

DESTINATAIRE : Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

DATE : 5 août 2020

OBJET : Addenda à la réponse à la question 2 de la Commission du BAPE sur le Tramway de Québec soumise le 29 juillet 2020 (DQ16) – Ajout de précisions

Cet addenda vise à apporter une précision quant aux estimations effectuées pour répondre à la présente question.

2. Lors de la séance publique du 9 juillet, en après-midi, vous avez affirmé, en réponse à la question suivante de la commission :

LA PRÉSIDENTE :

Puis vous avez mentionné qu'un des motifs pour lesquels vous aviez confié la responsabilité de la réalisation de la nouvelle infrastructure, c'était qu'il y avait une proportion non négligeable de travaux qui concernaient plutôt les réseaux de canalisation, la voie publique, et cetera. Quel est le pourcentage sur le budget total, quel est le pourcentage qui est dévolu à ce type de travaux par rapport à l'infrastructure de transport comme telle?

M. MATHIEU GRONDIN :

Je n'ai pas les montants avec moi. Mais on parle de façon globale toujours de deux tiers, mais ça, il faudrait que je vous revienne avec l'information. C'est une plus grande part en tout cas.

Pourriez-vous présenter l'information annoncée?

Réponse :

L'insertion de la plate-forme du tramway requiert le déplacement de plusieurs éléments d'utilités publiques (tels que : aqueduc, égout, électricité, gaz, télécommunications...) afin d'en fiabiliser les opérations futures. Il est aussi nécessaire de procéder à des excavations profondes afin de protéger la plate-forme des effets du gel, ce qui entraîne des réfections des chaussées, des trottoirs et d'autres aménagements urbains. Une insertion d'un tramway à l'europpéenne conduit au réaménagement de la voirie de façade à façade. Tous ces travaux sont du domaine du génie civil et la Ville de Québec possède l'expérience, le savoir-faire et la connaissance de son réseau pour les mener à bien.

Au-delà de la valeur monétaire de ces travaux, une part importante des activités sont liées à des travaux de génie civil et sont aussi effectués à l'intérieur des emprises routières de la Ville de Québec.

Les estimations de haut niveau que nous avons effectuées, en fonction de la ventilation disponible, révèlent qu'une proportion allant de 50 à 60 % du coût total du projet de RSTC (3,3 G\$) provient de postes liés à du génie civil relevant majoritairement de l'expertise de la Ville.

Ces estimations tiennent compte des frais reliés aux infrastructures municipales, aux coûts de creusage du tunnel, à la mise en place des plates-formes, aux coûts des plans et devis etc.

Il exclut des postes tels que le matériel roulant, les systèmes d'exploitation et les coûts d'acquisition immobilière, de même que les stations de surface, les Parc-O-Bus, les terminus et pôles d'échanges, bien que ces derniers postes budgétaires contiennent une part inhérente de génie civil.