



## Projet de construction d'un tramway à Québec Réponses aux questions complémentaires DQ47 reçues le 22 septembre 2020

### Dossier BAPE

**Le 25 septembre 2020**



1. La section actualité du Réseau structurant de transport en commun contient une nouvelle portant sur le réaménagement du Boulevard Hochelaga entre l'Avenue de Robebelle et l'Autoroute Robert-Bourassa, travaux qui ont déjà débuté et qui devraient se terminer en 2022

(<https://reseaustructurant.info/actualites/2019-10-03-avancement-des-travaux.aspx>).

- a. La commission vous demande de confirmer si ces travaux, dont un des objectifs consiste à « [...] assurer la fluidité de la circulation pendant les travaux de construction du tramway sur le boulevard Laurier », font partie de l'enveloppe de 419,1 M\$ autorisée par le Conseil des ministres le 19 février 2020 dernier pour la « [...] réalisation des activités et travaux préparatoires essentiels au projet du réseau structurant de transport en commun (RSTC) de Québec » (DQ14.1.4, p. 1)?
- b. En cas de confirmation, veuillez préciser la nature des travaux prévus et déposer un détail des montants estimés pour chaque poste de dépenses (chaussée, déplacement de réseaux, etc.). Dans la négative, veuillez expliquer à la commission les raisons pour lesquelles les travaux sur le boulevard Hochelaga ne sont pas des travaux préparatoires inclus au budget du RSTC et veuillez également en préciser la nature et spécifier par qui et à partir de quelle enveloppe budgétaire ils sont financés.

#### Réponse RSTC :

Les travaux de réaménagement du boulevard Hochelaga sont prévus dans la vision de la Ville dans le cadre du Programme particulier d'urbanisme (PPU) du plateau centre de Sainte-Foy. Ils représentent un investissement de 61,7 M\$ pour refaire les infrastructures souterraines et de surface, améliorer la fluidité de la circulation, ajouter deux pistes cyclables, offrir des trottoirs élargis et continus, et planter des arbres et des arbustes.

Une fois terminé, le réaménagement du boulevard Hochelaga permettra d'offrir une voie de contournement efficace lors des travaux pour le réseau structurant de transport en commun (RSTC) prévus sur le boulevard Laurier.

Les boulevards Hochelaga et Laurier totalisent présentement 10 voies. Ce nombre total de voies sera maintenu en tout temps durant les travaux sur Hochelaga et Laurier. Au terme des travaux, le nombre total de voies sera de 12.

Conséquemment, il s'agit d'une mesure de mitigation nécessaire au projet de RSTC qui n'est pas incluse dans les dépenses puisque le réaménagement du boulevard Hochelaga est un projet qui était déjà prévu dans le PPU et qui vise principalement l'utilisation de véhicules automobiles. Les bénéfices engendrés vont bien au-delà de son utilisation temporaire comme voie de contournement.

Ainsi, ces travaux ne sont pas inclus aux travaux préparatoires du projet du RSTC et ils ne sont pas financés par l'enveloppe de 419,1 M\$ autorisé par le Conseil des ministres le 19 février 2020.

A titre informatif, une fois la mise en service du RSTC complétée, deux voies de circulation pourraient être transformées en voies réservées pour le transport collectif, en fonction de la fluidité de la circulation et des besoins en transport collectif.

Le projet de réaménagement du boulevard Hochelaga est prévu au plan d'investissement quinquennal (PIQ) 2020-2024 de la Ville de Québec, pour une valeur de 61,7 M\$.

- c. La commission vous demande de déposer la liste des travaux préparatoires entrepris en date de réception de cette question et d'inclure dans cette liste la date de début des travaux, une description la plus détaillée possible (déplacement de réseaux, stationnements incitatifs, travaux archéologiques, etc.) ainsi que leurs coûts estimés. Veuillez également indiquer si des travaux non débutés devraient être lancés d'ici le début du mois de novembre 2020 et, le cas échéant, les décrire avec le même niveau de détail demandé dans le cas des travaux préparatoires déjà amorcés.

Réponse RSTC :

L'ensemble des travaux préparatoires entrepris en date du 22 septembre sont estimés à 28,5 M\$. Le Tableau 1 ci-dessous présente la ventilation par types de travaux et par tronçons. Le Tableau 2, disponible à l'annexe 1, présente une ventilation par projet.

Les coûts indiqués incluent les taxes nettes, mais excluent les contingences, inflations, risques et honoraires professionnels (à moins d'indication contraire).

Finalement, aucun autre projet de travaux préparatoires ne devrait être lancé d'ici le début du mois de novembre.

Tableau 1. Travaux préparatoires entrepris en date du 22 septembre 2020 par types de travaux et par tronçons

Localisation/Tronçon	Préparation du site	Mesures de mitigation	Conduites aqueduc et égouts	RTU Réseaux techniques urbains	Ouvrages d'arts	TOTAL
Tous les tronçons	915 633 \$	152 494 \$	2 740 455 \$			3 808 581 \$
TW01 - Terminus LeGendre à Chaudière			191 028 \$			191 028 \$
TW02 - Chaudière à Versant-Nord		427 000 \$				427 000 \$
TW03 - Versant-Nord à Pie XII/ 4-Bourgeois		2 698 921 \$				2 698 921 \$
TW04 - Pie XII/ 4-Bourgeois à Roland-Beaudin		1 402 000 \$	1 376 965 \$		1 512 870 \$	4 291 835 \$
TW05 - Roland-Beaudin à Madeleine-Bergeron						0 \$
TW06 - Madeleine-Bergeron à Pôles Ste-Foy		180 000 \$				180 000 \$
TW07 - Pôles Ste-Foy à R. Bourassa		935 000 \$	55 846 \$			990 846 \$
TW08 - R. Bourassa à Myrand	27 971 \$	253 915 \$	24 147 \$			306 033 \$
TW09 - Myrand à des Érables	691 453 \$	1 097 000 \$	1 670 091 \$			3 458 544 \$
TW10 - des Érables à Jardin JP L'Allier		685 000 \$		573 232 \$		1 258 232 \$
TW11 - Jardin JP L'Allier à Prince Édouard				2 761 381 \$		2 761 381 \$
TW12 - Prince Édouard à 1er avenue/ 4e rue	145 897 \$					145 897 \$
TW13 - 4e rue à 10 e rue						0 \$
TW14 - 10e rue à 41e rue	27 504 \$		30 000 \$		8 000 000 \$	8 057 504 \$
TW15 - 41e rue à 59e rue			34 331 \$			34 331 \$
TW16 - 59e rue à 70e rue						0 \$
TW17 - 70e rue à Terminus Charlesbourg	31 517 \$					31 517 \$
<b>Total</b>	<b>1 839 974 \$</b>	<b>7 831 330 \$</b>	<b>6 122 863 \$</b>	<b>3 334 613 \$</b>	<b>9 512 870 \$</b>	<b>28 641 649 \$</b>

2. En janvier 2009, la Ville de Québec a mis sur pied un groupe de travail sur la mobilité durable qui avait pour mandat initial de réfléchir à l'amélioration du service de transport collectif. Ce mandat a été élargi à une réflexion plus globale sur l'aménagement et le développement de la ville de Québec dans un souci d'attractivité, ce qui a mené au dépôt du plan de mobilité durable de la Ville de Québec en 2011 (DA6, p. 8).
- a. Quelles sont les initiatives ayant mené à la mise sur pied de ce groupe de travail ? Veuillez expliquer et décrire les démarches ayant mené à la mise sur pied du groupe de travail sur la mobilité durable.

Réponse RSTC :

La mise sur pied du groupe de travail sur la mobilité durable est une initiative du maire de Québec, M. Régis Labeaume, qui manifestait le souhait que soit élaboré un plan de transport en appui à une vision de Québec comme étant une ville moderne, dynamique et attrayante. Ce plan devait s'inscrire dans un contexte de mobilité durable.

À cette fin, un groupe d'experts et de personnes provenant de divers milieux et secteurs professionnels a été constitué afin de proposer une vision de la Ville à l'horizon 2020. Le groupe de travail a été créé par le Comité exécutif de la Ville le 15 janvier 2009. Le sommaire décisionnel et la résolution CE-2009-0055 sont disponibles à l'annexe 2.

Quatre raisons principales ont conduit à l'élaboration d'un plan de mobilité durable.

- Pour répondre aux besoins générés par la croissance de la population et de l'emploi. D'ici 2031, de 62 000 à 89 000 nouveaux ménages s'établiront sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec.
  - Pour assurer l'équité sociale dans un contexte de changements majeurs dans l'économie mondiale des transports. Le coût de l'énergie est en hausse ce qui amènera les familles à changer leurs comportements et leurs priorités.
  - Pour infléchir certaines tendances contraires au développement durable. L'étalement urbain, la congestion autoroutière et l'augmentation des temps de déplacement, l'augmentation des gaz à effet de serre, entre autres, forcent à revoir les façons d'aménager la ville et les modes de transport.
  - Répondre aux attentes de la population. Les personnes se déplacent davantage, les déplacements en transport collectif augmentent sans cesse, la marche et le vélo sont de plus en plus privilégiés; toutes ces tendances portent à réfléchir sur la mobilité à l'intérieur de la ville.
- b. Est-ce que le plan de mobilité durable de la Ville de Québec de 2011 s'inscrit dans la Politique de mobilité durable - 2030 du gouvernement du Québec ? Le cas échéant, à quelles orientations est-il rattaché ?

Réponse RSTC :

La Politique de mobilité durable 2030 du gouvernement du Québec a été dévoilée le 17 avril 2018, soit 7 ans après la publication du plan de mobilité durable de la Ville de Québec.

Trois grandes orientations sont au cœur de la Politique gouvernementale et, pour chacune de ces orientations, des cibles sont proposées dans les différentes sphères du développement durable:

1. Une mobilité au service du citoyen
  - Davantage d'options pour se déplacer
  - Des temps de déplacement plus courts
  - Des routes encore plus sécuritaires

## 2. Une mobilité à plus faible empreinte carbone

- Moins de déplacements en auto solo
- Consommation limitée des énergies fossiles
- Beaucoup moins de GES émis dans l'atmosphère

## 3. Une mobilité à l'appui d'une économie plus forte

- Une filière industrielle des équipements de transport terrestre et de la mobilité durable forte et innovante
- Une utilisation optimale des modes de transport et de l'intermodalité pour une meilleure compétitivité des entreprises
- Des entreprises moins affectées par la congestion routière
- Diminution des dépenses des ménages allouées au transport

Le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec, quant à lui, comporte un volet urbanistique en plus de celui du transport. Il a été pensé dans un souci d'attractivité, afin de placer Québec dans le peloton de tête des régions urbaines du monde qui sont modernes, attrayantes, vibrantes et respectueuses de leur environnement.

Une attention particulière a été portée à trois enjeux majeurs :

- le développement durable, comme orientation de base pour l'ensemble de la démarche du Plan de mobilité;
- la prévention de la congestion routière afin de conserver à Québec un important pouvoir d'attractivité et d'offrir un haut niveau de qualité de vie;
- les besoins des familles à revenu plus modeste et des personnes seules qui ne pourront pas ou ne voudront pas acquérir une automobile ou une deuxième voiture dans un contexte où le prix du pétrole augmentera inévitablement.

Les enjeux du plan de mobilité durable de la Ville s'inscrivent parfaitement dans la Politique de mobilité durable du gouvernement du Québec et se retrouvent aisément dans les orientations et cibles du gouvernement comme le démontre le tableau ci-dessous.

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE 2011 Ville de Québec	POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE 2030 Gouvernement du Québec
Enjeux	Orientations et cibles
<ul style="list-style-type: none"> <li>le développement durable, comme orientation de base pour l'ensemble de la démarche du Plan de mobilité;</li> </ul>	<p>Cet enjeu s'inscrit dans les 3 orientations et toutes les cibles du gouvernement :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Une mobilité au service du citoyen <ul style="list-style-type: none"> <li>Davantage d'options pour se déplacer</li> <li>Des temps de déplacement plus courts</li> <li>Des routes encore plus sécuritaires</li> </ul> </li> <li>Une mobilité à plus faible empreinte carbone <ul style="list-style-type: none"> <li>Moins de déplacements en auto solo</li> <li>Consommation limitée des énergies fossiles</li> <li>Beaucoup moins de GES émis dans l'atmosphère</li> </ul> </li> <li>Une mobilité à l'appui d'une économie plus forte <ul style="list-style-type: none"> <li>Une filière industrielle des équipements de transport terrestre et de la mobilité durable forte et innovante</li> <li>Une utilisation optimale des modes de transport et de l'intermodalité pour une meilleure compétitivité des entreprises</li> <li>Des entreprises moins affectées par la congestion routière</li> <li>Diminution des dépenses des ménages allouées au transport</li> </ul> </li> </ol>
<ul style="list-style-type: none"> <li>la prévention de la congestion routière afin de conserver à Québec un important pouvoir d'attractivité et d'offrir un haut niveau de qualité de vie;</li> </ul>	<p>Cet enjeu s'inscrit dans les 3 orientations et cibles suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Une mobilité au service du citoyen <ul style="list-style-type: none"> <li>Davantage d'options pour se déplacer</li> <li>Des temps de déplacement plus courts</li> </ul> </li> <li>Une mobilité à plus faible empreinte carbone <ul style="list-style-type: none"> <li>Moins de déplacement en auto solo</li> <li>Beaucoup moins de GES émis dans l'atmosphère</li> </ul> </li> <li>Une mobilité à l'appui d'une économie plus forte <ul style="list-style-type: none"> <li>Des entreprises moins affectées par la congestion routière</li> </ul> </li> </ol>
<ul style="list-style-type: none"> <li>les besoins des familles à revenu plus modeste et des personnes seules qui ne pourront pas ou ne voudront pas acquérir une automobile ou une deuxième voiture dans un contexte où le prix du pétrole augmentera inévitablement.</li> </ul>	<p>Cet enjeu s'inscrit dans les orientations et cibles suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Une mobilité au service du citoyen <ul style="list-style-type: none"> <li>Davantage d'options pour se déplacer</li> </ul> </li> <li>Une mobilité à l'appui d'une économie plus forte <ul style="list-style-type: none"> <li>Diminution des dépenses des ménages allouées au transport</li> </ul> </li> </ol>

Le projet de tramway proposé par la Ville de Québec découle directement du plan de mobilité durable et respecte toutes les orientations de la Politique gouvernementale. Le projet contribue concrètement à l'atteinte des cibles du gouvernement comme démontré au tableau ci-dessous.

Orientations et cibles de la Politique de mobilité durable 2030	Tramway de Québec et son réseau
<p>1. Une mobilité au service du citoyen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Davantage d'options pour se déplacer</li> <li>• Des temps de déplacement plus courts</li>   <li>• Des routes encore plus sécuritaires</li> </ul>	<p>Offre une alternative à l'automobile</p> <p>82 % des usagers améliorent leur temps de parcours</p> <p>Ajout d'espaces sécuritaires pour les piétons et les cyclistes</p> <p>Diminution du flux de circulation automobile le long du parcours</p>
<p>2. Une mobilité à plus faible empreinte carbone</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Moins de déplacements en auto solo</li> <li>• Consommation limitée des énergies fossiles</li> <li>• Beaucoup moins de GES émis dans l'atmosphère</li> </ul>	<p>9500 voitures de moins dans le trafic du matin</p> <p>Un tramway tout électrique</p> <p>Un bilan GES positif. Quelque 118 000 tonnes évitées en 2041.</p>
<p>3. Une mobilité à l'appui d'une économie plus forte</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Une filière industrielle des équipements de transport terrestre et de la mobilité durable forte et innovante</li> <li>• Une utilisation optimale des modes de transport et de l'intermodalité pour une meilleure compétitivité des entreprises</li> <li>• Des entreprises moins affectées par la congestion routière</li> <li>• Diminution des dépenses des ménages allouées au transport</li> </ul>	<p>Favorise les secteurs d'activités relatifs à la construction (878 M\$), la fabrication (304 M\$) et les services (676 M\$)</p> <p>Pôles d'échanges, diminution de la congestion, hausse de la mobilité et support à la croissance économique</p> <p>Diminution du flux de circulation automobile le long du parcours</p> <p>Permet aux familles de se passer d'une deuxième voiture</p>

- c. Dans le plan d'action 2018-2023 découlant de la Politique de mobilité durable 2030 du Gouvernement du Québec, il est indiqué pour la dimension 1 : Travailler avec le milieu municipal pour favoriser la mise en place de services de transport durables pour les citoyens. À cet égard, le Gouvernement du Québec compte favoriser une planification intégrée de l'aménagement du territoire et du transport urbain et régional avec une série de mesures dont les Plans de mobilité durable intégrée. Est-ce que le plan de mobilité durable de la Ville de Québec s'inscrit dans cette mesure ? Si non, est-ce qu'un plan de mobilité durable intégrée existe pour le territoire de Québec ? Le cas échéant, veuillez déposer ce plan. Si non, veuillez expliquer les démarches entreprises en ce sens.

#### Réponse RSTC :

La Politique de mobilité durable du Gouvernement du Québec prévoit que 100% des MRC adopteront un Plan de mobilité durable intégrée à l'aménagement du territoire d'ici 2023. À notre connaissance, les balises quant à la réalisation des Plans de mobilité durable intégrés à l'échelle municipale ne sont pas connues, et de ce fait, le travail n'est pas débuté.

3. Dans l'étude des déplacements (PR3.6.4, p.175), dans la section sur la Redistribution des débits véhiculaires des rues perpendiculaires au tracé du projet, il est indiqué « La pression se fera sentir sur les rues les moins achalandées actuellement. À titre d'exemple, les DJMA tripleront sur la rue des Cèdres passant de 2 000 à 6 300 Véh/j. ». Veuillez préciser s'il s'agit-il bien de la rue Cèdres ou s'il s'agit de la Rue des Chênes.

Réponse RSTC :

Il s'agit de la rue des Chênes.

4. Vous présentez des données démographiques par arrondissement et par quartier dans le site :°[https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/portrait/quelques\\_chiffres/arrondissements/index.aspx](https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/portrait/quelques_chiffres/arrondissements/index.aspx). Veuillez déposer tous les portraits sociodémographiques et économiques les plus à jour du territoire de la Ville de Québec pour 1- l'ensemble du territoire de la ville; 2- chacun des arrondissements; 3- chacun des quartiers. Veuillez également déposer tous les portraits sociodémographiques et économiques prévisionnels le cas échéant pour les mêmes découpages territoriaux.

Réponse RSTC :

Les données démographiques disponibles sur le site internet de la Ville auquel la commission réfère dans sa question sont les plus à jour. Les portraits sont basés sur les données issues des recensements réalisés aux cinq ans par Statistique Canada. Les données datant de 2016 ont été utilisées puisqu'elles sont les plus récentes disponibles (le prochain recensement sera réalisé en 2021).

À l'annexe 3 figure la mise à jour des projections démographiques commandées par la Ville de Québec à l'ISQ, en date du 22 juillet 2020. Après validation, l'ISQ ne produit pas de projection démographique à l'échelle d'un quartier ou d'un arrondissement.