



**Réponses aux demandes d'information complémentaires  
relatives au volet du patrimoine bâti de l'addenda 4  
concernant le tunnel court du projet de construction d'un  
tramway sur le territoire de la ville de Québec**

**Dossier MELCC : 3211-08-015**

**26 août 2021**



**QC-2-1** Afin de permettre l'évaluation de l'impact du projet sur le patrimoine bâti, l'initiateur doit identifier, pour chacune des variantes, les bâtiments qui pourraient être démolis en tout ou en partie ou modifiés de façon majeure, ainsi que les composantes des bâtiments affectées par le projet.

**Réponse RSTC:**

Comme indiqué à l'addenda 4 et à la réponse formulée à la QC-3 transmise le 20 août dernier, la conception relevant du Partenaire privé, il est prématuré de s'avancer à cette étape-ci sur le nombre précis de bâtiments impactés. Le fait de conserver des voies de circulation dans le cadre des variantes 2 et 3 occasionnera, toutefois, davantage d'impacts que dans le cas de la variante 1 qui vise l'implantation de voies partagées.

Pour la variante 1, comme indiqué à l'addenda, une seule propriété est prévue pour faire l'objet d'une acquisition totale et d'une démolition du bâtiment existant; il s'agit du lot anciennement occupé par une station-service au coin sud-ouest de l'intersection de l'avenue Cartier et du boulevard René-Lévesque Ouest. Cette propriété est prévue pour faire l'objet d'une acquisition totale et d'une démolition du bâtiment existant dans les trois variantes d'insertion. Pour la variante 1, l'avancement actuel de la conception préliminaire permet d'évaluer qu'il y aura environ 7 bâtiments qui devront faire l'objet d'une intervention pour une modification limitée à une composante existante (escalier, rampe d'accès, terrasse, etc.).

Lorsqu'une composante d'un bâtiment, par exemple un escalier, est impactée par la conception préliminaire, des propositions de réaménagement seront réalisées de façon à atténuer les impacts sur le bâti. Dans la réalisation de ces propositions, une attention particulière est portée aux bâtiments ayant une valeur patrimoniale avérée.

Pour la variante 2, de façon très approximative et dans l'objectif de fournir un ordre de grandeur, et ce, bien qu'aucune activité de conception préliminaire n'ait été réalisée, nous évaluons que, mis à part la démolition de la station-service prévue pour les trois variantes d'insertion, une dizaine de bâtiments pourrait faire l'objet d'une intervention pour une modification limitée à une composante existante (escalier, rampe d'accès, terrasse, etc.).

Dans le cadre d'une éventuelle conception de la variante 2, un des objectifs serait de limiter les impacts aux bâtiments, particulièrement ceux ayant une valeur patrimoniale avérée.

Pour la variante 3, considérant la largeur restreinte de l'emprise, on peut supposer que plus de bâtiments seront touchés que dans les variantes 1 et 2 et il n'est pas possible d'en préciser le nombre à ce

stade-ci. Cependant, comme mentionné dans la réponse à la QC-2-2 ci-dessous, dans le cadre d'une éventuelle conception, un des objectifs d'insertion serait de limiter au minimum les impacts sur les composantes des bâtiments existants. Rappelons que, comme indiqué à l'addenda, minimiser les impacts sur les bâtiments riverains, notamment en limitant les modifications requises aux composantes des bâtiments, représente un des objectifs d'insertion urbaine qui guideront le choix et la conception de la variante d'insertion.

- QC-2-2** L'initiateur du projet peut-il expliquer de quelle manière il entend minimiser la démolition de bâtiments patrimoniaux pour chacun des scénarios proposés et justifier chacune des démolitions prévues pour l'insertion des infrastructures du tramway, le cas échéant, afin de faciliter l'évaluation des bénéfices et des inconvénients du projet ?

**Réponse RSTC:**

Comme indiqué à l'addenda 4, durant le processus d'élaboration des propositions techniques, chaque soumissionnaire identifiera la variante d'insertion qu'il privilégie dans la proposition qu'il déposera à la Ville. Chaque soumissionnaire proposera donc un seul scénario d'insertion du tramway entre l'avenue des Érables et l'avenue Turnbull.

Le scénario proposé devra rencontrer les objectifs d'insertion urbaine identifiés en page 18 de l'addenda, lesquels incluent, entre autres, de minimiser les impacts sur les bâtiments. L'étude sur l'évaluation du patrimoine bâti sera également à la disposition des soumissionnaires. Ils auront ainsi l'éclairage requis pour rencontrer les objectifs d'insertion urbaine et fournir une proposition qui minimise, voire exclut, la démolition de bâtiments patrimoniaux.

À ce stade-ci de la conception, il n'est pas anticipé de démolir des bâtiments patrimoniaux. D'ailleurs, la conception préliminaire réalisée par le Bureau de projet sur la variante 1 ne prévoit pas la démolition de bâtiments patrimoniaux, seule une ancienne station-service étant ciblée par la démolition.

Par ailleurs, si un des soumissionnaires désirait opter pour la variante 2 ou la variante 3, lesquelles n'ont fait l'objet d'aucune conception par le Bureau de projet, il devra faire en sorte de minimiser l'impact sur les bâtiments patrimoniaux dans sa conception et pourrait privilégier, à titre d'exemple et sous toute réserve, des trottoirs, accotements ou autres éléments de dimensions moindres tout en s'assurant que l'ensemble des objectifs d'insertion soient respectés.

À titre de rappel, les objectifs d'insertion urbaine sont les suivants :

- minimiser les impacts sur les bâtiments et commerces riverains, notamment les acquisitions, les modifications aux bâtiments, les accès pour les livraisons et les accès piétons et véhiculaires;
- maximiser le confort et la sécurité des déplacements piétons sur le boulevard René-Lévesque et sur l'avenue Cartier;
- assurer la continuité et contribuer à la vitalité de l'axe commercial Cartier;
- réaménager le quadrant sud-ouest de l'intersection de l'avenue Cartier : arrimage des besoins de transport en commun, de mobilité active, de verdissement et de place publique;
- prévoir une conception harmonieuse et bien intégrée au cadre urbain et au contexte du « secteur Cartier », qui tiendra notamment compte des outils développés pour encadrer l'aménagement du projet (lignes directrices de design et typologies d'intervention paysagère);
- harmoniser la position de la trémie avec son milieu d'accueil.

**QC-2-3** Cette portion du tracé du tramway se situe dans un secteur fortement valorisé pour son cadre bâti et ses paysages urbains. Ce fait est d'ailleurs identifié par l'initiateur du projet dans la section 3.6 *Paysage et environnement visuel* de l'addenda 4. Cependant, l'analyse des impacts des différents scénarios proposés ne fait aucune mention de l'impact visuel anticipé des démolitions probables ni de leurs effets sur la qualité des paysages. L'initiateur doit décrire cet impact.

**Réponse RSTC:**

Comme mentionné précédemment aucune démolition de bâtiments patrimoniaux n'est envisagée à ce stade-ci du projet. Le seul bâtiment clairement voué à la démolition est l'ancienne station-service au coin de l'avenue Cartier. La Ville souhaite transformer le site en un parc urbain ce qui aura pour effet de rehausser la qualité visuelle des lieux.