

Québec, le 29 juillet 2020

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
140, Grande Allée Est
Bureau 650
Québec (Québec) G1R 5N6

Objet : Projet de construction d'un tramway à Québec

Mme Corinne Gendron, présidente
Monsieur Antoine Morissette, commissaire,
Monsieur Pierre Renaud, commissaire,

La construction du tramway me touche personnellement en ce qu'il rejoint deux de mes grands intérêts : la ville de Québec et le développement durable. Pour le dire simplement, je suis très fière de ma ville et je me réjouis de la voir plus belle, ouverte et conviviale d'année en année. De ce fait, je suis très sensible au fait que Québec soit la seule ville de taille comparable au Canada à ne pas avoir de tramway. Son déploiement va contribuer à la notoriété de la ville, à son attractivité dans les domaines de l'entrepreneuriat, de la main d'œuvre et du tourisme, par exemple. Du point de vue du développement durable, le tramway m'apparaît comme un projet phare (oups!) pour matérialiser la volonté de transition vers une économie verte.

Le projet doit néanmoins être minutieusement examiné et les travaux du BAPE représentent une tribune importante pour en étudier les tenants et aboutissants. Le projet fait aussi l'objet de multiples analyses, commentaires et mobilisations dans la société civile. Certaines observations reviennent souvent : le projet de tramway a été mal vendu; les multiples modifications survenues depuis le lancement du projet ont affecté son adhésion; le plafond de financement et les restrictions conséquentes mettent en cause sa pertinence et menacent son achalandage. Sans oublier les effets anticipés, mais difficiles à cerner, de l'actuelle pandémie.

Cette lettre me permet d'exprimer la crainte suivante : Au cours de ce processus d'élaboration du projet, n'est-on pas en train de perdre de vue ses objectifs ? À mon avis, il faut ramener à l'avant-plan que le tramway constitue un atout majeur pour une ville moderne et qu'il représente la voie d'avenir dans une perspective de développement durable. Il constitue un geste collectif en réponse à la crise climatique. De plus, il s'inscrit dans une conjoncture générale favorable et des investissements publics sont disponibles. Pour ces raisons, je pense que l'on devrait procéder à la mise en œuvre du projet de tramway et du Réseau structurant de transport en commun (RSTC) le plus rapidement possible.

Ma préoccupation principale concerne la gouvernance et la gestion du tramway et du RSTC, une fois que celui sera en place. Sur le site du RSTC, aussi bien que dans le compte-rendu de la première partie des audiences ou dans les questions posées par le BAPE au Comité de projet, je n'ai pu trouver d'indications claires à ce propos. Compte tenu de l'ampleur du budget et de la portée sur l'ensemble du territoire de la communauté urbaine du tramway, il me semble qu'une instance comparable à l'actuel Comité directeur qui chapeaute le Bureau de projet devrait être mise en place (site du RSTC, actualités, 21.01.2018). Cette instance reprendrait certains mandats dévolus à l'actuel Comité directeur, gouvernance, reddition périodique de

comptes, harmonisation des points de vue des différents intervenants, communications. S'y ajouteraient les activités de suivi opérationnel et d'évaluation. Ce comité pourrait être rattaché au RTC, mais devrait être imputable (ou à tout le moins maintenir des liens (modalités et portée à définir) au Conseil municipal et au Comité exécutif. Il serait formé de représentants des élus (paliers municipal et provincial), des ministères concernés, des instances opérationnelles, des institutions et des entrepreneurs, des usagers et de la population générale. L'expérience de l'actuel Comité directeur pourrait apporter de précieux enseignements pour l'amélioration du fonctionnement et de l'impact d'un tel comité.

Ce comité, comme on l'a dit plus haut, devrait mettre en place des mécanismes de suivi et d'évaluation du projet. Ces fonctions pourraient être confiées à un groupe de travail externe chargé d'étudier la performance, l'efficacité et l'efficacité du tramway, de même que sa validité sociale (atteinte perçue des objectifs, adéquation avec les besoins, satisfaction) et sa qualité. L'énoncé du projet de tramway (re : le site du RSTC) propose déjà un certain nombre de dimensions pour réaliser ces études et recèle quantité d'indicateurs pour les opérationnaliser. Ce groupe de travail devrait rendre compte de ses travaux au comité formé en prolongement de l'actuel Comité directeur. Ce comité, représentatif des différentes parties prenantes, pourrait : 1) s'assurer que les devis de collecte de données tiennent compte de l'ensemble des points de vue des parties concernées; 2) apporter un éclairage multidimensionnel sur les données, enrichir leur interprétation et les conclusions et 3) valider et bonifier les recommandations formulées par le groupe de travail.

Finalement, un comité directeur indépendant permettrait d'atténuer les risques reliés à la gestion par une administration locale, tels que l'interférence d'enjeux politiques, le brouillage (ou la perception de) des règles propres aux secteur privé et public, les enjeux de collusion et de corruption.

Pour terminer, et en liens avec ce qui précède, les suggestions que je veux porter à l'attention des commissaires sont les suivantes:

En termes de contribution du tramway à la ville de Québec :

. dans le rapport de la Commission, prendre en compte explicitement la valeur ajoutée d'un investissement public dont les retombées ne sont pas que locales. Le critère de l'accessibilité devrait recouvrir non seulement les déplacements à l'intérieur de la ville, mais aussi vers la ville. Une recommandation du BAPE pourrait être à l'effet que, dans la planification du tramway, on porte une attention spéciale aux liens avec l'aéroport, la gare ferroviaire de Ste-Foy et la traverse de Lévis. Et ce, même si, en réponse à une question du BAPE, le Bureau de projet a écarté la possibilité de prolonger le tramway jusqu'à ces sites. La question de la desserte de ces points d'entrée à Québec devrait néanmoins être considérée dans l'ensemble de la planification du RSTC.

En termes de développement durable :

- . considérer le tramway comme un élément central du RSTC et, de ce fait, faire des recommandations quant à sa consolidation et son développement. Il me semble que, malgré un mandat centré sur le tramway, l'attractivité et l'achalandage du tramway sont tributaires de la mise en œuvre de constituants du réseau actuellement mis en veilleuse : trambus, liens mécaniques et parc-o-bus
- . préserver le plus possible les arbres et la verdure sur l'emprise du tramway et le long de son parcours; prioriser les îlots de verdure; végétaliser les stationnements incitatifs
- . faciliter la réutilisation et la récupération dans toutes les installations du tramway : positionnement des réceptacles dans des lieux stratégiques, signalisation incitative
- . rechercher et utiliser les moyens les plus efficaces pour modifier les habitudes des usagers du réseau routier

En termes de gouvernance et de gestion :

- . que soient rendues publiques et aisément accessibles les modalités prévues de gouvernance du tramway et du RSTC. La publication d'un organigramme qui expose les liens avec le RTC et le Conseil municipal serait un premier pas en ce sens
- . que le rapport du BAPE fasse des recommandations sur la gouvernance et la gestion du tramway et du RSTC, une fois le projet de tramway en place. Il est suggéré qu'un Comité directeur, du même type que celui actuellement en place pour le Bureau de projet, soit formé pour accompagner le déploiement du tramway.
- . qu'un mécanisme de suivi et d'évaluation soit mis en place pour étudier l'implantation du projet de tramway et plus largement du RSTC, en lien avec la finalité du projet quant à la préservation optimale de l'environnement.

En terminant, je remercie le BAPE de m'avoir offert l'occasion de m'exprimer sur un projet collectif qui me tient à cœur. J'anticipe avec fierté et plaisir le moment où je monterai pour la première fois à bord du tramway, en 2028 ou avant.

Céline Mercier