

PAR COURRIEL

Québec, le 21 août 2020

Monsieur Dan Genest
Directeur de projet
Ville de Québec
Bureau de projet du réseau structurant de transport en commun
226-825, boulevard Lebourgneuf
Québec (Québec) G2J 0B9
daniel.genest@ville.quebec.qc.ca

Objet : Projet de construction d'un tramway à Québec – Questions complémentaires
du 21 août 2020

Monsieur,

En référence au dossier présentement à l'étude, la commission chargée de l'examen du projet précité désire obtenir des renseignements complémentaires.

Veuillez trouver, annexées à la présente, des questions auxquelles nous souhaitons grandement recevoir des réponses d'ici le **25 août** prochain à 14 h. Compte tenu de l'échéancier serré dont dispose la commission pour ses travaux, aucun délai supplémentaire ne peut être accordé.

Afin de faciliter le suivi et le repérage de l'information, merci de bien vouloir reprendre le libellé de chaque question avant d'y ajouter votre réponse.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à cette demande et vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Rachel Sebareme
Coordonnatrice du secrétariat de la commission

p. j.

1. Compte tenu des changements apportés au projet, l'entente entre la Ville de Québec et le gouvernement signée le 13 mars 2018 (DA70, annexe 1) a-t-elle été remplacée par une nouvelle entente ou complétée par des amendements? Le cas échéant, déposer ces documents.
2. En annexe 2 du dossier d'affaire (DA70, p. 9), un document présente les amendements à l'entente relative à la réalisation de la phase préliminaire du réseau structurant entre la Ville de Québec et le RTC. Veuillez déposer l'entente initiale à laquelle s'applique ces amendements, de même que la version signée et datée de l'amendement. Veuillez déposer tout amendement ultérieur le cas échéant.
3. Dans le tableau d'Estimé de coûts du projet (DQ14.2.2), vous indiquez que les acquisitions immobilières relatives au tramway se chiffrent à 210 M\$. À l'occasion de la première partie de l'audience, vous avez indiqué que les acquisitions immobilières coûteront 87,9 M\$ de plus que prévu au plan d'affaires (DT6, p. 37; DA11.1, p. 12). Dans le dossier d'affaires, le coût d'acquisition de 335 propriétés liés à l'implantation du tramway est évalué à 74,9 M\$ (DA70, p. 78) et à 99,6 M\$ (DA70, p. 120). Le coût des acquisitions totales (qui inclut à la fois les acquisitions nécessaires au tramway et au trambus) évoqué dans la correspondance entre le MTQ et la Ville de Québec en date du 20 mars 2020 (DQ14.1.4, annexe 1, p. 1) est estimé à 253,5 M\$. Enfin, ces acquisitions totales se chiffrent à 127,6 M\$ en p. 120 du dossier d'affaire (DA70). Pouvez-vous expliquer ces différentes estimations et les facteurs qui président aux évolutions du coût d'acquisition? Veuillez également fournir l'évaluation la plus récente des coûts d'acquisitions requis pour l'implantation du tramway et le nombre de propriétés concernées.
4. La commission comprend que les taxes supplémentaires prélevées pour les propriétés situées dans la zone d'impact du RSTC pourraient se traduire en baisses moyennes de taxes d'environ 61 \$ pour les propriétés situées en dehors de cette zone (M. Charles Morissette, DT6, p. 31 et 32).
 - a. Veuillez confirmer.
 - b. En conservant l'hypothèse que la valeur des propriétés dans la zone d'impact du RSTC augmenterait de 4 % de plus que les propriétés hors zone, et en tenant compte de la zone d'impact ajustée du projet (correspondant uniquement au tramway, à la suite du remplacement du trambus par un métrobus), veuillez préciser le montant qui pourrait être récupéré par la Ville si elle choisissait de garder le compte de taxe des propriétés hors zone constant.
 - c. Veuillez préciser en quoi consiste la « mécanique de taxation municipale » mentionnée à l'occasion de la première partie d'audience (M. Charles Morissette, DT6, p. 31 et 32).
5. En première partie d'audience, vous avez expliqué que « le poste de réseau technique urbain a subi une augmentation, aussi, majeure quand même, de 175 millions \$ » (Mme Manon Gauthier, DT6, p. 36 et 37). Dans le tableau présenté en DQ14.2.2, vous indiquez que le coût des réseaux techniques urbains (RTU) s'élève à 329,5 M\$, mais que ces coûts sont partagés

à 50 % par les compagnies qui possèdent ces RTU, qui en assumeraient ainsi 164,8 M\$. Par ailleurs, en réponse à une question de la commission relativement à la présentation sur la portée et les coûts du projet (DA11.1, p. 25), vous avez précisé que « le contrat de Bell Canada (AP-2020-105) au montant de 2 034 048 \$ concerne des travaux préparatoires » et qu'« il comprend une clause indiquant que ces coûts sont sujets à une éventuelle entente-cadre de partage des coûts de déplacement des installations de Bell Canada » mais que « pour les autres contrats, aucun partage de coût n'est prévu puisqu'il s'agit d'honoraires professionnels qui seront inclus dans la conception du projet ». Enfin, l'un des contrats mentionnés dans le tableau réfère à l'entente-cadre relative aux déplacements des infrastructures d'Hydro-Québec pour le projet au montant de 21 000 000 \$ (AP2019-426). Veuillez expliquer et clarifier les coûts liés aux RTU et leur évolution en expliquant et en détaillant les éléments liés à leur hausse présentée en page 12 du DA11.1 par une clarification des coûts et des subventions applicables pour chacun des RTU. Plus précisément, détaillez les données dans deux colonnes, l'une présentant les données de coûts et de subventions valides au moment du dépôt du dossier d'affaire et l'autre présentant les données valides en date d'aujourd'hui.

6. L'estimation des coûts liés au déplacement de toutes les conduites d'aqueduc et d'égouts qui sont sous la plateforme a augmenté de 67 M\$ (Mme Manon Gauthier, DT6, p. 37). Elle s'élève à 108,5M\$ dans l'estimé des coûts mis à jour le 29 juillet 2020 (DQ14.2.2). Dans le dossier d'affaires, le poste Infrastructures municipales se chiffre à 296,9M\$ pour le tramway seulement (DA70, p. 120). Veuillez expliquer.
7. À l'occasion de la première partie de l'audience, vous avez expliqué que « la différence de coûts entre le trambus et les voies réservées » est due à la nécessité de fiabiliser la plateforme du trambus (Mme Manon Gauthier, DT6, p. 42). Pourtant, dans le dossier d'affaire, on explique que « pour le trambus, les réseaux souterrains ne requièrent pas de déviation en rive compte tenu de la flexibilité des véhicules » (sur pneus) (DA70, p. 124). Veuillez expliciter.
8. Durant la première partie d'audience, vous avez indiqué que malgré l'abandon d'un des tunnels, les coûts consacrés à cet élément du budget avaient augmenté de 214,6 M\$ (DA11.1, p. 12). Lors de cette présentation, vous avez également précisé que les coûts liés au seul tunnel restant, incluant deux stations souterraines, s'élèvent à 358 M\$/km (DA11.1, p. 17 ; Mme Manon Gauthier, DT, p. 42, 43 et 90) ce qui équivaut à un total de 716 M\$ pour 2 km et à 930,8 M\$ pour 2,6 km. Pourtant, dans votre réponse à la question 26 (DQ14.2.2), vous indiquez que le coût du tunnel (incluant les stations souterraines) s'élève actuellement à 538,5 M\$.
 - a. Veuillez expliquer cette différence.
 - b. Présentez, dans un tableau, l'évolution de l'estimation des coûts liés à la portion souterraine du tracé depuis le dépôt du dossier d'affaire à aujourd'hui, en précisant dans des lignes distinctes le nombre de tunnels, le nombre de km souterrains ainsi que le nombre et le coût de chacune des stations souterraines pour 2019 (colonne 1) et pour aujourd'hui (colonne 2).

9. Dans l'estimé des coûts en date du 29 juillet 2020, vous indiquez que les coûts reliés aux Parc-O-Bus se détaillent comme suit : 4,7M\$ pour le tramway, et 10,7M\$ pour les voies réservées Est-Ouest (DQ14.2.2). Dans une correspondance adressée par le MTQ à la Ville, l'aménagement des Parc-O-Bus de Clémenceau, estimé à 400 places, et de Henri IV, estimé à 400 places est estimé à 10,5 M\$ (DQ14.1.4). Pouvez-vous préciser à quelle enveloppe sont associés ces deux parc-o-bus et à quelles installations est destiné le reliquat du budget ?
10. Sachant que les couts de la portion du prolongement de la rue Mendel qui sont affectés au projet s'élèvent à 22,8 M\$ (construction de la plate-forme et partie de l'ouvrage d'art (viaduc Mendel) requise pour le tramway) (DQ7.1, p. 48), et que le poste Ouvrages d'art et structure pour le tramway correspond à 29,9 M\$ dans le tableau *Estimé de coûts du projet, par grande composante* (DQ 14.2.2), quelles sont les composantes concernées par le différentiel de 7,1 M\$? Ventilez par composantes le cas échéant.
11. Lors de la première partie de l'audience, vous avez indiqué que : « [...] Mendel en tant que telle, sur l'origine du projet, c'est également pour des considérations de sécurité publique. » (François Trudel, DT5, p. 59). Vous avez aussi mentionné qu'« [...] en ce qui concerne la montée Mendel, j'aimerais commencer par sa justification qui a été faite depuis plusieurs années pour des considérations aussi bien pour la sécurité ou pour les véhicules d'urgence. » (Youssef Dehbi, DT5, p.59). Par ailleurs, l'étude de CIMA+ affirme que « suite à l'implantation des projets envisagés dans le secteur [Chaudière], un nombre important de véhicules supplémentaires sont attendus. » (DQ24.1.4, p. 35) et qu'« à la lumière de ces résultats, il semble opportun de créer un lien nord-sud en reliant la rue Mendel au boulevard du Versant Nord. » (DQ24.1.4, p. 35). Pour sa part, l'étude de SGTR arrive au constat suivant :

À l'observation des résultats des analyses réalisées, on constate que le prolongement de la rue Mendel jusqu'au boulevard du Versant-Nord aura des répercussions significatives sur l'achalandage des tronçons nord du boulevard Pie XII. Les volumes attendus, de près de trois (3) fois les volumes actuels (et même de 4.5 fois lorsque le développement du secteur sera complété) viendront bouleverser l'équilibre actuel entre la vocation de mobilité et la vocation d'accès à la propriété - résidentielle - de ce tronçon du boulevard Pie XII. (DQ24.1.3, p. 19)

Les hypothèses utilisées dans ces 2 documents concernent l'augmentation du nombre de véhicules dans le secteur Chaudière.

- a) Indiquer précisément quelles parties des études de CIMA+ (DQ24.1.4) et de SGTR (DQ41.1.3) traitent spécifiquement de l'accès au secteur Chaudière par les véhicules d'urgence.
- b) Veuillez présenter le détail des calculs des temps de réponse des véhicules d'urgence pour l'accès au secteur Chaudière SANS le prolongement de la montée Mendel et AVEC le prolongement de la montée Mendel.

- c) Veuillez présenter les itinéraires principaux et alternatifs détaillés empruntés par les véhicules d'urgence pour accéder au secteur Chaudière. Pour chacun de ces itinéraires veuillez indiquer le temps de réponse des véhicules d'urgence.
 - d) Veuillez déposer le plan des mesures d'urgence pour le secteur Chaudière.
 - e) Veuillez déposer le schéma de couverture de risques en sécurité incendie pour le secteur Chaudière.
 - f) Quelles seraient les modifications à apporter au plan des mesures d'urgence pour le secteur Chaudière SANS le prolongement de la montée Mendel et AVEC le prolongement de la montée Mendel lors de la mise en place du tramway et du développement du secteur Chaudière ?
 - g) Quelles seraient les modifications à apporter au schéma de couverture de risques en sécurité incendie SANS le prolongement de la montée Mendel et AVEC le prolongement de la montée Mendel lors de la mise en place du tramway et du développement du secteur Chaudière ?
12. Quels sont les modifications aux règlements d'urbanisme prévues dans le cadre de l'implantation du tramway sur le territoire de la Ville de Québec ? Est-ce que certains règlements ont déjà été présentés ou adoptés au conseil de ville ? Si oui lesquels ? Détaillez et expliquer leur nécessité en regard du projet.
13. Les outils de planification territoriale dont la Ville de Québec dispose lui permettent d'encadrer le développement du RSTC en intégrant les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire (OGAT). Ces dernières mentionnent entre autres :
- 4.1 Privilégier le développement du transport collectif et actif et des modes de déplacement réduisant l'utilisation individuelle de l'automobile. (Gouvernement du Québec, 2011).

L'initiateur indique que le PDAD actuellement en vigueur ne tient pas compte du RSTC (DQ14.1, p.4). Le chapitre 3.1.3 de sa mise à jour du 6 janvier 2018 (DA30), qui traite de la gestion intégrée des déplacements des personnes, consacre pourtant une section complète au projet de RSTC. Expliquer et détailler ce que vous entendez par « le PDAD actuellement en vigueur ne tient pas compte du RSTC ».

14. En décembre 2019, la communauté métropolitaine de Québec (CMQ) a jugé le schéma d'aménagement et de développement (SAD) conforme au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) (DA83, p.17). Le PMAD, entré en vigueur en 2012, présente des cibles de développement immobilier à atteindre pour l'horizon 2031 (DA76). Des rapports de suivi du PMAD ont été effectués en 2013 et en 2018 (CMQ, 2020). Le dernier rapport de suivi du PMAD révèle que l'agglomération de Québec ne rencontre pas la moitié de la cible de 60 %, alors que 2 034 logements ont été construits. (DM137, p. 10). Veuillez indiquer s'il est normal que les cibles de consolidation fixées dans le PMAD ne soient pas encore atteintes (DA83, p. 17). Aussi, indiquer s'il ne sera possible de mesurer si la construction de logements respecte les cibles fixées qu'après la mise en vigueur de la réglementation d'urbanisme conforme au SAD révisé (DA83, p. 17).

- a) Veuillez expliquer et détailler de quelles façons les cibles des nouveaux projets résidentiels dans les pôles et les axes structurants ont été mesurées lors du rapport de suivi du PMAD de 2013 et de 2018.
 - b) Veuillez expliquer et détailler de quelles façons les cibles de consolidation pour les projets résidentiels dans les pôles et les axes structurants ont été mesurées lors du rapport de suivi du PMAD de 2013 et de 2018.
 - c) Veuillez expliquer et détailler les suivis des cibles en termes de développement immobilier réalisés au PMAD (2012-2031) au cours de la période 2012-2019 avec l'ancien SAD par rapport à ceux réalisés au cours de la période 2020-2031 avec le nouveau SAD révisé adopté le 7 février 2020.
 - d) Veuillez expliquer et détailler l'évolution et les suivis de la réglementation d'urbanisme entre le 7 février 2020 et le 7 février 2022 (DA83, p.17).
 - e) Quelles sont les étapes à réaliser pour entreprendre la révision du PMAD ? À quel moment la révision du PMAD est-elle prévue ?
15. En lien avec votre réponse à la question 19 du DQ14.1, la commission prend note du caractère préliminaire de la définition des limites de chantier. Veuillez néanmoins déposer une analyse détaillée (nombre et fréquence de dépassements, à quel pourcentage de la norme, mesures de mitigations prévues présentées sous formes d'hypothèses quantitatives, etc.) des résultats de la modélisation aux récepteurs définis aux limites des zones de construction ainsi qu'aux récepteurs situés à 10 m et 35 m des zones de construction (PR5.25, p. 7 et 8).
 16. Veuillez déposer le rapport des experts ayant effectué une validation de l'étude des modes de transports lourds sur rail préparée par Systra. Le cas échéant veuillez déposer également les présentations et autres documents associés à ce rapport.
 17. Veuillez déposer le rapport final de l'étude de faisabilité tramway-SRB ainsi que les rapports Faisabilité technique du projet de tramway-SRB – mandat 1, Mode de réalisation et financement – mandat 2 et Impacts du tramway – mandat 4.
 18. Pouvez-vous clarifier la source des données ayant permis d'établir la carte de la densité des déplacements par km² dans la Figure 4.6 Couverture de la population et emplois du PR3.1, p.4-10 ?
 19. En ce qui concerne l'aménagement des stations souterraines, vous mentionnez que sous chacun des édicules se trouvera, entre autres, un puit de circulation verticale, un corridor d'évacuation et les gaines de désenfumage (DQ7.1, p. 27). Veuillez préciser si le corridor d'évacuation et les gaines de désenfumage sont prévues côte à côte, et le cas échéant, dans quelle mesure cela répond aux normes. Veuillez préciser et détailler si un seul accès au quai est suffisant et si cette configuration répond aux normes. Dans le cas où il faudrait plutôt prévoir deux accès au quai, indiquer si de nouvelles acquisitions seraient nécessaires.