent être un avantage souhaitable. Dans ce rapport, la Commission semble utiliser un modèle de justification différent pour mesurer l'impact des transports publics sur la population. La mission des sociétés de transport au Québec est d'assurer la mobilité et l'accessibilité des services au plus grand nombre possible, afin d'offrir une solution alternative à l'auto solo pour les déplacements reliés au travail, aux études et aux loisirs.	Planification
11	131	La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Québec et le Réseau de transport de la Capitale devraient initier et financer un chantier sur la tarification sociale dans le cadre du réseau structurant de transport en commun.	La Commission confond la notion de laissez-passer universitaire et celle de la tarification sociale. Le laissez-passer universitaire est la résultante d'une entente entre les associations étudiantes et le RTC. Les revenus qui en découlent permettent de donner le service sans occasionner de perte pour le RTC. Dans le cas de la tarification sociale, il est impératif que du financement supplémentaire soit accordé et que la gestion du programme soit facilitée par le gouvernement provincial en rendant disponible l'accès à l'état des revenus des demandeurs. Finalement, il n'y a aucun lien entre ce dossier et le réseau structurant puisque nous avons affirmé que la tarification ne sera aucunement impactée par l'arrivée du tramway.	Planification
12	133	La commission d'enquête est d'avis qu'en matière d'incidence sur la fréquentation du transport collectif, les mesures sanitaires adoptées dans le contexte de la COVID-19, notamment l'imposition du télétravail ainsi que la suspension de certaines activités économiques, ne peuvent être comparées, en raison de leur durée et de leur portée, à d'autres événements marquants comme les attentats et les grèves.	La Covid-19 représente un choc temporaire alors que le réseau de transport en commun est planifié sur un horizon de 50 ans. L'objectif de comparer l'impact de la pandémie à d'autres événements ayant eu un impact sur le transport en commun, comme des grèves ou des attentats, est de démontrer qu'une baisse d'achalandage sur une période déterminée n'a pas nécessairement de répercussions permanentes, tel qu'expliqué par le professeur à l'Université Laval Jean Dubé, à titre d'expert indépendant dans le cadre du BAPE.	Planification

#Avis	Page	Avis	Réaction du BPRSTC	Libellé
13	140	La commission d'enquête est d'avis que des analyses précises doivent être menées par l'initiateur, avec le soutien du ministère des Transports et du Secrétariat du Conseil du trésor, afin d'établir comment différents scénarios de télétravail affecteront la mobilité, et plus spécifiquement leurs effets sur l'achalandage du transport collectif aux heures de pointe et pendant le reste de la journée, en précisant les populations concernées.	La Covid-19 représente un choc temporaire alors que le réseau de transport en commun est planifié sur un horizon de 50 ans. Une baisse d'achalandage sur une période déterminée n'a pas nécessairement de répercussions permanentes, comme expliqué par le professeur à l'Université Laval Jean Dubé, à titre d'expert indépendant dans le cadre du BAPE. Bien que le télétravail se soit accru dans les derniers mois, il importe de rappeler qu'il demeure impossible pour environ les deux tiers des emplois. Les déplacements liés au travail, quant à eux, représentent moins de la moitié des déplacements totaux enregistrés sur le territoire.	Planification
14	147	La commission d'enquête est d'avis que le contexte de la pandémie, les changements de comportement qu'il a provoqués et les défis auxquels font face les sociétés de transport collectif dans ce contexte requièrent une réflexion du gouvernement à l'échelle du Québec afin d'établir les mesures nécessaires pour consolider et favoriser le transport collectif en partenariat avec les autorités municipales et l'ensemble des sociétés de transport œuvrant sur le territoire.	Il est trop tôt pour évaluer les impacts à moyen et long terme de la pandémie. Le réseau tiendra compte de ces incertitudes dans sa planification, tout en considérant les limites du télétravail dans la mesure où il ne touchera qu'une partie des travailleurs sur le long terme (voir réponses aux avis n°12 et 13) et que le travail représente un motif de déplacement parmi d'autres. Rappelons également que le RTC a comme mandat de desservir de façon équitable l'ensemble du territoire et qu'il demeure un service prioritaire, malgré le changement des habitudes.	Planification
15	160	La commission d'enquête est d'avis qu'avec la portée des changements qui ont été apportés au projet initial soumis à la consultation en 2018, l'appui de 57 % des résidents de l'agglomération obtenu à ce moment peut difficilement être extrapolé au projet actuel de tramway.	L'optimisation du projet a permis de conserver le tracé de 22 km pour le tramway. De plus, cette optimisation a permis d'améliorer la vitesse commerciale du tramway. Quant à la desserte du Pôle D'Estimauville à l'Université Laval, en passant par le boulevard Charest, le service assuré par un Métrobus sur voies réservées répondra plus adéquatement à la demande qu'un trambus. Quant à la réduction du nombre de stations et le retrait du CEE secondaire, ceci n'altère pas le service aux usagers. Bien que la Ville puisse partager l'avis de la commission quant à la consultation de 2018, elle considère que le projet actuel répond toujours à ses objectifs de mobilité sur le territoire.	Tracé
16	162	La commission d'enquête est d'avis que, conformément à leurs processus de recevabilité d'une demande, le Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques et le Secrétariat du Conseil du trésor devraient exiger que l'initiateur d'un projet soumette une analyse détaillée d'options permettant d'atteindre les mêmes objectifs ou de répondre aux besoins à l'origine du projet.	Ce travail a été fait dès le dépôt du Plan de mobilité durable en 2011. L'étude de faisabilité tramway-SRB 2012-2015 a d'abord procédé aux études de besoins et ensuite à l'analyse des choix technologiques possibles et adéquats à ces besoins, soit le tramway et le SRB. Tant dans ce rapport que pour l'étude d'avant-projet SRB qui s'en est suivi en 2016-2017, le mode SRB posait des limites de capacité majeures pour répondre à la demande en transport, qui est par ailleurs en constante mise à jour selon l'évolution et la conception du projet. Le tramway est le bon mode au bon endroit et cela est confirmé par l'étude de SYSTRA dont les conclusions sont appuyées par les experts indépendants de HEC Montréal, du MTQ et d'INGÉROP. Depuis, le MTQ a mandaté d'autres experts indépendants qui valident pleinement le choix du tramway comme mode le plus capacitair, de préférence à un métro ou un trambus.	Choix technologiques
17	168	La commission d'enquête est d'avis que, dans le cas où l'initiateur considère le métro léger comme une option au tramway, l'insertion de celui-ci devrait être examinée sur un tracé plus court adapté à ses caractéristiques.	L'option d'un métro léger, offrant sensiblement la même capacité qu'un tramway, n'est pas adaptée aux besoins du projet. Ce mode souterrain ne peut se comparer que pour la partie également souterraine du tramway. Le métro léger ne peut pas circuler en surface dans les emprises de rues, là où il y a des citoyens et de l'activité génératrice de déplacements. Un tracé plus court de la ligne structurante principale, quel que soit le mode retenu, ferait en sorte d'induire un volume supplémentaire de correspondances rendant le service de transport en commun non attractif. De plus, il serait requis de déployer les infrastructures majeures pour les pôles d'échanges tout près des lieux de destination, ce qui ne fait pas de sens en termes de planification des services. Finalement, un tracé plus court pour un mode lourd ne permettrait pas d'aménager, sans impacts majeurs, les installations d'entretien et d'exploitation.	Choix technologiques

#Avis	Page	Avis	Réaction du BPRSTC	Libellé
18	170	La commission est d'avis qu'un service rapide par bus devrait être pris en considération dans l'analyse comparative des options.	<p>Le mode SRB a été étudié amplement par l'étude de faisabilité tramway-SRB 2012-2015 et ensuite par l'étude d'avant-projet SRB Québec-Lévis 2016-2017. Il a été conclu que le mode SRB ne répondait pas aux besoins de capacité. La demande en transport à l'approche de la montée vers la Haute-Ville (Pôle de Saint-Roch) est supérieure à 3 200 pass./h et les besoins en entrée de ville dans Sainte-Foy accueillant les déplacements provenant de la Rive-Sud sont supérieurs à 3 500 pass./h. Le SRB ne permet pas de répondre à cette demande.</p> <p>Les travaux de conception préliminaire concluaient que le SRB ne pouvait pas circuler en surface dans la montée vers la Haute-Ville en raison des forts impacts sur la fonctionnalité et la sécurité dans le secteur de la côte d'Abraham, de l'autoroute Dufferin-Montmorency et de l'avenue Honoré-Mercier. Finalement, dans un contexte où la colonne vertébrale serait un SRB, le même effort de déviation des conduites souterraines serait requis pour assurer la fiabilité de la ligne principale d'un réseau qui s'y rabat. Les coûts SRB seraient donc beaucoup plus élevés sans offrir la capacité de passagers nécessaire à la demande.</p>	Choix technologiques
19	170	La commission est d'avis que la pertinence et l'intérêt de technologies de transport collectif pour la ville de Québec ne peuvent être utilement analysés qu'en fonction d'un tracé qui correspond à leurs caractéristiques et à leurs potentialités.	<p>Le déploiement d'un réseau structurant de transport en commun et la définition des tracés se font d'abord dans un objectif de desservir les grands générateurs de déplacements et de les relier entre eux, en traversant les milieux où l'on retrouve une densité d'activité humaine importante.</p> <p>Le choix des tracés d'un réseau structurant ne se fait pas en fonction des technologies de transport. Les modes retenus sont une résultante issue des besoins identifiés.</p> <p>En fonction des volumes de déplacements à transporter sur les axes identifiés comme structurants, les choix technologiques doivent être en mesure de répondre en capacité et en faisabilité technique. Pour ce faire, le tracé doit nécessairement passer de la Basse-ville à la Haute-Ville avec des possibilités très limitées de choix d'itinéraire en raison de la topographie. Les axes empruntés doivent permettre une bonne desserte et accessibilité du système de transport tout en maintenant la fonctionnalité des milieux avec une fréquence de services attractive et équilibrée avec les besoins des autres modes (autos, piétons et cyclistes) qui partagent l'emprise publique.</p> <p>Le tramway est le bon mode au bon endroit pour répondre à la desserte et aux besoins de déplacements tout en maintenant cet équilibre avec les autres modes de transport.</p>	Choix technologiques
20	170	La commission d'enquête est d'avis qu'en regard de la Directive pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement du Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, l'analyse des solutions de rechange est incomplète et que le ministère devrait demander que les technologies alternatives soient étudiées avec des tracés adaptés. Cette analyse donnerait l'assurance au gouvernement que le choix technologique et le tracé proposé sont les meilleures solutions d'un point de vue du développement durable. La commission est d'avis que cette analyse est nécessaire avant l'autorisation du projet.	<p>Ce travail a été fait dès le dépôt du Plan de mobilité durable en 2011 (voir réponse à l'avis n°16). Les autres technologies ne sont pas adaptées aux besoins (capacité fortement excédentaire, coûts prohibitifs ou contraintes techniques majeures).</p> <p>Le projet RSTC a été défini suivant les consultations publiques de l'été 2017 dont les grandes conclusions portaient sur l'implantation de la ligne principale là où la demande est la plus forte. La tenue d'un Sommet sur la mobilité durable en septembre 2017, auquel participait l'expert international en matière de transport en commun, Jarret Walker, est venue confirmer ces orientations.</p> <p>Les choix des tracés et des modes ont été développés par le Comité sur la mobilité durable formé à l'automne 2017. La contribution de la professeure émérite Catherine Morency de la Polytechnique de Montréal a permis de confirmer que le tramway se veut le bon mode, au bon endroit. Depuis, les gouvernements provincial et fédéral ont autorisé le projet dans sa portée et ses choix technologiques.</p>	Choix technologiques

#Avis	Page	Avis	Réaction du BPRSTC	Libellé
21	176	La commission d'enquête est d'avis que pour minimiser l'effet négatif des correspondances, l'initiateur devrait accorder une attention particulière à l'aménagement des pôles d'échanges et reconsidérer la possibilité de développer une offre commerciale et d'installer des services sanitaires dans ces lieux.	<p>Les pôles d'échanges et les terminus font l'objet d'une conception rigoureuse et selon un souci d'offrir une grande qualité dans les aménagements par une architecture contemporaine, par des lieux d'attentes confortables et accessibles ainsi que par un verdissement des espaces publics.</p> <p>La Ville de Québec s'engage à planifier des installations sanitaires là où les connexions avec le public sont suffisamment importantes (zone d'attentes pour le public local). A priori, les pôles d'échanges de Sainte-Foy et de Saint-Roch répondent à ce besoin. Pour ce qui est du pôle d'échanges de l'Université Laval, cette décision relève des autorités de l'Université et aucun besoin n'a été identifié pour le moment. Les analyses se continuent pour les terminus Le Gendre et de Charlesbourg.</p> <p>La Ville de Québec poursuit des démarches d'intégration des pôles d'échanges de Sainte-Foy et Saint-Roch afin de développer les partenariats commerciaux avec les promoteurs et riverains afin d'assurer une offre de service commerciale adéquate aux besoins des voyageurs et des citoyens.</p>	Tracé
22	183	La commission d'enquête est d'avis que le Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques devrait demander à l'initiateur une analyse de l'effet de différentes configurations de réseau sur les prévisions d'achalandage en période de pointe avant de recommander l'autorisation du projet.	L'analyse menée par le RTC depuis 2012 est un des exercices de modélisation les plus complets au Canada . La méthode utilisée a été revue par de nombreux experts indépendants. Le RTC, dans son rapport initial d'achalandage et dans la mise à jour demandée par la commission, a fait la démonstration de l'importance de la demande sur tous les grands corridors du territoire de l'agglomération.	Tracé
23	184	La commission d'enquête est d'avis que l'initiateur devrait analyser l'effet du nombre de places assises dans une rame de tramway sur son attractivité et l'effet sur l'achalandage à l'heure de pointe.	<p>Le fait que des personnes soient debout dans un véhicule de transport en commun est considéré dans la modélisation. L'attractivité du mode dépasse toutefois largement cet aspect puisqu'elle inclut également le confort dans son ensemble (accélération, décélération et tangage du véhicule, facilité d'embarquement, places assises) et la fiabilité du service (meilleur pour un tramway circulant sur un site propre qu'un autobus sur une voie régulière).</p> <p>Ce constat provient de l'analyse des paramètres des modèles d'autres réseaux ayant un tramway où les usagers de ces autres villes peuvent aussi voyager debout. Comme décrit dans le rapport d'achalandage, le choix modal repose sur un modèle de régression logistique où il ne suffit pas que le temps généralisé d'un mode soit plus élevé qu'un autre pour déterminer lequel sera utilisé.</p>	Choix technologiques
24	184	<p>La commission d'enquête est d'avis que le Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques devrait exiger que l'initiateur présente des analyses de sensibilité sur les principaux paramètres qui affectent l'achalandage en période de pointe, soit les primes et les pénalités accordées au tramway dans le calcul du temps de déplacement généralisé, le tarif et les effets potentiels du télétravail et de l'enseignement à distance.</p> <p>Le Ministère devrait également exiger de l'initiateur une analyse statistique de la charge à la pointe aux points les plus sollicités du tracé démontrant le besoin d'un mode de transport capacitaire comme le tramway. Le Ministère devrait demander une validation de cette analyse par les spécialistes du ministère des Transports du Québec avant de recommander l'autorisation du projet.</p>	<p>Des analyses de sensibilité ont été réalisées. Il aurait été possible de les mettre à jour et d'en remettre une copie à la commission si elle en avait fait la demande.</p> <p>Il est possible de réaliser des analyses statistiques de la charge démontrant le besoin. Les analyses de sensibilité ont notamment l'utilité de définir l'achalandage attendu et la capacité requise du tramway. Les scénarios de variation de l'achalandage, notamment d'un point de vue financier, ont été présentés dans le dossier d'affaires.</p>	Choix technologiques

#Avis	Page	Avis	Réaction du BPRSTC	Libellé
25	186	La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Québec et le Réseau de transport de la Capitale, qui ont la capacité d'agir, devraient adopter des politiques ou des initiatives favorisant le lissage de la courbe d'achalandage en période de pointe.	Des politiques et actions existent déjà et sont soutenues tant par la Ville de Québec que par le RTC. Au cours des cinq dernières années, la Ville de Québec et le RTC ont entrepris une variété de programmes qui servent à favoriser une réduction de l'intensité des déplacements aux heures de pointe du matin et de l'après-midi. Ces actions sont clairement illustrées dans le plan stratégique du RTC. Des actions telles que les plans de mobilité avec les employeurs, le changement d'horaire des cours à l'Université Laval et les contrats de transport avec les commissions scolaires sont des exemples d'initiatives qui ont fait leurs preuves. En 2018, un nouveau tarif réduit hors pointe, plus avantageux, a été introduit pour les personnes âgées afin de les inciter à utiliser le transport en commun dans les périodes où la capacité est disponible. Il est également important de préciser que le pouvoir des municipalités dans la gestion des horaires de travail des travailleurs de la région demeure très limité.	Tracé
26	202	La commission est d'avis que l'initiateur devrait privilégier des connexions et un partenariat avec les systèmes d'auto-partage, de covoiturage et de taxi au-delà de ce qui est actuellement prévu dans le cadre du projet, et ce, dès sa conception.	La vision du RTC de la mobilité intégrée est clairement ciblée dans le Plan stratégique 2018-2027. Elle vise à offrir des services adaptés aux particularités du territoire et à la diversité des besoins . Les premiers jalons de la mobilité intégrée ont été posés lors de l'annonce du partenariat entre le RTC et Communauto en 2019. D'autres annonces viendront dans les prochains mois pour poursuivre la mobilité intégrée, notamment pour les déplacements dans les milieux périurbains. L'objectif est de toujours offrir aux clients le bon mode de transport au bon endroit. Ces annonces viennent compléter l'offre de transport en commun en s'arrimant à l'offre de service actuelle et sont intégrées dans la vision à long terme du RTC. De plus, rappelons que le RTC souhaite déployer un guichet unique qui donnera accès sur une même plateforme à l'ensemble des services offerts sur le territoire, qu'ils soient publics, privés ou partagés.	Tracé
27	203	La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Québec devrait entamer le plus tôt possible les travaux d'arrimage et de planification de l'intégration avec les modes actifs et les autres modes de transport, tels que le covoiturage, l'autopartage, le vélopartage ou le taxi, afin d'identifier les possibilités et les problématiques éventuelles dès la conception du réseau et d'ajuster les installations au besoin.	Le déploiement de la vision de mobilité intégrée du RTC est déjà commencé (partenariat avec Communauto) et d'autres annonces viendront sous peu. Cette vision s'inscrit dans le Plan stratégique 2018-2027 du RTC. Les services offerts sont en évolution et sont bonifiés en fonction des besoins de la clientèle et de l'achalandage (voir réponse à l'avis n°26).	Tracé
28	208	La commission d'enquête est d'avis qu'en vertu des principes d'efficacité économique et d'accès au savoir, le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques devrait exiger de l'initiateur une analyse du coût par déplacement avec et sans réseau structurant de transport en commun en considérant l'ensemble des coûts et non seulement ceux directement assumés par le RTC.	L'analyse économique sur l'investissement revient au gouvernement. L'infrastructure a pour effet de stimuler la demande. La commission prétend que les coûts de financement d'un tel projet feront basculer la décision quant à sa réalisation. Il est noté que sans la réalisation du réseau structurant, c'est une augmentation potentielle de 8 % des déplacements en transport en commun qui est anticipée à long terme. Toutefois, en raison de la congestion, plus de ressources autobus devront être utilisées pour un service dégradé.	Coûts et gouvernance

#Avis	Page	Avis	Réaction du BPRSTC	Libellé
29	222	La commission d'enquête est d'avis que le gouvernement du Québec ne devrait autoriser que les activités et les travaux nécessaires pour l'élaboration du dossier d'affaires d'un projet tant que ce dernier n'a pas reçu toutes les approbations requises pour sa réalisation.	<p>L'autorisation du Conseil des ministres de mars 2020 de 419,1 M\$ reconnaissait l'importance essentielle d'un nombre circonscrit d'activités et de travaux préparatoires pour la réalisation efficace du projet, au-delà de la conception et de l'élaboration des plans et devis.</p> <p>En permettant l'acquisition de propriétés, le gouvernement autorisait la Ville de Québec à acquérir l'emprise nécessaire pour l'insertion du tramway.</p> <p>Les travaux préparatoires, quant à eux, ont été identifiés comme ayant un impact positif sur au moins un des trois éléments suivants dans l'axe du tramway : le cheminement critique de l'échéancier du projet, la continuité des services publics ou la réduction du profil de risques du projet.</p> <p>Ne pas permettre des activités et des travaux préparatoires tant et autant qu'un dossier d'affaires d'un projet n'a pas reçu toutes les approbations requises pour sa réalisation, créerait un frein important à la réalisation de grands projets d'infrastructures publiques à la grandeur de la province.</p> <p>Le Projet de loi n° 66 vise plutôt l'accélération de ces projets.</p>	Coûts et gouvernance
30	224	La commission d'enquête est d'avis que le ministre des Transports devrait exiger que la Ville de Québec et le Réseau de transport de la Capitale incluent, dans l'entente sur le transfert de propriété du tramway, des exigences sur le transfert de connaissances et de compétences en génie civil vers le Réseau de transport de la Capitale dans l'éventualité d'ajouts ou de modifications au tramway.	<p>La Ville de Québec et le RTC ont constitué un Bureau de projet conjoint, sous l'égide de la Direction générale de la Ville, afin d'assurer une saine planification, conception, réalisation, exploitation et entretien du tramway.</p> <p>L'entente contractuelle avec le partenaire privé sera administrée par la Ville, par le biais du Bureau de projet, durant la période de conception et de construction, jusqu'à la mise en service commerciale définitive du tramway. Par la suite, en période d'exploitation où le RTC sera l'exploitant et le partenaire privé assurera l'entretien, le RTC administrera l'entente contractuelle. Les premiers éléments d'une entente de transfert des actifs, des connaissances et des compétences entre la Ville et le RTC ont déjà été élaborés entre les deux parties. Cette entente sera appuyée d'un plan de transition couvrant la période de 2024 à 2027.</p>	Coûts et gouvernance
31	230	La commission d'enquête est d'avis que pour les projets réalisés en mode CCFE où la conception – réalisation est laissée à un partenaire privé, le Secrétariat du Conseil du trésor devrait exiger que les appels d'offres ne soient lancés qu'après que le processus d'évaluation environnementale soit complété. Ceci permettrait d'inclure, dans les paramètres de l'appel d'offres, les conditions du décret d'autorisation déterminées par le gouvernement à la suite du processus d'évaluation du projet.	<p>Un appel de propositions en mode de réalisation alternatif peut être lancé sans que le processus d'évaluation environnementale soit terminé, car il est possible d'émettre des addendas après son lancement.</p> <p>Le Projet de loi n° 66 vise à étendre cette façon de faire plus largement aux grands projets d'infrastructures publiques afin d'en accélérer leur réalisation. Le Bureau de projet collaborera avec le MELCC après le dépôt public du rapport du BAPE pour s'informer des conditions envisagées du décret d'autorisation environnementale et assurer un arrimage efficace avec l'appel de propositions.</p>	Coûts et gouvernance
32	231	La commission d'enquête est d'avis que l'initiateur devrait clarifier et publiciser le régime applicable en cas d'acquisitions partielles et faciliter la conclusion d'entente en vue d'une acquisition totale lorsque le propriétaire concerné en fait la requête.	<p>Un dépliant explicatif sur le régime applicable et les principales étapes à franchir a été déposé sur le site internet de la Ville et transmis à chaque propriétaire ou occupant ciblé par une acquisition partielle ou totale.</p> <p>Lorsqu'un propriétaire offre la totalité de sa propriété et que cette dernière n'est pas requise pour les fins du réseau, il existe un processus de consultation à travers les différents services de la Ville. Cette consultation permet de voir si la propriété pourrait être utilisée à d'autres fins municipales, soit pour des logements sociaux, des parcs ou autres. La Ville pourrait se prévaloir de cette opportunité en conformité avec ses disponibilités budgétaires.</p>	Coûts et gouvernance
33	234	La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Québec devrait ajouter un volet communication au plan de suivi environnemental en vertu des principes de développement durable participation et engagement et accès au savoir afin de répondre aux attentes des citoyens pour une communication claire, factuelle, transparente et bidirectionnelle, et prévoir un volet de rétroaction.	<p>Sur cet avis, la Ville est en accord avec la Commission et suivra sa recommandation. Un suivi de la satisfaction pourrait entre autres être effectué par sondage.</p>	Coûts et gouvernance

#Avis	Page	Avis	Réaction du BPRSTC	Libellé
34	234	La commission d'enquête est d'avis que le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques devrait s'assurer qu'un plan révisé de gestion de la consultation et de l'information publique lui soit transmis par la Ville de Québec et que celui-ci soit conforme à ses directives. Des comités de suivi, arrimés aux comités de bon voisinage, devraient être instaurés dès l'autorisation du projet et figurer à titre d'exigence au décret.	Le plan de communication du projet prévoit déjà un volet Dialoguer avec la population qui vise à écouter et rassurer les résidants ainsi qu'à multiplier les points de contact et les occasions de dialogue. Parmi les stratégies visées, on y retrouve notamment : - Favoriser la communication de proximité en instaurant des forums d'échanges avec les résidants (où les comités de bon voisinage et la réponse directe aux citoyens y sont inclus); - Accroître la communication terrain et de proximité pour les principaux chantiers.	Coûts et gouvernance
35	237	La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Québec devrait poursuivre le dialogue avec la population concernant le projet de tramway et assurer une rétroaction auprès du public quant aux informations, aux préoccupations, aux propositions et aux commentaires reçus et aux suites qui leur sont données.	Le volet Dialoguer est une partie spécifique du plan de communication du projet. De plus, une équipe de conseillers en communication dédiée aux relations communautaires a été mise en place à l'automne 2019 au sein de la nouvelle Division des communications du réseau structurant de transport en commun.	Coûts et gouvernance
36	238	La commission d'enquête est d'avis que les appels de propositions de la Ville de Québec devraient assujettir le partenaire privé à des obligations en matière de participation telles que décrites dans la Politique de participation publique de la Ville de Québec, afin de garantir de bonnes pratiques lors des démarches consultatives avec les parties prenantes tout le long du projet.	Les rôles et responsabilités du partenaire privé et termes de communication seront définis dans l'appel de propositions. Son implication et ses obligations en matière d'information citoyenne et de démarches consultatives sont prévues.	Coûts et gouvernance
37	238	La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Québec devrait davantage bénéficier des expertises et des connaissances détenues par les organismes et la population pour concevoir un projet optimal en regard du besoin des citoyens en matière de transport collectif et éventuellement l'ajuster, et devrait mobiliser sa politique de participation publique pour ce faire.	La Ville tient à rappeler que des représentants d'organismes en développement durable, soit le Conseil régional de l'environnement de la Capitale-Nationale et Accès transports viables, sont membres du comité directeur du projet. De plus, la Ville rencontre mensuellement des représentants de différents organismes voués aux droits des personnes vivant en situation de handicap. La Table de concertation sur l'accessibilité universelle a jusqu'à présent formulé près de 50 recommandations qui servent à bonifier les exigences techniques pour l'appel de propositions, ou encore, servent à identifier les éléments dont la communication est à bonifier. Depuis décembre 2019 (jusqu'au 13 octobre), 52 rencontres ont permis de rencontrer 508 citoyens / commerçants qui ont des préoccupations afin de les informer, de les écouter et de collaborer à d'éventuelles mesures d'atténuation. De plus, la Ville a entrepris une démarche avec le Comité du RSTC piloté par la CDEC de Québec.	Coûts et gouvernance
38	245	La commission d'enquête appuie la démarche entreprise par la Ville de Québec pour l'augmentation de l'indice de canopée à l'intérieur de son périmètre d'urbanisation à 35 % d'ici 2025. Elle encourage la Ville à poursuivre le verdissement de son territoire pour éventuellement atteindre un indice de canopée de 40 % dans l'esprit du principe de développement durable santé et qualité de vie. Elle estime néanmoins que des actions supplémentaires devraient être mises en œuvre afin de préserver les arbres matures, dont ceux qualifiés de remarquables ou de patrimoniaux.	La Ville est d'accord de poursuivre ses objectifs de bonification de la canopée au-delà de 2025 . L'augmentation de 3 % représente un objectif réaliste sur les 10 ans de la Vision de l'arbre. Cette augmentation représente 730 ha soit 1360 terrains de football américain sur 10 ans, soit 136 terrains à verdier par année. En matière de nombre d'arbres, si Québec utilise le même ratio que Montréal qui est de 128 arbres / ha, Québec doit planter 93 312 arbres répartis sur 10 ans soit 9 331 arbres par année. Il est donc très important de considérer l'horizon de temps dans les cibles de canopée ainsi que les indices de départ et la diversité de milieu. Ainsi, les indices de canopée ne peuvent se résumer à une cible ultime de 40 %.	Milieu biophysique et milieu humain
39	257	La commission d'enquête est d'avis que le manque d'espace pour la plantation d'arbres dans certains quartiers qui seraient traversés par le tramway projeté, en plus de la préservation des bénéfices apportés par les arbres matures déjà en place, militent en faveur de la conservation des acquis en évitant autant que possible la coupe d'arbres.	Pour la Ville de Québec, la protection des arbres sur le parcours du tramway est un élément important du projet, surtout dans les quartiers présentant un fort taux de minéralisation. Cet enjeu est aussi transféré au partenaire privé dans le cadre de l'appel de propositions.	Milieu biophysique et milieu humain

#Avis	Page	Avis	Réaction du BPRSTC	Libellé
40	257	Compte tenu des bénéfices considérables que la canopée procure en milieu urbain et en vertu du principe de développement durable protection de l'environnement, la commission d'enquête est d'avis que l'initiateur devrait examiner tous les moyens susceptibles d'éviter la coupe d'arbres sur l'ensemble du tracé du tramway projeté, que ce soit l'optimisation de la largeur de l'emprise routière, des modalités de déneigement ou de la localisation des stations et autres infrastructures nécessitant un espace supplémentaire. Elle estime en outre que la Ville de Québec devrait effectuer une évaluation phytosanitaire des arbres inventoriés afin d'orienter les décisions visant à préserver non seulement les arbres matures, mais également ceux en santé et ayant un plus grand potentiel de résilience face à la perturbation causée par la réalisation du projet.	La Ville de Québec reconnaît tous les bénéfices liés à la présence des arbres et oriente ses travaux pour minimiser l'abattage d'arbres dans le cadre de ses projets. Le Bureau de projet a réalisé des inventaires phytosanitaires sur tous les arbres sur le site de construction du projet du tramway. Le Bureau de projet transférera tout son inventaire au partenaire privé dans le but d'optimiser la conception du projet pour conserver et protéger le plus d'arbres possible. 1. Des optimisations ont été menées en conception préliminaire pour éviter l'impact sur les arbres en milieu urbain. 2. Une cellule de travail d'experts en foresterie a été mise en place par la Ville pour continuer ces analyses et pour proposer des solutions.	Milieu biophysique et milieu humain
41	257	La commission d'enquête est d'avis qu'en vertu du principe de développement durable équité et solidarité sociales, un effort supplémentaire de verdissement devrait être consenti par l'initiateur pour les portions du parcours du tramway projeté qui combinent la présence d'îlots de chaleur et d'une population plus vulnérable à leurs effets néfastes, notamment dans les quartiers Vieux-Limoilou, Lairet et Saint-Rodrigue.	La Ville est d'avis qu'elle répond déjà par ses planifications à la bonification des efforts de verdissement et de lutte aux îlots de chaleur souhaités par le BAPE dans les secteurs de faible indice de canopée/présence d'îlots de chaleur et de la présence d'une population plus vulnérable. Ces éléments sont déjà intégrés dans le cadre de l'approche des rues conviviales, dans la Vision de l'arbre/stratégie de verdissement et dans son laboratoire tactique de déminéralisation et verdissement des quartiers centraux.	Milieu biophysique et milieu humain
42	257	La commission d'enquête est d'avis que l'initiateur devrait s'assurer de l'application de toutes les mesures pour la protection des arbres existants et pour la croissance optimale des arbres plantés, lesquelles devraient faire partie de l'éventuel décret d'autorisation du projet. Elle estime qu'une surveillance étroite devrait être effectuée par la Ville de Québec, en collaboration avec des spécialistes dans le domaine de la foresterie urbaine, et que l'initiateur devrait élaborer un programme de suivi à cet égard.	La Ville dispose de tous les moyens pour mettre en œuvre cet avis et le fait déjà dans le cadre de ses projets à l'aide de ses processus, de ses spécialistes internes en foresterie urbaine et de ses clauses techniques des devis généraux de la Ville sur la protection et la plantation des arbres. C'est pourquoi, entre autres, dans les derniers mois, elle a mis en œuvre plusieurs démarches avec d'autres spécialistes de la foresterie urbaine afin de bonifier ses méthodes et ses connaissances dans ce domaine.	Milieu biophysique et milieu humain
43	263	La commission d'enquête est d'avis que l'initiateur devrait concevoir le projet de tramway de façon à maintenir l'intégrité écologique des milieux humides protégés du secteur Chaudière et de l'habitat de la salamandre à quatre orteils, une espèce à statut précaire qui s'y trouve, notamment à l'égard du maintien d'une connectivité, d'un lien hydrologique et d'un apport en eau permettant leur pérennité. Ces milieux humides ainsi que les zones qui seraient remises en état à la suite de la réalisation du projet devraient faire l'objet d'un suivi par l'initiateur afin de mettre en place les mesures correctrices requises le cas échéant.	La Ville s'est engagée auprès du MELCC à prévoir les mesures nécessaires afin de maintenir l'alimentation en eau du marais Isabelle pour ne pas altérer la qualité du marais existant et à déposer un plan de remise en état des empiètements temporaires dans les milieux naturels et à en faire le suivi.	Milieu biophysique et milieu humain

#Avis	Page	Avis	Réaction du BPRSTC	Libellé
44	264	La commission d'enquête est d'avis que l'aménagement d'un secteur résidentiel et commercial axé sur le transport collectif prévu par la Ville de Québec aux environs du terminus Le Gendre devrait préalablement faire l'objet d'une évaluation des effets cumulatifs sur les milieux humides et forestiers du secteur Chaudière dans le respect du principe de développement durable capacité de support des écosystèmes. Les organismes environnementaux intéressés devraient être associés à l'élaboration de la vision d'aménagement à l'égard des mesures à mettre en place pour assurer la préservation des milieux naturels.	La planification du secteur Chaudière prend en considération la présence de milieux humides et hydriques dans le secteur. Elle vise un équilibre entre la mise en valeur de milieux naturels et le développement urbain. Plusieurs milieux naturels seront préservés, totalisant plus de 30 % de la superficie du secteur. Les organismes environnementaux ont été consultés à chacune des étapes de consultation de la démarche d'élaboration de la Vision Chaudière. Plus globalement, la planification des mesures de gestion des milieux humides et hydriques sera effectuée dans le cadre de l'élaboration du Plan régional des milieux humides et hydriques (PRMHH) de l'agglomération de Québec.	Milieu biophysique et milieu humain
45	268	La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Québec devrait procéder à de nouvelles campagnes de forages géologiques et géotechniques en vue d'acquérir les connaissances requises à la réalisation du tunnel. La Ville de Québec devrait mettre à jour le rapport des paramètres de référence géotechnique (GBR-B) avec les nouvelles données acquises avant le lancement de l'appel d'offres menant à la sélection du partenaire privé responsable de la conception détaillée du tunnel et des infrastructures associées.	Le Bureau de projet continue de parfaire ses connaissances géologiques à l'égard du tunnel et ajuste sa conception en conséquence.	Milieu biophysique et milieu humain
46	275	La commission d'enquête est d'avis que les émissions de gaz à effet de serre attribuables aux systèmes de combustion fixes et à l'utilisation d'énergie électrique auraient pu être estimées par l'initiateur à l'aide des méthodes disponibles, quitte à faire la démonstration qu'elles sont négligeables par rapport aux émissions des autres postes. Elle est également d'avis qu'un bilan comptabilisant les émissions de gaz à effet de serre liées à la diminution de la congestion aurait permis de faire une analyse de l'effet du tramway projeté sur la congestion routière et sur la densification urbaine à l'échelle de la ville.	Un bilan GES complet, tant pour la phase de construction que pour la phase d'exploitation, a été déposé au MELCC le 16 octobre 2020. Le bilan est positif.	Milieu biophysique et milieu humain
47	276	La commission d'enquête est d'avis que le bilan des émissions de gaz à effet de serre du projet de tramway doit être mis à jour par l'initiateur avant une éventuelle autorisation afin de tenir compte des modifications qui y ont été apportées, notamment le remplacement du trambus par des métrobus.	Un bilan GES complet, tant pour la phase de construction que pour la phase d'exploitation, a été déposé au MELCC le 16 octobre 2020. Le bilan est positif.	Milieu biophysique et milieu humain
48	276-277	La commission d'enquête est d'avis que, dans le cadre de son analyse environnementale du projet, le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques devrait tenir compte d'un bilan complet et à jour des émissions de gaz à effet de serre qui seraient engendrées par le projet de tramway. Ce bilan doit être produit par l'initiateur.	Un bilan GES complet, tant pour la phase de construction que pour la phase d'exploitation, a été déposé au MELCC le 16 octobre 2020. Le bilan est positif.	Milieu biophysique et milieu humain

#Avis	Page	Avis	Réaction du BPRSTC	Libellé
49	279	La commission d'enquête est d'avis que l'initiateur devrait intégrer le projet de tramway dans son Plan de transition et d'actions climatiques 2021-2030.	La Ville de Québec se positionnera stratégiquement dès 2021 afin de préparer l'intervention municipale pour la prochaine décennie, le réseau structurant est un élément majeur de son positionnement. Elle désire également intensifier ses interventions en matière de lutte aux changements climatiques pour la décennie 2020-2030. Pour ce faire, une démarche visant à proposer les projets ainsi que les pistes d'actions les plus porteuses en matière d'actions climatiques a été initiée au printemps 2019, et ce, en cohérence avec les objectifs du développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies.	Milieu biophysique et milieu humain
50	279	La commission est d'avis que le MELCC devrait exiger à la Ville de Québec un Plan d'adaptation aux changements climatiques spécifique au projet de tramway.	La Ville proposera aux citoyens un Plan de transition et d'actions climatiques sous la forme d'un portefeuille de projets, visant à mettre en valeur et à accélérer les projets les plus structurants pour faire de Québec une ville résiliente et sobre en carbone. Dans le Plan de transition et d'actions climatiques, le réseau structurant sera la pièce maîtresse du portefeuille et viendra appuyer le suivi de l'adaptation aux changements climatiques du tramway.	Milieu biophysique et milieu humain
51	282	La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Québec devrait mettre à jour les données utilisées pour modéliser les précipitations liquides futures et qu'un modèle prévisionnel devrait être utilisé pour les précipitations solides pour la phase de conception préliminaire du projet afin de bonifier les modalités de gestion des eaux pluviales et atténuer les effets sur les bassins versants dans le contexte de l'adaptation aux changements climatiques. Le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques devrait valider cet exercice dans le cadre de l'analyse d'acceptabilité.	La Ville de Québec garde à jour l'ensemble des précipitations (liquide / solide) sur son territoire tout en tenant compte des exigences Climat Futur pour l'adaptation aux changements climatiques.	Milieu biophysique et milieu humain
52	282	La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Québec devrait considérer la variabilité des précipitations sur différentes échelles temporelles (horaire, journalière, mensuelle) dans l'analyse des facteurs hydrométéorologiques influençant la conception du projet et que la Ville de Québec devrait considérer ce paramètre dans une perspective d'adaptation aux changements climatiques. Le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques devrait valider cet exercice dans le cadre de l'analyse d'acceptabilité.	La Ville de Québec considère déjà la variabilité des précipitations sur différentes échelles de temps qui influence (facteurs hydrométéorologiques) la conception.	Milieu biophysique et milieu humain
53	282	La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Québec doit effectuer le suivi des travaux réalisés par le partenaire privé pour la conception détaillée des infrastructures de contrôle et de gestion des eaux pluviales et de ruissellement, des mesures de contrôle et des suivis quantitatifs et qualitatifs de l'eau et de l'érosion. Par ailleurs, par l'imputabilité de la Ville de Québec envers la sécurité des passagers et la protection de l'infrastructure publique, la commission d'enquête est d'avis que la Ville doit se doter d'une expertise de surveillance des travaux à cet égard.	La Ville de Québec sera impliquée à chaque étape de la conception pour suivre et s'assurer du respect de ses exigences techniques. Lors de la réalisation des travaux, des audits de qualité seront effectués par la Ville et un certificateur indépendant.	Milieu biophysique et milieu humain
54	283	La commission d'enquête est d'avis que le gouvernement du Québec devrait exiger formellement que le matériel roulant choisi par la Ville de Québec ou par le partenaire privé soit adapté aux conditions météorologiques extrêmes et à la topographie de la ville de Québec.	Les exigences techniques et fonctionnelles de l'appel de propositions incluent toutes les clauses nécessaires visant à permettre à la Ville de Québec d'obtenir un matériel roulant adapté aux conditions météorologiques extrêmes et à la topographie de la ville de Québec.	Milieu biophysique et milieu humain

#Avis	Page	Avis	Réaction du BPRSTC	Libellé
55	284	La commission d'enquête est d'avis que l'initiateur devrait réaliser une étude approfondie pour assurer le bon fonctionnement du tramway dans les conditions hivernales en considérant les prévisions liées aux changements climatiques. Le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques devrait intégrer cette étude au plan de suivi environnemental.	La Ville de Québec a réalisé les études préliminaires nécessaires visant à établir les bonnes méthodes d'entretien hivernal du système de tramway, en collaboration étroite avec les services des travaux publics, de collecte des matières résiduelles et d'urgence. Les études de conception détaillées relèvent du partenaire privé. La Ville de Québec va s'assurer du respect des exigences durant toutes les phases du projet incluant la phase d'entretien.	Milieu biophysique et milieu humain
56	285	La commission d'enquête est d'avis que les outils existants de la Ville de Québec et du Réseau de transport de la Capitale pour la lutte contre les îlots de chaleurs devraient être mis en application par l'initiateur dans le cadre de la conception du projet de tramway. En plus de la stratégie de verdissement prévue par l'initiateur, elle estime que des mesures supplémentaires devraient être mises en œuvre à l'égard de l'aménagement des stationnements incitatifs afin de limiter les surfaces imperméables.	La Ville partage cet avis concernant l'importance de la lutte aux îlots de chaleur sur son territoire. Plusieurs de ses processus et de ses planifications répondent déjà à ce besoin identifié par le BAPE et vont bien au-delà du réaménagement des stationnements de surface. C'est pourquoi elle intègre déjà ces notions, entre autres, dans la Vision de l'arbre, dans son approche de rue conviviale, dans son laboratoire tactique de déminéralisation et verdissement des quartiers centraux ainsi que dans la modification du Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD) qui intègre un nouveau chapitre relatif à la Vision globale d'aménagement dans les quartiers desservis par le RSTC (voir la réponse à l'avis n°4).	Milieu biophysique et milieu humain
57	286	La commission d'enquête est d'avis que l'initiateur doit poursuivre ses démarches pour mettre en place un plan de transition et d'actions climatiques 2021-2030 et une Stratégie de développement durable 2020-2030. Ces outils devraient être intégrées à toutes les étapes de conception, de réalisation et d'exploitation du projet de tramway. La commission d'enquête est d'avis qu'en attente de la mise en place de ces outils, l'initiateur devrait poursuivre ses efforts de mise en œuvre de son plan d'adaptation aux changements climatiques 2016-2020 et en assurer le suivi dans le cadre du projet de construction du tramway.	La Ville de Québec se positionnera stratégiquement dès 2021 afin de préparer l'intervention municipale pour la prochaine décennie, le réseau structurant est un élément majeur de son positionnement. Elle désire également intensifier ses interventions en matière de lutte aux changements climatiques pour la décennie 2020-2030. Pour ce faire, une démarche visant à proposer les projets ainsi que les pistes d'actions les plus porteuses en matière d'actions climatiques a été initiée au printemps 2019, et ce, en cohérence avec les objectifs du développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies.	Milieu biophysique et milieu humain
58	290	La commission d'enquête est d'avis que l'initiateur devra mettre en place un comité pour suivre et évaluer les effets sociaux des nuisances occasionnées par l'augmentation du camionnage.	Par ses relations communautaires, la Ville suivra de près les nuisances relatives à toutes les opérations du chantier incluant le camionnage.	Milieu biophysique et milieu humain
59	290	La commission d'enquête est d'avis que pendant la période de construction, les plaintes associées au bruit doivent être gérées par la Ville de Québec.	Il est déjà prévu dans l'appel de propositions que les plaintes associées aux travaux soient gérées par la Ville et que le partenaire privé, lorsque requis, devra suivre le processus de traitement des plaintes de la Ville.	Milieu biophysique et milieu humain
60	292	La commission d'enquête est d'avis que l'initiateur devrait s'assurer de respecter les lignes directrices de l'Organisation mondiale de la Santé pour le bruit ferroviaire dans les segments du tracé où le bruit initial respecte les seuils recommandés par cet organisme pour le bruit routier.	Le respect des valeurs guides de l'OMS exigerait de poser des actions qui entraîneraient d'importants impacts négatifs sur d'autres aspects du projet. Ainsi, il faudrait : - Augmenter les hauteurs des écrans acoustiques sur Pie XII; - Insérer des écrans acoustiques supplémentaires de 3 à 4 m dans plusieurs autres secteurs; - Prévoir des coûts d'entretien des rails élevés. La Ville s'engage à respecter les critères de la FTA qui sont plus contraignants que la réglementation sur le bruit routier considérée pour le projet du REM et offrent un juste équilibre entre les enjeux d'acoustique, de qualité de service et de qualité de vie urbaine.	Milieu biophysique et milieu humain
61	292	La commission d'enquête est d'avis que l'initiateur devrait s'assurer de respecter le critère d'impact « faible », tel que défini dans l'étude d'impact, en fonction des recommandations du guide de référence Transit Noise and Vibration Impact Assessment, 2018 de la Federal Transit Administration américaine, pour les sections du tracé où le bruit initial dépasse les seuils recommandés par les lignes directrices de l'Organisation mondiale de la Santé pour le bruit routier.	La performance acoustique visée relative au bruit est bien le critère d'impact « faible » et est basée sur le guide de référence Transit Noise and Vibration Impact Assessment de la <i>Federal Transit Administration</i> (FTA - agence américaine).	Milieu biophysique et milieu humain

#Avis	Page	Avis	Réaction du BPRSTC	Libellé
62	299	La commission d'enquête est d'avis que pour atténuer l'effet sonore et préserver la qualité de vie des résidents, l'initiateur devrait limiter la vitesse autorisée à 50 km/h pour le tramway sur le segment du tracé localisé entre le chemin des Quatre-Bourgeois et le boulevard du Versant-Nord.	La vitesse d'exploitation est une décision de conception qui peut être agencée en fonction de la sensibilité des secteurs traversés. La portion où le seuil de 50 km/h est dépassé correspond à une courte portion du tronçon mentionné, à une distance des résidences cohérente avec les objectifs d'atténuation du bruit et pendant la journée seulement. Le Bureau de projet estime ainsi répondre dans les règles à l'impératif de maintenir la quiétude des secteurs résidentiels environnants.	Milieu biophysique et milieu humain
63	299	La commission d'enquête est d'avis que l'initiateur devrait exiger pour le matériel roulant le respect de critères de performance acoustique sévères. Elle est également d'avis que l'initiateur devrait exiger une vérification de la performance acoustique de ce matériel par le manufacturier avant d'en autoriser la mise en service.	Les exigences techniques et fonctionnelles de l'appel de propositions intègrent des critères de performances acoustiques sévères pour le matériel roulant considérant les capacités techniques actuelles de l'industrie.	Milieu biophysique et milieu humain
64	300	La commission d'enquête est d'avis que l'initiateur devrait s'assurer que toutes les mesures soient prises par le partenaire privé pour limiter l'effet sonore pour les résidents du secteur du boulevard Pie-XII, de la rue du Chalutier et du terminus Charlesbourg. Dans sa démarche, l'initiateur devrait inclure des modalités d'information et de consultation des citoyens qui subiraient les nuisances, par exemple, via les activités des comités de bon voisinage.	Les performances acoustiques retenues par la Ville visent à adresser et à traiter les enjeux acoustiques sur l'ensemble du tracé de la ligne de tramway. Des exigences particulières sont intégrées dans l'appel de propositions concernant les segments sensibles du tracé, notamment le secteur Pie-XII et le terminus de Charlesbourg. La Ville travaille déjà en concertation avec les représentants des citoyens de la rue du Chalutier et elle confirme la mise en place de comités de bon voisinage.	Milieu biophysique et milieu humain
65	300	La commission d'enquête est d'avis que le MELCC devrait inclure dans les conditions d'autorisation du projet une exigence de suivi des niveaux de bruit dans les secteurs du boulevard Pie-XII, de la rue du Chalutier et du terminus Charlesbourg au moment de la mise en service du tramway et par la suite, aux trois ans. Cette exigence devrait inclure une obligation à l'initiateur d'apporter les correctifs appropriés selon le résultat des suivis.	La Ville s'est engagée à déposer un programme de surveillance des sources de bruit mobiles et fixes de son projet en exploitation pour l'ensemble du tracé.	Milieu biophysique et milieu humain
66	303	La commission d'enquête est d'avis que l'initiateur devrait inclure, dans l'entente avec le partenaire privé qui serait chargé des travaux de construction, des exigences techniques basées sur les meilleures pratiques concernant les niveaux vibratoires, particulièrement pour la construction du tunnel. Elle est également d'avis que l'initiateur devrait maintenir un suivi des vibrations au cours de l'ensemble des travaux de construction.	La Ville s'est engagée à réaliser un suivi des vibrations en phase de construction et d'exploitation.	Milieu biophysique et milieu humain
67	307	La commission d'enquête est d'avis que l'initiateur devrait exiger du partenaire privé une analyse exhaustive des effets vibratoires lors de la phase de conception détaillée du projet et la mise en place des meilleures techniques disponibles pour l'atténuation des vibrations lors de la construction. L'initiateur devrait mettre en place un suivi au cours des premières années d'exploitation du tramway.	La Ville a déjà donné suite à cet avis dans son appel de propositions et s'est engagée à réaliser des suivis de vibrations en phase de construction et d'exploitation.	Milieu biophysique et milieu humain

#Avis	Page	Avis	Réaction du BPRSTC	Libellé
68	313	La commission d'enquête est d'avis que l'initiateur devrait démontrer que des mesures d'atténuation des émissions atmosphériques suffisantes seraient mises en place pour respecter les normes et les critères de qualité de l'air même si les travaux de construction du tramway sont comparables à des travaux de voirie habituels, et ce, particulièrement dans le secteur du Vieux-Limoilou et du pont Drouin.	La Ville s'est engagée à déposer un plan de gestion des émissions atmosphériques au MELCC et à réaliser un programme de suivi de la qualité de l'air en construction pour l'ensemble du tracé avec des seuils d'alerte qui pourraient amener à modifier les activités en cas de dépassement, voire à arrêter le chantier.	Milieu biophysique et milieu humain
69	313	À l'instar de l'avis du ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, la commission d'enquête est d'avis que l'initiateur doit démontrer qu'il mettra en place des mesures d'atténuation suffisantes pour ne pas excéder les normes et les critères de tous les contaminants émis lors de la construction du tunnel, et ce, pour tout le domaine de modélisation.	La Ville s'est engagée à déposer un plan de gestion des émissions atmosphériques au MELCC et à réaliser un programme de suivi de la qualité de l'air en construction pour l'ensemble du tracé avec des seuils d'alerte qui pourraient amener à modifier les activités en cas de dépassement, voire à arrêter le chantier.	Milieu biophysique et milieu humain
70	313	La commission d'enquête est d'avis que l'initiateur devrait mettre en place un programme de suivi de la qualité de l'air et s'engager à modifier les activités de construction lorsque les concentrations de contaminants sont trop élevées, et ce, pour les zones de chantier du tunnel, du Vieux-Limoilou, du pont Drouin et de toutes autres zones pertinentes.	La Ville s'est engagée à déposer un plan de gestion des émissions atmosphériques au MELCC et à réaliser un programme de suivi de la qualité de l'air en construction pour l'ensemble du tracé avec des seuils d'alerte qui pourraient amener à modifier les activités en cas de dépassement, voire à arrêter le chantier.	Milieu biophysique et milieu humain
71	316	La commission d'enquête est d'avis que l'initiateur devrait mettre en place des moyens et des processus de communication avec les citoyens qui permettent d'évaluer ou de mesurer l'efficacité de l'information transmise à la population en ce qui concerne les aspects visuels du projet dans le cadre des comités de bon voisinage. Elle invite l'initiateur à entreprendre une démarche d'évaluation et de suivi des mesures d'atténuation proposées en ce qui concerne les aspects visuels du projet pour mieux baliser la connaissance et connaître les préoccupations et les suggestions du milieu face aux mesures proposées.	Le Plan de la gestion de la consultation et de l'information publique, que la Commission demande au MELCC d'exiger de la Ville, inclut de mesurer l'efficacité de l'information transmise à la population tout comme d'assurer un suivi sur les mesures d'atténuation.	Milieu biophysique et milieu humain
72	316	Compte tenu de l'importance que revêt le caractère esthétique de l'espace public pour les communautés humaines et en vertu du principe de développement durable de la protection du patrimoine culturel, la commission d'enquête est d'avis que l'initiateur, en collaboration avec le ministère de la Culture et des Communications, devrait exercer une vigilance particulière sur la conception et la construction des aménagements prévus pour le terminus Charlesbourg afin d'assurer la qualité esthétique et l'intégration visuelle du tramway et des infrastructures au site historique du Trait-Carré.	L'arrimage avec le MCC a été entamé dès la phase de conception préliminaire. La conception préliminaire du terminus a été présentée à des fonctionnaires du MCC. Aucun enjeu majeur n'a été évoqué dans ce contexte.	Milieu biophysique et milieu humain
73	320	La commission d'enquête est d'avis que le plan de maintien de la circulation au cours de la période de construction de l'initiateur devrait faire appel aux contributions des citoyens et des usagers du transport (automobilistes, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite) notamment par l'entremise des comités de bon voisinage. De plus, l'initiateur devrait prévoir la mise en place d'un mécanisme de gestion des plaintes.	Le plan de maintien de la circulation sera soumis aux citoyens pour commentaires / avis. Les comités de bon voisinage représentent une tribune appropriée pour cet exercice. Quant au mécanisme de gestion des plaintes, c'est celui en vigueur de la Ville qui s'appliquera.	Milieu biophysique et milieu humain

#Avis	Page	Avis	Réaction du BPRSTC	Libellé
74	320	La commission d'enquête est d'avis que l'initiateur devrait exiger que son partenaire privé élabore un plan de circulation des camions, particulièrement pour le transport des déblais générés par la construction du tunnel.	Un plan de gestion de la circulation pour l'ensemble des travaux est prévu à l'appel de propositions.	Milieu biophysique et milieu humain
75	325	En vertu des principes de développement durable d'accès au savoir et de participation et engagement, la commission d'enquête est d'avis que l'initiateur doit, de manière proactive, bonifier les mécanismes d'information et de consultation avec l'ensemble des commerçants et des résidents le long du tracé. À travers ce dialogue, qui pourrait se faire notamment via les comités de bon voisinage, l'initiateur devrait évaluer et trouver avec eux des solutions aux conséquences des pertes de cases de stationnement et de livraison qui seraient susceptibles d'affecter leurs activités. Au besoin, et selon les situations, un accompagnement financier devrait être prévu pour les commerces qui ne seraient pas expropriés, mais qui devraient effectuer des aménagements majeurs pour s'adapter à leur nouvelle réalité.	Depuis janvier 2020, la Ville a bonifié ses mécanismes d'information et de consultation avec l'ensemble des commerçants et des résidents le long du tracé. Plus de 50 rencontres ont eu lieu à ce jour. Pour développer des mesures d'atténuation pour les commerçants, une approche personnalisée est effectuée. Un accompagnement financier pour les commerces qui ne seraient pas expropriés, mais qui devraient effectuer des aménagements majeurs pour s'adapter à leur nouvelle réalité, sera analysé.	Milieu biophysique et milieu humain
76	327	La commission d'enquête est d'avis que l'initiateur, en collaboration avec les citoyens affectés, devrait procéder à des analyses détaillées des enjeux locaux associés à la circulation de transit sur les voies adjacentes et perpendiculaires au tracé.	L'analyse détaillée est en cours de réalisation. Les mesures d'atténuation seront choisies en collaboration avec les citoyens dans le cadre des comités de bon voisinage.	Milieu biophysique et milieu humain
77	329	Bien qu'un équilibre soit souhaitable avec les autres résidents, la commission d'enquête est d'avis que l'initiateur devrait mettre en place des mesures de mitigation pour protéger le boulevard Pie-XII d'une hausse significative de la circulation. Ces mesures devraient être élaborées en consultation avec la population affectée.	La Ville entend mettre en place des mesures d'atténuation pour limiter l'augmentation de la circulation sur le boulevard Pie-XII. Ces mesures d'atténuation seront présentées prochainement aux résidents du secteur.	Milieu biophysique et milieu humain
78	329	La commission d'enquête est d'avis que les budgets prévus pour le Réseau structurant de transport en commun devraient être consacrés pour le transport collectif et non à l'amélioration des dessertes routières.	Les budgets prévus dans le projet sont consacrés au transport collectif. Dans le cas spécifique de la montée Mendel, les fonds nécessaires à cette amélioration proviennent de la Ville et non pas du projet.	Milieu biophysique et milieu humain
79	332	La commission d'enquête est d'avis que l'initiateur devrait mettre en place des mesures adaptées aux réalités des personnes avec des besoins particuliers en considérant l'ajout de feux de circulation ou de passages pour piétons adaptés. Une évaluation progressive des nouveaux dispositifs de feux à clignotement rapide devrait être réalisée par l'initiateur grâce à des projets pilotes.	La protection des piétons est une priorité dans la conception du projet. Il est prévu que toutes les mesures nécessaires seront mises en place pour assurer la sécurité des piétons. La Ville réalise actuellement un projet pilote de protection de traverses piétonnes par dispositif à clignotement rapide à quatre endroits. Les conclusions de ce projet pilote seront prises en considération lors de la conception des traverses piétonnes sur le tracé du tramway.	Milieu biophysique et milieu humain
80	332	La commission d'enquête est d'avis que dans une perspective de sécurité routière et de réduction de la vitesse, l'initiateur devrait considérer le rétrécissement de la largeur des voies automobiles, particulièrement dans les zones avec de nombreux passages pour piétons, telles que le boulevard René-Lévesque.	La Ville de Québec confirme considérer le rétrécissement de la largeur des voies automobiles, particulièrement dans les zones avec de nombreux passages pour piétons. Les exigences techniques et fonctionnelles de l'appel de propositions incluent toutes les clauses nécessaires visant à permettre à la Ville de Québec d'obtenir un projet sécuritaire pour l'ensemble des citoyens.	Milieu biophysique et milieu humain
81	334	La commission d'enquête est d'avis que le partenaire privé devrait travailler avec le Service de protection contre l'incendie de la Ville à toutes les étapes de la conception du projet.	Le Bureau de projet travaille déjà étroitement avec le Service de protection contre l'incendie. Cette collaboration se poursuivra à toutes les étapes de la conception du projet, de l'élaboration des formations requises et du suivi en phase d'entretien et d'exploitation.	Milieu biophysique et milieu humain

#Avis	Page	Avis	Réaction du BPRSTC	Libellé
82	335	La commission d'enquête est d'avis que la responsabilité de la production des plans de mesures d'urgence pour la construction et l'exploitation du tramway projeté ne devrait pas être déléguée au partenaire privé et que la Ville de Québec devrait conserver et assumer ses responsabilités en matière de sécurité publique.	La Ville continuera d'assumer ses responsabilités en matière de sécurité publique, il en va de soi. La Ville est responsable de la gestion des conséquences sur son territoire, peu importe la cause de la situation d'urgence ou la juridiction sur laquelle se produit l'évènement. Or, la responsabilité de la conception, de la documentation et du suivi des Plans de mesure d'urgence (PMU) en lien avec la construction et l'entretien du tramway doit être déléguée au partenaire privé, expert en matière de tramway, en suivant les recommandations et sous acceptation des répondants mandatés de la sécurité publique de la Ville, incluant ses partenaires internes et externes.	Milieu biophysique et milieu humain
83	339	La commission d'enquête est d'avis que les activités des comités de bon voisinage doivent s'amorcer le plus rapidement possible, malgré le contexte de pandémie. Plus largement, la commission estime que la Ville de Québec doit s'assurer que les mécanismes d'information et de dialogue avec les résidents au sujet de l'évolution du projet et de ses répercussions potentielles permettent de recueillir de façon plus proactive leurs commentaires et leurs préoccupations, en respect des principes d'accès au savoir ainsi que participation et engagement du développement durable.	Depuis janvier 2020, malgré la pandémie et le report des activités des comités de bon voisinage, une cinquantaine de rencontres de proximité ont eu lieu avec des citoyens et des commerçants afin d'informer sur le projet et les impacts dans leur milieu, de répondre aux questions et de faire des suivis sur leurs préoccupations. Une équipe de conseillers en communication, relations avec la communauté, est dédiée à ce travail, en étroite collaboration avec les chargés de projets du BPRSTC et les autres experts.	Milieu biophysique et milieu humain
84	339	La commission d'enquête est d'avis qu'il est nécessaire que la Ville de Québec mette en place une structure de communication intégrée pour la réception et le suivi des demandes et des plaintes des résidents afin d'en faciliter l'accès et la coordination. Cette exigence devrait être intégrée à l'éventuel décret d'autorisation du projet.	La Ville a déjà un processus de gestion des plaintes par l'entremise du service 311 et par le système Ses@me. À ce jour, toute question ou tout commentaire pour le projet est reçu par le 311 et transmis au Bureau de projet du RSTC pour traitement et suivi aux citoyens. Toutes les demandes peuvent être suivies dans leur traitement et elles sont par la suite archivées. Lors de la réalisation des travaux, la Ville demeurera responsable de la gestion des plaintes. Cette responsabilité ne sera pas transférée au partenaire privé.	Milieu biophysique et milieu humain
85	339	La commission d'enquête est d'avis que l'initiateur devrait réaliser un suivi des impacts psychosociaux liés à la cohabitation avec le tramway projeté et aux nuisances vécues une fois la mise en service effectuée afin d'en évaluer les impacts réels et de mettre en place des mesures d'atténuation ou de soutien adaptées au besoin. Ce suivi devrait être effectué en collaboration avec la direction de la santé publique régionale et impliquer les comités de bon voisinage.	La Ville s'est engagée à réaliser ce suivi dans les réponses aux questions du MELCC du 16 octobre dernier.	Milieu biophysique et milieu humain
86	343	En vertu du principe de développement durable équité et solidarité sociale, la commission d'enquête est d'avis que l'initiateur devrait diffuser dès maintenant l'information sur les étapes du processus d'acquisition des propriétés touchées par le projet et sur les critères utilisés pour établir les compensations financières afin qu'ils soient connus de tous, dans un souci de transparence. L'accès pour tous à la même information permettrait de renforcer le sentiment de justice et la confiance. La commission estime en outre qu'il importe d'assurer une communication régulière et en continu auprès des personnes touchées par les acquisitions et de leur fournir une information complète sur les répercussions que le projet aurait sur leur propriété.	Dès que les plans et devis préliminaires ainsi que les plans d'arpentage sont réalisés, chaque propriétaire visé par une acquisition potentielle à ce jour est contacté individuellement par un évaluateur agréé de la Ville. Il reçoit à ce moment les informations complètes. De plus, chaque propriétaire dispose des coordonnées de l'évaluateur responsable de son dossier pour toute information complémentaire. L'approche personnalisée et la négociation de gré à gré sont les moyens privilégiés.	Milieu biophysique et milieu humain

#Avis	Page	Avis	Réaction du BPRSTC	Libellé
87	343	La commission d'enquête est d'avis que l'initiateur devrait mettre en place dès maintenant un service de soutien psychosocial pour les résidents concernés par les acquisitions. Il pourrait solliciter, à cet égard, les organismes sociocommunautaires et de santé ancrés dans le milieu, dont la Direction de la santé publique de la région.	L'offre de ce type de soutien est déjà prévue par la Ville. De plus, un organisme d'aide à la recherche de logements sera aussi impliqué pour des locataires qui pourraient avoir à quitter leur logement en raison d'une acquisition de la propriété.	Milieu biophysique et milieu humain
88	348	La commission d'enquête appuie l'initiative de la Ville de Québec à l'égard de l'élaboration de la Vision de l'habitation 2020-2030, laquelle inclut des mesures pour les logements sociaux et abordables ciblant, notamment, le parcours du tramway projeté, et de l'engagement d'investissements pour la création de logements sociaux. Elle est toutefois d'avis que des solutions devraient être identifiées pour pallier d'éventuelles lacunes dans le financement gouvernemental afin de s'assurer de la concrétisation des objectifs fixés.	Le logement social est une compétence provinciale. Déjà la Ville finance plus que sa part prévue au programme AccèsLogis (20 % au lieu de 15 %). La Ville se distingue des autres villes du Québec par la création de sa Réserve Foncière pour le Logement Social (15 M\$) qui vise à soutenir financièrement les organismes dans leurs montages financiers. Avec la Réserve, la Ville peut même donner des terrains. Enfin, la Ville travaille activement avec le gouvernement fédéral, la FTQ et les promoteurs privés pour identifier de nouvelles avenues de financement de logements sociaux.	Milieu biophysique et milieu humain
89	348	La commission d'enquête est d'avis que la sélection des emplacements pour la création de logements sociaux doit se faire de façon judicieuse et prendre en considération la présence de commerces et de services de proximité abordables pour les personnes moins fortunées à qui ces logements sont destinés. Elle estime que la Ville de Québec devrait s'associer à des organismes spécialisés dans le domaine pour y parvenir et partager l'information avec les acteurs communautaires s'intéressant à la question du logement.	La Ville, en tant que mandataire du programme de logement social du gouvernement du Québec (AccèsLogis), ne construit aucun logement social. Elle travaille plutôt au quotidien avec de multiples organismes du milieu pour coordonner la réalisation des projets. Tous les partenaires de la Ville de Québec dans le milieu du logement social ont été sensibilisés à la ferme volonté de construire des logements sociaux et abordables le long du parcours du tramway. Notamment, la Ville les soutient en offrant une aide financière (Réserve foncière) et en les aidant à identifier des opportunités sur le territoire.	Milieu biophysique et milieu humain
90	352	La commission d'enquête est d'avis que la Ville de Québec devrait réaliser une analyse différenciée selon les sexes pour identifier les réalités, les besoins et les préoccupations des femmes à l'égard du projet de tramway et, de façon générale, du déploiement du réseau structurant de transport en commun sur son territoire. Cette analyse permettrait d'ajuster le projet en fonction des besoins spécifiques des femmes en matière de transport collectif, tels que la sécurité et le sentiment de sécurité.	L'analyse différenciée selon les sexes n'était pas une exigence pour la présente étude. Cela dit, tel qu'il a été expliqué pendant les audiences, le RTC est pleinement conscient des enjeux de sécurité et des enjeux reliés au sentiment de sécurité. Le RTC travaille d'ailleurs à constamment améliorer l'accessibilité pour toutes les clientèles, selon les besoins spécifiques. Tel qu'il a été mentionné par la Commission, près de 60 % de la clientèle est composée de femmes, le RTC est donc conscient de cette réalité. Certes une telle analyse amène des bénéfices, mais le RTC considère que ses services sont déjà inclusifs.	Milieu biophysique et milieu humain
91	352	La commission d'enquête est d'avis que le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques devrait intégrer aux directives ministérielles émises pour la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement l'exigence d'une analyse différenciée selon les sexes afin que les projets soumis à la procédure d'évaluation environnementale soient examinés au regard des besoins spécifiques des femmes, s'ils s'y prêtent. Le ministère devrait, à cet égard, préciser les conditions qui rendraient nécessaire la réalisation d'une telle analyse par un initiateur de projet et produire un guide pour les soutenir.	Cet avis s'adresse au ministère et non au BPRSTC ou au RTC.	Milieu biophysique et milieu humain