

Mémoire sur le projet de construction d'un tramway à Québec

Jean-François Gosselin

Chef de l'Opposition officielle

Conseiller municipal du district de Sainte-Thérèse-de-Lisieux

cabinetoppositionofficielle@ville.quebec.qc.ca

À propos de Québec 21

Parti politique formé au cours du printemps 2017, Québec 21 forme depuis la dernière élection municipale l'Opposition officielle à la Ville de Québec.

Québec 21 propose à la population une façon d'administrer où le citoyen est au cœur de la prise des décisions municipales. Pour y arriver, il préconise un vivre en ville à l'échelle humaine, respectueuse de sa diversité, ainsi que de l'identité et de la richesse propre à chacun de ses districts.

Nous sommes à l'affût des bonnes pratiques, notamment sur la question du développement durable, de la démocratie, de la saine gestion des finances publiques et de la transparence. Le parti vise une meilleure qualité de vie et l'accès aux services de proximité pour tous.

De plus, nous voulons optimiser la charge fiscale, autant pour le secteur résidentiel que commercial, ainsi que recentrer la Ville sur une gestion rigoureuse des fonds publics, qui permettra à la communauté de connaître une évolution à la hauteur de ses moyens.

Dirigé par Jean-François Gosselin, élu, en compagnie de Stevens Mélançon lors de l'élection municipale de 2017, la première à laquelle le parti a participé, il compte trois élus à l'Hôtel de Ville de Québec depuis l'élection de Patrick Paquet le 9 décembre 2018. C'était la première fois de l'histoire de la nouvelle Ville de Québec que l'Opposition officielle défaisait le parti au pouvoir lors d'une élection partielle.

Lettre d'intention

Québec, le 30 juillet 2020,

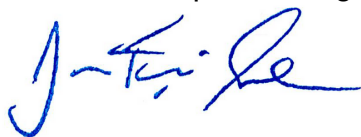
Madame la Présidente de la Commission d'enquête,
Messieurs les Commissaires,

L'Opposition officielle à l'Hôtel de ville de Québec a le plaisir de vous transmettre le mémoire concernant le Projet de construction d'un tramway à Québec, dont le mandat vous a été assigné le 14 mai dernier, de la part du ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, monsieur Benoît Charrette.

Si tout le monde est d'accord sur la pertinence de repenser le transport en commun à Québec - l'un de nos thèmes les plus chers depuis notre élection en 2017 - force est d'admettre que nous avons devant nous un projet loin de faire consensus.

Bien que notre opinion dans le cadre du projet qui est devant nous est largement connue, notre responsabilité en tant que membres de l'Opposition officielle de la Ville de Québec est d'être le chien de garde des contribuables et c'est pour cette raison que nous vous acheminons aujourd'hui un mémoire dans le cadre des audiences publiques du *Bureau d'audiences publiques sur l'environnement* concernant le projet de construction d'un tramway à Québec. Il nous incombe, en tant qu'élus municipaux, de participer aux débats publics concernant la scène municipale. Notre participation à vos audiences, tout en respectant le mandat qui est dévolu, est essentielle à nos yeux pour les citoyens que nous représentons.

Veuillez accepter, Madame la Présidente et Messieurs les Commissaires, l'expression de nos salutations les plus distinguées.



Jean-François Gosselin
Chef de l'Opposition officielle
Conseiller municipal du district de Sainte-Thérèse-de-Lisieux



Stevens Mélançon
Président de l'arrondissement de Beauport
Conseiller municipal du district de la
Chute-Montmorency-Seigneurial



Patrick Paquet
Conseiller municipal du district de
Neufchâtel-Lebourgneuf

Table des matières

À propos de Québec 21.....	page 2
Lettre d'intention.....	page 3
Les dernières années à Québec en matière de projets de transport collectif	page 5
Incertitudes au niveau de l'achalandage	page 9
Un dossier d'affaires qui fait jaser, mais que personne ne pouvait voir	page 13
Des questions qui demeurent sans réponses	page 21
La comparaison des modes de transport était-elle adéquate?	page 29
En guise de conclusion : la précipitation est une bien mauvaise conseillère	page 31
Annexe A : sondage SOM- COGECO : Intérêt pour le projet de tramway pour Québec.....	page 35
Annexe B : Réseau de transport structurant de transport en commun : rapport de consultation publique	page 43
Annexe C : sondage Léger Marketing : Réseau structurant de transport en commun de la ville de Québec	page 45
Annexe D : sondage CROP : Les perceptions des résidents de la Ville de Québec à l'égard du transport en commun	page 47
Annexe E : lettre concernant le dossier d'affaires du tramway.....	page 53

Les dernières années à Québec en matière de projets de transport collectif

S'il est effectivement vrai que la mobilité à Québec monopolise les discussions depuis près de 10 ans, ce n'est certainement pas en raison des orientations claires de l'administration municipale. Bien que cette prémisse soit facilitée par le fait que Régis Labeaume ait été à la tête de la municipalité durant l'entièreté de la dernière décennie, force est de constater que les intentions de celui-ci se sont avérées variables au fil des années.

En juin 2010, la Ville de Québec a dévoilé un plan de mobilité durable qui s'articule autour d'un tramway de 28 km, estimé à 1,5 milliard de dollars, qui incluait une portion sur la Rive-Sud de Québec [1].

Loin des débats qui sont présentement en cours aujourd'hui, cette idée faisait son bonhomme de chemin au sein de l'administration municipale, même si le maire de Québec n'est jamais allé jusqu'à se commettre entièrement derrière l'idée d'un tramway, voulant réaliser une étude de faisabilité, qui devait permettre d'en savoir plus sur le projet à l'automne 2014 [2].

Subséquemment, le maire Labeaume ralentit la cadence en septembre 2013, quelques semaines avant les élections municipales, en déclarant que « *la finalité du Plan de mobilité durable, c'est la mobilité. Le tramway n'est qu'un moyen parmi d'autres pour y arriver* », s'attirant au passage des commentaires d'étonnement de la part du gouvernement du Québec de l'époque, dirigé par le Parti Québécois, ainsi que des organisations environnementales comme le Conseil régional de l'environnement [3]. C'est d'autant plus fascinant quand on consulte le Plan de mobilité durable [4] puisqu'on parle seulement du tramway comme option à moyen terme.

[1] TVA Nouvelles. Un tramway pour développer Québec. 10 Juin 2020. En ligne.

Hyperlien : <https://www.tvanouvelles.ca/2010/06/10/un-tramway-pour-developper-quebec>

[2] Journal de Québec. Labeaume a son argent. 6 Juin 2012. En ligne.

Hyperlien : <https://www.journaldequebec.com/2012/06/06/labeaume-a-son-argent>

[3] Le Devoir. Tramway : Labeaume prend ses distances. 10 septembre 2013. En ligne.

Hyperlien : <https://www.ledevoir.com/politique/ville-de-quebec/387009/tramway-labeaume-prend-ses-distances>

[4] Ville de Québec. Plan de mobilité durable. Janvier 2011. En ligne.

Hyperlien : <https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planificationorientations/transport/docs/PlanMobiliteDurable.pdf>

Quelques tergiversations plus tard, en avril 2014, le tramway commence à faire place à un service rapide par bus (SRB) aux yeux du premier magistrat [5].

Moins d'un an plus tard, en février 2015, le projet de tramway est abandonné [6]. Rapidement, il cède le pas pour être remplacé un mois plus tard par un projet de SRB commun entre Québec et Lévis [7].

Si la population s'y montre favorable d'entrée de jeu, l'appui décroît significativement [8] au cours des mois subséquents, pour atteindre 49% d'appui en avril 2017, alors qu'il était à 74% six mois plus tôt. Alors que Lévis se retire du projet [9] la veille du dévoilement du sondage précédemment mentionné, Régis Labeaume est forcé de faire de même 48 heures plus tard [10], mentionnant vouloir lancer une grande consultation populaire pour en arriver à un projet qui fera consensus.

Des séances de « consultation » auront lieu en juin 2017. Alors qu'on dit qu'on veut consulter la population, les séances servaient plutôt à expliquer quel était le projet du SRB, et ce, en présence des membres du bureau de projet [11], ce qui a suscité bien des critiques à l'égard de l'administration municipale. La journaliste Isabelle Porter, dans un article signé pour le compte du Devoir, a parlé de consultations au « *thème ambigu* » [12].

[5] Journal de Québec. Des bus rapides avant un tramway. 2 avril 2014. En ligne.

Hyperlien : <https://www.journaldequebec.com/2014/04/02/des-bus-rapides-avant-un-tramway>

[6] Le Soleil. Le tramway est mort, confirme Labeaume. 5 février 2015. En ligne. Hyperlien :

<https://www.lesoleil.com/actualite/le-tramway-est-mort-confirme-labeaume-2015-6043a421b6ae53ecc1560efd590f08d8>

[7] Radio-Canada. Le service d'autobus rapide plutôt qu'un tramway, à moyen terme. 2 mars 2015. En ligne.

Hyperlien : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/709292/plan-mobilite-transport-collectif-quebec>

[8] Journal de Québec. Le SRB perd des plumes. 19 avril 2017. En ligne.

Hyperlien : <https://www.journaldequebec.com/2017/04/19/le-srb-perd-des-plumes>

[9] Le Soleil. Lévis largue le SRB. 18 avril 2017. En ligne. Hyperlien :

<https://www.lesoleil.com/actualite/la-capitale/levis-largue-le-srb-f6396a0a9fdf416cd9a680451a8db23f>

[10] Le Soleil. Labeaume abandonne le SRB. 20 avril 2017. En ligne. Hyperlien :

<https://www.lesoleil.com/actualite/la-capitale/labeaume-abandonne-le-srb-1cb0ae5db468cc101a9c272edd2ef129>

[11] Institut du nouveau monde. Rapport synthèse de la consultation sur la mobilité durable et un réseau structurant de transport en commun. Page 4. Décembre 2017. En ligne. Hyperlien

https://www.ville.quebec.gc.ca/apropos/planification-orientations/transport/docs/rapport_VDQ_mobilite.pdf

[12] Le Devoir. Transport en commun: une consultation au thème ambigu. 7 juin 2017. En ligne. Hyperlien :

<https://www.ledevoir.com/politique/ville-de-quebec/500625/titre-transport-a-quebec-une-consultation-au-theme-ambigu>

La Ville de Québec a aussi tenu un « Sommet international sur la mobilité » en septembre 2017, sommet dont nous n'avons plus vraiment entendu parler par la suite. Un expert en transport urbain, Jarrett Walker, y a été invité pour notamment faire l'éloge du projet de SRB, projet qui avait pourtant été relégué aux oubliettes quelques mois auparavant [13].

La campagne électorale qui s'en suit ne permet pas de se prononcer sur un projet en particulier. Si Régis Labeaume mentionne vouloir se donner deux ans pour élaborer un projet [14], il admet aussi avoir abandonné le SRB pour des raisons politiques [15], ce qui explique pourquoi il ne parlera jamais de son projet en campagne électorale.

C'est plutôt après la campagne électorale, au cours de laquelle Régis Labeaume a démonisé le projet de tramway de Démocratie Québec [16], que le maire de Québec ramène l'idée du tramway à la surprise générale, près de six semaines après le scrutin électoral, le 14 décembre 2017 [17].

Après plus de trois mois de spéculations, le projet de transport collectif articulé autour d'un tramway de la Ville de Québec est annoncé le 16 mars 2018 en compagnie du premier ministre libéral Philippe Couillard [18].

Vous noterez également que le dénominateur commun autour des trois projets de transport collectif qui ont été promus par Régis Labeaume au fil des ans est qu'ils n'ont jamais eu à passer le test de l'électorat. Pendant la campagne électorale de 2013, Régis Labeaume a pris ses distances du projet de tramway pour l'abandonner au profit du SRB deux ans plus tard, pour mieux l'abandonner à six mois de l'échéance électorale de 2017. Six semaines plus tard, après l'élection, il revenait à la charge avec un autre projet. 3 projets, aucune approbation populaire. En langage de baseball, après 3 prises, le frappeur serait retiré.

[13] Journal de Québec. Le SRB, meilleur système pour Québec selon un expert. 11 septembre 2017. En ligne.

Hyperlien : <https://www.journaldequebec.com/2017/09/11/le-srb-meilleur-systeme-pour-quebec-selon-un-expert>

[14] Mon quartier. Régis Labeaume promet un mode de transport en commun structurant. 18 septembre 2017. En ligne.

Hyperlien : <https://monquartier.quebec/2017/regis-labeaume-promet-un-mode-de-transport-en-commun-structurant/>

[15] Radio-Canada. Le SRB abandonné pour des raisons politiques, admet Labeaume. 24 octobre 2017. En ligne.

Hyperlien : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1063220/abandon-projet-srb-regis-labeaume-maire-quebec-levis>

[16] Journal de Québec. Labeaume s'oppose toujours au tramway. 14 octobre 2017. En ligne. Hyperlien :

<https://www.journaldequebec.com/2017/10/14/regis-labeaume-toujours-oppose-au-tramway-a-quebec>

[17] Journal de Québec. Gosselin incrédule après l'annonce de Labeaume. 14 décembre 2017. En ligne. Hyperlien :

<https://www.journaldequebec.com/2017/12/14/tramway-a-quebec-gosselin-incredule-apres-lannonce-de-labeaume>

[18] Radio-Canada. Québec dévoile son projet de tramway. 16 mars 2018. En ligne. Hyperlien :

<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1089685/tramway-quebec-transport-en-commun-projet-transport-structurant>

Pourtant, Régis Labeaume déclarait ceci au quotidien La Presse en septembre 2017 [19] :
« Je me sens comme un devoir de livrer le transport collectif. Après dix ans, avec les scores que j'ai eus aux élections, si moi je le fais pas... Je pense que c'est ma responsabilité. Je pourrais ne pas en parler et ça irait super, mon élection. Y aurait pas de souci ».

C'est pourtant exactement ce qui est arrivé. On se croirait dans une relecture de L'Étrange Cas du docteur Jekyll et de M. Hyde!

En réponse aux critiques quant aux études ayant mené au choix du nouveau projet, l'administration Labeaume décide de rendre publics 5200 pages de documents. Or, ces documents étaient déjà publics et avaient servis de base à l'ancien projet de SRB [20]. D'ailleurs, les documents rendus publics portaient soit la mention du dossier P12-600-04, intitulé Tramway de Québec et de Lévis - Étude de faisabilité, ou P16-900-04, intitulé Études d'avant-projet d'un service rapide par bus (SRB), laissant croire que le mode de transport était déjà choisi au moment de faire les études préliminaires.

Une étude comparative des modes de transport lourds a d'ailleurs été réalisée à posteriori, rendue publique en octobre 2019 (18 mois après l'annonce du projet) par la firme Systra [21], la même firme qui a le contrat d'accompagner la Ville pour son projet de tramway [22]. N'aurait-il pas été plus adéquat, d'un point de vue éthique, d'octroyer cette étude à quelqu'un d'autre et que ce soit plus indépendant du projet actuel?

Rappelons que c'est à la demande du ministère de l'Environnement que la Ville de Québec a dû comparer les modes de transport. Par le truchement du président du Réseau de transport de la Capitale, Rémy Normand, cette demande avait été qualifiée de farfelue par l'administration municipale [23].

[19] La Presse. Le grand risque de Régis Labeaume. 23 septembre 2017. En ligne. Hyperlien :

<https://www.lapresse.ca/actualites/201709/23/01-5136127-le-grand-risque-de-regis-labeaume.php>

[20] Journal de Québec. Transport structurant : l'opposition regrette l'absence d'étude des besoins dans le document rendu public. 23 janvier 2019. En ligne. Hyperlien :

<https://www.journaldequebec.com/2019/01/23/transport-structurant-lopposition-regrette-labsence-detude-des-besoins-dans-le-document-rendu-public>

[21] Le Soleil. Le tramway est le plus optimal pour Québec, tranche Systra dans une étude. 24 octobre 2019. En ligne.

Hyperlien : <https://www.lesoleil.com/actualite/la-capitale/le-tramway-est-le-plus-optimal-pour-quebec-tranche-systra-dans-une-etude-video-06373b7dbe202d52b08e1a2687550d0b>

[22] Systra. Systra Canada remporte un contrat majeur de mobilité urbaine à Québec. 4 décembre 2018. En ligne.

Hyperlien : <https://www.systra.com/fr/newsroom/actualites/article/systra-canada-remporte-un-contrat-majeur-de-mobilite-urbaine-a-quebec>

[23] Radio-Canada. Québec devra se plier à une demande « farfelue » et étudier l'option du métro. 15 avril 2019.

En ligne. Hyperlien : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1164526/faisabilite-metro-quebec-tramway-reaction-remy-normand-rtc>

Incertitudes au niveau de l'achalandage

Le Réseau de transport de la Capitale (RTC) est la société de transport qui offre le service de transport en commun sur le territoire de l'agglomération de Québec, conformément à la *Loi sur les sociétés de transport en commun* [24]. Son exploitation peut être détaillée par les éléments suivants [25] :



Parc autobus*

607
autobus

367 standards
85 articulés
68 standards hybrides
23 articulés hybrides
64 midibus hybrides

*Données projetées au 31 décembre 2019



Le réseau

27 341 824 km
parcourus en 2018

134 parcours

869 km de réseau

65,4 km de voies réservées

4 223 départs par jour



Infrastructures

4 538 arrêts

1 049 abribus

21 stations tempérées

21 Parc-O-Bus

6 terminus



Ressources
humaines

1 605 employés

926 personnel chauffeur

364 personnel administratif
et de soutien

315 personnel entretien

Source : Budget 2020 du Réseau de transport de la Capitale, page 5

[24] Gouvernement du Québec. Loi sur les sociétés de transport en commun. 1er juin 2020. En ligne.

Hyperlien : <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/showdoc/cs/s-30.01>

[25] Réseau de Transport de la Capitale. Budget 2020. 28 novembre 2019. En ligne.

Hyperlien : https://cdn.rtcquebec.ca/sites/default/files/2019-12/BDG_2020_VF_20191128.pdf

Avant même de parler d'achalandage en transport en commun, il faut parler de l'éléphant dans la pièce.

La présente crise de la maladie à coronavirus est un sérieux avertissement pour les sociétés de transport en commun. Si on sait que la volonté de l'administration Labeaume s'articule autour d'un projet de tramway pour augmenter la capacité de transport en commun, fait qui a été énoncé à de nombreuses reprises, les faits et les perceptions sont têtus.

On peut observer, dans les derniers mois, une chute sans précédent de l'achalandage du transport en commun, même si en date de rédiger notre mémoire, le RTC ne l'avait toujours pas quantifiée de façon détaillée, se contentant d'indiquer qu'elle avait chuté de 85% en avril [26], sans fournir de documentation détaillée à cet effet.

Nous avons d'ailleurs demandé un comité plénier pour notamment faire la lumière sur ce sujet. L'administration Labeaume doit se prononcer au mois d'août sur cette demande.

Déjà en mars 2020, alors que la crise en était à ses débuts, c'est une chute nationale de 83% qui a été observée par rapport à l'usage du transport en commun, selon des données colligées par Transit [27]. Ce chiffre, toujours selon la même source, atteignait 90% pour la Ville de Québec le 26 mars dernier.

De son côté, l'Union internationale des transporteurs publics argue également pour sa part que « *les transports en commun doivent être considérés comme des lieux à hauts risques* » [28].

Bien que rien ne fasse consensus quant aux perspectives futures de l'achalandage dû à la crise sanitaire, il est évident que le COVID-19 aura un impact sur l'achalandage dans les sociétés de transport.

[26] Radio-Canada. Baisse d'achalandage de 85% au RTC. 7 mai 2020. En ligne.

Hyperlien : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1700777/baisse-achalandage--rtc-coronavirus-tarifs>

[27] CBC. How COVID-19 is affecting public transit use. 27 mars 2020. En ligne.

Hyperlien : <https://www.cbc.ca/news/canada/coronavirus-covid19-public-transit-1.5509927>

[28] Union international des transports publics. LIGNES DIRECTRICES POUR LES OPÉRATEURS DE TRANSPORTS PUBLICS . Février 2020. En ligne. Hyperlien : https://www.uitp.org/sites/default/files/cck-focus-papers-files/Corona%20Virus_FR.pdf

Rappelons aussi, par rapport à l'achalandage, que les données utilisées au fil des ans ont été modifiées l'an dernier pour refléter un changement dans l'industrie, selon le RTC [29]. L'achalandage estimé du RTC a donc chuté de 13 millions de passages, passant de 45 millions à 32 millions. Nous avons d'ailleurs demandé que les chiffres d'achalandage visant le projet de l'administration Labeaume soient révisés, sans succès [30]. Cette demande a été refusée, le comité exécutif arguant que ces chiffres n'auraient pas été utilisés dans le cadre de l'étude d'achalandage portant sur le projet [31].

Dans son Plan stratégique de développement des services 2005-2014 [32], le RTC écrivait noir sur blanc que l'objectif de part modale de 2014 était de 52 millions de déplacements en transport collectif. Dans les faits, en 2014, le RTC a recensé 46,4 millions de déplacements, soit 5,6 millions de déplacement de moins que l'estimation initiale. Vous êtes donc en mesure de comprendre notre scepticisme face aux projections ambitieuses de l'achalandage du projet de tramway.

En 2011, dans le Plan de mobilité durable [33], le RTC prévoyait qu'en 2030, l'achalandage quotidien du transport en commun dans l'agglomération de Québec, serait de 300 000 passagers.

En 2015, seulement 4 ans plus tard, dans le rapport final de l'étude de faisabilité du tramway/SRB (service rapide par bus) [34], la même étude qui mentionne que le tramway ne sera pas nécessaire avant 2041 [35], il est indiqué qu'en 2041, on prévoit plutôt un achalandage de 182 000 passagers par jour, donc 40% de la prédiction du RTC anticipée pour 2030.

[29] Journal de Québec. L'achalandage grandement surévalué dans les autobus du RTC. 15 novembre 2019. En ligne. Hyperlien : <https://www.journaldequebec.com/2019/11/15/achalandage-gonfle-dans-les-bus>

[30] Ville de Québec. Procès-verbal de la séance du conseil de ville du lundi 18 novembre 2019. 18 novembre 2019. En ligne. Hyperlien : https://www.ville.quebec.qc.ca/docs/pv/conseil_municipal/PV_CV_OR_2019-11-18_17h00.pdf

[31] Ville de Québec. Sommaire décisionnel RS2019-015. 22 novembre 2019. En ligne. Hyperlien : https://www.ville.quebec.qc.ca/docs/pv/rubriques/sommaires/Bureau_projet_reseau_structurant_transport_commun/2019/RS2019-015.pdf

[32] Réseau de Transport de la Capitale. Plan stratégique de développement des services 2005-2014. Mars 2005. En ligne. Hyperlien : https://cdn.rtcquebec.ca/sites/default/files/2019-07//Plan_strategique_final.pdf

[33] Ville de Québec. Plan de mobilité durable. Janvier 2011. En ligne. Hyperlien : <https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/transport/docs/PlanMobiliteDurable.pdf>

[34] Ville de Québec et Ville de Lévis. Étude de faisabilité tramway – Service rapide par bus. Mars 2015. En ligne. Hyperlien : https://reseaustructurant.info/docs/etude-faisabilite-technique/05-MANDAT%205%20RAPPORT%20FINAL%20%C3%89TUDE%20FAISABILIT%C3%89/RP_ET%20TWAY%20SRB_VF.pdf

[35] Idem, page 48

Questionné à ce sujet, le président du RTC, monsieur Rémy Normand, a affirmé que l'objectif initial était un souhait et qu'il refusait de comparer les deux études [36].

Toujours considérant la question de l'achalandage, notons le pavé dans la mare lancé en janvier dernier avec le tracé de l'éventuel projet de troisième lien entre Québec et Lévis, qui est sous la férule du gouvernement du Québec. Dans ce projet [37] qui a coulé dans les médias et qui n'a jamais été précisé par le ministère des Transports, le projet devait avoir une portion transport en commun qui allait s'arrimer avec le tramway [38]. C'est quand même particulier que deux tunnels se chevauchent en souterrain dans le Vieux-Québec avec deux modes de transport différents, alors que le tramway de l'administration Labeaume et le trambus projeté par le MTQ [39] se chevaucheraient. Nous nous questionnons également sur la notion des fonds publics dépensés pour construire et exploiter ces deux modes lourds dans le même secteur.

Depuis février, nous demandions que l'actualisation de l'achalandage soit effectuée en prenant compte le nouveau projet de troisième lien. Cette demande a toujours été rejetée du revers de la main par l'administration Labeaume [40]. Alors que nous nous apprêtions à vous formuler la recommandation de demander l'actualisation des études d'achalandage, le gouvernement du Québec a pris les devants et a pris la décision de commander elle-même cette étude à la mi-juillet [41], ce qui a été accepté à contrecœur par Régis Labeaume [42].

[36] Le Soleil. L'auto restera reine à Québec. 16 mars 2015. En ligne. Hyperlien :

<https://www.lesoleil.com/actualite/lauto-restera-reine-a-quebec-61dfaa9d0c3c42cd354ff0aa14abc0af>

[37] Journal de Québec. Un troisième lien entre les centres-villes de Québec et de Lévis. 29 janvier 2020. En ligne.

Hyperlien : <https://www.journaldequebec.com/2020/01/29/un-troisieme-lien-entre-les-centres-villes-de-quebec-et-de-levis>

[38] TVA Nouvelles. Labeaume qualifie le troisième lien de «game changer». 3 février 2020. En ligne. Hyperlien :

<https://www.tvanouvelles.ca/2020/02/03/labeaume-qualifie-le-troisieme-lien-de-game-changer>

[39] Radio-Canada. Un nouveau tracé pour le 3e lien éviterait l'Île d'Orléans. 29 janvier 2020. En ligne. Hyperlien :

<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1496783/3e-lien-nouveau-trace-transport-commun-quebec-levis>

[40] Journal de Québec. Tramway et 3e lien: la prudence de la CAQ sur le tramway saluée par Québec 21. 13 juillet

2020. En ligne. Hyperlien : <https://www.journaldequebec.com/2020/07/13/tramway-et-3e-lien-quebec-21-se-rejouit-de-la-mise-a-jour-des-etudes-dachalandage>

[41] Journal de Québec. Tramway : Québec commande une nouvelle étude d'achalandage. 13 juillet 2020. En ligne.

Hyperlien : <https://www.journaldequebec.com/2020/07/13/quebec-commande-une-nouvelle-etude-dachalandage>

[42] Journal de Québec. L'administration municipale actualisera ses études d'achalandage. 16 juillet 2020. En ligne.

Hyperlien : <https://www.journaldequebec.com/2020/07/16/la-ville-actualisera-ses-etudes-dachalandage-du-tramway>

Un dossier d'affaires qui fait jaser, mais que personne ne pouvait voir

Lors de la présentation du projet, alors que l'administration Labeaume avait tout balancé par-dessus bord lors de l'abandon du défunt projet de service rapide par bus, le montant de 3 milliards de dollars a été annoncé. On ajoutait à ceci 300 M\$ d'aménagements municipaux et on parlait d'un budget de 3,3 milliards de dollars. Le maire Labeaume pensait même au début qu'on ne se rendrait peut-être même pas à 3,3 milliards [43].

Or, en décembre dernier, on apprenait dans la vigie du vérificateur général [44] de la Ville de Québec sur le projet que les coûts avaient significativement évolués, alors que la portion de 300 M\$ dévolue aux aménagements municipaux avait été supprimée du projet pour être englouti dans le volet tramway/tramibus (à l'époque) du projet. Celui-ci constatait dans son rapport que « *[entre] mars 2018 et mars 2019, le budget total du projet est passé d'environ 3 milliards de dollars à 3,3 milliards à la suite de la réévaluation de certains postes de dépenses et des provisions pour risques et contingences* ».

Cette confirmation du vérificateur général est apparue en décembre, neuf mois après que le changement soit survenu dans les faits. Régis Labeaume l'avait laissé entendre à la fin novembre [45]. La figure suivante, tirée du rapport de vigie du Vérificateur général, fait état de l'évolution des coûts du projet en fonction du temps [46].

[43] Le Soleil. Les coûts du tramway vérifiés et contre-vérifiés, assure la Ville. 20 mars 2018. En ligne.

Hyperlien : <https://www.lesoleil.com/actualite/la-capitale/les-couts-du-tramway-verifies-et-contre-verifies-assure-la-ville-ba95a61a5b80d3b76deaa32e449ec4be>

[44] Vérificateur général de la Ville de Québec. Résultats de la vigie exercée en 2019 sur le projet de réseau structurant de transport en commun (RSTC). Décembre 2019. En ligne. Hyperlien :

https://www.ville.quebec.qc.ca/publications/docs_ville/Rapport%20Vigie%202019%20RSTC.pdf

[45] Journal de Québec. Tramway: une partie du prolongement de la rue Mendel sera payée par la Ville. 27 novembre 2019. En ligne. Hyperlien : <https://www.journaldequebec.com/2019/11/27/tramway-une-partie-du-prolongement-de-la-rue-mendel-sera-payee-par-la-ville>

[46] Vérificateur général de la Ville de Québec. Résultats de la vigie exercée en 2019 sur le projet de réseau structurant de transport en commun (RSTC). Décembre 2019. En ligne. Hyperlien :

https://www.ville.quebec.qc.ca/publications/docs_ville/Rapport%20Vigie%202019%20RSTC.pdf

	Mars 2018	Mars 2019	Décembre 2019
Budget total	2,991 G\$	3,287 G\$	3,300 G\$
Provision pour risques	Incluse dans la provision pour contingences	260,4 M\$, soit 10 %* du budget applicable	262 M\$, soit 10 %* du budget applicable
Provision pour contingences	372,8 M\$, soit 15 %* du budget applicable	366,4 M\$, soit 14 %* du budget applicable	219 M\$, soit 9 %* du budget applicable
Provision pour inflation	158,0 M\$	290,2 M\$	231,1 M\$

* Les pourcentages sont calculés à partir d'un montant qui n'inclut pas certains postes, notamment les provisions.

Source : Bureau de projet du RSTC

Source : Vigie 2019 sur le RSTC du vérificateur général, décembre 2019, page 25

Cependant, la suppression des 300 millions de dollars d'aménagements municipaux a eu des effets collatéraux.

Subséquemment, nous avons appris que certaines dépenses engendrées par le projet de l'administration Labeaume n'étaient plus prises en compte dans le budget total de 3,3 G\$ et qu'elles devraient être comptabilisés en marge du budget. Ces dépenses sont notamment le réaménagement du boulevard Hochelaga [47] au coût de 62 millions de dollars, le nouveau viaduc avec voies de circulation, trottoirs et pistes cyclables de l'avenue Mendel [48] au coût de 21,2 millions de dollars, le réaménagement de la rue Dorchester au centre-ville de Québec au coût de 23 millions de dollars [49] ainsi que le programme d'indemnités des commerçants évalué à 5 millions de dollars par année [50].

Interrogé au sujet de la facture de 21,2 M\$ que les contribuables de Québec devront assumer, le maire de Québec avait eu cette réponse : « *Nous autres, on a essayé de faire une petite passe. On a essayé de convaincre le gouvernement (...) Mais ça n'a pas marché* ». Comment peut-on déclarer ça avec tout le sérieux du monde alors qu'on dirige le plus gros projet de l'histoire de la Ville ?

[47] Radio-Canada Tramway : une première surprise, de 62 M\$, à Québec. 3 octobre 2019. En ligne.

Hyperlien : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1329405/ville-quebec-assume-couts-elargissement-boulevard-hochelaga>

[48] Journal de Québec. Tramway: une partie du prolongement de la rue Mendel sera payée par la Ville. 27 novembre 2019. En ligne. Hyperlien : <https://www.journaldequebec.com/2019/11/27/tramway-une-partie-du-prolongement-de-la-rue-mendel-sera-payee-par-la-ville>

[49] Journal de Québec. Tramway: contrat de 1,9 M\$ pour planifier le réaménagement de Dorchester et Laurentienne. 9 juillet 2020. En ligne. Hyperlien : <https://www.journaldequebec.com/2020/07/09/tramway-contrat-de-19-m-pour-planifier-le-reamenagement-de-dorchester-et-laurentienne>

[50] Radio-Canada. Grands travaux : des indemnités pour les commerçants. 16 septembre 2019. En ligne. Hyperlien : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1303098/grands-travaux-indemnités-ville-quebec-tramway-commerçants-construction>

Alors que nous sommes toujours en conception préliminaire et que monsieur Daniel Genest, directeur du bureau de projet, a déclaré pendant les audiences que le projet était évalué à une classe C, avec plus ou moins 20% de marge d'erreur, il y a déjà plus de 100 millions de dollars de dépenses qui sont en marge du projet et qui seront à l'entière charge des contribuables de la Ville de Québec.

C'est d'ailleurs également inquiétant de voir l'évolution de la portion tramway du projet.

Si initialement elle était de 2,011 milliards de dollars [51], lors de l'annonce du projet en mars 2018, elle a évolué significativement au fil du temps.

Un chiffre de 2,264 milliards de dollars, dans la foulée de l'étude de Systra, a provoqué une controverse à 250 millions de dollars [52] en raison de l'augmentation du même ordre.

Par la suite, un chiffre de 2,349 milliards de dollars est apparu, une hausse de 85 M\$ qui était visible dans plusieurs documents de la Ville de Québec [53].

Quelques jours avant le début des audiences publiques que vous dirigez, la Ville de Québec prenait tout le monde par surprise en annonçant une hausse du budget tramway de 696,8 M\$ et reléguant le trambus aux oubliettes [54]. Il nous apparaît important de mentionner que le trambus a été à maintes reprises mentionné comme étant une composante de taille pour le réseau structurant, alors qu'il devait notamment desservir le futur hôpital de l'Enfant-Jésus, Expocité et l'Université Laval. Une formule savoureuse avait été retenue par le chargé de projet, M. Benoît Carrier, à ce sujet : « *On ne verse pas une chaudière dans un verre d'eau* ». Cette métaphore visait à démontrer l'importance du trambus et de mettre le bon mode au bon endroit.

[51] Radio-Canada. Québec dévoile son projet de tramway. 16 mars 2018. En ligne. Hyperlien : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1089685/tramway-quebec-transport-en-commun-projet-transport-structurant>

[52] Journal de Québec. Confusion autour des coûts du tramway. 24 octobre 2019. En ligne. Hyperlien : <https://www.journaldequebec.com/2019/10/24/un-ecart-de-250-millions--pour-le-tramway-de-quebec>

[53] Le Soleil. Tramway: la centaine de questions de Jean-François Gosselin. 10 décembre 2019. En ligne. Hyperlien : <https://www.lesoleil.com/actualite/la-capitale/tramway-la-centaine-de-questions-de-jean-francois-gosselin-e8c09a254ab1f07868a8e4b8983e15ec>

[54] Radio-Canada. Les coûts du tramway explosent et la Ville abandonne le trambus. 29 juin 2020. En ligne. Hyperlien: <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1715981/tramway-quebec-abandon-trambus-labeaume-finances-transport-commun>

Ceci fait en sorte que le projet de tramway a connu une hausse de ses coûts de plus de 50%, passant de 2,011 milliards de dollars à 3,095 milliards en date du 29 juin 2020 [55].

Rappelons aussi tout ce qui est passé à la trappe depuis le début du projet : retrait du méga pôle d'échanges du Phare à Sainte-Foy, retrait du tunnel de Sainte-Foy, abandon du centre d'exploitation et d'entretien de Charlesbourg, retrait de deux liens mécaniques entre la Basse-Ville et la Haute-Ville, suppression de 15 kilomètres de trambus, entre d'Estimauville et l'Université Laval ainsi qu'entre le pôle d'échange Saint-Roch et Expocité, alors que le trambus avait déjà été préalablement réduit de 2 kilomètres entre le Phare et l'Université Laval, ce qui avait mené à une controverse en raison des propos du maire [56], ainsi que les pôles d'échanges qui devaient contenir des commerces, des cafés et des garderies pour devenir finalement de simples lieux de correspondances [57].

Rappelons-nous les propos de monsieur Genest qui mentionnait que le projet, maintenant en classe C, avait une marge d'erreur de plus ou moins 20% des coûts.

Mentionnons que cette marge d'erreur est appelée à se raffiner au fil du projet [58].

Étape de gestion du projet	Avant-projet	Démarrage	Planification	Réalisation
Niveau d'ingénierie	Étude de préféabilité	Étude préparatoire	Plans et devis détaillés réalisés à 60 %	Plans et devis détaillés réalisés à 100 %
Classe d'estimation	D Marge d'erreur supérieure à 20 %	C Marge d'erreur de 15 % à 20 %	B Marge d'erreur de 5 % à 15%	A Marge d'erreur de 5 %

Source : Vigie 2019 sur le RSTC du vérificateur général, décembre 2019, page 24

[55] Ville de Québec. Portée et coûts | projet du réseau structurant de transport en commun. 29 juin 2020. En ligne. Hyperlien : <https://reseaustructurant.info/docs/2020-06-29-r%C3%A9sentation%20port%C3%A9e%20du%20projet.pdf>

[56] Radio-Canada. Trambus sur Hochelaga : Labeaume a-t-il menti? 4 octobre 2019. En ligne. Hyperlien : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1331570/trambus-quebec-21-accusations-regis-labeaume-mensonges>

[57] Journal de Québec. Le tramway va changer le visage de Québec. 13 mai 2020. En ligne. Hyperlien : <https://www.journaldequebec.com/2020/05/13/photos-pole-dechanges-de-saint-roch-la-rue-de-la-couronne-reservee-au-tramway>

[58] Vérificateur général de la Ville de Québec. Résultats de la vigie exercée en 2019 sur le projet de réseau structurant de transport en commun (RSTC). Décembre 2019. En ligne.

Hyperlien : https://www.ville.quebec.qc.ca/publications/docs_ville/Rapport%20Vigie%202019%20RSTC.pdf

Le 17 juillet dernier, le réputé journaliste Denis Lessard larguait une petite bombe sur Québec en écrivant dans La Presse [59] « *Que l'on doit triturer ce projet, évalué à l'origine à 3,2 milliards, deux ans plus tard pour absorber un dépassement de coût prévisible de 700 millions, les voyants rouges clignotent au tableau de bord du gouvernement. On sait depuis un bon moment qu'à l'origine, le projet avait été grossièrement sous-évalué ; il aurait fallu parler de 5 milliards et non de 3,3 milliards au moment de l'annonce du printemps 2018.* » Dans une réplique acerbe écrite au vitriol sur Facebook, le maire Régis Labeaume rétorque plutôt que « *[les] évaluations de nos experts, qui en ont construit bien d'autres dans le monde, ont démontré après des analyses poussées que son coût réel aurait dû être de 4 milliards de dollars au lieu de 3,3 milliards de dollars* ». N'empêche que les écrits du maire Labeaume dénote une sous-évaluation initiale de 700 M \$, ce qui est tout sauf banal.

C'est tout de même particulier de lire ceci puisque lors du premier comité plénier sur le sujet, en mars 2018, alors que nous questionnions la validité des coûts en anticipant l'explosion qui se sera finalement avérée, le maire de Québec déclarait [60] : « *Il n'y a pas mieux que la Ville de Québec, avec les compagnies d'ingénierie et les compagnies d'utilité publique, pour mettre un prix là-dessus, soutient-il. On investit 400 à 500 millions \$ par année dans le programme triennal d'immobilisations (PTI). On les connaît les prix. Ça fait huit ans qu'on sait combien ça coûte un kilomètre de rail. On met toujours les prix à jour.* »

Après des mois d'affrontements politiques et de refus de la part de l'administration municipale, le dossier d'affaires a officiellement été dévoilé le 23 juillet en marge de vos audiences et le premier constat que nous avons fait, c'est la surprise de voir que le dossier d'affaires n'a pas été mis à jour depuis décembre 2019, depuis presque six mois!

Imaginez : on parle encore du trambus comme d'une pierre angulaire du projet, on insiste sur la revitalisation de Charest et le tramway coûte près de 800 M\$ de moins de ce qu'on sait aujourd'hui!

À plusieurs reprises, on parle d'un projet total de 3,315 G\$ dans le dossier d'affaires, avec des économies de 15 M\$ à réaliser. Il est permis de se demander pour quelle raison l'administration municipale n'a jamais daigné rendre cette information publique.

[59] La Presse. Un tramway nommé périr. 17 juillet 2020. En ligne. Hyperlien : <https://www.lapresse.ca/actualites/2020-07-17/un-tramway-nomme-perir.php>

[60] Le Soleil. Les coûts du tramway vérifiés et contre-vérifiés, assure la Ville. 20 mars 2018. En ligne. Hyperlien : <https://www.lesoleil.com/actualite/la-capitale/les-couts-du-tramway-verifies-et-contre-verifies-assure-la-ville-ba95a61a5b80d3b76deaa32e449ec4be>

Si le coût du projet en tant que tel dans le dossier d'affaires fait jaser, on peut en dire tout autant des coûts subséquents qui vont survenir dans le cadre du projet. De manière générale, c'est le coût du projet qui retient l'attention, cependant il ne faut pas oublier qu'il faudra aussi continuer d'exploiter et d'entretenir le projet une fois terminé.

Lors du lancement du projet, on estimait que les coûts d'exploitation s'élevaient à 155 millions de dollars [61]. Bien que relancée à cet égard lors de conseils municipaux, l'administration Labeaume n'a jamais voulu détailler comment elle arrivait à ce montant. Lors de la mise à jour du projet du 29 juin dernier, c'est un tout autre portrait qui a été présenté [62]. Comment peut-on arriver à une différence aussi significative?

Coûts d'entretien et d'exploitation



Frais totaux par kilomètre et par déplacement (dollars constants 2018)

	2018	2026		
	Bus Situation actuelle	Bus « Fil de l'eau »	RSTC Portée originale	RSTC Portée optimisée
Déplacements annuels	31 803 000	35 041 000	41 017 000	40 390 000
Déplacements additionnels	-	+3 238 000	+9 214 000	+8 587 000
Croissance des déplacements	-	+10 %	+29 %	+27 %
Frais annuels totaux	220,2 M\$	254,2 M\$	263,2 M\$	263,6 M\$
Frais totaux par kilomètre	7,90 \$	8,14 \$	8,92 \$	8,94 \$
Frais totaux par déplacement	6,92 \$	7,25 \$	6,42 \$	6,53 \$

30 Données pour l'agglomération de Québec

Source : Présentation concernant la portée et les coûts du projet, juin 2020, page 30

[61] Radio-Canada. Québec dévoile son projet de tramway. 16 mars 2018. En ligne. Hyperlien : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1089685/tramway-quebec-transport-en-commun-projet-transport-structurant>

[62] Ville de Québec. Portée et coûts | projet du réseau structurant de transport en commun. 29 juin 2020. En ligne. Hyperlien : <https://reseaustructurant.info/docs/2020-06-29-r%C3%A9sentation%20port%C3%A9e%20du%20projet.pdf>

Comme vous serez en mesure de le constater en parcourant l'étude d'achalandage [63], les prévisions budgétaires d'entretien et d'exploitation sont faites en fonction d'un seul scénario d'achalandage prévu, soit celui qui est projeté depuis le début du projet.

Pourquoi avons-nous un seul scénario et non pas plusieurs en fonction de l'achalandage? L'administration Labeaume a toujours refusé de répondre à cette question. Pourtant, il est évident que la part payée par les passagers sera une clé importante de l'énigme budgétaire d'un tel projet. Selon le dernier budget présenté par le Réseau de transport de la Capitale [64], celui de 2020, les utilisateurs représentaient 78 M\$ de revenus sur un total de 234 M\$, ce qui correspond au tiers.

Évidemment, le principal bailleur de fonds du RTC est l'agglomération de Québec, qui contribue à hauteur de 52,1% du budget 2020 [65] pour 124,4 M\$. Vous serez d'accord avec nous pour dire que la partie des utilisateurs et de l'agglomération vient au bout du compte de la même poche, soit celle du contribuable.

Toujours par rapport au dossier d'affaires et aux aspects financiers inhérents, une intervention effectuée par un employé de la Ville de Québec au sujet de la captation de la plus-value foncière dû à l'augmentation de valeur a attiré notre attention.

À ce jour, cet aspect n'avait jamais fait partie des discussions publiques sur le projet de réseau structurant.

On y expliquait notamment que dans la zone du RSTC, la valeur des maisons va augmenter lorsqu'elle se trouve dans la zone d'impact du RSTC. C'est une prémisse à laquelle on s'attendait puisque dans une étude de l'Institut de recherche en économie contemporaine (IREC) [66], on y apprend que « [t]outefois, comme on pouvait s'y attendre, on remarque que, règle générale, les prix ont tendance à augmenter près des stations et à diminuer pour les résidences situées près des lignes du transport en commun, mais loin des stations. Donc, l'accès au système de transport est un élément important dans la décision de localisation des familles, même si cette prime est peu élevée et très variable. »

[63] Ville de Québec. Réseau structurant de transport en commun (RSTC) Rapport d'achalandage. Décembre 2019. En ligne. Hyperlien : https://reseaustructurant.info/docs/achalandage-deplacements/RP_RSTC_Modélisation_VF.pdf

[64] Réseau de transport de la Capitale. Budget 2020. 28 novembre 2019. En ligne. Hyperlien : https://cdn.rtcquebec.ca/sites/default/files/2019-12/BDG_2020_VF_20191128.pdf

[65] Idem.

[66] LAPLANTE, Robert, Gabriel STE-MARIE, Jules BÉLANGER, Pierre LANGLOIS et Gilles L. BOURQUE (2010). L'électrification du transport collectif : un pas vers l'indépendance énergétique du Québec, Rapport de recherche de l'IRÉC, décembre 2010. En ligne. Hyperlien : <https://irec.quebec/ressources/publications/electrificationtransportdec2010.pdf>

Cependant, l'employé de la Ville de Québec est allé plus loin dans son exposé en donnant l'exemple de la maison moyenne de Québec, qui s'établit à 283 000\$. Il a exposé que cela se transposerait, dans son cas de figure, à une augmentation de 33\$ du compte de taxes municipales.

La Ville de Québec assure ne pas vouloir utiliser cette option [67]. Pourquoi avoir un calcul s'il n'est pas anticipé d'utiliser cette méthode? Cette idée avait à l'époque été rejetée par Régis Labeaume dans le cadre du projet de SRB, alors qu'elle était mise de l'avant par Jean-François Lisée, ancien chef du Parti Québécois [68].

Les appels d'offres ont aussi connu leurs parts de problèmes par rapport aux coûts, et ce, quand ils n'étaient pas tout simplement annulés comme c'est déjà arrivé à quatre reprises depuis le début du projet [69] ou retardés significativement, comme dans le cas de l'appel de qualification [70], qui l'a d'ailleurs été à deux reprises.

Lorsque la Ville a procédé à l'appel d'offres concernant le génie et l'architecture, dans le cadre de la conception préliminaire, celui-ci s'est avéré 34% plus cher que prévu, passant d'une prévision de 22,6 millions de dollars à 30,6 millions, dans les faits, une fois octroyé au consortium Tram-Innov [71].

Il est aussi pertinent de noter que bien que l'étude comparative des modes de transport lourd de Systra [72] mentionne qu'un tramway coûte de 25 à 45 M\$ du kilomètre, celui de Québec, à 3,1 G\$ pour 22 kilomètres, on arrive à 140,9 M\$ du kilomètre, ce qui est trois fois plus élevé que le montant le plus haut de la fourchette fournie par Systra.

[67] Journal de Québec. Tramway: la Ville dit non à l'imposition d'une redevance. 22 juillet 2020. En ligne.

Hyperlien : <https://www.journaldequebec.com/2020/07/22/la-ville-dit-non-a-limposition-dune-redevance>

[68] Journal de Québec. SRB: Labeaume ouvre la porte à un financement à 10% de la Ville. 23 mars 2017. En ligne.

Hyperlien : <https://www.journaldequebec.com/2017/03/23/srb-labeaume-ouvre-la-porte-a-un-financement-a-10-de-la-ville>

[69] Journal de Québec. Réseau structurant: un quatrième appel d'offres annulé en quelques mois. 5 mars 2020.

En ligne. Hyperlien : <https://www.journaldequebec.com/2020/03/05/reseau-structurant-un-quatrieme-appel-doffres-annule-en-quelques-mois>

[70] Journal de Québec. Appel de qualification: la date limite à nouveau repoussée pour le tramway. 4 juin 2020.

En ligne. Hyperlien : <https://www.journaldequebec.com/2020/06/04/la-date-limite-a-nouveau-repoussee>

[71] Le Soleil. Tramway: un contrat évalué à 22 M\$ payé 30 M\$ par la Ville. 25 juillet 2019. En ligne. Hyperlien :

<https://www.lesoleil.com/actualite/la-capitale/tramway-un-contrat-evalue-a-22-m-paye-30-m-par-la-ville-2f9adddb55c5cbf21cbcecf3337d6a8a>

[72] Systra Canada. RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN ANALYSE COMPARATIVE DES MODES DE TRANSPORT LOURDS SUR RAIL. Septembre 2019. En ligne. Hyperlien :

<https://reseaustructurant.info/docs/analyse-comparative-modes-transport/445-COM-a.pdf>

Des questions qui demeurent sans réponses

Depuis le début du projet, le manque de transparence caractérise les discussions et les débats publics qui ont lieu et minent le projet de l'administration Labeaume, qui devrait être un porte-étendard sans faille pour susciter l'adhésion populaire.

En décembre dernier, après des retards dans les comités de bon voisinage et pour donner suite aux questions incessantes de notre part lors de conseils municipaux au sujet des décisions qui devaient être entérinées à l'égard du projet, l'administration Labeaume a tenu le plus long comité plénier [73] de l'histoire de la Ville de Québec. Avant d'aborder le sujet du comité plénier, rappelons que les comités de bon voisinage devaient en premier lieu se tenir à l'automne 2019 [74], ont été confirmés en janvier 2020 [75] pour février, avant d'être ensuite reportés à avril deux semaines plus tard [76]. En mars, avec les circonstances que l'on connaît, les comités de bon voisinage sont reportés à plus tard [77]. Avec l'attention qui sera tournée dès septembre vers les consortiums intéressés au projet, est-ce que les comités de bon voisinage promis par la Ville vont devenir caduques et perdre l'oreille du bureau de projet?

Pour en revenir aux comités pléniers du conseil municipal, bien que ce soit intéressant sur papier comme idée, ce fût un exercice qui n'a pas permis réellement d'en apprendre davantage, mise à part que le consortium choisi sera imputable de beaucoup de responsabilités. C'est d'ailleurs un argument brandi à maintes reprises de la part des élus de l'administration Labeaume pour ne pas avoir à répondre aux questions. Pourtant aujourd'hui, plusieurs questions subsistent. Le tracé de référence n'a jamais été remis en cause par l'administration municipale. Depuis la présentation du projet, on travaille sur un seul tracé et seulement quelques maigres alternatives ont été évaluées.

[73] Radio-Canada. Le tramway de Québec sera construit et exploité en français. 12 décembre 2019. En ligne. Hyperlien : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1431268/tramway-projet-quebec-francais-construction-exploitation-labeaume-plenier>

[74] Le Soleil. Tramway: la firme Systra fera l'étude comparative. 30 avril 2019. En ligne. Hyperlien : <https://www.lesoleil.com/actualites/tramway-la-firme-systra-fera-letude-comparative-b51c3ee4633cf4c5a97efe4df6e2fbd9>

[75] Journal de Québec. Tramway de Québec: mise en place de quatre comités de bon voisinage. 29 janvier 2020. En ligne. Hyperlien : <https://www.journaldequebec.com/2020/01/29/tramway-de-quebec-mise-en-place-de-quatre-comites-de-bon-voisinage>

[76] Journal de Québec. La Ville de Québec reporte les rencontres publiques sur le tramway. 13 février 2020. En ligne. Hyperlien : <https://www.journaldequebec.com/2020/02/13/la-ville-de-quebec-reporte-les-rencontres-publiques-sur-le-tramway>

[77] Réseustructurant.info. (COVID-19) Report des séances des comités de bon voisinage. 25 mars 2020. En ligne. Hyperlien : <https://reseaustructurant.info/actualites/2020-03-25-report-seances-comites-bon-voisinage.aspx>

On peut d'ailleurs les retrouver dans la première série de 147 questions que le ministère de l'Environnement a retourné à la Ville dans le cadre de l'étude d'impact environnemental ainsi que dans les réponses fournies subséquemment par la Ville.

Dans la série de réponses datée du 20 mars [78], la Ville mentionne au point QC-11 : « *Dans le cadre de la planification du projet de réseau structurant visant à déterminer le choix du tracé, des analyses de variantes ont été effectuées pour le secteur Limoilou. En conception d'avant-projet, deux variantes au tracé de la 1re Avenue entre le Vieux-Limoilou et l'arrondissement de Charlesbourg ont été analysées. La démarche avait pour but de comparer les avantages et les inconvénients de tracés alternatifs empruntant la 3e Avenue et le boulevard Henri-Bourassa.* »

Peut-on dire, qu'excepté la phase d'avant-projet, aucun autre tracé n'a été évalué et que l'on travaille à partir d'un seul projet depuis le début de celui-ci? Ce serait curieux pour un projet sur lequel le maire dit travailler depuis 10 ans.

Dans le même ordre d'idées, comment expliquer, avec les figures suivantes en ordre chronologique, que le boulevard Charest devait comporter un tramway dans le Plan de mobilité durable présenté en juin 2010 [79], un SRB [80] en 2015, un trambus en 2018 [81] et finalement des voies réservées pour des Métrobus en 2020 [82], en affirmant se baser sur les mêmes documents pour y arriver (les 5 200 pages énoncées en introduction) ?

[78] Ville de Québec. Réponses aux questions et commentaires pour le projet de construction d'un tramway sur le territoire de la ville de Québec. 20 mars 2020. En ligne. Hyperlien :

<https://www.ree.environnement.gouv.qc.ca/dossiers/3211-08-015/3211-08-015-24.pdf>

[79] Ville de Québec. Plan de mobilité durable. Janvier 2011. En ligne. Hyperlien :

<https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/transport/docs/PlanMobiliteDurable.pdf>

[80] Ville de Québec et Ville de Lévis. Étude de faisabilité tramway – Service rapide par bus. Mars 2015. En ligne.

Hyperlien : [https://reseaustructurant.info/docs/etude-faisabilite-technique/05-](https://reseaustructurant.info/docs/etude-faisabilite-technique/05-MANDAT%205%20RAPPORT%20FINAL%20%C3%89TUDE%20FAISABILIT%C3%89/RP_ET%20TWAY%20SRB_VF.pdf)

[MANDAT%205%20RAPPORT%20FINAL%20%C3%89TUDE%20FAISABILIT%C3%89/RP_ET%20TWAY%20SRB_VF](https://reseaustructurant.info/docs/etude-faisabilite-technique/05-MANDAT%205%20RAPPORT%20FINAL%20%C3%89TUDE%20FAISABILIT%C3%89/RP_ET%20TWAY%20SRB_VF.pdf)

[.pdf](https://reseaustructurant.info/docs/etude-faisabilite-technique/05-MANDAT%205%20RAPPORT%20FINAL%20%C3%89TUDE%20FAISABILIT%C3%89/RP_ET%20TWAY%20SRB_VF.pdf)

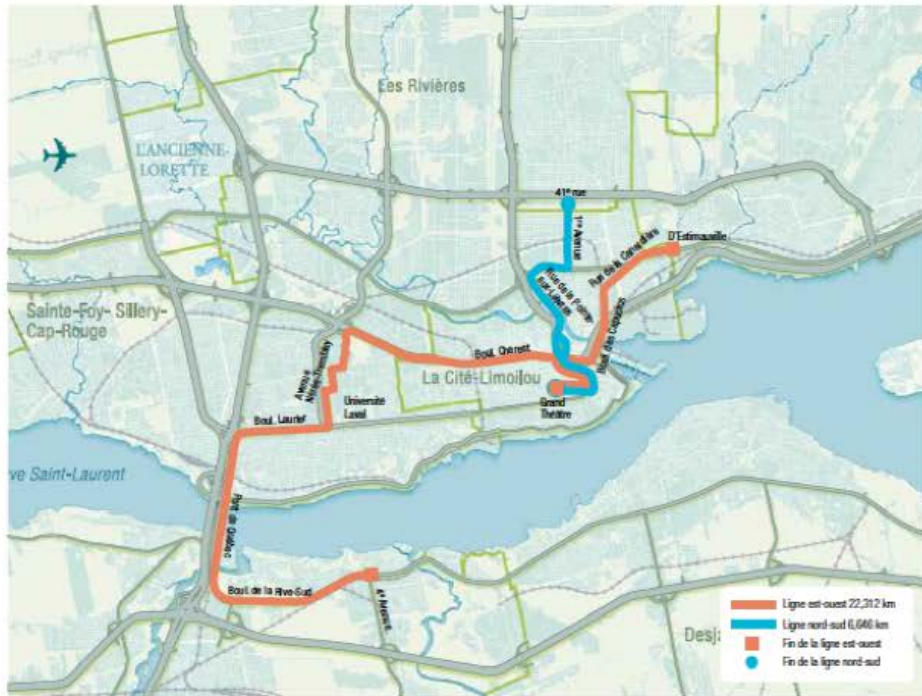
[81] Réseau de Transport de la Capitale. Plan stratégique 2018-2027. Juin 2018. En ligne. Hyperlien :

<https://www.rtcquebec.ca/rtc/aucoeurdumouvement/pdf/PlanStrategique.pdf>

[82] Ville de Québec. Portée et coûts | projet du réseau structurant de transport en commun. 29 juin 2020. En ligne.

Hyperlien : <https://reseaustructurant.info/docs/2020-06-29Pr%C3%A9sentation%20port%C3%A9e%20du%20projet.pdf>

Carte 9 – Réseau de tramway proposé



Source : Plan de mobilité durable, janvier 2011, page 71

FIGURE 6
Secteurs où l'implantation du réseau structurant modifiera le nombre de voies de circulation



Source : Étude de faisabilité tramway - Service rapide par bus, février 2015, page 49



Source : Plan stratégique 2018-2027 du RTC, juin 2018, page 107



Source : Présentation concernant la portée et les coûts du projet, juin 2020, page 9

Rappelons que le tracé sur Charest était justifié bec et ongles par Régis Labeaume [83]. Alors que le Journal de Québec mentionne dans un article de Jean-Luc Lavallée que « *[le] choix du boulevard Charest pour le passage d'un Service rapide par bus (SRB) était le seul qui s'imposait afin de limiter les « dégâts » et les expropriations coûteuses en haute-ville* », le maire en rajoute en disant ceci : « *Les Métrobus fonctionnent très bien en haut de la Ville. Pourquoi se mettre dans le trouble et faire des expropriations? Pourquoi le faire quand c'est plus rapide par en bas ?* » Le Soleil rapportait aussi que la moitié des utilisateurs des lignes de Métrobus sur René-Lévesque y étaient de transit et ne débarquaient donc pas sur les arrêts desservis par les lignes en question [84].

Qu'est-ce qui a changé depuis ce temps? Pourtant, « *la démolition de 34 immeubles, le retrait de 300 espaces de stationnement et de 200 arbres, la condamnation de 52 accès à des bâtiments ainsi que l'emprise de 18 mètres sur ce boulevard est insuffisante puisqu'il faudrait 24 mètres pour conserver toutes les voies de circulation* » demeurent toujours présents comme mentionnés à l'époque [85]. Qui plus est, les plus récentes données font état du retrait de 1241 cases de stationnement [86] et de 1701 arbres abattus sur le long du tracé projeté [87], ainsi que les contraintes d'espaces concernant l'étroitesse du boulevard René-Lévesque, la 1^{re} avenue ou bien la pente du boulevard Henri-Bourassa dans le secteur de Charlesbourg, secteur où le tramway pourrait bien être amputé, selon le maire lui-même [88].

Les expropriations sont un autre sujet qui a mené à plusieurs controverses au cours de conseils municipaux. À la suite de vos demandes, la cartographie complète des expropriations prévues a été révélée.

[83] Journal de Québec. Labeaume justifie le tracé du SRB sur Charest. 5 juin 2017. En ligne.

Hyperlien : <https://www.journaldequebec.com/2017/06/05/labeaume-justifie-le-trace-du-srb-sur-charest>

[84] Le Soleil. Transport en commun: Charest est le bon choix, martèle Labeaume. 5 juin 2017. En ligne.

Hyperlien : <https://www.lesoleil.com/actualite/transport-en-commun-charest-est-le-bon-choix-martele-labeaume-a8e10910473e789830ecb46ea5595d59>

[85] Journal de Québec. Labeaume justifie le tracé du SRB sur Charest. 5 juin 2017. En ligne. Hyperlien :

<https://www.journaldequebec.com/2017/06/05/labeaume-justifie-le-trace-du-srb-sur-charest>

[86] Journal de Québec. Voici les perdants du tramway de Québec. 9 mars 2020. En ligne. Hyperlien :

<https://www.journaldequebec.com/2020/03/07/voici-les-perdants-du-tramway-de-quebec>

[87] Ville de Québec. Audiences publiques sur l'environnement - Canopée et arbres d'alignement. Juillet 2020. En ligne.

Hyperlien : <http://voute.bape.gouv.qc.ca/dl/?id=00000151054>

[88] Radio-Canada. Si le tracé du tramway doit être réduit, il le sera à Charlesbourg. 10 juillet 2020. En ligne.

Hyperlien : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1718875/raccourcir-trace-tramway-quebec-hypothese-respect-budget-audiences-bape>

Surprise! Certains déclarent avoir appris, à ce moment-là, qu'ils allaient être expropriés, que ce soit partiellement ou totalement, après que le maire eut déclaré que tout le monde avait été contacté et qu'il agirait avec empathie [89]. Il ne faut pas oublier que ce ne sont pas de simples transactions financières, mais qu'on parle ici de gens qui peuvent avoir investi les économies d'une vie ou qui sont tributaires de patrimoine familial de longue date!

Les questions que nous avons posées sur le déneigement et sur la technologie, au cours des pléniers subséquents, n'ont pas été répondues, étant « du ressort du consortium ». Nous vous rappelons que la validation de l'analyse comparative des modes de transports lourds, réalisée par deux professeurs de l'École des Hautes Études Commerciales (HEC), mentionnait notamment que *« les technologies disponibles permettent de contrôler les accumulations de neige (surtout au sol) et de glace (au sol et sur les lignes aériennes). Toutefois, ces technologies augmentent les coûts de construction du projet et également les coûts d'exploitation. Les coûts additionnels liés aux conditions hivernales pour la construction et l'exploitation ne sont pas pris en compte dans les estimations fournies par SYSTRA car elles s'appuient sur les coûts de différents systèmes, mais ils le sont dans celles présentées par le bureau de projet RSTC. (...) Il s'agit là d'un élément qui demanderait une validation additionnelle [90].»*

À ce jour, aucune étude ou validation supplémentaire n'a été effectuée à cet effet.

D'autres questions concernant les risques subsistent. La Ville de Québec est allée en appel d'offres pour avoir un gestionnaire de risques et, en conséquence, aucun soumissionnaire ne s'est manifesté [91]. La Ville a ultérieurement engagé quelqu'un pour gérer la problématique après avoir revu son processus d'appel d'offres et sa façon d'aborder le marché [92].

[89] Journal de Québec. Tramway: des commerçants sous le choc espèrent qu'ils seront indemnisés. 16 juillet 2020. En ligne. Hyperlien : <https://www.journaldequebec.com/2020/07/16/tramway-des-commerçants-sous-le-choc-espèrent-qu'ils-seront-indemnisés>

[90] Robert Gagné et Jacques Roy, HEC Montréal. RÉVISION ET VALIDATION DE L'ANALYSE COMPARATIVE DES MODES LOURDS SUR RAIL RÉALISÉE PAR SYSTRA POUR LE RSTC DE QUÉBEC. Octobre 2019. En ligne. Hyperlien: <https://reseaustructurant.info/docs/analyse-comparative-modes-transport/445-COM-c.pdf>

[91] Journal de Québec. Tramway: aucune soumission pour un appel d'offres sur «la gestion de risques». 29 octobre 2019. En ligne. Hyperlien : <https://www.journaldequebec.com/2019/10/29/tramway--aucune-soumission-pour-un-appel-doffres-sur-la-gestion-de-risques>

[92] Réseaustructurant.info. Des appels d'offres revus et améliorés. 19 décembre 2019. En ligne. Hyperlien : <https://reseaustructurant.info/actualites/2019-12-19-appels-offres.aspx>

Il semble évident que le risque est sur les épaules des contribuables de la Ville de Québec. Ajoutons à cela le fait que le gouvernement a été clair à l'effet qu'aucun dollar supplémentaire ne sera déplié, faisant en sorte que les risques financiers du projet seront absorbés à 100% par les citoyens de Québec.

Parmi les autres études qui ont suscité des discussions, on ne peut pas passer sous silence celles qui concernent le bruit à proximité des résidences qui seront logées aux abords du tracé du tramway, que ce soit dans le secteur Pie-XII [93] à Sainte-Foy ou bien dans le secteur de Limoilou avec la rue du Chalutier [94].

Ce sont des appréhensions qui sont normales de la part des citoyens qui vivent à proximité de ces artères et il est tout à fait légitime de les écouter plutôt que de balayer leurs questionnements du revers de la main. Ce sont d'ailleurs des interrogations qui sont revenues souvent lorsque la Ville a tenu des séances d'information sur le projet. En novembre dernier, l'administration Labeaume a voulu calmer le jeu en rendant publique une étude de Systra faisant état d'un impact sonore nul ou positif sur 95% du tracé [95].

Énième preuve que le projet a subi de nombreuses modifications en cours de route, cette étude mentionne « *qu'il y aura une augmentation du niveau de bruit à prévoir dans le secteur de la rue de la Couronne. Ce n'est toutefois pas lié à l'arrivée du tramway, mais plutôt à l'augmentation de la circulation automobile* [96]».

Six mois plus tard, cette affirmation devient caduque alors qu'on apprend que la rue de la Couronne deviendra entièrement piétonne [97].

[93] Journal de Québec. Pointe-de-Sainte-Foy: encore des questions sur le bruit du tramway. 4 décembre 2019. En ligne. Hyperlien : <https://www.journaldequebec.com/2019/12/04/pointe-de-sainte-foy-encore-des-questions-sur-le-bruit-du-tramway>.

[94] Mon Saint-Roch. Le nouveau trajet du tramway, trop proche des résidences sur la rue du Chalutier et des Embarcations. 10 juin 2020. En ligne. Hyperlien : <http://monsaintroch.com/2020/nouveau-trajet-tramway-proche-residences-rue-chalutier-embarcations/>

[95] Journal de Québec. Aucun impact sonore sur 95% du tracé du tramway. 21 novembre 2019. En ligne. Hyperlien : https://www.journaldequebec.com/2019/11/21/le-tramway-de-quebec-sera-moins-bruyant-que-le-bus-conclut-une-etude?utm_source=j5_app&utm_medium=social&utm_campaign=share_article

[96] Radio-Canada. La Ville de Québec veut calmer les inquiétudes liées au bruit du tramway. 21 novembre 2019. En ligne. Hyperlien : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1400170/systra-etude-bruit-vibrations-tramway-quebec-projet-transport-commun?partageApp=appInfoiOS&accesVia=partage>

[97] Journal de Québec. Le tramway va changer le visage de Québec. 13 mai 2020. En ligne. Hyperlien : <https://www.journaldequebec.com/2020/05/13/photos-pole-dechanges-de-saint-roch-la-rue-de-la-couronne-reservee-au-tramway>.

Il est d'autant plus surprenant que l'étude sur le bruit ne prenne pas en compte le facteur de l'électrification. En effet, la flotte d'autobus est appelée à s'électrifier au cours des prochaines années puisque le gouvernement du Québec ne subventionnera plus les autobus hybrides à partir de 2025 [98]. On sait que le tramway sera électrique, or les autobus le seront eux aussi de façon de plus en plus fréquente dans les prochaines années.

Une autre préoccupation qui revient régulièrement est celle de la sécurité.

Les 243 intersections [99] qui seront impactées par le déploiement du projet ont marqué les esprits (chiffre qui incluait les intersections attribuables au projet de trambus, composante depuis retirée). On peut en dire autant pour les ruelles de Limoilou [100] qui sont appelées à être modifiées radicalement dans le déploiement du projet ou encore pour le passage du tramway dans la cour de l'école de Rochebelle, à Sainte-Foy [101].

[98] Radio-Canada. Le RTC amorce l'électrification de sa flotte. 25 avril 2019. En ligne. Hyperlien : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1166230/rtc-debut-electrification-autobus>

[99] Radio-Canada. Les 243 intersections touchées par le tramway sous la loupe. 6 décembre 2019. En ligne. Hyperlien : <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1418963/tramway-intersections-virage-gauche>

[100] Le Soleil. Le tramway changera le visage des ruelles du Vieux-Limoilou. 9 juin 2020. En ligne. Hyperlien : <https://www.lesoleil.com/actualite/la-capitale/le-tramway-changera-le-visage-des-ruelles-du-vieux-limoilou-033c76adb556c71024eddbea338220f2>

[101] Journal de Québec. Le tramway dans la cour d'école: le conseil d'établissement de l'école De Rochebelle inquiet et surpris. 24 février 2020. En ligne. Hyperlien : <https://www.journaldequebec.com/2020/02/24/le-conseil-detablissement-de-lecole-de-rochebelle-inquiet-et-surpris>

La comparaison des modes de transport était-elle adéquate?

C'est bien connu que Régis Labeaume faisait campagne contre le tramway en 2017. C'est pourquoi la surprise fut générale lorsqu'il a ramené le tramway sur la place publique en décembre 2017, tel que mentionné dans la première partie de ce mémoire.

L'étude comparative des modes de transport lourds, qui a été effectuée après le choix du mode de transport, était déjà une ombre au tableau. Le fait que ce soit la compagnie Systra, la même qui a antérieurement décroché un contrat de 12,5 M\$ de dollars pour accompagner la Ville dans son projet [102], en est une autre. S'ajoute à cela le président du RTC et vice-président du comité exécutif, Rémy Normand, qui déclare que l'étude a été octroyée à Systra « *pour ne pas aller en appel d'offres et que c'est une façon de contourner ça* » [103] en le donnant à quelqu'un qui est déjà sous contrat avec la Ville.

D'entrée de jeu, l'étude en question [104] mentionne: « *par ce mandat, le BPRSTC (le Bureau de projet du réseau structurant de transport en commun) commissionne SYSTRA à réaliser une analyse comparative de quatre principaux modes reconnus : le tramway, le train léger sur rail, le monorail et le métro en souterrain* ». Dès le départ, on circonscrit le mandat à quatre options seulement.

On apprend aussi plus loin, à partir de la page 31, qu'on étudie seulement le tracé de référence du réseau structurant. On constate donc qu'aucun autre tracé ne sera étudié.

[102] Réseau de Transport de la Capitale. Accompagnement pour la conception du tramway et l'électrification du réseau 19 novembre 2018. En ligne. Hyperlien : <https://www.rtcquebec.ca/medias/communiqués/accompagnement-pour-la-conception-du-tramway-et-lelectrification-du-reseau>

[103] Journal de Québec. Réseau structurant : l'étude comparative confiée à Systra. 30 avril 2020. En ligne. Hyperlien : <https://www.journaldequebec.com/2019/04/30/tramway-a-quebec-des-rencontres-publiques-et-une-tournee-dinformation>

[104] Systra Canada. RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN ANALYSE COMPARATIVE DES MODES DE TRANSPORT LOURDS SUR RAIL. Septembre 2019. En ligne. Hyperlien : <https://reseaustructurant.info/docs/analyse-comparative-modes-transport/445-COM-a.pdf>

Ce qui est curieux aussi dans l'analyse du métro, avec le tableau 4.3 à la page 56, Systra utilise un métro doté d'une capacité de 900 passagers, soit la formule la plus coûteuse. Deux questions s'imposent. Premièrement, pourquoi ne pas utiliser un métro léger, alors qu'une capacité de métro peut se moduler au fil du temps, pour avoir un coût plus réaliste ? Deuxièmement, lorsqu'on fait la nomenclature des quatre modes choisis au début de l'étude, pour le métro, à la page 24, on utilise des projets à titre d'exemples ayant respectivement des capacités de 325, 430 et 412 passagers. Pourquoi ne pas utiliser ceux-ci au lieu d'utiliser l'exemple d'un métro de 900 places ? On se sert pourtant de l'exemple d'un métro de plus petite capacité à la page 56.

Face aux critiques qui ont déferlé sur l'administration Labeaume à la suite de l'octroi de l'étude à Systra et à ses conclusions [105], il y avait aussi une contre validation effectuée par deux professeurs de HEC de l'étude de Systra. Dès le départ, ils disent se baser sur un tableau de l'étude de Systra qui « *résume l'analyse préliminaire des quatre modes et nous permet de conclure que le train léger sur rail et le monorail devraient être exclus pour permettre une analyse plus approfondie des deux modes dominants.* »

Encore une fois, on calcule une rame de métro de 900 passagers versus une ligne de tramway de 260 passagers, en occultant les trois exemples que Systra propose dans sa présentation du métro. Il faut mentionner que dans la conclusion de la section sur le métro, on parle brièvement de métro plus court, mais pour aussitôt dire qu'il n'y a aucun métro dans de telles conditions. On semble dans les deux cas exclure d'emblée la possibilité d'un métro de plus petite capacité que 900 passagers.

Il est quand même fascinant que dans leur conclusion sur le métro souterrain, les deux professeurs de HEC écrivent que « *ainsi, selon les coûts moyens observés par SYSTRA, les coûts d'un métro souterrain de 16,3 kilomètres pourraient se situer entre 1 630 M \$ et 3 260 M \$ alors que les coûts maximum d'un tramway de 23,6 kilomètres seraient de 1 062 M \$.* » Rappelons que l'on sait aujourd'hui qu'un tramway de 22 kilomètres pour Québec coûte 3,1 G\$ et que le maire Labeaume ouvre la porte à un tramway raccourci dans Charlesbourg pour économiser sur les coûts [106].

À nos yeux, la question demeure entière : est-ce que toutes les pierres ont été retournées avant d'arriver avec le projet tel qu'il a été présenté en mars 2018, pour ensuite être substantiellement modifié ? Il nous apparaît maintenant évident que la réponse est un retentissant « non ».

[105] Le Devoir. Un métro serait « surdimensionné » pour Québec, conclut une étude. 25 octobre 2019. En ligne. Hyperlien : <https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/565520/un-metro-serait-surdimensionne-pour-quebec-conclut-une-etude>

[106] Le Soleil. Labeaume confirme l'hypothèse d'un tramway raccourci à Charlesbourg . 10 juillet 2020. En ligne. Hyperlien : <https://www.lesoleil.com/actualite/la-capitale/labeaume-confirme-lhypothese-dun-tramway-raccourci-a-charlesbourg-3badaa5326b686e61672369982ad74d4>

En guise de conclusion : la précipitation est une bien mauvaise conseillère

Nous sommes devant le plus grand projet que la Ville de Québec n'a jamais connu.

Un projet qui n'a pas été discuté en campagne électorale, ni après, mais simplement présenté six mois suivant les élections, reniant le fait qu'on voulait prendre deux ans pour consulter et monter un projet qui ferait consensus.

Après l'abandon spectaculaire du projet de SRB, le maire de Québec avait accordé une entrevue éditoriale à Jean-Luc Lavallée, du Journal de Québec.

« Le maire de Québec a entrouvert la porte, pour la toute première fois, si le consensus qu'il recherche – au moins 60% d'appuis – n'est pas à la hauteur de ses attentes. [...] « Si le consensus n'est pas clair dans les sondages, puis si on ne le sent pas, bien on prendra les moyens pour comprendre s'il y en a un », a-t-il avancé prudemment, prenant bien soin de peser ses mots. »

Depuis l'annonce du projet, l'opinion publique a été sondée à cinq reprises. Le seuil de 60% évoqué par Régis Labeaume n'a jamais été atteint.

Si lors du lancement du projet, 56% [107] des gens se disaient favorables à celui-ci, ce seuil grimpa légèrement lors des enquêtes d'opinion subséquentes, pour atteindre 57% [108] et même 59% [109]. Par la suite, les appuis ont passablement chuté alors qu'un sondage réalisé en décembre 2019 faisait état de 46% [110]. Ce coup de sonde a été suivi d'un autre; il y a quelques semaines, un sondage réalisé pour le Journal de Québec, faisait état d'un appui de 40% [111]. Les différents sondages sont disponibles aux annexes A, B, C et D.

[107] TVA Nouvelles. 56% des gens de Québec appuient le projet du tramway. 21 mars 2018. En ligne.

Hyperlien : <https://www.tvanouvelles.ca/2018/03/21/56-des-gens-de-quebec-appuient-le-projet-du-tramway>

[108] Journal de Québec. Taux de satisfaction de 57 % pour le projet de transport structurant à Québec. 4 juillet 2018.

En ligne. Hyperlien : <https://www.journaldequebec.com/2018/07/04/taux-de-satisfaction-de-57--pour-le-projet-de-transport-structurant-a-quebec>

[109] Le Soleil. Sondage Léger Marketing: appui favorable au tramway. 29 avril 2019. En ligne.

Hyperlien : <https://www.lesoleil.com/actualite/la-capitale/sondage-leger-marketing-appui-favorable-au-tramway-4db8cd16cf17e6d2cae9231f96ee930b>

[110] Journal de Québec. L'appui au tramway de Québec chute à 46%, selon un sondage commandé par l'opposition.

15 janvier 2020. En ligne. Hyperlien : <https://www.journaldequebec.com/2020/01/15/lappui-au-tramway-de-quebec-chute-a-46--selon-un-sondage-commande-par-lopposition>

[111] Journal de Québec. Sondage: l'appui au 3e lien et au tramway s'effrite avec la crise. 1er juin 2020. En ligne.

Hyperlien : <https://www.journaldequebec.com/2020/06/01/la-crise-change-les-priorites>

L'acceptabilité sociale consiste à « *la perception des parties prenantes locales qu'un projet, une entreprise, ou une industrie est socialement acceptable ou légitime* [112] ». Les enquêtes d'opinions ci-haut mentionnées, les opinions polarisées sur le projet, ainsi que le manque de transparence et d'informations sur celui-ci nous portent à croire que nous sommes loin d'atteindre ce concept dans le cadre du dossier qui nous préoccupe.

Les citoyens de Québec n'ont jamais eu la chance de se prononcer sur ce dossier. Le fait que l'on s'empresse de vouloir aller de l'avant devrait être un autre drapeau rouge que nous devrions hisser devant ce projet.

Les audiences publiques du BAPE ont mis de l'avant le manque d'informations disponibles ou actualisées pour certains aspects du projet, qui sont pourtant cruciaux à sa réalisation. C'est d'ailleurs une des raisons qui a mené le BAPE à ne pas donner son aval au projet de REM dans la région de Montréal [113].

Comme nous sommes ici aujourd'hui devant le BAPE pour discuter du plus grand projet de l'histoire de la Ville de Québec, permettez-nous de faire quelques observations et quelques recommandations à la commission :

- Normalement, la divulgation du dossier d'affaires nous aurait probablement apporté des réponses à nos questionnements. Malheureusement, nous ne pouvons pas nous prononcer, et le BAPE non plus, sur la ventilation des coûts du projet du tramway à Québec. Devant ce refus de la Ville de Québec à déposer les vrais coûts du dossier d'affaires, nous proposons que le BAPE ne mette pas fin à ses travaux, tel que prévu au début novembre, tant que les citoyens ne pourront voir le dossier d'affaires à jour. Nous pensons que notre demande est légitime et tout à fait logique dans un souci de transparence envers les contribuables de la Ville de Québec. À ce sujet, nous nous sommes d'ailleurs adressés au premier ministre du Québec, au ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, ainsi qu' au ministre des Transports (annexe E);

[112] Baba, S. & Raufflet, E. (2015). L'acceptabilité sociale : une notion en consolidation. *Management international / International Management / Gestión Internacional*, 19 (3), 98–114. En ligne. Hyperlien: <https://doi.org/10.7202/1043005ar>

[113] Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. *Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif – Rapport d'enquête et d'audience publique*. Décembre 2016. En ligne. Hyperlien : <http://archives.bape.gouv.qc.ca/sections/rapports/publications/bape331.pdf>

- Tel que mentionné, les citoyens de la Ville de Québec ont à ce jour déjà plus de 100 millions de travaux à payer, qui sont exclus de l'enveloppe de 3 300 millions de dollars du projet. N'oublions pas qu'à cela s'ajouteront les frais d'entretien et d'exploitation du futur tramway. De plus, le dossier d'affaires déposé par la Ville de Québec, suite à votre demande, nous apprend que la contribution de la Ville à sa société de transport est l'une des plus élevées au Canada [114];
- Quant à l'étude comparative des modes de transport lourds, nous croyons que celle-ci n'a pas été réalisée dans les règles de l'art et nous demandons au BAPE de mandater une firme indépendante pour évaluer ces modes, c'est-à-dire une étude comparative sur le tramway et le métro léger;
- Lors de l'annonce du projet de tramway, le tracé projeté par le 3e lien était inconnu. Il est tout à fait inconcevable pour la communauté métropolitaine de Québec de voir qu'il y aurait dédoublement, entre la place d'Youville et le pôle Saint-Roch, de deux modes de transport différents. À ce stade-ci, la Ville de Québec devrait attendre les plans officiels du tracé du 3e lien avant de finaliser son propre tracé;
- Un volet qui a été totalement occulté est celui de l'automatisation des transports. À ce sujet, nous vous recommandons de demander au Bureau de projet de procéder à une étude qui prendrait en compte une automatisation du mode de transport, car cette fonctionnalité pourrait faire sauver beaucoup d'argent aux contribuables de la Ville de Québec, ce qui permettrait de redistribuer les chauffeurs sur des parcours à bonifier ou à améliorer, ainsi que d'effectuer une planification stratégique de la main d'œuvre à long terme dans le contexte de pénurie de main d'œuvre que nous pourrions revivre;
- On sait que la Ville est allée en appel de qualification, et les résultats ont été dévoilés à l'effet qu'il y avait 3 consortiums. La question a été posée au maire de Québec, afin de savoir qu'elles sont les entreprises liées à l'intérieur de chacun des consortiums et celui-ci a refusé de répondre. Toujours dans un souci de transparence, nous demandons d'avoir la liste des entreprises qui forment les consortiums.

[114] Ville de Québec. Dossier d'affaires - Version 8 Document principal. 2 décembre 2019. En ligne.
Hyperlien : <http://voute.bape.gouv.qc.ca/dl/?id=00000151054>

Lors d'un débat au conseil municipal de la Ville de Québec, Régis Labeaume avait déclaré : « *La précipitation politique, c'est sûrement la pire des conseillères dans un projet de même. C'est pourquoi il est primordial de respecter à la lettre toutes les étapes techniques et scientifiques.* »

Nous n'avons jamais été autant en accord avec lui!

Notre souhait le plus cher, Madame la Présidente et Messieurs les Commissaires, est que les contribuables de la Ville de Québec puissent s'exprimer quant à la vision de leur ville en matière de transport collectif.

Annexe A

Sondage SOM - Cogeco Nouvelles

**Intérêt pour le projet de tramway
pour Québec**

SONDAGE SOM – COGECO NOUVELLES

INTÉRÊT POUR LE PROJET DE TRAMWAY POUR QUÉBEC

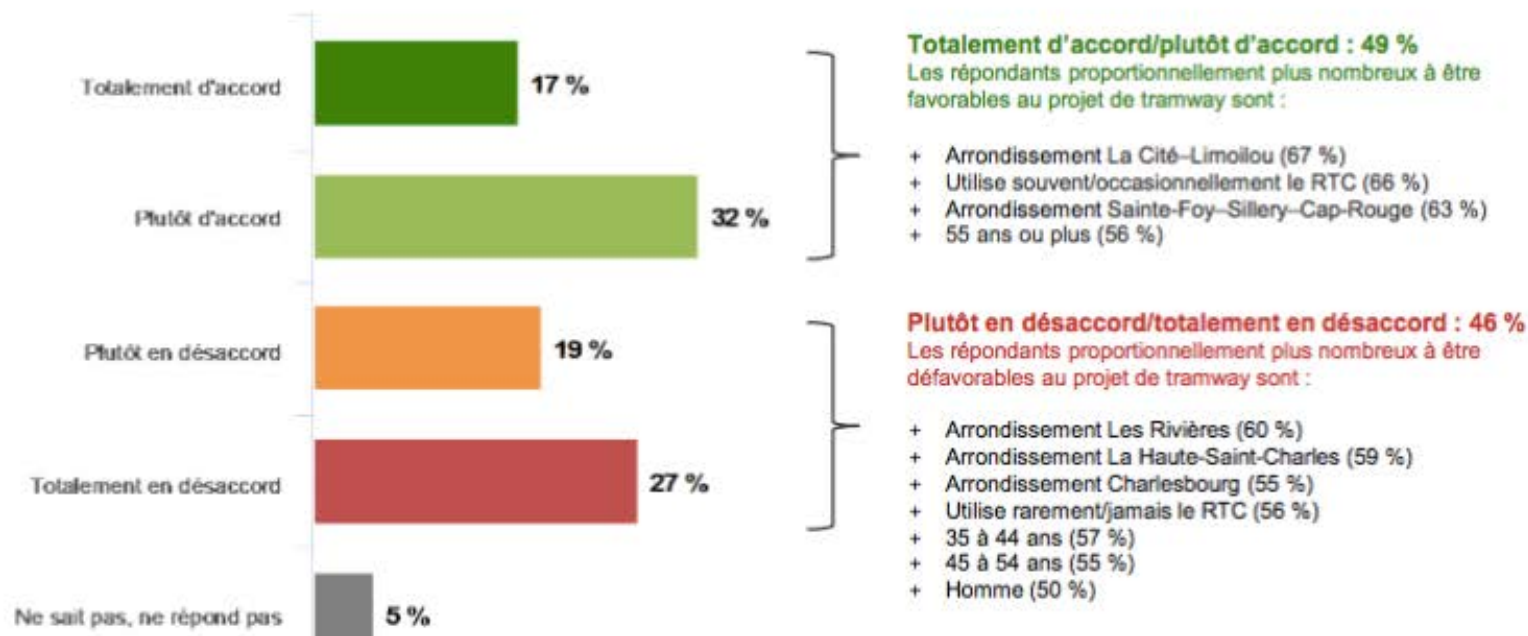


Les avis sont très partagés à l'égard du projet de tramway à Québec.

Une personne sur deux se dit en faveur du projet de tramway (49 %). On remarque que les résidents des arrondissements centraux (Ste-Foy–Sillery–Cap-Rouge et La Cité–Limoulu) ont davantage tendance à se dire favorables à l'égard du projet de tramway (le tracé se trouvera vraisemblablement dans cette zone géographique), tandis que les résidents de la couronne nord de Québec ont davantage tendance à se dire défavorables au projet.

Q1. En décembre 2017, le maire Labeaume a relancé l'idée d'un tramway comme moyen de transport structurant pour Québec. Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec un tel projet?

Base : tous, excluant la non-réponse, n : 1 110

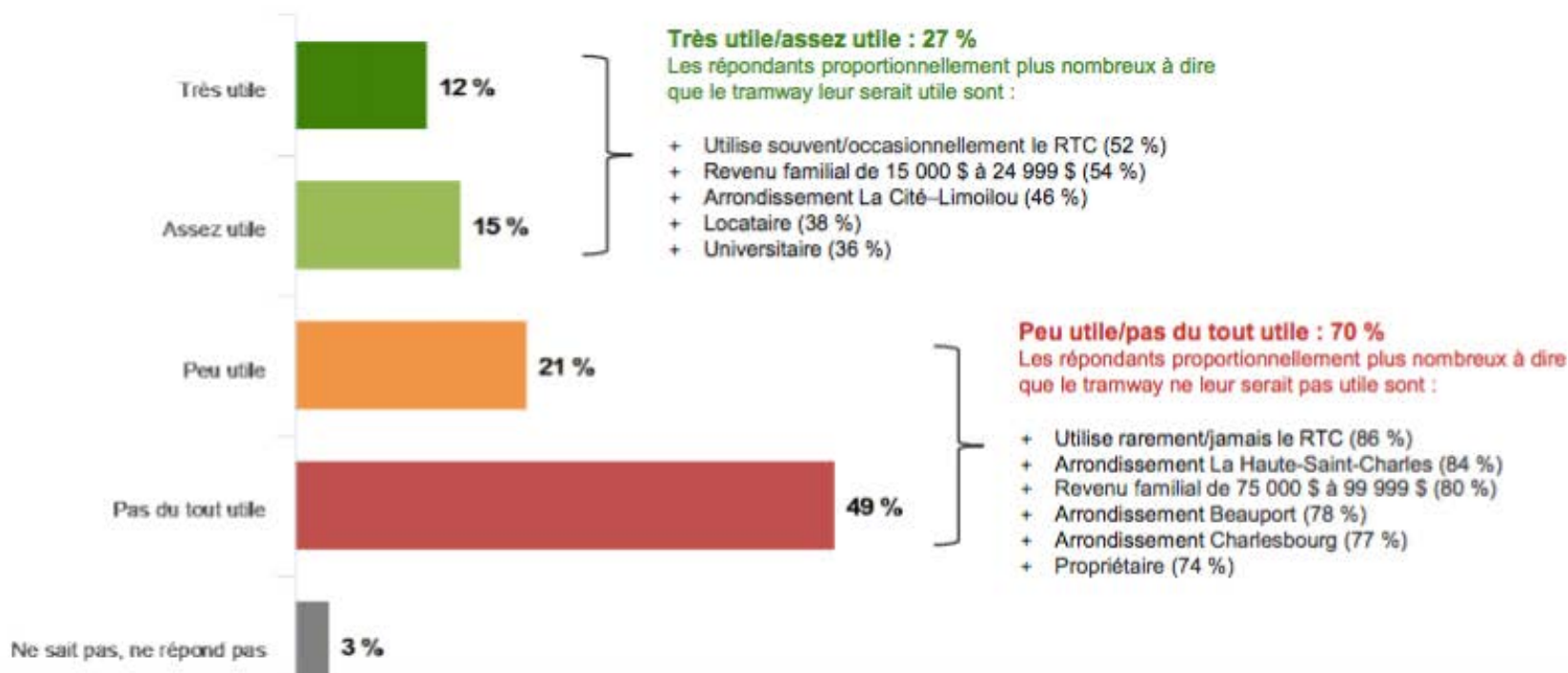


Un éventuel tramway qui ne serait pas utile pour la majorité des résidents de Québec.

Un peu plus du quart (27 %) des répondants affirment que le tramway serait utile pour eux dans leurs déplacements personnels aux heures de pointe du matin et du soir, particulièrement les utilisateurs réguliers du RTC (52 %) et les personnes de La Cité-Limoilou (46 %). Encore ici, les résidents de la couronne nord de Québec sont proportionnellement plus nombreux à dire que le tramway serait peu utile pour eux dans leurs déplacements hebdomadaires.

Q2. Pour vos déplacements personnels aux heures de pointe du matin et du soir, dans quelle mesure un tramway serait-il utile?

Base : tous, excluant la non-réponse, n : 1 110

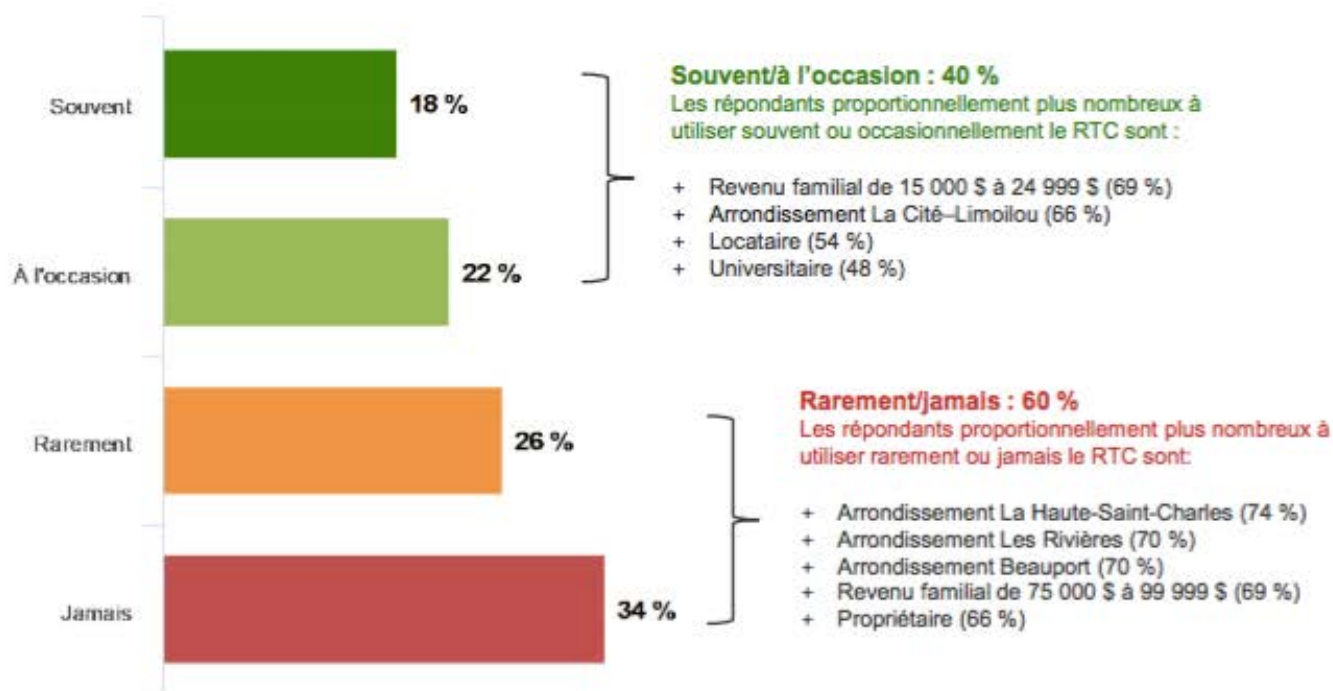


Quatre personnes de Québec sur dix utilisent le transport en commun du RTC.

Les personnes avec des revenus moins élevés (69 %) et les résidents de La Cité-Limoilou (66 %) sont proportionnellement plus nombreux à utiliser le RTC.

Q3. Utilisez-vous le système de transport en commun du RTC?

Base : tous, excluant la non-réponse, excluant la non-réponse, n : 1 107

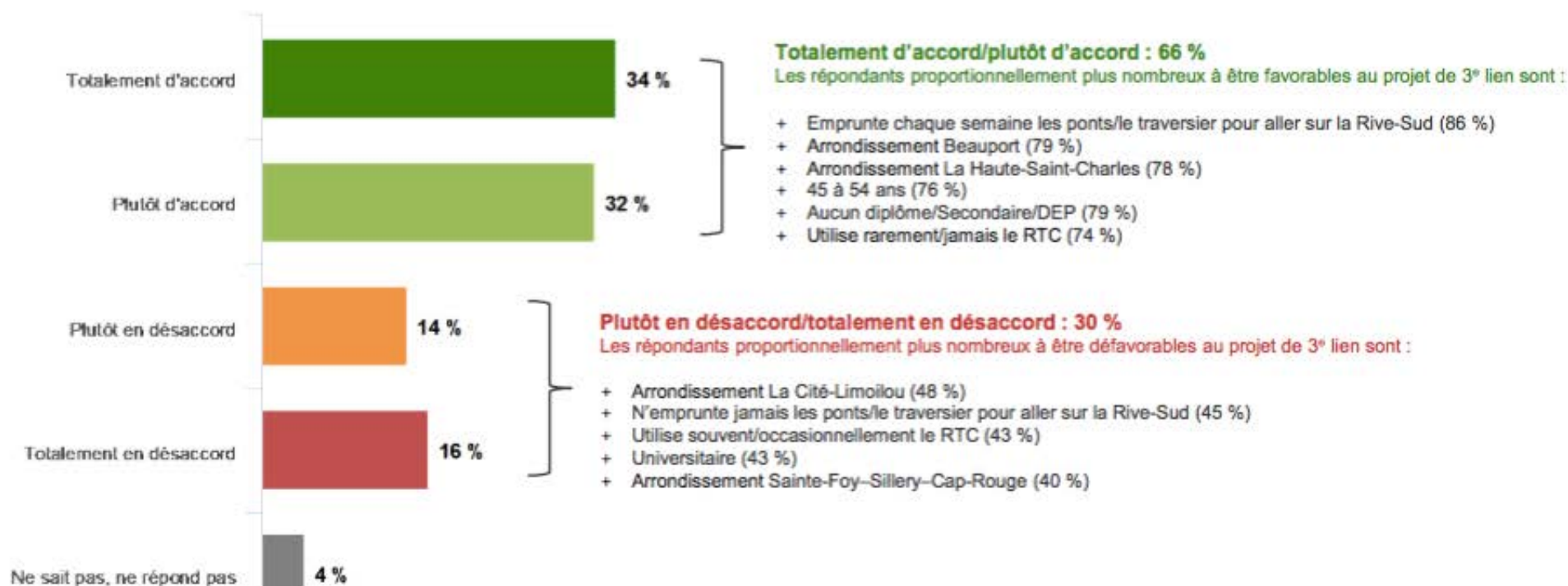


La majorité des répondants favorables au projet du 3^e lien.

Environ les deux tiers (66 %) des résidents de Québec sont d'accord avec le projet du troisième lien entre Québec et Lévis, plus particulièrement les personnes circulant chaque semaine sur les ponts ou le traversier pour se rendre sur la Rive-Sud (86 %) ainsi que les 45-54 ans (76 %). La proportion de gens favorables au 3^e lien (66 %) est supérieure à la proportion de gens favorables au projet de tramway (49 %).

Q4. En 2017, on a beaucoup parlé d'un projet de troisième lien (pont ou tunnel) entre Québec et Lévis. Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec un tel projet?

Base : tous, excluant la non-réponse, n : 1 110

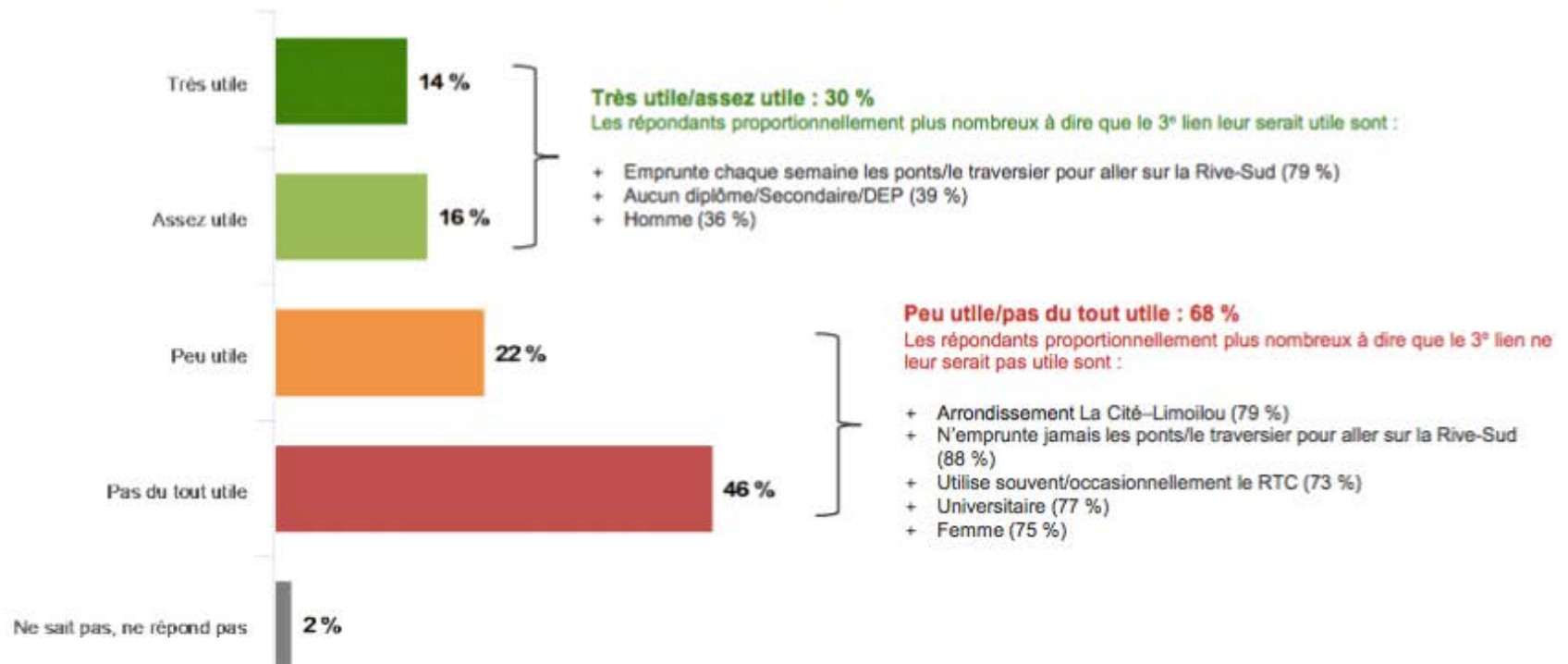


Environ le tiers (30 %) des répondants affirment que le 3^e lien serait utile dans leurs déplacements.

Il s'agit d'une proportion étonnamment similaire à celle observée pour l'utilité perçue pour le tramway (27 %), alors qu'une beaucoup moins grande proportion des gens de Québec se disent favorables au tramway (49 % contre 66 % d'appui pour le 3^e lien). Autrement dit, le 3^e lien obtient plus d'appui que le tramway, et ce, pour une utilité semblable.

Q5. Pour vos déplacements personnels aux heures de pointe du matin et du soir, dans quelle mesure un troisième lien serait-il utile?

Base : tous, n : 1 110

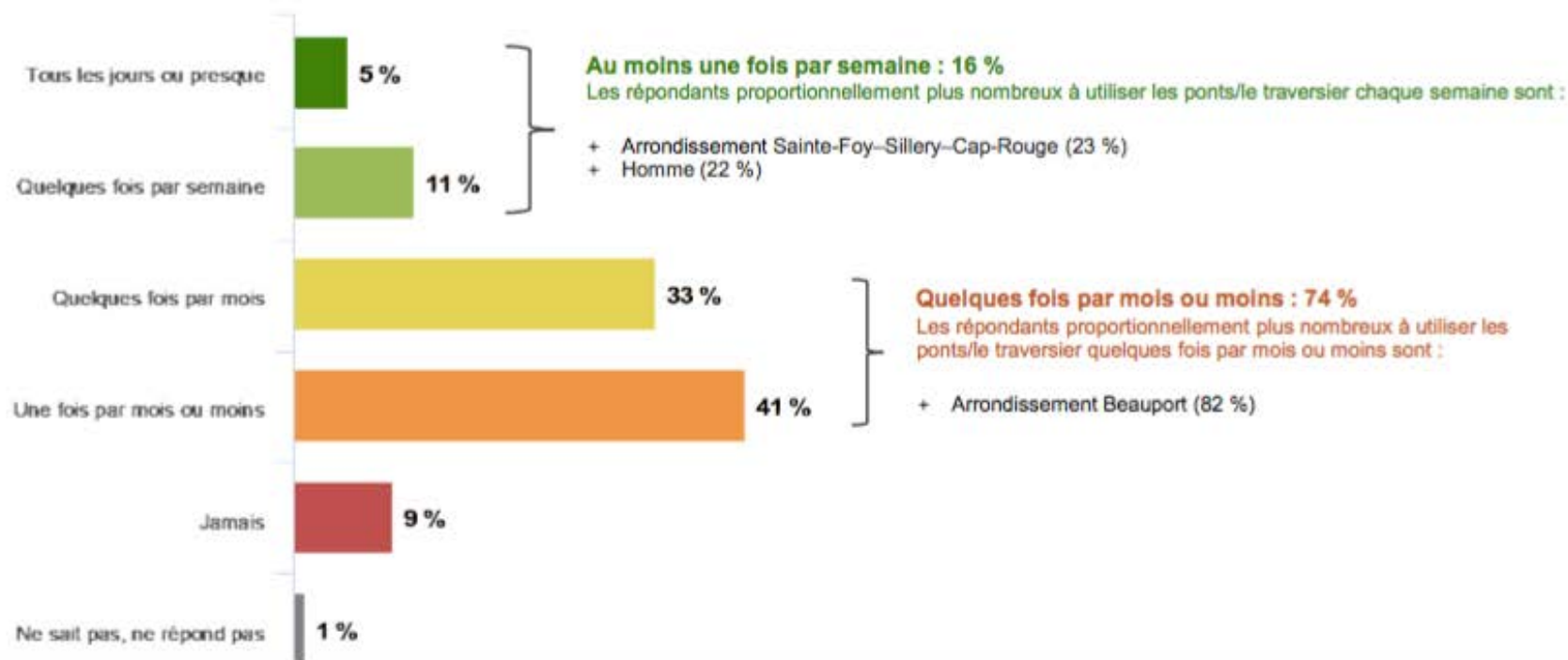


Seulement 1 personne sur 6 utilise les ponts ou le traversier sur une base hebdomadaire.

En fait, 16 % des gens de Québec affirment emprunter les ponts ou le traversier pour se rendre sur la Rive-Sud quelques fois par semaine ou plus.

Q6. À quelle fréquence empruntez-vous les ponts ou le traversier pour vous rendre sur la Rive-Sud?

Base : tous, n : 1 110

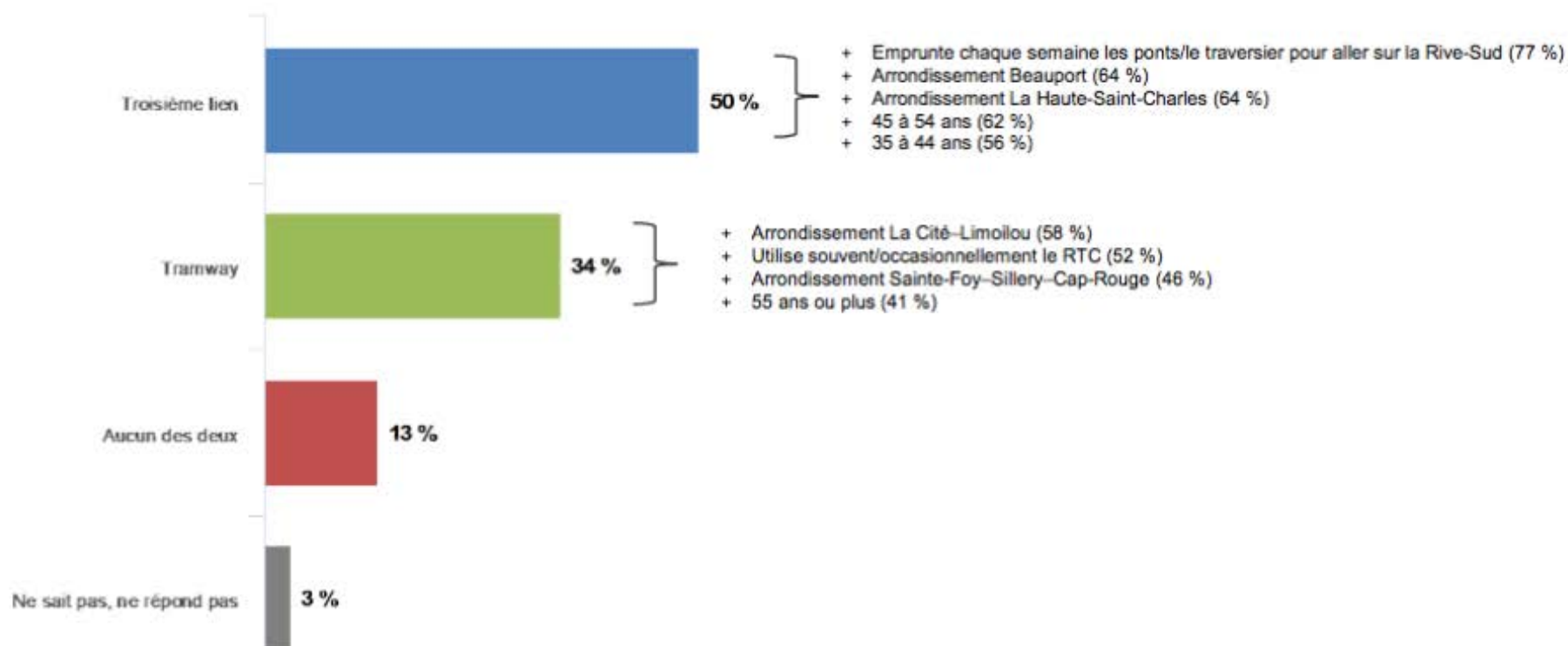


Le troisième lien privilégié par une plus grande proportion de répondants.

Une personne sur deux (50 %) considère que la Ville et les gouvernements devraient investir dans le projet du 3^e lien, particulièrement les 35-54 ans et les personnes utilisant régulièrement les ponts ou le traversier pour se rendre sur la Rive-Sud. Une personne sur trois (34 %) privilégie au contraire le tramway, particulièrement les gens des territoires potentiellement desservis par le tramway et les 55 ans ou plus.

Q7. Dans quel projet la Ville et les gouvernements devraient-ils investir en priorité?

Base : tous, n : 1 110



Annexe B

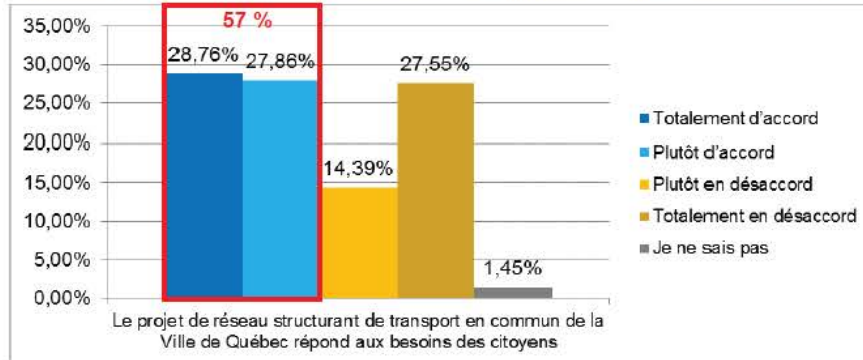
**Réseau de transport structurant de
transport en commun**

Rapport de consultation publique

Un projet de réseau structurant qui suscite l'adhésion de façon générale

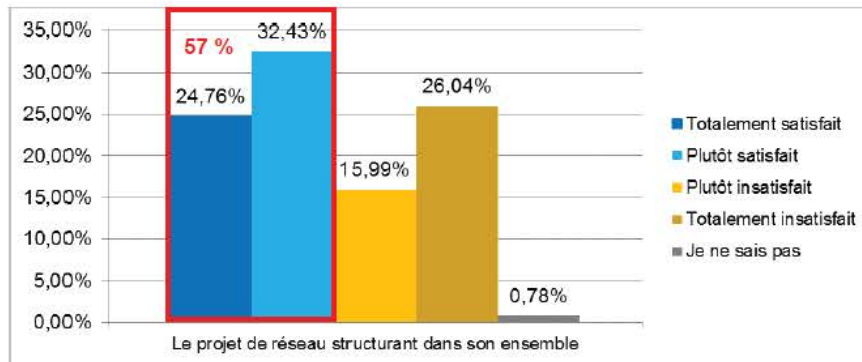
- **57 % des répondants résidant dans l'agglomération (2 770 répondants) sont totalement ou plutôt d'accord avec l'idée que le projet de réseau structurant répond aux besoins de la population.** À l'inverse, 42 % des répondants résidant dans l'agglomération sont plutôt ou totalement en désaccord avec cet énoncé.
- Si l'on ajoute les 315 répondants qui résident en dehors de l'agglomération, le taux d'adhésion est de 55 %.

Figure 8 : À quel point êtes-vous d'accord avec l'énoncé suivant (Q.3 - répondants de l'agglomération)



- **57 % des répondants résidant dans l'agglomération (2 783 répondants) se disent totalement ou plutôt satisfaits du projet de réseau structurant dans son ensemble.** À l'inverse, 42 % des répondants résidant dans l'agglomération sont plutôt ou totalement insatisfaits du projet dans son ensemble.
- Si l'on ajoute les 315 répondants qui résident en dehors de l'agglomération, le taux de satisfaction est de 56 %.

Figure 9 : Niveau de satisfaction quant au projet de réseau structurant dans son ensemble (Q.4 - répondants de l'agglomération)



Annexe C

Sondage Léger Marketing

Réseau structurant de transport en commun de la ville de Québec

RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN

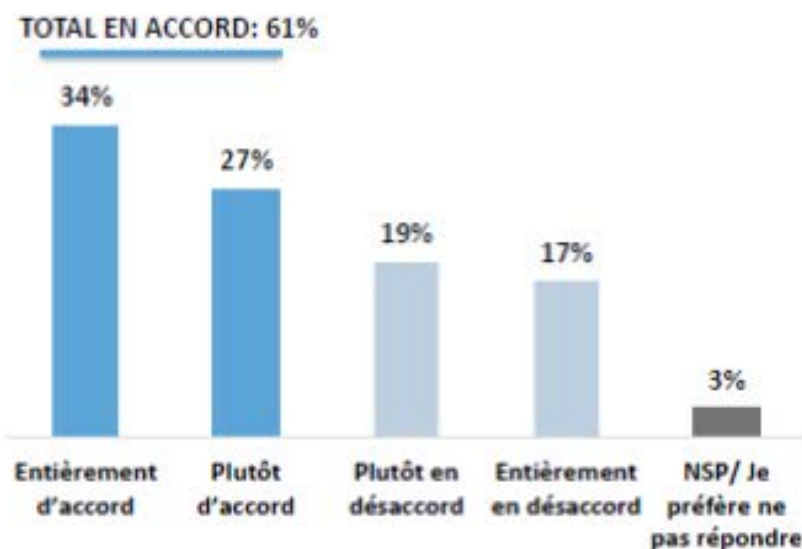
À l'heure actuelle dans la région de Québec RMR, six répondants sur dix (61%) confirment que la ville de Québec a besoin d'un réseau structurant de transport en commun qui inclut, entre autres, un tramway et des trambus (59% parmi les citoyens qui demeurent sur le territoire de la ville de Québec).

Il est intéressant de souligner qu'il y a deux fois plus d'ambassadeurs que de détracteurs à l'égard de l'énoncé stipulant que la ville de Québec a besoin d'un réseau structurant de transport en commun qui inclut, entre autres, un tramway et des trambus:

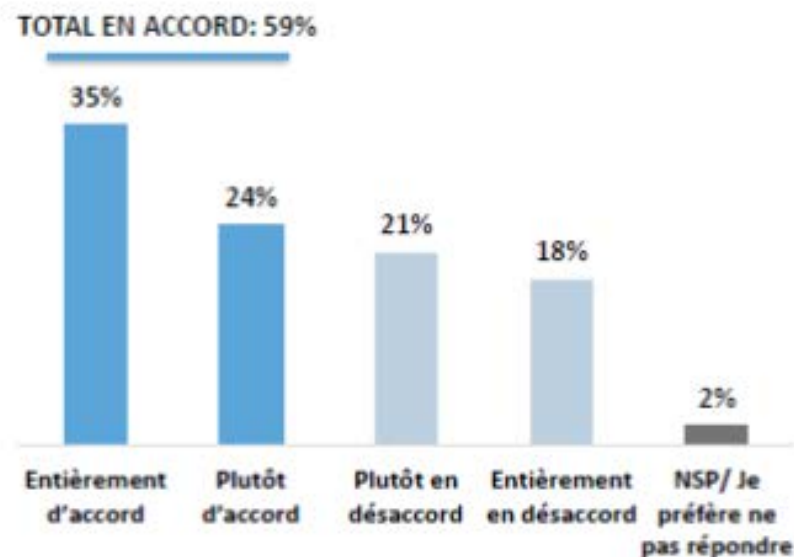
- Dans la RMR de Québec, 34% des citoyens interrogés se disent « entièrement d'accord » contrairement à 17% qui se disent « entièrement en désaccord ».
- Parmi les citoyens de la ville de Québec, 35% se disent « entièrement d'accord » contrairement à 18% qui se disent « entièrement en désaccord ».

La ville de Québec a besoin d'un réseau structurant de transport en commun qui inclut, entre autres, un tramway et des trambus ?

Région de Québec RMR (n=501)



Ville de Québec (n=376)



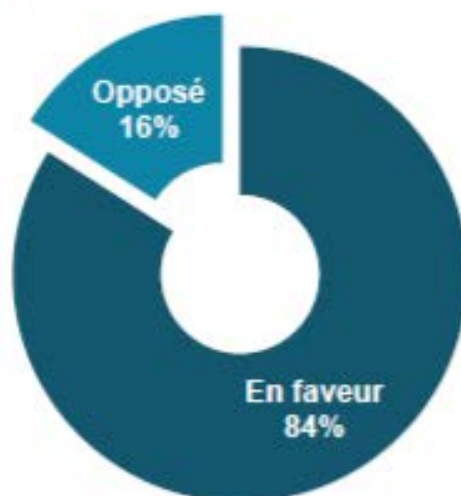
Annexe D

Sondage CROP

Les perceptions des résidents de la Ville de Québec à l'égard du transport en commun

Niveau d'appui à l'égard de l'amélioration du transport en commun

Base : ensemble des répondants (n=500)

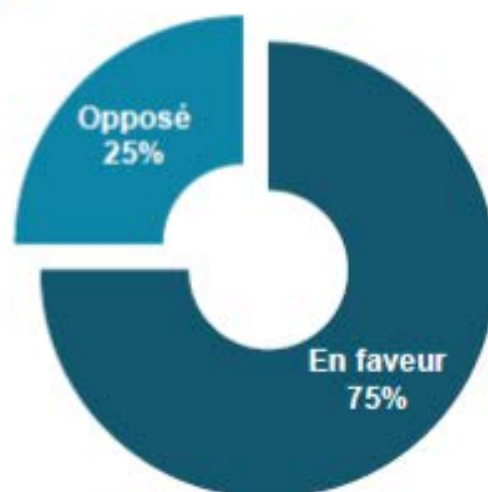


	TOTAL	SEXE		ÂGE			SCOLARITÉ		
		Hom.	Fem.	18-34	35-54	55+	Sec ou moins	Coll.	Uni.
(%)									
n=	500	238	260	133	154	213	112	234	154
En faveur	84	84	84	84	79	86	87	81	85
Opposé	16	16	16	16	21	14	13	19	15

Q1. De façon générale, êtes-vous en faveur ou opposé à l'amélioration du transport en commun au sein de la Ville de Québec ?

Niveau d'appui à l'égard de l'amélioration de l'offre actuelle de transport en commun

Base : ensemble des répondants (n=500)



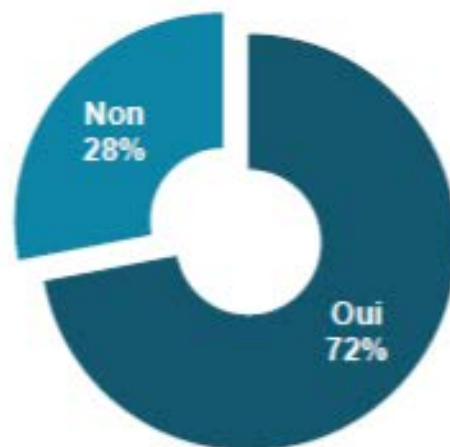
SEXE	SEXE			ÂGE			SCOLARITÉ			
	TOTAL	Hom.	Fem.	18-34	35-54	55+	Sec ou moins	Coll.	Uni.	
(%)	n=	500	238	264	133	154	213	112	234	154
En faveur	75	70	80	79	79	70	79	77	69	
Opposé	25	30	20	21	21	30	21	23	31	

Q2. Seriez-vous en faveur ou opposé à l'amélioration de l'offre actuelle de transport en commun au sein de la Ville de Québec qui consisterait uniquement à augmenter le nombre autobus, leur fréquence et le nombre de parcours?

Suivi des discussions dans l'actualité au sujet du projet de tramway à Québec

Base : ensemble des répondants (n=500)

En mars 2018, l'administration Labeaume a présenté un projet de réseau de transport en commun pour la Ville de Québec. Ce dernier s'articule principalement autour d'une ligne de tramway (23 km) et de portions de trambus (un autobus double articulé, alimenté à l'électricité et circulant sur une voie exclusive sur un circuit de 17km). Les coûts de ce projet sont évalués à plus 3 milliards de \$ qui seront financés par les gouvernements provincial et fédéral. Pour sa part, la Ville de Québec engagera environ 300 millions de \$ pour réaliser des travaux d'aménagement urbain liés à l'implantation de ce réseau.

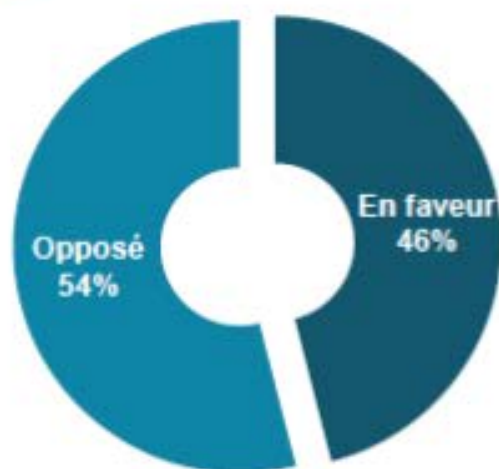


n=	TOTAL	SEXE		ÂGE			SCOLARITÉ		
		Hom.	Fem.	18-34	35-54	55+	Sec ou moins	Coll.	Uni.
Oui	72	82	64	63	73	78	59	74	81
Non	28	18	36	37	27	22	41	26	19

Q3. Vous personnellement, avez-vous suivi dans l'actualité les discussions au sujet de ce projet de tramway à Québec ?

Niveau d'appui à l'égard de la réalisation du projet de tramway à Québec

Base : ensemble des répondants (n=500)

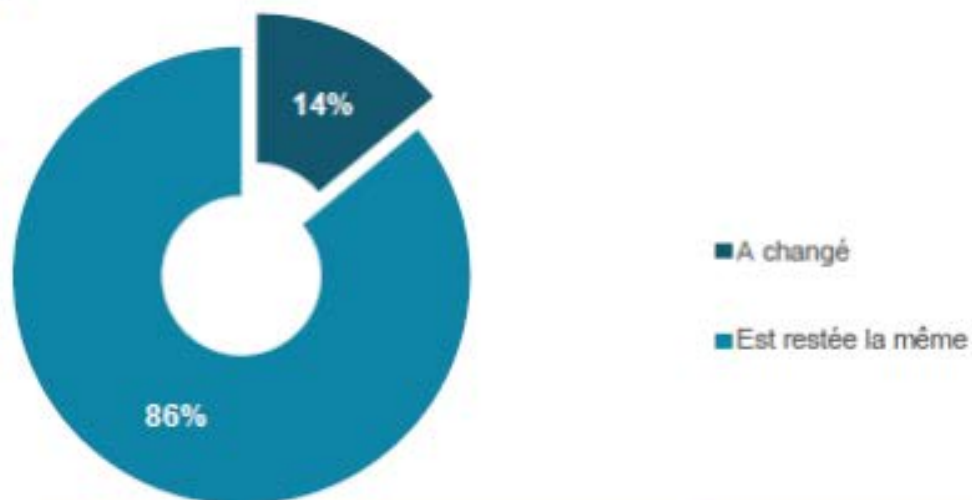


SEXE	SEXES			ÂGE			SCOLARITÉ			
	TOTAL	Hom.	Fem.	18-34	35-54	55+	Sec ou moins	Coll.	Uni.	
(%)	n=	500	238	264	133	154	213	112	234	154
En faveur	46	52	41	53	29	54	48	44	49	
Opposé	54	48	59	47	71	46	52	56	51	

Q4. Êtes-vous en faveur ou opposé à la réalisation de ce projet de tramway à Québec?

Évolution de l'opinion à l'égard du projet de tramway à Québec

Base : ensemble des répondants (n=500)



n=	TOTAL	SEXE		ÂGE			SCOLARITÉ		
		Hom.	Fem.	18-34	35-54	55+	Sec ou moins	Coll.	Uni.
	500	236	264	133	154	213	112	234	154
A changé	14	15	13	20	13	11	13	13	17
Est restée la même	86	85	87	80	87	89	87	87	83

Q5. Depuis 1 an, est-ce que votre opinion a changé ou elle est restée la même à propos de ce projet de tramway à Québec?

Annexe E

Lettre concernant le dossier d'affaires du tramway



Cabinet de l'Opposition officielle

Le 29 juillet 2020

Monsieur François Legault
Premier ministre du Québec
Conseil exécutif
Édifice Honoré-Mercier
835, boulevard René-Lévesque Est
3e étage
Québec (Québec) G1A 1B4

Monsieur le Premier Ministre,

Le projet de tramway, évalué à 3,3 milliards de dollars, est le plus grand projet de l'histoire de la Ville de Québec. Comme tout grand projet, celui-ci doit être soumis à l'examen du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Dans la foulée de ces audiences, plusieurs documents et réponses à des questions posées depuis longtemps sont maintenant rendues publiques. C'est d'ailleurs grâce à la commission que les citoyens de la Ville de Québec ont pu consulter le dossier d'affaires du projet. Ce dossier était très attendu par les contribuables de la Ville et diverses organisations, qui en sont à préparer leurs mémoires devant être déposés au plus tard le 30 juillet 2020.

En tant qu'organisation, nous attendons impatiemment ce dossier, puisque l'administration a plus souvent qu'autrement été très flou concernant les coûts du projet, et la suite était un complément d'information important à la rédaction de notre mémoire. Comme représentant des citoyens de la Ville de Québec, notre rôle est de poser des questions et avoir l'heure juste pour bien informer les contribuables.

Devant la décision de la Ville de Québec de déposer un dossier d'affaires désuet, nous ne sommes pas en position de l'analyser adéquatement et nous sommes persuadés que la commission du BAPE est actuellement dans la même position. L'administration Labeaume a eu le privilège d'avoir des audiences du BAPE écourtées et elle nous prouve aujourd'hui qu'elle n'était pas prête à faire cet examen. L'exercice du BAPE permettra également au Conseil des ministres de rendre sa décision concernant le projet. Advenant le cas où vous répondez à l'échéancier précipité du maire de Québec, qui souhaite une approbation en septembre 2020, comment le Conseil des ministres pourra-t-il autoriser un décret ministériel sans avoir consulté les documents actualisés, sachant qu'ils seront disponibles seulement en 2021?

C'est pourquoi, nous proposons le BAPE ne mette pas fin à ses travaux, prévus initialement pour el début du mois de novembre, et ce, tant que les citoyens ne pourront pas consulter le dossier d'affaires à jour.

En conclusion, je crois hors de tout doute, que notre demande est légitime et tout à fait logique dans un souci de transparence envers les contribuables de la Ville de Québec.

En attente d'une réponse de votre gouvernement, veuillez agréer, Monsieur le Premier Ministre, l'expression de mes salutations distinguées.



Jean-François Gosselin
Chef de l'Opposition officielle
Ville de Québec

- c.c. M. François Bonnardel, ministre des Transports
- c.c. M^{me} Geneviève Guilbault, Vice-première ministre
- c.c. M. Jonatan Julien, ministre de l'Énergie et des Ressources naturelles
- c.c. M. Éric Caire, ministre délégué à la Transformation numérique gouvernementale
- c.c. M. Benoit Charette, ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
- c.c. M. Sylvain Lévesque, député de Chauveau
- c.c. M. Jean-François Simard, député de Montmorency
- c.c. M. Mario Asselin, député de Vanier-Les Rivières
- c.c. M^{me} Joelle Boutin, députée de Jean-Talon
- c.c. M^{me} Émilie Foster, députée de Charlevoix-Côte-de-Beaupré

Mémoire sur le projet de construction d'un tramway à Québec
déposé le 30 juillet 2020
par Jean-François Gosselin