

Séance de l'après-midi du 9 juillet 2020

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT**

ÉTAIENT PRÉSENTS : **Mme CORINNE GENDRON, présidente**
 M. PIERRE RENAUD, commissaire
 M. ANTOINE MORISSETTE, commissaire

**CONSULTATION PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE CONSTRUCTION
D'UN TRAMWAY À QUÉBEC**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 6

Séance tenue le 9 juillet 2020 à 13 h
Centre des Congrès de Québec
1000 Boulevard René-Lévesque Est,
Québec

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI DU 9 JUILLET 2020

MOT DE LA PRÉSIDENTE..... 1

DÉPÔT DE DOCUMENTS 1

PÉRIODE DE QUESTIONS :

M. FRANÇOIS GOSSELIN-COILLARD 7

Mme ANGÈLE PINEAU-LEMIEUX..... 13

Mme LARA FABIANO 20

Mme MARIANNE DESROCHES..... 27

M. JEAN CARRIÈRES..... 29

PRÉSENTATION DE Mme MANON GAUTHIER (RSTC) et M. LUC RICHARD (RTC) 33

« Portée et coûts optimisés »

SUSPENSION

REPRISE

PÉRIODE DE QUESTIONS

Mme VIRGINIE BERNIER 50

Mme SARAH DOYON 54

PRÉSENTATION DE Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL (MELCC) 57

PÉRIODE DE QUESTIONS

M. LUSTOSA BARRETO 63

M. ALAIN D'EER 67

Mme ÉMILIE FRÉMONT-CLOUTIER 71

Mme ELLEA SARGENT..... 74

QUESTIONS DE LA COMMISSION 76

SÉANCE AJOURNÉE AU 9 JUILLET 2020 À 19 H

SÉANCE DU 9 JUILLET 2020
SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour à tous. Soyez les bienvenus à cette sixième séance de l'audience publique sur le *Projet de construction d'un tramway à Québec*. Donc, nous sommes toujours en direct du Centre des congrès de Québec, sur le site Internet du BAPE, sur notre page Facebook ainsi qu'à la télévision de MATv Québec.

Toutes nos séances sont aussi enregistrées et disponibles en tout temps sur notre site Internet et sur notre page Facebook.

Je rappelle à l'initiateur et aux personnes-ressources que, comme mentionné lors de la rencontre préparatoire, tous les documents déposés doivent l'être en version électronique et en trois copies papier.

Donc, pour commencer, du côté de l'initiateur, Monsieur Genest, est-ce que vous avez de nouveaux documents à déposer?

M. DANIEL GENEST :

Effectivement, Madame la Présidente. Bon après-midi à vous et aux commissaires. Je procèderais avec un code de couleur, parce qu'on a une très longue liste de documents qui ont été demandés et présentés hier, juste pour faciliter la compréhension de tous et chacun.

Donc, je vais lister l'ensemble des documents qui ont été demandés ou présentés hier. Si je les identifie à la couleur verte, c'est parce qu'ils vont être transmis à l'intérieur du délai de 48 heures.

Si j'énonce la couleur rouge, c'est parce qu'on est en train d'analyser la faisabilité de la requête de la commission, soit pour compléter l'action ou le délai de réponse.

Et si je vous mentionne la couleur mauve, c'est parce que le document ne peut pas être transmis ou n'existe tout simplement pas.

Donc, si ça vous convient sur la base de ce code de couleurs là, je vais passer l'ensemble des documents.

Donc, si je reviens, premièrement, à la journée du 6 juillet, donc lundi, il y a un document qui est vert, qui sera soumis sous peu, c'est l'Étude géotechnique sur le tunnel principal. Donc ça, c'est un document à venir.

45 En ce qui a trait à la journée du 7 juillet, en rouge, toute la notion de la mise à jour de l'étude d'achalandage et l'étude sur les déplacements. Donc, tel qu'indiqué hier, on est à préparer une note technique qui sera déposée auprès de la commission la semaine prochaine pour faire le point sur à la fois l'étude d'achalandage et l'étude sur les déplacements.

50 Deux autres documents de mardi le 7 qui seront soumis sous peu. Les paramètres de modélisation d'achalandage, une note technique, et aussi l'information additionnelle sur le pôle d'échanges de l'Université Laval. Donc ça, ça fait le tour des documents liés à la journée du mardi 7 de juillet.

55 Pour ce qui a trait de la journée d'hier, mercredi le 8 juillet, une très longue liste que je vais maintenant définir. Donc, je vais commencer avec ceux-là en vert, donc ils sont disponibles, ils vous seront soumis à l'intérieur du délai de 48 heures.

60 Premièrement, il y a le « Diagnostic des pratiques de participation publique de la Ville de Québec »; le sondage de l'Institut du Nouveau-Monde; les rapports annuels du RTC des cinq dernières années; le « Plan de développement en accessibilité universelle »; un document sur la sécurité piéton; « Insertion, modification » à la section 1, 6.1.7.2 de l'étude d'impact sur l'environnement; « Les mesures d'atténuation Mendel »; le « Plan directeur d'aménagement de la Ville de Québec. »

65 Et par la suite, toutes les présentations ou les appuis visuels que vous avez eus hier seront aussi fournis à la commission. Donc : « La carte sur la densité, l'activité humaine »; « La desserte du nouveau centre hospitalier »; « La desserte Marly »; la présentation du pôle Saint-Roch; la Figure 4.06 population, emploi, déplacement; « Les variantes de tracé de la 1re Avenue »; « Les variantes de tracé de Pie-XII »; « L'évolution des heures de service et déplacements 2017 à 2018 »; « Le profil de charge »; « Connexion réseau cyclable »; « Zones multifonctionnelles »; « Sécurité, cheminement piétons »; « Le secteur TOD »; « Vélo, niveau de confort »; « Lignes directrices design »; « Terminus et pôle d'échanges et plateforme ».

75 Donc, cette dernière liste-là sont essentiellement les présentations qui ont été faites en appui à nos propos hier.

80 Donc, je reviens sur des éléments qui sont maintenant en rouge, donc qui sont en analyse. Donc, notamment, je reviens encore sur la notion, l'analyse des temps de parcours, temps de transfert, méthodologie, temps généralisé en lien avec PR3,3.6 en analyse.

Le dossier de l'étude comparative des modes lourds, l'annexe 11. Il y avait une série de demandes de la commission, donc ça aussi, c'est en analyse pour voir quand on sera capables de faire la mise à jour sur cet élément spécifique là.

85 Prochain point, c'est les projections financières et en exploitation, tableaux 2.4 et 2.5 de l'étude d'impact; séquences visuelles incomplètes S4, S9, S12. Donc, ces éléments-là sont présentement en analyse pour voir si on serait capables de les déposer et quand.

90 Je termine avec deux éléments en mauve qui ne peuvent pas être déposés à court terme. Donc, notamment L'Étude électrique liée au corridor d'énergie Pie-XII, et les consultations sur le TOD Chaudière, puisqu'il n'y a pas encore de rapport qui a été émis.

95 Donc, Madame la Présidente, ça fait le tour des documents qui ont été, soit présentés ou déposés auprès de la commission. Cette liste-là a été partagée avec votre équipe. Donc, je pense qu'il y aura peut-être une question de juste synchroniser pour faire sûr qu'on n'a rien oublié.

100 L'autre élément qui est important à l'égard de l'initiateur, c'est qu'on accuse réception de votre décision de la commission de rendre publique la cartographie des lots touchés par le projet et je peux vous confirmer que la Ville de Québec ne s'objectera pas à ce que la chose soit rendue publique.

105 La Ville de Québec accuse aussi votre réception, votre demande d'information supplémentaire liée à la prise de décision pour le Dossier d'affaires, et on demanderait une extension de 48 heures au délai qui avait été fixé pour la fin de la journée aujourd'hui, Madame la présente.

LA PRÉSIDENTE :

110 Merci. Donc, on va vous revenir au sujet du délai, étant donné qu'on était déjà dans un délai.

115 Maintenant, je vais demander aux personnes-ressources qui sont présentes de se présenter en commençant par le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

120 Bonjour! Marie-Emmanuelle Rail, je suis chargée de projet pour la Direction générale des évaluations environnementales et stratégiques, et je suis accompagnée aujourd'hui par madame Julie Leclerc, qui est analyste au dossier, ainsi que par madame Valérie Saint-Amant, qui est

coordonnatrice au projet de transport. Également, à distance, nous avons madame Karine Dubé qui est experte en impacts sociaux et psychosociaux.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Le ministère des Transports.

M. MATHIEU GRONDIN :

Oui, bonjour! Mathieu Grondin. Concernant, je travaille au niveau du transport collectif et ferroviaire pour le côté Est-du-Québec. Je suis accompagné en salle d'Annick Lapointe au niveau de l'expertise immobilière, de Nicolas Vigneault pour les communications, Emilie Hodgson qui est professionnelle au dossier et en lien Teams, on est avec Marina Lévesque au niveau des études avantages-coûts.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Maintenant, le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation.

M. JEAN-PHILIPPE ROBIN :

Oui, bonjour! Jean-Philippe Robin à la Direction régionale Capitale-Nationale du ministère des Affaires municipales. J'ai deux collègues en ligne, monsieur Robin Émond de la Direction de la fiscalité ainsi que monsieur Nicolas Fontaine de la Direction générale des politiques.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Maintenant, le ministère de la Culture et des Communications. Dans ce cas, le ministère de la Santé et des Services sociaux. Donc, le ministère du Conseil du trésor.

Mme NATHALIE GIROUX :

Oui, bonjour! Nathalie Giroux, je suis directrice générale des investissements en infrastructure au Secrétariat du Conseil du trésor, et je suis accompagnée de monsieur Guillaume Arsenault, ingénieur, conseiller stratégique à la Direction générale des projets majeurs.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Donc, étant donné que j'ai un problème avec ma liste, y a-t-il d'autres personnes-ressources que je n'aurais pas nommées?

Du côté des personnes-ressources, y a-t-il des documents qui doivent être déposés, qui ont été demandés ou qui seront déposés?

M. MATHIEU GRONDIN :

Oui. Pour le ministère des Transports, on a quand même une bonne liste aussi. Mais je suis heureux de vous dire que d'ici la fin de la journée, l'ensemble des documents demandés va être déposé. Évidemment, à l'exception de celui qu'on a dit qui allait être prêt à la mi-septembre, fin octobre, au niveau de l'avis de l'achalandage, un avis technique pour l'achalandage.

Alors, je ne sais pas si vous voulez que je fasse la liste?

LA PRÉSIDENTE :

S'il vous plaît, oui. Merci.

M. MATHIEU GRONDIN :

Alors, on a posé la question concernant le Guide avantages-coûts en début de semaine. Est-ce que les aménagements urbains sont intégrés dans le guide? Et la réponse est non. On a préparé une réponse écrite pour vous l'exprimer, je pense, qui est déjà déposée.

Ensuite, on a demandé aussi en début de semaine un avis technique sur le choix du mode de transport. L'avis technique a été déposé aussi. Ça a été rédigé par la firme indépendante Ingérop.

On a aussi demandé l'impact de la COVID-19 sur nos projections, nos projets en transport collectif et nos développements routiers. Ce document-là va être déposé d'ici la fin de la journée aussi.

Méthodologie de l'achalandage, donc vous nous avez demandé d'avoir le détail sur le processus interne de nos façons de faire au niveau des prévisions d'achalandage. Ça a été déposé, si ça ne l'est pas, ça va l'être d'ici 19 h.

Ensuite, on a parlé aussi en début de semaine d'un calendrier de reprise des travaux à nos bureaux en lien avec la COVID. Alors, on a, je dirais, on vous présente les grandes lignes ce sur quoi le calendrier s'appuie, mais évidemment on attend des consignes du Conseil du trésor à ce niveau-là. Mais c'est ce qu'on vous présente puis qu'on vous explique dans le document.

200 Ensuite, on nous a demandé un positionnement quant au programme existant pour les initiatives de tarification sociale. Alors, on vous a préparé un document à ce niveau-là aussi.

205 Ensuite, on a parlé aussi de pourcentage de correspondance entre les sociétés de transport au Québec. On a préparé le document, il est prêt. Si vous ne l'avez pas, à 19 h. En tout cas, vous allez l'avoir aujourd'hui avant 19 h.

210 Ensuite aussi, hier, plus récemment, vous avez demandé un estimé pour les coûts des tunnels en surface et/ou non en surface. Ça, je dois vous dire qu'on a préparé un avis technique, il est prêt. Par contre, je vous dirais qu'évidemment un peu en lien avec ce qu'on a dit hier et que le Bureau de projet a mentionné, ce sont des coûts vraiment à prendre avec précaution, évidemment, parce qu'il y a beaucoup de choses qui changent, puis vous allez le voir dans l'avis, il y a beaucoup de chiffres. Mais au moins, on explique qu'est-ce qui fait varier ces chiffres-là. Vous pourrez poser d'autres questions par la suite, sans problème.

215 Ensuite, on a aussi demandé un avis, un avis technique sur le bruit et les vibrations. Il est prêt. Il sera déposé, si ce n'est pas déjà fait.

220 Et finalement, le fameux document dont on parlait, qui présente le fait que le tramway est un mode deux fois moins accidentogène que l'autobus. Alors, il sera déposé lui aussi officiellement aujourd'hui. Voilà.

LA PRÉSIDENTE :

225 Je vous remercie beaucoup. Donc, cet après-midi, comme vous le savez déjà, nous abordons le thème de la gouvernance, les finances, les politiques gouvernementales, le cadre réglementaire et la participation publique, donc un thème assez large. Mais avant toute chose, je souhaitais laisser la parole à l'initiateur avec la question d'hier soir qu'il valait mieux poser à 13 h, en début de journée.

230 **M. DANIEL GENEST :**

Madame la Présidente, nous n'avons pas de réponse à cette question à ce point-ci. Ça va devoir attendre à la session de ce soir.

235 **LA PRÉSIDENTE :**

Très bien. Donc, je rappelle, c'était la question sur les points durs qui sont présentés dans l'étude de SYSTRA, donc autant en termes de pente que de contraintes d'emprise. Parfait.

240 Donc, dans ce cas, nous allons entamer tout de suite le thème que je viens de mentionner, donc gouvernance, finances, politiques gouvernementales, cadre réglementaire et participation publique. Donc, des citoyens se sont préalablement inscrits au registre pour venir poser leur question devant la commission, ils sont parmi nous.

245 Alors, je vais simplement rappeler les règles de procédure en audience publique.

Donc, tout d'abord, il faut éviter les préambules aux questions. Une seule question par intervention est permise, et ce, sans sous-question. Cependant, je permettrai à la personne de préciser sa question après avoir reçu la réponse.

250 Toutes les questions et les réponses sont directement adressées à la présidence et, enfin, les manifestations, remarques désobligeantes, propos diffamatoires et attitudes méprisantes ne sont pas tolérés afin de faire en sorte que le débat soit serein et respectueux.

255

PÉRIODE DE QUESTIONS
M. FRANÇOIS GOSSELIN-COILLARD

260 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, sans plus attendre j'appellerais monsieur François Gosselin-Couillard à venir poser sa question. Bonsoir, Monsieur.

265 **M. FRANÇOIS GOSSELIN-COILLARD :**

Bonjour! Alors, merci d'être là. Merci, je dirais d'emblée, d'entrée de jeu, que je suis enthousiaste par rapport au projet de tramway. Je trouve que c'est le meilleur transport structurant pour la ville de Québec.

270 Ma question traite est à propos du financement en fait du RTC. En ce moment, il y a environ le tiers de la contribution du RTC qui provient de l'utilisateur, un peu moins du tiers, et donc c'est un frein à l'accès au RTC, c'est-à-dire que ça coûte trop cher par rapport à ce que c'est comme service.

275 Il faut dire que le gouvernement du Québec a diminué son financement en 1992, il a diminué de beaucoup son financement par rapport au transport collectif. Et, depuis, c'est les villes qui ont dû prendre la relève puis combler l'écart. La gratuité, par exemple, pour le troisième âge a été abolie en 1990.

280 Et je me demandais si l'arrivée du tramway ce n'était pas une occasion justement de
réfléchir à cette question-là puis d'envisager la gratuité. Il y a des villes à travers le monde qui l'ont
fait, même Boischatel l'a fait récemment. Parce que, dans le fond, l'objectif c'est quoi par rapport
au tramway? Il y a notamment l'objectif de réduire le gaz à effet de serre. Aussi, la Ville a comme
285 objectif d'augmenter la part modale, même de doubler la part modale du transport en commun
d'ici 2030. Donc, la gratuité permettrait de booster l'affluence du transport en commun.

Et le tramway, ça fournit une bonne occasion d'instaurer la gratuité, parce qu'évidemment,
qui dit gratuité, dit augmentation de l'affluence, de la popularité du transport en commun. Alors, le
tramway fournit cette capacité-là. Tu sais, on ne pourrait pas le faire en ce moment, les parcours
290 Métrobus sont déjà à surcapacité. On ne peut pas ajouter d'autobus. Alors, le tramway, ça ajoute
des sièges supplémentaires. Il y a moyen comme ça de fournir une demande accrue.

Alors, ma question c'est tout simplement celle-là : est-ce que le gouvernement du Québec
serait prêt à augmenter le financement du transport en commun pour améliorer son accessibilité,
295 parce que, c'est sûr qu'il y a toutes sortes de façon de financer la gratuité, mais notamment, je
pense que le gouvernement du Québec, c'est très important qu'il participe davantage.

LA PRÉSIDENTE :

300 Merci beaucoup. Je vais quand même d'abord adresser la question à monsieur Genest.

M. DANIEL GENEST :

Donc, je vais laisser mon collègue, le directeur d'exploitation, Luc Richard, du RTC, traiter
305 de cette question. Luc?

M. LUC RICHARD :

Madame la Présidente, la tarification est un dossier qu'on a constamment en tête. On en a
310 parlé un petit peu. On a trouvé des méthodes innovatrices avec le laissez-passer universitaire
entre autres, comme on l'a mentionné précédemment. On est toujours à la recherche d'essayer
de trouver le meilleur équilibre entre la capacité de payer, bien entendu, des citoyens, des
gouvernements, de la Ville et les revenus internes que l'on génère aussi au RTC.

La question de monsieur était... nous, on n'a pas la capacité d'offrir la gratuité, bien
315 entendu. Maintenant, c'est un peu comme la tarification sociale, si jamais il y a des programmes
on est ouvert à regarder les possibilités, bien entendu.

320 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. Donc, j'adresserais maintenant ma question au Conseil du trésor et au ministère des Transports.

325 **M. GUILLAUME ARSENAULT :**

Guillaume Arsenault, secrétaire au Conseil du trésor. Madame la Présidente, si j'ai bien compris votre question, on parle de connaître quelles sont les intentions du gouvernement du Québec pour une éventuelle gratuité des transports collectifs.

330 Malheureusement, ça ne relève pas de niveau administratif, ce genre de réponse à cette question-là. Dans mes connaissances des politiques actuelles, il n'y a rien qui a été annoncé en ce sens. Donc, il n'y pas nécessairement de travaux qui ont été effectués au niveau du Conseil du trésor à cet effet-là.

335 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, l'hypothèse n'a jamais été explorée à l'échelle administrative, c'est ce que vous êtes en train de nous confirmer?

340 **M. GUILLAUME ARSENAULT :**

345 C'est exact. De niveau Secrétariat des infrastructures, Sous-secrétariat des infrastructures publiques, peut-être que ma collègue pourrait compléter pour ne pas généraliser la conclusion que vous venez de faire.

LA PRÉSIDENTE :

350 Merci. Madame?

Mme NATHALIE GIROUX :

Oui, bonjour. Alors, je complèterais à dire peut-être que le ministère des Transports...

355 **LA PRÉSIDENTE :**

Excusez-moi, pouvez-vous présenter pour les besoins de la sténotypie, excusez-moi.

360 **Mme NATHALIE GIROUX :**

Je croyais que c'était fait, excusez. Nathalie Giroux, donc je suis directrice générale des investissements en infrastructure, Sous-secrétariat aux infrastructures.

365 La question de monsieur, si je comprends bien, c'est que je pense, avant de conclure, nous, au Sous-secrétariat des infrastructures, on n'a pas de discussion à cet égard-là, mais peut-être que le ministère des Transports a des discussions avec le secteur budgétaire du Secrétariat du Conseil du trésor. Parce que le financement c'est de l'aide financière que le ministère des Transports octroie aux sociétés de transport. Donc, à ce niveau-là, peut-être que mon collègue du
370 ministère des Transports pourrait compléter. Merci.

M. MATHIEU GRONDIN :

Écoutez, je vais vous donner une réponse partielle. Ça fait partie un peu des documents
375 qu'on vous a remis ou qu'on va vous remettre aujourd'hui. La tarification ou ces tarifications-là relèvent des sociétés de transport. Normalement, si eux font un programme qui permet de baisser les tarifs, bien, le manque à gagner est normalement absorbé par ces sociétés de transport là.

Nous, le ministère, on a fait le choix ou plutôt de contribuer à l'amélioration des services,
380 comme par exemple, on contribue largement au niveau du projet du réseau structurant de Québec. Alors, c'est de cette façon-là qu'on contribue en disant qu'on va améliorer le service. Donc, il va y avoir une plus grande part modale qui va s'attacher à ça.

Bref, ce qu'on veut dire par là, c'est que s'il y a des ajustements qui sont faits au niveau des
385 tarifs, bien, il y aura un manque à gagner qui devra être absorbé par les sociétés de transport. Et puis, c'est sûr qu'au Ministère on a démarré un grand chantier pour assurer la pérennité des transports collectifs au Québec, et puis dans ce chantier-là, je ne peux pas vous en dire beaucoup plus, mais je sais que ces sujets-là vont être abordés.

390 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que de façon plus formelle il y a une réflexion structurée sur le potentiel d'une gratuité, soit générale ou par secteur géographique, soit par segment de population?

395 **M. MATHIEU GRONDIN :**

On va vous revenir à ce sujet-là.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Monsieur, est-ce que vous souhaitez préciser votre question?

M. FRANÇOIS GOSSELIN-COILLARD :

Oui. C'est ça que je comprends, qu'effectivement, j'interpelle le gouvernement du Québec, mais il y a la Ville de Québec peut aussi contribuer de différentes façons. Je pense qu'il y a différentes façons de financer la gratuité ou une réduction du tarif. Je pense, par exemple à la taxe sur l'immatriculation. Ça, c'est plus le gouvernement du Québec, je pense. Donc, la taxe sur l'immatriculation qui n'a pas bougé depuis 1992. Il y a aussi la taxe sur l'essence que la Ville de Québec ne veut pas toucher depuis plusieurs années. Il y a même un système de péage qui pourrait être envisageable, il y a des villes qui le font comme Londres par exemple. On pourrait aussi augmenter la contribution des entreprises puisque ce sont elles qui sont les principales bénéficiaires du réseau de transport structurant, avec une taxe sur les salaires.

Donc, je me demandais, est-ce que c'est des options que la Ville de Québec ou le gouvernement du Québec envisagent?

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Donc, Monsieur Genest, si c'était possible de rediriger la question plus du côté Ville que du côté RTC?

M. DANIEL GENEST :

François, je vais te laisser...

M. FRANÇOIS TRUDEL :

Donc, à ma connaissance, il n'y a pas de réflexion actuellement au niveau de l'utilisation de la tarification de la taxe sur l'essence à la Ville.

LA PRÉSIDENTE :

Mais est-ce qu'il y a une réflexion plus générale sur la possibilité d'un financement d'un manque à gagner qui serait provoqué par une politique de gratuité que prendrait le RTC?

M. FRANÇOIS TRUDEL :

En fait, actuellement la *Politique de développement social de la Ville* aborde plus l'accès, le déploiement d'un réseau de transport que la tarification à proprement parler. Donc, ce sujet-là n'est pas clairement identifié dans la *Politique de développement social de la Ville*.

M. LUC RICHARD :

Si je peux me permettre d'ajouter peut-être une légère précision là-dessus. En ce moment, dans le budget du RTC, on a mentionné un tiers, ça a été mentionné, un tiers des revenus qui viennent des usagers, l'autre tiers provient de diverses subventions gouvernementales, et cetera. Mais pas tout à fait le tiers, c'est-à-dire il y a une portion qui vient des contributions du gouvernement provincial, et la Ville de Québec aujourd'hui contribue 54 % du budget d'opération du RTC.

Donc, c'est parmi les villes au Québec, puis je n'ai pas de tableau à vous déposer avant que vous me demandiez, mais parmi les villes au Québec pour les vieilles recherches qu'on a faites, c'est un des plus grands contributeurs à son réseau de transport qu'on retrouve dans tout le Québec avec 54 %. La plupart des gens, on va les retrouver aux alentours de 40 ou 30 %, les autres villes.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Mon collègue le commissaire Antoine Morissette aimerait intervenir.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE:

Plus globalement, j'aimerais vous entendre sur l'impact que la fluctuation budgétaire d'un tel projet comme le tramway peut avoir sur la tarification du transport collectif.

M. LUC RICHARD :

Tantôt on va faire une présentation sur les coûts d'opération du tramway puis du réseau de transport dans sa globalité. Comme on a déjà mentionné, puis on va le voir un petit peu tantôt aussi, mais l'impact va être positif, dans le sens que le coût par déplacement, puis on va vous le démontrer tout à l'heure, mais le coût par déplacement va baisser. C'est sûr qu'au total il y a plus d'argent qui va être investi dans les déplacements, dans le transport, mais le coût par déplacement va baisser pour l'ensemble des contributeurs, si on veut, parce qu'il va y avoir plus de déplacements. Mais ça n'a pas un impact à la hausse sur la tarification.

480 Ça, il faut que ça soit clair; toutes les projections qui ont été faites, tout ce qui est fait, les documents, ce qu'on va vous présenter tantôt dans le budget est fait, est basé sur une tarification qui est exactement ce qu'on retrouve aujourd'hui plus, bien sûr, l'inflation quand c'est approprié. Mais ce qui est à peu près comment on augmente nos tarifs annuellement dans leur globalité.

485 Donc, c'est exactement le même niveau de tarification, inflation à part.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE:

Parfait. On attendra votre présentation tout à l'heure.

490 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, Monsieur.

495 **Mme ANGÈLE PINEAU-LEMIEUX**

LA PRÉSIDENTE :

J'appellerais maintenant Angèle Pineau-Lemieux, à venir poser sa question. Bonjour, Madame.

500 **Mme ANGÈLE PINEAU-LEMIEUX :**

505 Bonjour, Madame la Présidente, Messieurs les Commissaires. Angèle Pineau-Lemieux, je suis directrice et ici comme représentante de l'organisme J'ai ma passe. J'ai ma passe, c'est une campagne de soutien indépendante au réseau structurant. Donc, il va de soi que je suis extrêmement contente que le projet en soit rendu à cette étape d'avancement.

510 J'ai ma passe, c'est une campagne de soutien indépendante donc au réseau structurant qui rassemble plus de 19 000 citoyens et citoyennes qui appuient le réseau, plus de 15 employeurs et entreprises majeures qui contribuent au financement, et c'est ce qui m'amène à la source de ma question.

515 Plus de 70 commerces participants qui croient en l'importance d'un projet de réseau structurant pour la ville de Québec et pour la vitalité de ses affaires commerciales. Toutefois, on sait, évidemment, durant la période des travaux, ça peut être une situation difficile – dans tous les travaux d'infrastructures majeures, d'ailleurs, pas juste celui-ci –, mais une période difficile donc pour les commerces qui sont à proximité.

520 Ma question était de savoir, je me demandais quel code réglementaire ou quelle mesure de
dédommagement la Ville entendait mettre en place justement pour aider les petits commerces qui
vont être à proximité des travaux et qui vont voir leur chiffre d'affaires baisser momentanément en
raison des travaux du réseau structurant?

525 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup. Donc, Monsieur Genest, je sais que vous avez développé quelque chose
dans l'étude d'impact, mais si vous pouviez en détailler les grandes lignes, ce serait apprécié.

530 **M. DANIEL GENEST :**

Donc, effectivement, la Ville a mis en place un programme de compensation pour les
entreprises qui sont situées dans des secteurs qui sont touchés par des travaux d'infrastructure
majeurs. Donc, ce n'est pas unique au projet du réseau structurant de transport en commun.
Notamment, l'année dernière, avec les travaux importants qu'il y avait eu sur la rue de l'Église et
535 qui avaient généré quelques défis particuliers, ce programme-là a été mis en place.

Donc, c'est un programme qui offre, entre autres, il y a une série d'entreprises admissibles,
mais le programme est disponible sur le site Web de la Ville. Donc, il y a des entreprises
admissibles qui sont bien définies. Il y a une aide financière, ce n'est pas un prêt, c'est une aide
540 financière qui est fournie sous la forme d'une contribution non remboursable permettant de
compenser une perte de bénéfices lorsque ça excède une perte de plus de 15 %. Puis la
contribution peut aller jusqu'à 30 000 \$ par entreprise par année. Donc ça, c'est bien défini. Puis
au moment d'une demande, il y a une avance qui est fournie de 5 000 \$ dès le départ.

545 Donc, c'est un programme qui est inspiré de programmes similaires en Europe et au
Canada, et je vous dirais qu'à l'échelle canadienne, c'est probablement un des programmes qui
est des plus généreux.

550 Donc, il y a certainement un souci de compenser les commerçants qui seraient touchés par
les travaux, mais il y a aussi tout le volet, j'appellerais communication, qui pour nous est aussi
important, si pas plus important, bien honnêtement. On va faire un grand devoir d'être en contact
continuel avec les citoyens et les commerçants directement ou à travers les SDC. Et le principe ici
c'est de ne pas surprendre les citoyens ou les commerçants avec des travaux qui arrivent dans
leur voisinage immédiat.

555 Donc, il y a un grand volet communicationnel en amont et en continu durant le projet. On va
avoir des agents de relations communautaires sur les travaux pour parler aux commerçants, aux
citoyens. Donc ça, c'est l'aspect communicationnel, mais on comprend qu'il va certainement y

560 avoir des défis, des pertes de revenus générées par ce genre de travaux là. Donc il y a un programme de compensation qui a été mis en place par la Ville, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

565 Merci. Est-ce que vous souhaitez préciser votre question?

Mme ANGÈLE PINEAU-LEMIEUX :

570 Bien, peut-être une clarification. Je crois comprendre que c'est donc en fonction d'une perte de plus de 15 % que le programme s'applique. Est-ce que tous les commerçants, par exemple un commerce qui ne serait pas sur un axe directement affecté par le tracé, mais qui serait dans un axe perpendiculaire, par exemple, qui serait quand même affecté, serait tout de même admissible ou est-ce qu'il faut être touché directement par les travaux?

LA PRÉSIDENTE :

575 Alors, Monsieur Genest?

M. DANIEL GENEST :

580 Les entreprises qui sont directement touchées par les travaux d'infrastructure. Donc, généralement, c'est les gens qui sont sur l'axe des travaux ou dans certains cas, immédiatement perpendiculaires. Donc, il faut que les travaux soient en avant de leur commerce, essentiellement. Dans la politique de la Ville, c'est mieux défini dans le détail, mais ça, en grandes lignes, c'est la réponse, Madame la Présidente.

585 **Mme ANGÈLE PINEAU-LEMIEUX :**

Merci beaucoup.

590 **LA PRÉSIDENTE :**

Étant donné que nous avons abordé cette question de la compensation ou des critères de compensation pendant les travaux, mais qu'on a aussi évoqué le cadre réglementaire, j'aurais aimé ouvrir la question en m'adressant au MTQ.

595 Donc, au sujet de la loi qui encadre le projet, donc une loi spécifique qui a été adoptée et on aimerait, la commission aimerait comprendre les objectifs de cette loi et quelles sont les dispositions particulières qui vont permettre donc au projet de voir le jour?

M. MATHIEU GRONDIN :

Oui. En fait, la loi d'abord présente... en fait, elle donne les pouvoirs à la Ville de Québec de réaliser le projet. Habituellement, le ministère finance les sociétés de transport. Dans ce cas-ci, c'est un cas un peu particulier, parce qu'il y a beaucoup de travaux d'infrastructures, de génie civil à faire. Il y a des déplacements de conduites d'aqueduc, notamment, et puis c'est la Ville qui possède ces informations-là puis cette connaissance et cette expérience-là pour la très grande majorité des travaux qui sont à faire.

Et puis, ils ont aussi l'expérience des grands projets d'infrastructures, notamment avec le Colisée. Ça, c'est une des dispositions, je dirais, phares de la loi.

Ensuite, il y a aussi, au niveau des acquisitions, à l'image du REM, donc il y a des modifications qui ont été apportées aux procédures habituelles, c'est-à-dire que dans le cas d'une acquisition, il y a toujours deux parties : une acquisition qu'on dit, qu'on fait de gré à gré avec la personne. Donc, on convient d'un montant puis d'une façon de faire, puis il y a une signature, il y a une entente qui est faite. Ça, c'est la très grande majorité des cas qui sont réalisés de gré à gré.

Mais dans le cas où on ne parvient pas à faire une entente, bien là, il y a ce qu'on appelle, on passe par une expropriation. Et puis là, il y a une modification législative qui a été faite pour que les travaux puissent se réaliser après un certain moment, qu'il y ait des travaux, donc que la propriété du terrain puisse être acquise par la Ville pour qu'ils puissent réaliser les travaux.

Mais ce n'est pas sans compenser évidemment le citoyen. Le citoyen va toujours pouvoir contester, aller devant le Tribunal administratif, mais il va pouvoir contester le montant d'argent qu'il va recevoir et non pas la propriété du terrain. Ça, ça permet de garantir en quelque sorte la réalisation des travaux dans un laps de temps raisonnable.

LA PRÉSIDENTE :

Donc, si je comprends bien, grâce à cette loi, il est possible d'exproprier sans que l'expropriation comme telle soit contestée, mais que seulement le montant qui est offert en compensation soit potentiellement discuté?

M. MATHIEU GRONDIN :

Effectivement. Mais il y a aussi le fait que... on appelle ça des indemnités provisionnelles. Évidemment, il y a aussi des indemnités qui peuvent être versées dès le départ sans que la personne attende toutes les procédures judiciaires avant d'avoir l'argent. Il y a quand même de l'argent qui peut être déposé, significativement, assez d'argent aux citoyens.

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.

LA PRÉSIDENTE :

Très bien. Donc, on apprécierait avoir cette information. D'autre part, il est aussi précisé dans la loi que lorsque le transfert des actifs aura lieu, évidemment la voie publique comme telle ne sera pas transférée, mais il y aura un transfert d'actifs. Est-ce que vous pouvez nous expliquer comment est-ce qu'on va fonctionner pour déterminer ce qui fait partie du transfert, ce qui n'en fait pas partie et comment le montant, disons le paiement des actifs ou le montant du paiement des actifs va être déterminé?

M. MATHIEU GRONDIN :

Oui. À ce niveau-là, il y a une entente qui doit être signée entre le réseau structurant de Québec, en fait, entre la Ville de Québec et le RTC, qui va définir de façon plus précise quelle infrastructure demeure à la Ville puis quelle infrastructure retourne au RTC.

De façon générale, je pense que c'est toutes les infrastructures. On peut dire que c'est les infrastructures de transport, donc la plateforme avec les stations qui vont être sous la responsabilité opérationnelle du RTC, qu'ils vont transférer. Mais les aménagements autour, de façon plus précise, peut-être que la Ville peut le mentionner, mais l'entente n'a pas été encore, à ma connaissance, conclue.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Donc, je me tournerais vers monsieur Genest pour savoir si vous avez déjà commencé à discuter de ce type de transfert d'actifs?

M. DANIEL GENEST :

Absolument, Madame la Présidente. Dans le cours normal des choses, premièrement, il a fallu bien définir la portée qui sera sous la responsabilité de la Ville à long terme, et qui sera sous la responsabilité du RTC.

Donc, quand on revient à la fameuse notion de façade à façade, au centre il y a ce que nous on appelle le système de transport. Le système de transport a trois sous composantes : la première c'est les infrastructures de transport. Donc ça, c'est essentiellement les stations ou les pôles d'échanges. La plateforme, c'est ce que nous autres on appellerait le béton et l'acier. Après, il y a la deuxième sous-composante qui est les systèmes modaux. Les systèmes modaux c'est essentiellement le tramway lui-même et sa ligne aérienne de contact. Et après, il y a les systèmes d'exploitation qui est la troisième sous-composante.

Donc ça, c'est le système de transport. Donc, ce système de transport là va être conçu et construit par le partenaire privé. Mais au niveau de la gestion des actifs, ces actifs-là vont être la responsabilité du RTC. Par la suite, de chaque côté, on a ce qu'on appelle l'emprise municipale, la voirie normale. Donc ça va être conçu et construit par le partenaire privé, mais il va être repris par la Ville après le contrat de conception/construction.

Donc, toute la notion de transfert des actifs et gestion des actifs, les équipes de la Ville, du Bureau de projet du RTC travaillent déjà dans cette perspective-là pour en arriver à une entente.

Il faut comprendre, puis je pense que c'est important de rétablir ce fait-là. Le Bureau de projet, c'est une entité mixte. Il y a des gens de la Ville, il y a des gens du RTC et des gens qui viennent de l'extérieur qui sont dans ce bureau de projet. Donc, il y a une entente qui est en train de se faire établir pour arriver à une saine gestion des actifs et une entente sera signée à cet effet-là entre la Ville et le RTC, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Alors, je comprends que vous vous parlez souvent, vous vous entendez bien, mais à supposer que vous ne vous entendiez pas finalement sur le montant du transfert d'actifs, qu'est-ce qui est prévu?

M. DANIEL GENEST :

Donc, on est voué à s'entendre, clairement. On a chacun nos avocats. On va s'entendre, on va mettre ça sur dans un contrat et dans une perspective où il y aurait un défi à s'entendre, à ce moment-là, le MTQ intervient pour résoudre le défi, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, est-ce que vous pourriez nous expliquer, du côté du MTQ, quels sont les mécanismes qui sont prévus en cas de non-entente sur le transfert des actifs?

M. MATHIEU GRONDIN :

Je vais vous revenir sur ce sujet-là. Je sais que cette entente-là doit être approuvée par le Ministère. Là, qu'est-ce qui arrive s'il n'y a pas d'entente? Le détail, on va vous revenir là-dessus.

LA PRÉSIDENTE :

Très bien. Je vous remercie. Je voulais aussi peut-être poursuivre sur cette question de réglementation, parce qu'hier nous avons discuté du statut du tramway comme véhicule sur la voie publique. Et ce n'était pas clair en vertu de quelle réglementation est-ce qu'il pouvait être régi. Et on a cru comprendre qu'il devait peut-être y avoir des changements réglementaires puisque ce n'est pas un véhicule routier traditionnel.

Donc, est-ce que vous pourriez nous expliquer qu'est-ce qui va encadrer ce type de véhicule qui est nouveau pour nous, et est-ce qu'on va devoir modifier la *Loi des transports*, le Code de la sécurité routière? Là, je me réfère à un commentaire qui avait été fait par un expert de l'initiateur, la *Loi sur l'assurance automobile*?

Donc, est-ce que vous pourriez démêler ça pour nous, s'il vous plaît?

M. MATHIEU GRONDIN :

Hier, on avait en ligne notre expert à ce sujet-là. Mais ce que je peux dire c'est, en fait, c'est la *Loi sur la sécurité des transports terrestres guidés*. Cette loi-là peut être modifiée par règlement. Alors, c'est comme ça qu'on compte le faire et puis ça sera fait à l'image du REM. Présentement, il y a des modifications réglementaires qui ont été faites au niveau du REM. Je ne peux pas rentrer dans le détail, mais ça pourrait être fait de la même façon.

LA PRÉSIDENTE :

Si c'est possible, on va vous demander de nous revenir avec des détails à ce sujet.

M. MATHIEU GRONDIN :

Pas de problème. Je comprends.

760 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup.

765 **Mme LARA FABIANO**

LA PRÉSIDENTE :

Alors, j'inviterais maintenant Lara Fabiano à venir poser sa question. Bonjour.

770 **Mme LARA FABIANO :**

Bonjour! Lara. Donc, je suis très enthousiaste à l'idée de voir le projet de réseau structurant se réaliser. Vous avez mis en place des campagnes de communication pour augmenter l'adhésion au projet, mais qui peut...

775 **LA PRÉSIDENTE :**

Juste vous préciser, vous vous adressez à moi.

780 **Mme LARA FABIANO :**

Oui, excusez. Il y a eu des campagnes de communication qui ont été mises en place pour convaincre les gens d'adhérer. Mais qu'est-ce qui est prévu pour convaincre les gens de laisser leur voiture et d'embarquer dans le tramway dès qu'il va être mis en place? Par exemple, une autre campagne publicitaire, des tarifs compétitifs ou un système de tarification sociale, comme on en a parlé tantôt? Donc, voilà.

LA PRÉSIDENTE :

790 Merci pour votre question. Donc, Monsieur Genest?

M. DANIEL GENEST :

795 Donc, j'aimerais présenter, pour le bénéfice de la commission, notre directrice des communications, Nathalie Cloutier, qui pourrait faire un peu le pourtour des efforts en communication et notamment ceux qui sont investis en ce sens.

Donc, Nathalie, à toi la parole.

Mme NATHALIE CLOUTIER :

Alors, Nathalie Cloutier, responsable de la Division des communications pour le réseau structurant de transport en commun.

Alors, c'est sûr que l'arrivée d'un nouveau mode de transport comme celui-ci nécessite des campagnes d'information importantes. Alors, il y a des campagnes en amont qui sont faites pour informer sur le déploiement du projet. On a aussi les campagnes qui seront mises de l'avant à partir du moment où on s'approchera de la mise en service du projet. Je comprends bien que la citoyenne qui s'adresse à nous c'est au niveau de ce volet-là qui l'interpelle.

Alors, dans les campagnes d'information, dans les campagnes de promotion, dans les relations qu'on fait avec la communauté, les premiers objectifs qu'on doit avoir c'est de bien faire ressortir les avantages du réseau structurant et du tramway, c'est la première composante; de bien faire connaître le fait qu'on est dans un système très calme, rapide, fiable, confortable. Alors, c'est sur l'ensemble des attributs du tramway sur lequel on veut miser pour motiver puis inciter les citoyens à peut-être abandonner la voiture ou du moins, peut-être à certains égards, d'utiliser aussi le tramway à part la voiture dans ces divers déplacements.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Est-ce que vous avez des précisions à donner?

Mme LARA FABIANO :

Oui. Je voudrais savoir, est-ce que vous planifiez continuer des sondages auprès de la population dès qu'il est inauguré pour voir s'il y a des choses à améliorer, changer?

Mme NATHALIE CLOUTIER :

Alors, Madame la Présidente, lorsqu'on va s'approcher de la mise en opération, vous avez parlé il y a quelques minutes à peine du transfert des actifs qui se fait au niveau du RTC, n'est-ce pas? Alors, le RTC devient après ça l'exploitant de ce nouveau mode de transport là. Et au niveau du RTC, il existe déjà, en termes d'expérience client, de relations avec la clientèle, toute une série d'actions qui sont déjà en place, bien sûr, pour garder le contact avec la clientèle, s'assurer de leur satisfaction et de mesurer régulièrement cet aspect-là.

LA PRÉSIDENTE :

840 Merci beaucoup. Merci, Madame. Donc, peut-être sur ce sujet de l'adhésion au réseau de transport qui était mentionné par madame, est-ce que vous avez fait des sondages récents pour savoir quel était l'intérêt de la population de Québec vis-à-vis du réseau structurant?

Mme NATHALIE CLOUTIER :

845 Alors, il n'y a pas eu de sondage récent qui a été fait de la part de la Ville de Québec à ce sujet-là.

LA PRÉSIDENTE :

850 Donc, pouvez-vous nous parler d'éventuels sondages qui auraient été faits avant et est-ce que vous avez l'intention de refaire des sondages pour connaître, d'une part le niveau d'adhésion de la population à ce projet, mais aussi des éventuelles modifications ou améliorations ou souhaits de la population à l'égard du réseau structurant?

Mme NATHALIE CLOUTIER :

855 Je me permettrais, Madame la Présidente, peut-être de faire juste un petit pas de recul. C'est un grand projet, le projet du réseau structurant. C'est un projet qui est en place depuis une dizaine d'années à la Ville en termes de réflexion. Il y a eu pendant toute cette palette de... dans cette décennie-là, différentes étapes qui ont été faites, où la Ville de Québec est allée auprès de sa population pour valider différents aspects.

860

865 Je résumerais ça peut-être en quatre grandes étapes. La première étape c'est tout le volet orientation. Alors, en 2009-2010 la Ville s'est dotée d'un plan de mobilité durable. Et dans l'exercice, dans ce plan de mobilité durable là, c'était le moment de mettre un peu les orientations que la Ville avait en termes de transport en commun auprès de sa ville. Et dans cet exercice-là, il y a eu bien sûr des consultations qui ont été faites pour arriver à se donner un plan de mobilité durable qui avait 66 recommandations dont 17 qui touchaient le transport en commun et une recommandation plus spécifiquement où les gens souhaitaient un tramway à Québec. Alors ça, c'est le point de départ 2010.

870 Par la suite, il y a eu du travail qui s'est fait au niveau des études de faisabilité techniques, tramway et SRB. Et en 2017, la Ville est retournée auprès de la population avec ce que moi j'appelle un concept. Un concept de réseau structurant où là, les gens ont pu se prononcer sur le concept qui était présenté. Et là, encore, il y a eu des milliers de citoyens qui ont assisté aux

875 consultations, qui se sont prononcés et il y a eu un appui qui a été donné par les participants aux
environs de 65 % au niveau du concept qui a été présenté.

880 Lors de ces consultations-là, dans les éléments principaux que les citoyens ont soulevés
notamment, c'était le tracé. Si vous vous souvenez en début d'audience cette semaine, on
expliquait qu'il y avait un tracé originalement qui devait être prévu avec un SRB sur le boulevard
Charest. Et là, les citoyens ont manifesté le souhait que ça soit plutôt en Haute-Ville, là où il y
avait de l'achalandage, une densité, de la congestion qui était plus présente. Ce que des experts
ont confirmé lors d'un sommet international par la suite, en 2017.

885 Alors, il y a eu à ce moment-là une autre vague de consultation. Les gens de la Ville avec le
RTC sont retournés faire leur devoir sur la base de ces commentaires-là et par la suite, en 2018,
on est arrivés avec l'avant-projet, donc le dossier de réseau structurant qui a été lancé où là, on
est retourné vers la population. Alors, on a 5 000 citoyens qui ont assisté aux séances
d'information, un autre 5 000 citoyens qui ont participé au sondage en ligne pour émettre des
890 commentaires par rapport au réseau qui était soumis à ce moment-là.

Alors ça, c'est les vagues de consultation en amont. Et là, on arrive aujourd'hui en 2019-
2020 avec un projet à un niveau de conception préliminaire. Donc là, on a commencé depuis la fin
de l'année 2019 de façon plus intense, à aller en séances d'information, aller informer les citoyens
895 – on a eu un petit arrêt COVID que la situation sanitaire a exigé. Alors, on est allé en volet
information et on va débiter sur certains aspects du projet, on va retourner en volet plus
consultation, dialogue, participation avec les citoyens. On va le faire au niveau, notamment des
aménagements. Il y a certains aménagements aux abords du tracé sur lesquels on peut travailler
avec les citoyens.

900 Un projet comme celui-là amène, induit des changements importants dans un
environnement aussi. Il y a des impacts au niveau de certains aspects, au niveau peut-être de la
circulation, certains volets au niveau de stationnements. Donc, des mesures d'atténuation qu'on
veut discuter avec les citoyens aussi. Et le tramway sera un levier de développement important
905 dans la ville, dans certains secteurs. Qu'on pense au secteur Chaudière dont on a parlé cette
semaine; qu'on pense à la 1^{re} Avenue, qu'on pense à tout l'axe Wilfrid-Hamel – Laurentienne.

Alors, la Ville s'engage à faire des visions d'aménagement et d'aller en consultation auprès
des citoyens pour tout ce qui est du développement de l'aménagement dans des secteurs où le
910 tramway devient un levier de développement important.

LA PRÉSIDENTE :

915 Je vous remercie beaucoup. Je pense qu'on a la plupart des documents que vous avez évoqués en termes de consultation, nous les avons déjà reçus, n'est-ce pas?

Mme NATHALIE CLOUTIER :

920 Je crois que oui. Je crois que vous les aviez. Sinon, je vais vérifier pour m'assurer que vous les avez tous en main.

LA PRÉSIDENTE :

925 Très bien, merci. Par ailleurs, les citoyens nous ont demandé lors des, à la fois des questions que nous avons reçues par écrit au registre, mais aussi au moment du sondage de préconsultation, s'il avait été question de prévoir un référendum.

M. DANIEL GENEST :

930 Je pense qu'il faudrait juste faire attention. Là, on glisse un peu dans le volet qui n'appartient pas nécessairement aux autorités qui me sont dotées ici présentes aujourd'hui. C'est quelque chose qui relève vraiment des autorités politiques de la ville de Québec, Madame la Présidente.

935 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Donc, je vais adresser ma question dans ce cas au ministère des Affaires municipales et de l'Habitation pour savoir comment fonctionne ce mécanisme de référendum?

940 **M. JEAN-PHILIPPE ROBIN :**

Par rapport... excusez, parce que j'avais reçu un appel puis j'ai été obligé de fermer mon téléphone. Le référendum par rapport à...? Pouvez-vous répéter le contexte? Je m'excuse.

945 **LA PRÉSIDENTE :**

950 En fait, c'est que nous avons reçu beaucoup de questions des citoyens à la fois au moment du sondage de préconsultation, mais aussi dans le registre de questions écrites sur le fait que la Ville avait la possibilité de tenir un référendum sur le projet. Et donc, nous aurions aimé savoir comment fonctionne ce mécanisme de référendum.

M. JEAN-PHILIPPE ROBIN :

Par rapport à ce projet?

LA PRÉSIDENTE :

De façon générale.

M. JEAN-PHILIPPE ROBIN :

De façon générale.

LA PRÉSIDENTE :

Quand est-ce qu'une ville peut avoir recours à ce type de consultation et comment ça fonctionne.

M. JEAN-PHILIPPE ROBIN :

O.K. Bien, je ne sais pas si mon collègue en ligne Nicolas Fontaine pourrait m'aider à répondre à la question de façon plus claire? Je ne sais pas s'il est possible? Il n'est pas en ligne présentement? O.K.

Parce que c'est sûr que les référendums, il y en a certaines procédures qui sont, dans le fond, canonnées dans la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. C'est des procédures très claires. Par rapport à l'implantation du projet du tramway? À ma connaissance, mais on pourra valider pour être vraiment certains, il n'y a pas rien dans la loi, toujours à ma connaissance, qui obligerait la municipalité à procéder à un référendum.

Mais si vous me permettez, on va valider mes dires sous peu.

LA PRÉSIDENTE :

Oui. En fait, au-delà d'une obligation, c'est simplement de savoir quand est-ce que la Ville peut avoir recours à ce type de méthode et, ensuite, bien, je vais réadresser la question, mais à la Ville cette fois, mais en m'adressant bien sûr à monsieur Genest, mais poser la question à la Ville : y a-t-il été question de faire un référendum comme elle en a le pouvoir et si – ça n'a pas été fait bien sûr, mais est-ce que c'est encore une possibilité?

Est-ce que c'est monsieur Fontaine que nous avons? Donc, est-ce que vous voulez répondre tout de suite ou je laisse la parole à monsieur Fontaine d'abord?

M. DANIEL GENEST :

995

On est prêts, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

1000

On vous écoute.

M. DANIEL GENEST :

1005

Donc, monsieur Martin Lefebvre qui est à l'arrière de la salle, qui est notre directeur de service de l'interaction citoyenne pourra faire le point sur la notion d'un référendum. Donc, Martin, à toi la parole.

M. MARTIN LEFEBVRE :

1010

Merci. Madame la Présidente, en fait le mécanisme de référendum à la Ville de Québec est prévu dans la politique de consultations publiques de la Ville. Alors, c'est ce qu'on appelle un référendum consultatif qui peut être demandé par les élus à majorité des voies du Conseil, d'organiser un référendum lorsque l'on considère que les autres mécanismes de consultation n'ont pas permis de trancher ou d'avoir un éclairage nécessaire.

1015

Cette question-là a été demandée au Conseil municipal à plusieurs reprises par l'opposition et la majorité s'est positionnée en défaveur d'un référendum pour le moment.

LA PRÉSIDENTE :

1020

Merci beaucoup. Donc, Monsieur Fontaine, est-ce que vous pouvez nous revenir avec vos explications sur la mécanique référendaire au niveau d'une ville comme Québec?

M. NICOLAS FONTAINE :

1025

Oui, tout à fait. Les référendums municipaux sont encadrés par la *Loi sur les élections et le référendum* dans les municipalités, qui est une loi qui s'applique à la ville de Québec comme à l'ensemble des municipalités du Québec.

1030 Il faut distinguer deux grands types de référendums. Il y a les référendums qui sont obligatoires en vertu de la loi, qui sont courants par exemple en urbanisme lorsqu'il y a des modifications de zonage.

1035 Et, par la suite, le Conseil municipal, un peu comme le mentionnait l'intervenant précédent, peut décider de consulter sa population sur une base volontaire. Dans ce cas-là, la mécanique référendaire est encadrée par la loi et l'ensemble des personnes habiles à voter vont pouvoir se prononcer par référendum. Donc, de manière générale, les personnes habiles à voter sont à peu près les mêmes que lorsqu'il y a un scrutin, un scrutin électoral.

1040 Il faut mentionner aussi que dans le cas des municipalités, les occupants d'un établissement d'entreprise par exemple aussi le droit de vote.

1045 Le résultat du référendum ne lie pas nécessairement la municipalité dans la mesure où c'est un référendum qui est consultatif. C'est le Conseil de la municipalité qui prend la décision par la suite.

LA PRÉSIDENTE :

Merci!

M. NICOLAS FONTAINE :

Plaisir.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, je vous remercie pour ces réponses.

1060

Mme MARIANNE DESROCHES

LA PRÉSIDENTE :

1065 Donc, j'inviterais maintenant madame Marianne Desroches à venir poser sa question. Bonjour!

1070 **Mme MARIANNE DESROCHES :**

1075 Bonjour! Marianne Desroches du projet *Femmes et mobilité*. Madame la Présidente, ma question est la suivante : dans le but de faciliter les déplacements et de limiter le temps que les femmes y accordent, est-ce que le réseau structurant a prévu d'intégrer des épiceries, des garderies, des pharmacies dans les pôles d'échanges?

LA PRÉSIDENTE :

1080 Merci pour votre question. Monsieur Genest.

M. DANIEL GENEST :

1085 Madame la Présidente, dans le développement des terminus et des trois pôles d'échanges qui sont à même le tracé du tramway, la décision a été prise de ne pas inclure de services de proximité à même les pôles d'échanges dans une perspective que l'historique démontre que ce type de services là, et particulièrement les services de proximité, ne sont pas viables commercialement dans des pôles d'échanges. Donc, disons que les pôles d'échanges Saint-Roch et Sainte-Foy, notamment, toutes les recherches que nous avons faites indiquent les commerces ne vivent certainement pas à l'intérieur de ces établissements-là.

1090 Par contre, la Ville est ouverte à ce que des promoteurs nous approchent et offrent ce service-là, et à ce moment-là on développerait une forme de partenariat. Mais à même les fonds qui sont pour le projet comme tel, le coût du projet, il n'y a pas de prévision faite ou de provision faite, plutôt, pour mettre en place des services de proximité dans les terminus ou les pôles d'échanges, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

1100 Merci. Est-ce que vous souhaitez apporter une précision à votre question?

Mme MARIANNE DESROCHES :

Non, ça va. Merci.

1105 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci beaucoup.

1110

M. JEAN CARRIÈRES

LA PRÉSIDENTE :

Donc, j'inviterais maintenant Jean Carrières à venir poser sa question. Bonjour, Monsieur!

1115

M. JEAN CARRIÈRES :

Bonjour, Madame la Présidente, Messieurs les Commissaires. Merci de m'avoir invité à poser une question. Je vais y aller sans préambule.

1120

J'ai l'impression qu'il y a probablement beaucoup de cette question-là qui va être répondue par la présentation du côté municipal. Je suis curieux, parce que ça va coûter très cher tout ça. Comment est-ce que ça va impacter soit les prix de la passe dans les années à venir avant et après la sortie du réseau structurant et/ou le niveau des taxes municipales qu'on va... est-ce qu'il y aura des montées prévues?

1125

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Genest.

1130

M. DANIEL GENEST :

Donc, au niveau de la tarification, je vais laisser mon collègue du RTC, Luc Richard, faire le point. Parce qu'il ne faut pas nécessairement faire un lien entre le projet et la tarification, c'est deux choses comme assez indépendantes. Luc, à toi.

1135

M. LUC RICHARD :

Madame la Présidente, tel que mentionné un peu précédemment, pour l'instant tous les calculs ont été faits en gardant des niveaux de prix équivalents à ce que vous connaissez aujourd'hui. Donc, mis à part l'inflation, comme je le mentionnais tout à l'heure, les augmentations annuelles qu'on augmente. Puis comme cette année, il n'y a pas d'augmentation, ça a été déjà annoncé par le RTC, il n'y aura pas d'augmentation des prix des passes cette année.

1140

Donc, c'est prévu, tout est calculé, tous les calculs qu'on va présenter un peu plus tard sont basés sur une tarification équivalente à ce que vous connaissez aujourd'hui. Pour la fiscalité, ça, c'est moins dans ma cour.

1145

1150 **M. DANIEL GENEST :**

On a un expert qui pourrait certainement parler des impacts fiscaux. Mais je voudrais juste bien clarifier la question de monsieur, c'est au niveau des taxes municipales, c'est bien cela, Madame la Présidente?

1155 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

1160 **M. JEAN CARRIÈRES :**

Au niveau des taxes municipales et/ou autres frais que ça pourrait occasionner aux citoyens de la ville de Québec.

1165 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous voulez dire une hausse de taxes pour compenser des frais supplémentaires?

1170 **M. JEAN CARRIÈRES :**

Oui, exactement.

1175 **LA PRÉSIDENTE :**

Ou vous voulez dire de nouveaux mécanismes, comme par exemple la captation de la plus-value foncière qui pourrait se faire le long du tracé? Ou c'est plus général?

1180 **M. JEAN CARRIÈRES :**

Je n'avais pas nécessairement pensé à ça, moi, j'y allais plus au niveau des taxes.

LA PRÉSIDENTE :

1185 Parfait. Donc je retourne la question à monsieur Genest.

M. DANIEL GENEST :

1190 Donc, je pense que globalement, je vais laisser notre expert, monsieur Charles Morissette qui est disponible, de faire le point plus globalement, je pense, à la question. Puis après, au besoin, on pourra préciser. Charles, à toi la parole.

M. CHARLES MORISSETTE :

1195 Bonjour, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

1200 Bonjour!

M. CHARLES MORISSETTE :

1205 O.K., merci. Je suis en ligne. Donc, pour répondre à cette question-là, on a développé un modèle macroéconomique pour faire ça, qui permet d'estimer sur un horizon de 25 ans, mais je vais pouvoir répondre très exactement à la question de monsieur : c'est quoi les valeurs de la variation foncière puis des taxes foncières qui vont en résulter pour les habitations dans le secteur?

1210 Sans rentrer dans les détails du modèle macroéconomique, ce qui arrive dans la taxation c'est que dans la zone d'impact du RSTC, il va y avoir une augmentation des valeurs des maisons et ça va se refléter aussi dans une augmentation de taxes. Et c'est dans ce sens-là qu'il pourrait y avoir une plus-value qu'on va chercher en termes de taxation.

1215 J'ai isolé à travers le modèle, bien entendu, l'impact pour une maison. Si on parle bien de la zone de 65 % de l'évaluation foncière totale de la Ville, pour une maison régulière, si les taux de... excusez-moi, je me reprends. Ce qui va arriver c'est que dans la zone du réseau de transport structurant, la valeur des maisons va augmenter relativement à la valeur des maisons qui ne sont pas dans la zone du réseau structurant.

1220 Ça fait que si on pense que cette valeur-là va augmenter de l'ordre de 4 % par rapport aux autres maisons qui ne sont pas dans le réseau structurant, ça va générer une hausse de revenus fiscaux pour la Ville et d'évaluations foncières.

1225 À cause de la mécanique de taxation municipale, une hausse de 4 %, par exemple, de l'évaluation foncière dans la zone du réseau structurant de transport va se traduire par une

hausse de 2,6 % en moyenne, on s'entend, dans la zone du réseau structurant de 65 %. Qu'est-ce que ça veut dans la vraie vie, ça?

Bien, pour une maison, la maison moyenne dans la région c'est 283 000. Bien, ça voudrait dire que dans la zone du réseau de transport, il y aurait une hausse de 33 \$ du compte de taxes pour les maisons qui sont dans la zone de 65 % et une baisse de taxes de 61 % pour les maisons qui sont en dehors de la zone du réseau structurant.

Est-ce que ça répond bien à la question?

M. JEAN CARRIÈRES :

Oui, très bien. Je peux peut-être préciser le 65 % de zone. Je ne suis pas certain de saisir qu'est-ce que ça veut dire exactement?

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous pourriez préciser de quel 65 % vous parlez?

M. CHARLES MORISSETTE :

Oui, tout à fait. On dit que le couloir d'impact tout autour du réseau structurant de transport en commun couvre à peu près 65 % de la population de la ville de Québec. Ça fait qu'on a utilisé cette logique-là de dire : bien, si ça couvre 65 % de la population de la ville de Québec, ça couvre à peu près 65 % de l'évaluation foncière aux fins de notre modèle macroéconomique.

LA PRÉSIDENTE :

Je pense avoir vu dans les documents, que vous alliez appliquer la captation de la plus-value foncière dès le début et avant même que le projet soit finalisé. Est-ce je me trompe et est-ce que c'est une façon ordinaire de faire?

M. CHARLES MORISSETTE :

Moi, je n'ai pas entendu parler de captation foncière. Peut-être que monsieur Genest est au courant.

LA PRÉSIDENTE :

Très bien. Désolée si j'ai mal adressé ma question.

M. CHARLES MORISSETTE:

Aucun problème.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Genest?

M. DANIEL GENEST :

Je pense qu'il n'y a pas de notion de captation foncière prévue. Si vous avez un élément spécifique en référence à l'étude d'impact sur l'environnement, ça serait intéressant d'avoir la référence spécifique.

LA PRÉSIDENTE :

On va vérifier ça. Merci beaucoup.

M. JEAN CARRIÈRES :

Merci.

**PRÉSENTATION DE Mme MANON GAUTHIER (RSTC)
ET DE M. LUC RICHARD (RTC)
SUR « LA PORTÉE ET COÛTS OPTIMISÉS »**

LA PRÉSIDENTE :

Donc, je pense qu'une présentation sur la ventilation des coûts était prévue et je crois que ça serait le bon moment, puisque nous sommes rentrés dans le sujet du financement et des coûts du projet.

M. DANIEL GENEST :

Merci, Madame la Présidente. Donc, ce qu'on aimerait offrir à la commission et aux citoyens, citoyennes de la ville de Québec, c'est une présentation d'une douzaine de diapos où on va faire le point rapidement, non seulement sur les coûts, mais aussi sur la portée du projet. Parce qu'il faut comprendre qu'on cherche à trouver l'équilibre entre trois éléments : c'est la portée, les éléments d'infrastructure et de service qu'on va livrer, numéro 1.

Deuxièmement, c'est la qualité du travail qu'on va faire et, troisièmement, les coûts.

1310 Donc, ce fameux triangle-là « portée, coût et qualité » est super important à garder en équilibre et à titre de directeur de projet qui se rapporte au Conseil de ville, c'est ma plus grande responsabilité de maintenir l'équilibre entre ces trois côtés du triangle.

1315 Donc, sans plus tarder, j'inviterais ma directrice au contrôle de projet, donc Manon Gauthier, responsable pour tout le volet planification et saine gestion de l'ensemble des coûts du projet.

Donc, Manon, sans plus tarder, à toi la parole.

Mme MANON GAUTHIER :

1320 Alors, bonjour! Effectivement, Manon Gauthier, on n'a pas eu la chance de se rencontrer encore, alors mes salutations.

1325 Dans la présentation, je pense qu'elle vous a été déposée hier, je vais commencer dans la section « Portée et coûts optimisés ». Dans le fond, ce qu'on veut faire c'est un respect, bien entendu, de la cible budgétaire de 3,3 milliards.

1330 En commençant, d'entrée de jeu, j'aimerais ça faire une mise au point sur la prochaine diapo – c'est correct –, une mise au point sur le contenu qu'on peut vous livrer dans un ordre de ne pas entacher le processus d'appel d'offres du contrat qui est en cours.

1335 Le projet du RSTC, du réseau structurant est bien entendu considéré comme étant un projet majeur d'infrastructures. Donc, il est régi par le *Guide de la gestion des projets majeurs* qui a été émis par la société du Conseil du trésor. À l'intérieur de ça, il y a un document qui s'appelle : Le document du *Guide d'élaboration du dossier d'affaires*. On comprend que le dossier d'affaires comprend une multitude d'informations qui permet de voir, bon, c'est quoi les objectifs du projet, comment y arriver, comment le construire et c'est quoi la meilleure méthode d'approvisionnement et, bien entendu, tout le volet financier : c'est quoi ses estimations, c'est quoi ses méthodes de financement, et ainsi de suite.

1340 Et c'est sûr que dans ce guide-là, même je pense que ça vaut la peine de le lire aussi ensemble. Dans la recommandation du Conseil du trésor, dans le premier paragraphe que je vous montre :

1345 « *Eu égard aux objectifs de la Politique-cadre [...] toute demande d'accès à un dossier d'affaires ou tout document y étant relatif* – c'est parce qu'il y a beaucoup d'annexes dans le

dossier d'affaires – *notamment le rapport de revue diligente doit être traité conformément à la Loi d'accès aux documents et organismes publics et particulièrement en ce qui concerne les restrictions applicables à la communication des renseignements qui peuvent contenir ces documents.* »

1350

Le pourquoi?

1355

Le [...] Conseil du trésor tient donc à rappeler aux organismes publics – nous dans cette instance-ci – maîtres d'oeuvre de grands projets d'infrastructure publique, qu'une communication prématurée du dossier d'affaires et de son contenu – et de ses documents qui y appartient – [...] peut comporter des risques ou des effets susceptibles d'entacher le processus d'appel d'offres et de l'adjudication du contrat conclu dans le cadre de la planification... »

1360

Ça fait que ceci étant dit, bien entendu on va vous livrer toute l'information qu'on peut pour bien comprendre le contexte du projet et le cheminement où on en est rendu par rapport à l'élaboration des coûts à l'intérieur du projet, mais en ayant cette note-là en réserve en arrière. Et je vous remercie.

1365

Dans la prochaine, quand on parle du projet du réseau structurant, je pense que ça vaut la peine de se rappeler, on a entendu souvent parler du 3,3. On le sait, c'est l'estimation du projet est faite à 3,3 milliards. Il y a des financements de trois parties : le gouvernement du Canada qui est à 1,2 milliard; le gouvernement du Québec 1,8 milliard; et la Ville de Québec contribue à la hauteur de 300 millions. Donc, la somme de ces trois sources de financement fait le 3,3, le budget du projet.

1370

Et, comme mentionnait monsieur Genest, notre travail, mon travail aussi c'est de toujours garder l'équilibre entre la portée, qu'est-ce qu'on fait dans la portée, quels sont les éléments contenus dans la portée, c'est quoi les coûts et la qualité qu'on va faire avec le projet du réseau structurant.

1375

Donc, présentement, à la prochaine, on est rendus à ce stade-ci. On avance. Il y a eu un avant-projet. Là, on est rendu à la fin de la conception préliminaire du projet. La conception détaillée va être faite par le consortium qui sera engagé pour faire la conception et la construction.

1380

Donc, le Bureau de projet s'est affairé au cours des dernières années à faire la conception préliminaire. Qu'est-ce que ça donne? C'est que donc, maintenant, avec la connaissance plus approfondie à un niveau de conception préliminaire, c'est maintenant l'occasion idéale justement d'assurer la maîtrise de l'enveloppe budgétaire. On a une estimation des coûts qui est beaucoup plus rigoureuse et juste qu'elle pouvait l'être, bien entendu, dans les années passées, qui était

1385 faite sur des comparables. Là, on a fait quand même des estimations plus précises au niveau d'une conception préliminaire.

1390 Avec cette information-là qu'on a en main, qui est plus précise par rapport aux années dernières, bien, c'est important pour nous, et c'est ce qui a annoncé les dernières semaines, de faire des choix judicieux sur les modes, de faire des choix sur les infrastructures puis de faire des bons choix aussi sur les provisions pour ce projet-là d'envergure. Parce que plus on avance, plus on change les paramètres en cours de route par rapport à l'avancement de la précision du projet.

1395 On a donc aussi, comme je viens de mentionner, à partir de maintenant, en connaissant le projet de façon beaucoup plus précise, on diminue les risques financiers qui pourraient arriver un peu plus tard. On anticipe. On ne peut jamais anticiper toutes les surprises, mais avec la connaissance qu'on a présentement, on diminue, on a l'impression – pas l'impression, on a la certitude d'avoir moins de risque à venir.

1400 Les risques, on a pu en prendre connaissance, maintenant, savoir les différenciations qu'on a présentement par rapport aux années passées, puis ça nous a permis de connaître les postes où est-ce qu'il y a eu les plus grandes variations de coûts. Donc, ces postes-là où il y a eu des plus grandes variations de coûts, bien, bien entendu, on y apporte une surveillance particulière plus grande sur ces postes-là.

1405 En parlant des postes qui ont eu une plus grande augmentation de coûts, on s'est permis quand même, à l'intérieur des éléments financiers du projet – on n'a pas l'habitude de faire une ventilation item par item puis vous comprenez pourquoi, mais quand même, on a trouvé important de mentionner, à l'intérieur de tous les éléments du projet, il y a quatre, cinq éléments qui ont subi une augmentation de coûts plus grande par rapport aux avant-projets qui avaient été faits, parce que le Bureau de projet a grandi dans les dernières années. On est rendus une équipe d'au moins 100 personnes. Il y a des consultants maîtres qui ont été engagés. Il y a beaucoup de travail de conception qui se fait.

1415 Donc, on a une connaissance approfondie par rapport à ce qu'on avait l'année dernière, et cette estimation-là préliminaire nous a amenés à se rendre compte que les tunnels, l'ensemble, le gros ensemble tunnels et stations souterraines, en étant dans un bloc, a eu une augmentation de coût de 215 millions.

1420 Les réseaux techniques urbains, quand on parle de réseaux techniques urbains c'est Hydro-Québec, Bell, Vidéotron, tous ces réseaux-là. Hydro-Québec est engagée comme étant la personne, l'intégrateur de tous les autres réseaux techniques urbains. Il fait la conception préliminaire. Il fait la conception des réseaux techniques urbains et nous on travaille de concert avec eux pour pouvoir faire cette estimation-là.

1425 Donc, le poste de réseau technique urbain a subi une augmentation, aussi, majeure quand même, de 175 millions.

1430 Le troisième, ce qu'on appelle la plateforme tramway et voie ferrée, tout l'ensemble où est-ce que va être assis le tramway dessus, cette plateforme-là avec une augmentation de coûts de 150.

1435 Les acquisitions immobilières le long du tracé – bien entendu, plus on connaît le tracé justement plus on est capables de cibler précisément les acquisitions immobilières et de mettre une évaluation plus juste – il y a eu une augmentation de 89 millions.

Et la dernière, bien l'ensemble, parce qu'on comprend qu'on change toutes les conduites d'aqueduc, égouts qui sont sous la plateforme, il faut les tasser. Donc toute l'estimation pour les conduites d'aqueduc et d'égouts a augmenté de 67 millions.

1440 Ça fait que l'ensemble de ces cinq gros postes budgétaires là qui ont augmenté le plus depuis le début vaut environ 700 millions d'augmentation.

1445 Ce qu'on comprend donc, à l'origine – c'est une augmentation, ce n'est pas l'estimation de chacun de ces postes-là, c'est l'augmentation –, à l'origine l'ensemble de ces cinq postes-là valait en décembre 2019, dans le dossier d'affaires, quand on a déposé le dossier d'affaires pour information, c'est des estimations de 2019, de décembre 2019. À ce moment-là, l'ensemble de ces estimations-là de ces cinq postes-là était à 1 milliard 254 millions, qui est maintenant rendu, en juin 2020, à une valeur totale de 1 milliard 900 millions.

1450 Donc, voici l'écart global de 700 millions.

En sachant ça, plus on sait l'information, plus on est capables d'apporter les choix judicieux et y apporter quand même un suivi judicieux aussi.

1455 Si on va à la suivante, ça nous amène aux estimations...

LA PRÉSIDENTE :

1460 Vous permettez que je vous interrompe juste pour une question par rapport aux coûts de tunnels? Parce qu'il me semble qu'au départ il y avait deux tunnels de prévus, là il y en a un. Mais vous dites que les coûts de tunnels, donc on comprend éventuellement avec un 's', ont augmenté de 200 millions, c'est ça?

1465 **Mme MANON GAUTHIER :**

214, oui.

1470 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, avec le retrait d'un tunnel on a quand même une augmentation de coût pour ce type d'infrastructure, c'est ce qu'on comprend?

1475 **Mme MANON GAUTHIER :**

Vous avez bien compris.

LA PRÉSIDENTE :

1480 Très bien.

Mme MANON GAUTHIER :

1485 Donc, à la suivante, j'arrive à l'évaluation globale du projet. Dans la colonne de gauche, on voit l'estimation du projet, avec ses trois composantes, qui a été déposée dans le dossier d'affaires en décembre 2019. À ce moment-là, il y avait la composante tramway qui était estimée à 2,3 milliards. Il y avait la deuxième composante qui sert à faire le service est-ouest à ce moment-là avec le moyen pour y arriver, là; de faire le service est-ouest, c'était le trambus à 577 millions. La troisième composante qui sert à faire le service nord et le service est, qui était à ce moment-là véhiculé par les voies dédiées, est évalué à 374 millions.

1495 Il y a eu des évolutions. Il y a eu des optimisations. Il y a eu des éléments qui étaient dans les composantes de voies réservées et trambus, par exemple, des éléments qui étaient dans un pôle d'échanges ont été transférés et mis dans la composante tramway. Et il y a eu des nouvelles estimations, des nouveaux choix qui arrivent à la présentation qu'on a aujourd'hui du projet, avec toutes les dernières modifications qui ont été apportées dernièrement.

1500 On arrive toujours avec le budget respecté de 3,3 milliards, mais maintenant, la composante tramway, avec ses modifications, avec les meilleures estimations qu'on a et avec les choix qu'on a annoncés dernièrement, la composante tramway, la colonne vertébrale est à, disons 3,1 milliards.

Le service est-ouest est maintenant, comme vous le savez, desservi par des Métrobus sur voies réservées. Cette composante-là est rendue à 85 millions, et puis la troisième, les anciennes

1505 voies réservées dédiées qui sont maintenant rendues des voies réservées aussi avec Métrobus, est à 120 millions.

Donc, la somme de ces trois composantes-là est toujours à 3,3 milliards.

1510 Dans la prochaine diapo, c'est une information qui était, qui est tirée du rapport du vérificateur général. Pour votre information, il y a un lien qui est fait avec le vérificateur général de la Ville. Pour la première fois, le mandat du vérificateur général, on le connaît dans les villes, il fait des vérifications sur les méthodes et processus de travail à l'intérieur d'une ville, mais il a eu aussi le mandat de faire une vigie du projet, spécifiquement en cours de route. C'est la première fois qu'un vérificateur fait une vigie dans un projet en cours de route. D'habitude, la vérification se fait
1515 toujours après la fin du projet.

Donc, en 2019 le rapport du vérificateur sur le Bureau de projet, sur sa vigie, avait fait état concernant les réserves qu'on avait mises pour risques, contingences et inflation, elles ont évolué dans le temps puis continuent à évoluer bien sûr, elles évoluent avec l'évolution du projet, bien
1520 entendu.

Ça fait qu'à ce moment-là, en mars 2018, à l'amorce du budget du projet, les provisions pour risques et contingences étaient à ce moment-là à 372 millions plus une provision pour inflation de 158.
1525

En mars 2019 et en décembre 2019, on arrive à la fin et on a entendu souvent parler du 712 millions de réserve pour risques et contingences et inflation, c'est dans la troisième colonne.

Le 712 millions qui comprend, puis on comprend qu'il y a une distinction entre les trois, il y a la réserve pour risques, les risques c'est des choses qu'on... on a fait une évaluation de risques qualitative et quantitative qui nous permet de dire, bon, bien, quelles sont les probabilités que tel, tel risque arrive et qu'on ne sait pas présentement.
1530

Ce qu'on sait, on le sait, on l'a mis, mais dans tout grand projet il y a une saine gestion de risques qui doit se faire. Avec ces évaluations-là qui ont été faites avec les membres du Bureau de projet et des partenaires externes aussi, il y a une enveloppe de risques qui a été calculée et qu'on a appliquée et qu'on tient rigoureusement et qu'on va tenir jusqu'à la fin, l'enveloppe de risques, parce qu'à ce moment-là, c'est des choses qui sont non planifiées et non prévisibles.
1535

La deuxième c'est l'enveloppe pour contingences. C'est sûr que l'enveloppe pour contingences va tendre à diminuer plus le projet avance et plus il est connu et plus il est précisé, plus on le connaît précisément, l'enveloppe de contingences diminue.
1540

1545 Et la troisième provision, on appelle ça une provision, mais en fait c'est plus pour l'inflation. Les montants sont calculés à une année fixe, la réalisation se fait les années suivantes. Ça fait qu'il faut bien entendu considérer la date de réalisation du projet, les parties de réalisation, puis comme le projet se réalise sur plusieurs années, bien, on est quand même allé dans la particularité de compter l'inflation au moment où cette portion de projet là, on pense qu'elle va se réaliser.

1550 Donc, il y a cette réserve pour inflation là, parce que les coûts sont toujours exprimés en dollars 2019, en dollars de l'année courante. Donc, à ces coûts-là, on doit toujours ajouter l'inflation pour les années suivantes.

1555 Donc, c'était en décembre 2019, cette réserve-là était à 712 millions, depuis la dernière mouture de l'enveloppe qu'on a faite de l'estimation du projet. Cette enveloppe-là, elle tourne maintenant autour de 600 millions, parce qu'on connaît plus le projet, parce que l'inflation... on a déjà commencé à mettre l'inflation dans les coûts en haut, parce qu'on a des années qui avancent. Ça fait que c'est rendu à l'étape où on est présentement. Mais une chose certaine, 1560 l'enveloppe pour risques, on la garde puis c'est quelque chose qu'on garde rigoureusement.

Dans la présente, la prochaine, la prochaine slide, c'est quels sont les éléments particuliers, les principaux éléments qui sont conçus dans chacune des composantes. On va prendre le temps de les énumérer.

1565 Dans la composante tramway, la première est la grosse composante, le tramway estimé à 3,1 milliards. Donc, il y a la ligne de tramway de 22 kilomètres, c'est inclus là-dedans. Il y a la gamme des infrastructures d'accueil. Qu'est-ce que ça comprend ces infrastructures-là? Bien, il y a les trois pôles d'échanges : Sainte-Foy, Université Laval et Saint-Roch; il y a les deux terminus, 1570 le terminus Le Gendre et le terminus Charlesbourg; il y a 30 ou 31 stations de surface – je vais revenir à ce point-là –; il y a deux ou trois stations souterraines.

1575 Le « ou » comprend, comme on vous a expliqué, je crois dans les journées précédentes, l'appel de propositions va se faire avec l'option d'un tunnel court, mais aussi avec l'option d'un tunnel régulier long. Dépendant le choix, dépendant les coûts qui vont sortir, bien, à ce moment-là on va avoir 30 ou 31 stations de surface, deux ou trois stations souterraines selon les prix qui vont être soumis.

1580 On a aussi inclus dans la composante tramway, un Parc-O-Bus, qui est le Parc-O-Bus Le Gendre, qui fait partie du terminus Le Gendre aussi. Et puis on a un centre d'entretien d'exploitation.

1585 Dans les deux autres composantes, la deuxième voie réservée est et ouest, on a continué à les séparer pour comprendre la logique, faire une suite logique de ce qui a été fait auparavant. Qu'est-ce que comprennent ces voies réservées là à 85 millions? Bien, en réalité c'est la ligne de trambus, on se rappelle, qui a été remplacée par un réseau de voies réservées avec des autobus à haut niveau de service, le Métrobus.

1590 Le réseau en tant que tel, il faut comprendre qu'il a 12,5 kilomètres, 12,6 kilomètres, mais en réalité, il y a déjà des voies qui sont existantes. Ça fait que sur ces 12,6 kilomètres on va réaliser 11,2 kilomètres de nouvelles voies réservées. Donc, les estimations prennent compte du 11,2 kilomètres et inclut aussi le pôle d'échange d'Estimauville.

1595 La troisième composante, c'est les voies réservées nord et est à 120 millions, sur le même principe. Il y a un total de 22,3 kilomètres de voies réservées, mais sur ces 22,3 kilomètres-là, on a 14,2 kilomètres de nouvelles voies réservées à construire, qui font partie de l'estimation du projet.

1600 Deuxième chose, c'est dans ces composantes-là, on a les trois Parc-O-Bus, les Parc-O-Bus Henri IV, Bastien et Seigneuriale.

1605 La prochaine, qu'est-ce qui a été changé depuis la mouture de décembre 2019, quelles ont été les modifications, principales modifications? Alors, dans la composante tramway, on se rappelle que le deuxième tunnel, ce qu'on appelle le deuxième tunnel dans le coin du pôle Sainte-Foy, il a été remplacé par des ouvrages de surface. Donc, il n'y a plus de tunnel à cette hauteur-là. C'était un kilomètre de tunnel.

1610 Il y a un remplacement potentiel, le scénario à l'étude, de 500 mètres de tunnel dans le coin de la station Cartier, qui sera peut-être en surface. Et puis, il y a le retrait de la station souterraine si l'option du tunnel court est la finale. Non, j'ai fait une erreur ici. Le retrait de la station souterraine c'est, en fait, la fusion de deux stations qui a été faite. Il y avait la station Centre des Congrès et Grand Théâtre, c'était deux stations distinctes qu'on a fusionnées en une, donc on a, au final, retiré une station.

1615 On a aussi retiré la station de l'Église qui était en surface.

Et la dernière chose, c'est le retrait du centre d'exploitation et d'entretien secondaire dont les fonctionnalités se regroupent au centre d'exploitation principal.

1620 Dans la composante trambus, parce que c'était, à l'initial, c'était le trambus, il a évolué; on a transformé donc le trambus en plateforme dédiée. C'est ce qui était à l'initial. On a donc tout changé la plateforme dédiée par des voies réservées à l'intérieur de l'emprise publique actuelle.

1625 Quel est l'impact majeur d'avoir fait ça? Pourquoi on note une si grande différence de
coûts? C'est qu'avoir une plateforme nécessitait d'avoir des infrastructures tassées aussi pour
fiabiliser la plateforme. Dans ce cas-ci, comme c'est des voies standards, on n'a pas eu à toucher
aux conduites d'aqueduc, égouts qui sont en dessous. Donc, il y a une grande différence de coûts
à cet effet-là.

1630 Ensuite, par le fait même, c'était la première modification, en fait, qu'on s'est aperçu de,
bon, ça a été discuté plutôt, mais de la surcapacité du trambus. Bien, la première chose, l'idée qui
a été lancée c'est justement de changer les véhicules pour des véhicules moins capacitaires.
Donc, dans ce calcul-là, les véhicules biarticulés ont complètement été retirés de la portée du
projet, parce qu'ils vont être mis... les Métrobus vont être même alimentés par les excédents de
Métrobus qu'il va y avoir lors de la mise en place du tramway. Donc, on a enlevé l'achat de
1635 matériel roulant dans nos estimations.

Ensuite, il y a un remplacement par le fait même. On a remplacé 21 stations qui n'étaient
plus requises par 42 abribus, tel qu'ils sont déployés actuellement sur le réseau de Métrobus, et
puis le retrait des deux liens mécaniques, Joffre et Baillargé.

1640 On arrive à la prochaine, la prochaine est une idée, un exercice qu'on s'est fait, puis on se
permet de le partager avec vous. C'est voir, O.K., c'est le fun de se faire valider puis de se faire
rassurer que nos estimations sont bonnes, parce qu'on a quand même un projet de 3,3 milliards
et puis c'est important de valider que même si on est dans le détail, des fois on peut se perdre, et
c'est important de valider avec des projets comparables.

1645 Donc, on a fait une analyse comparative de projet. Puis ce n'est pas facile nécessairement
faire une analyse comparative, parce que les projets ne se comparent pas tous de la même façon,
mais quand même, ça donne des bons ordres de grandeur.

1650 Le premier, je vais prendre le temps d'expliquer chacune des colonnes, qu'est-ce qu'on
essaye de comparer et qu'est-ce qu'il faut considérer quand on fait cette comparaison-là.

1655 Dans chacun des éléments, il y a la longueur du tracé, dans le cas du tramway on parle de
22 kilomètres, c'est la longueur du tracé.

1660 La deuxième colonne c'est quand même le nombre de stations souterraines. On comprend
qu'une station souterraine c'est volumineux et massif, donc engendre des coûts très importants.
Dans le cadre du tramway, on a pris l'option où est-ce que l'évaluation budgétaire a été faite, on a
deux stations souterraines.

Le nombre de kilomètres de tunnel aussi. Un projet avec ou sans tunnel va faire un changement de coûts. Dans le cas présent, on a deux kilomètres de tunnel.

1665 Et puis la grande particularité, comme on sait, dans le projet de Québec, c'est que c'est un tramway qu'on insère dans la ville, dans une emprise publique qui est habitée et qui est utilisée.

1670 Donc, c'est qu'on appelle l'effet des déplacements, l'effet de l'intégration urbaine, dans l'avant-dernière colonne. Donc, l'intégration urbaine a un coût, bien entendu, mais comparé à d'autres projets où est-ce qu'on pourrait réutiliser une voie ferroviaire qui a été non utilisée, puis utiliser cette voie-là pour installer un train léger, par exemple, va être moins coûteuse que de faire un tramway à l'intérieur d'une ville qui est déjà habitée et occupée.

1675 Donc, l'effet d'intégration urbaine, elle a un effet négatif sur les coûts de notre projet. Puis aussi, par le fait même, les deux vont beaucoup ensemble, l'effet des déplacements des réseaux techniques et urbains et des conduites d'aqueduc et d'égouts municipales de la ville. Le fait de déplacer l'ensemble des conduites qui sont dans le souterrain, autant aqueduc, égouts que les conduites de réseaux techniques urbains a un effet qui fait augmenter les coûts du projet.

1680 Donc, si on le compare, si on ose le comparer avec les autres projets, la ligne de la Confédération d'Ottawa, 12 kilomètres; ensuite, il y a le Eglinton Crosstown à Toronto; il y a celle de Waterloo; puis les deux métros, les deux lignes de métro, la ligne bleue et la ligne orange de Montréal. Celles-là, je pense que l'avant-dernière a déjà été soumissionnée, si je ne me trompe pas.

1685 Mais ce qu'on voit à l'intérieur de ça, c'est dans la ligne tramway, la dernière colonne, on voit la composante tramway qu'on connaît le coût à 3,1 milliards. On peut faire avec cette grosse moyenne-là d'information incluant tout, tout, tout, le coût du tunnel, du deux kilomètres de tunnel est donc en moyenne à 358 millions de dollars du kilomètre. Et les aménagements en surface, les 1690 20 kilomètres restants sont donc à 119 millions du kilomètre.

1695 Si on compare avec Ottawa, par exemple, qui est à 280 millions pour le tunnel et 178 millions en surface, il y a des comparatifs oui et non. On est plus élevé, mais on voit, c'est l'effet que je vous disais tantôt : l'effet de Québec, c'est que le tramway est dans la ville, tandis qu'à Ottawa il a une ligne dédiée, c'est un réseau qui est fermé.

1700 Nous, le tramway de Québec, il est ouvert. Tout le monde peut le traverser aux endroits, peut embarquer dedans, tandis que la plupart des autres projets c'est des réseaux fermés. Dans le fond, il n'y a pas d'interaction avec les piétons, pas d'interaction avec les voitures, pas d'interaction avec les cyclistes. Ce qui fait en sorte que le coût au mètre linéaire pour ces autres

projets-là, c'est normal que ce soit plus bas, et que pour nous, ça soit un peu plus élevé à cet effet-là. Mais même comparativement à ça, on se compare très bien.

Et puis le tunnel, c'est un gros morceau, bien entendu. Si on le compare avec le tunnel de Montréal, les deux lignes de métro de Montréal qui sont à 550 et 400 millions de dollars du kilomètre, on est légèrement inférieur par rapport à ces coûts-là. Mais considérablement quand même dans les mêmes ordres de grandeur. Le contexte de Montréal est différent, le contexte de Québec aussi.

Ça fait qu'en regardant ça, ça nous a juste permis, et puis c'est important, de se rassurer que nos coûts tiennent puis la règle du pouce est bonne, puis que l'ensemble de tout le détail qu'on a fait a pour nous beaucoup d'importance et nous rassure sur les estimations de coûts qu'on a faits.

Ce que j'ai fait jusqu'à présent, c'était le volet construction du projet, conception/construction. Bien entendu, par la suite, il y a l'entretien et l'exploitation. Pour ce qui est du volet entretien et exploitation, je vais laisser mon collègue Luc au RTC prendre le relais.

M. LUC RICHARD :

Merci, Manon. Madame la Présidente, sur la diapo ici c'est important pour le volet, Manon vient de le faire, le volet construction. C'est les investissements, c'est le projet de 3,3 milliards. La diapo qu'on vous présente, ça ne fait pas partie de ça du tout. C'est vraiment après, quand tout va être mis en service, comment ça va coûter tout ça.

Ce qu'on voit ici sur la diapo c'est bien important de comprendre, c'est l'ensemble du réseau du RTC et non juste le tramway. Donc, c'est tout le réseau incluant le tramway, et cetera, pour répondre, entre autres, aux questions comment ça va coûter tout ça au final. Donc, c'est un peu ce qu'on vient faire.

La première colonne vous donne les données 2018 parce que c'est les données qui ont été utilisées pour les comparaisons, c'est les dernières données qui sont toutes publiées, et cetera.

Donc, les données 2018, on voit dans la première rangée, les déplacements annuels. On a fait 31,8 millions de déplacements. Par la suite, on voit les frais annuels totaux qui sont le budget global du RTC, d'opérations. Si vous retournez dans nos livres, c'est que vous allez trouver. C'est 220,2 millions. Ce qui nous amène à un frais par kilomètre de 7,90, mais j'attirerais votre attention plus particulièrement, puis c'est un peu ce que je répondais tout à l'heure au commissaire Morissette, sur le dernier chiffre au bas, qui est de 6,92 par déplacement.

Donc, le réseau qu'on a actuellement, puis ces chiffres-là se valent encore aujourd'hui, représente un coût par déplacement d'environ 6,92. Si on ne fait rien, si on ne fait absolument rien, delà la notion fil de l'eau. On se reporte en 2026. Si on n'intervient pas, on continue de faire un réseau bus, on ajoute un petit peu de service ici et là, on pourrait espérer, avec la croissance démographique, aller chercher peut-être une croissance des déplacements de l'ordre de 10 %.

On a fait l'exercice dans le passé de dire : O.K., comment on pourrait aller chercher 27 % ou 29 % de plus de monde avec un réseau bus? Premièrement, c'est physiquement impossible, parce que j'aurais des bus un peu partout aux 60 secondes, en Haute-Ville, entre autres. Donc, on l'a fait, mais ce n'est pas dans le tableau parce que c'est physiquement impossible et ça donnait des coûts vraiment beaucoup trop élevés, plus élevés que ce qu'on présente aujourd'hui.

Donc, à 10 % c'est quelque chose de plausible. Si on ne fait rien, ça pourrait représenter ça à l'horizon 2026, et puis on se retrouverait avec, toujours en dollars constants, on est toujours en dollars de 2018, ça, c'est important de le noter, on se retrouverait avec des coûts de 254,2 millions, les frais annuels totaux pour opérer ce réseau-là; un frais par kilomètre à 8,14 et surtout, je vous amène toujours à la dernière ligne, un frais par déplacement de 7,25. Donc, si on ne fait rien c'est à ce niveau-là qu'on se retrouve.

Maintenant, la portée originale c'était avant les changements que madame Gauthier a parlé. Vous vous rappelez, on a parlé de la transformation du trambus en Métrobus, on a dit, c'est 98 % la même chose. La différence c'est un 2 % d'achalandage. Donc, on a reflété les deux colonnes, le « avant » et le « après ».

Ce qu'il est important de comprendre entre la première puis la deuxième colonne, j'attire votre attention sur la ligne des frais annuels totaux. On voit qu'on passe de 263 à 263. Il y a moins d'achalandage. On a transformé, il y a des économies, puis on va aller voir dans la prochaine diapo, il y a des choses qui se reflètent. Mais on a aussi actualisé, tout comme les coûts de construction, au fil du temps, on a actualisé nos coûts d'entretien et d'exploitation de l'ensemble de ce réseau-là, principalement du tramway. Donc, on a fait des comparatifs pour arriver avec un coût un peu plus confortable, disons, par rapport à ce qu'on avait fait au début.

On voit qu'on est encore dans les mêmes eaux, mais ce sont des chiffres actualisés dans la dernière colonne et qui tiennent compte du nombre de déplacements. Donc, les coûts d'opération à 263 millions, j'attire encore une fois votre attention sur la dernière ligne. Comme vous pouvez le voir, on se retrouve à un coût par déplacement à 6,53. Le calcul est assez simple, on prend les coûts ou les frais annuels totaux et on divise le nombre de déplacements par ces frais, puis ça nous donne le coût par déplacement.

1780 Donc, on peut voir que ça revient à ce que j'expliquais un petit peu plus tôt, l'avantage de
mettre un réseau plus capacitaire, on est capables de déplacer beaucoup plus de monde. Les
1785 études d'achalandages nous amènent avec des chiffres de l'ordre de 27 %. Donc, avec cette
capacité-là – et c'est standard quand on se compare à Montréal ou à d'autres places où ils
mettent des modes capacitaires –, les coûts par déplacement bien entendu vont chuter. Et c'est
ce qu'on observe ici.

La prochaine diapo, et je termine après ça. La prochaine diapo, pour les besoins de la
commission, on a cru bon vous donner, parce que tantôt je parlais du réseau complet du RTC. Ici,
on parle, on est venu mettre les composantes 1 et 2 dans le fond du projet de réseau structurant.
1790 Encore une fois, important de comprendre, on parle des coûts d'entretien et d'exploitation
amalgamés ensemble.

À l'origine, en 2019, quand on a présenté le tout pour l'exploitation, encore une fois, pas
pour la construction, on avait une colonne vertébrale, si on veut, qui coûterait à peu près
1795 25,1 millions par année; un trambus qui nous coûterait à peu près 10,6 millions par année.
Comme je le mentionnais tout à l'heure, on a actualisé ces coûts d'exploitation et d'entretien là,
suite à diverses recommandations, à du benchmarking ou de l'étalonnage qu'on a fait avec
d'autres sociétés au Canada et aux États-Unis.

Et tout ça nous a amenés dans un coût de 26,3 millions et au niveau du Métrobus par
rapport au trambus, là je pense que c'est une question qui avait été posée un peu plus tôt cette
semaine peut-être, mais donc on voit la différence : on passe de 10,6 à 9,8 millions. Ça nous
coûte un petit peu moins cher opérer avec des Métrobus, puis on y gagne un petit peu en
1800 efficacité aussi, parce que c'est le même parc qu'on utilise pour d'autres lignes. Donc, il y a un
gain d'efficacité aussi qui se fait à ce niveau-là.
1805

Donc, ça complète la portion pour les coûts d'exploitation, et je pense que monsieur Genest
a une dernière diapo pour conclure.

1810 **M. DANIEL GENEST :**

Donc, juste pour conclure très rapidement. On regarde où on était en décembre 2019 avec
la portée originale qui était celle qui avait été annoncée en mars 2018. Et ce qu'on a fait en
optimisant, à ce jour, dans les six derniers mois de façon intense, notamment, on se retrouve
1815 encore aujourd'hui, premièrement et fondamentalement, encore avec un réseau structurant de
transport en commun.

Ce qu'on est venu faire, c'est qu'on est venu moduler différemment en plaçant le bon mode
de transport au bon endroit. Donc, on s'est aperçu, avec notre travail de rigueur dans le Bureau

1820 de projet que le trambus, comme véhicule, n'était pas requis pour desservir la ligne est-ouest. Il y avait une surcapacité. Donc, déjà dans le rapport d'achalandage du RTC de décembre 2019, on avait déjà tiré cette première conclusion-là, de passer essentiellement d'un trambus biarticulé à un Métrobus articulé.

1825 Ce qu'on a fait plus récemment, c'est qu'on est venus, dans une réalité de, il y a un cadre budgétaire fixe pour ce projet-là, 3,3 milliards, on est venus regarder l'impact de moduler différemment les infrastructures de la ligne est-ouest et, notamment, on est arrivés à la conclusion qu'on pouvait se permettre de laisser aller l'insertion axiale, plateforme dédiée axiale pour le trambus ou pour le Métrobus et d'aller vers des voies réservées latérales, et l'impact de ce
1830 changement-là est de l'ordre de moins de 2 %. Donc, moins de 2 %.

Donc, on livre encore un réseau structurant de transport en commun. Oui, il y a une légère dégradation de son achalandage, mais ce qui est important et impératif pour monsieur le maire c'est qu'on respecte le cadre budgétaire de 3,3 milliards. Ça, c'est impératif. Donc, on a fait des
1835 choix judicieux en cours de route pour respecter ce cadre budgétaire là dans cette notion-là de « Portée, coûts et qualité ».

Madame la Présidente, Messieurs les Commissaires, ça fait le tour un peu rapidement, mais pas si rapidement que ça, finalement, mais c'était important d'expliquer correctement
1840 l'ensemble de la portée et coûts du projet du réseau structurant du transport en commun.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Donc, nous aurons des questions sur votre présentation, mais juste avant j'avais
1845 quelques questions de détail, ensuite on va aller à la pause et puis après ça, on reviendra avec nos questions.

Donc, juste une petite question de détail. Vous avez parlé d'un rapport du vérificateur. Est-ce que c'est possible d'en faire le dépôt?

1850 **M. DANIEL GENEST :**

Absolument. C'est un rapport qui est déjà public, qui a été déposé auprès du Conseil municipal en décembre dernier. Donc, aucun souci à le déposer auprès de la commission.

1855 **LA PRÉSIDENTE :**

Excellent. Donc ça, c'est la première chose. La deuxième chose j'aurais voulu m'adresser au Conseil du trésor, si c'est les bonnes personnes. On nous a dit donc que le dossier d'affaires,

1860 que la divulgation de certains éléments du dossier d'affaires pouvait poser problème, on aurait aimé savoir quels sont les types de renseignements qui pourraient poser problème s'ils étaient divulgués?

M. GUILLAUME ARSENAULT :

1865 Bonjour, Madame la Commissaire, Guillaume Arsenault du Secrétariat du Conseil du trésor, officiellement au Sous-secrétariat aux infrastructures publiques. Il y a deux enjeux dans votre question. Tout d'abord, il y a les enjeux qui ont été nommés au niveau du processus d'adjudication des contrats qui pourrait être compromis. Mais ce qui concerne plus
1870 particulièrement le Secrétariat du Conseil du trésor c'est plutôt les enjeux de nature décisionnelle. Donc, les documents qui sont produits pour des décisions du Conseil des ministres sont confidentiels, ils sont protégés par la *Loi sur l'accès à l'information* et appartiennent au ministère du Conseil exécutif.

1875 Maintenant, pour revenir à votre question, maintenant qu'on a fait le point là-dessus. Dans les informations qui sont présentées, c'est toute la justification d'un projet. Donc, quand on présente un dossier d'affaires, on vient valider certaines... on vient confirmer le besoin de l'infrastructure. Donc, tout ce qu'on fait ici présentement, il y a ce type d'information là, mais il y a également des informations de nature stratégique sur la... on va parler de la portée, du coût, de la
1880 stratégie de financement de l'échéancier. Il y a des stratégies d'approvisionnement. Il y a des éléments de nature de gouvernance. Il y a un plan de gestion du projet. Il y a un détail sur l'option retenue.

1885 Donc, je dirais que la nature de la confidentialité c'est beaucoup plus au niveau du processus décisionnel et des... j'aurais de la difficulté à bien cibler un élément précis qui va être de nature à porter préjudice, mais il y a une multitude d'informations qui sont dévoilées là-dedans, puis on exige une certaine transparence du gestionnaire du projet. Donc, pour conserver ce lien de transparence là, il y a une protection qui vient sur la confidentialité des informations.

1890 Je ne sais pas si c'est suffisant comme réponse?

LA PRÉSIDENTE :

1895 En fait, j'ai bien compris la question de la confidentialité, mais ce qui intéressait davantage la commission c'est de comprendre la dimension de risque de nuisance de certains renseignements. Quel est le danger qui peut être associé à la divulgation de certains renseignements qui seraient contenus dans le dossier d'affaires?

Donc, vous avez parlé du processus d'adjudication des contrats. Donc, en lien avec ce processus-là, quel type de renseignements sont contenus dans le dossier d'affaires qui pourraient poser problème s'ils étaient rendus publics et qui pourraient porter préjudice à l'initiateur?

M. GUILLAUME ARSENAULT :

Donc, au niveau du processus d'adjudication de contrat, il y a un niveau de détail de l'information qui pourrait porter préjudice dans le processus de soumission des entrepreneurs. Donc, c'est à ce niveau-là qu'il y a un niveau de détails, d'hypothèses qui sont posées par le promoteur.

Ceci étant dit, je ne sais pas si je pourrais aller bien plus en détail pour bien répondre à votre question. Mais c'est au niveau des hypothèses et des détails de conception du promoteur dans son processus d'adjudication qui, lorsqu'on les dévoile aux potentiels soumissionnaires, pourraient porter préjudice.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Et donc, en ce qui concerne le *Guide de gestion de projets majeurs* et le *Guide d'élaboration du dossier d'affaires*, est-ce que ça peut être déposé? Je ne sais pas à qui je dois m'adresser, si c'est à vous ou au MTQ pour ces deux documents-là.

M. GUILLAUME ARSENAULT :

Oui. On peut déposer la *Directive sur la gestion des projets majeurs*. Et concernant le *Guide d'élaboration d'un dossier d'affaires*, on peut également le déposer.

LA PRÉSIDENTE :

Très bien. Donc, je vous remercie. Est-ce que vous avez des commentaires à ajouter, le ministère des Transports?

M. MATHIEU GRONDIN :

Pas particulièrement. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Très bien. Je vous remercie. Donc, on va prendre la pause et on va poursuivre les travaux donc dans une quinzaine de minutes.

SUSPENSION DE QUELQUES MINUTES

**REPRISE DE LA SÉANCE
PÉRIODE DE QUESTIONS
Mme VIRGINIE BERNIER**

LA PRÉSIDENTE :

Alors, bonjour. Donc, nous allons reprendre nos travaux et j'inviterais madame Virginie Bernier à venir poser sa question.

Mme VIRGINIE BERNIER :

Bonjour. Je me présente, Virginie Bernier, native de Québec et très enthousiaste vis-à-vis la construction du réseau structurant à Québec.

Donc, dans un projet de cette ampleur que l'on construit qu'une fois dans une ville, je m'explique mal que le budget soit fixé alors que ce n'est pas la norme dans ce type de grand projet et que nous sommes toujours à évaluer les façons d'améliorer et de rendre plus efficace ce réseau de transport collectif.

Le projet de réseau structurant permettra à un plus grand nombre de citoyens de se déplacer de manière rapide, efficace et écologique. Alors, pourquoi s'arrêter à un cadre budgétaire et ça en diminuant l'offre de service, comme par exemple le trambus, les remontées mécaniques et autres, alors qu'en comparaison avec des projets comme le troisième lien, le budget reste indéterminé, même si la pertinence et les besoins en déplacement n'ont toujours pas été prouvés.

Donc, ma question est : afin de justifier la différence entre ces deux approches, pouvez-vous expliquer le rapport entre les proportions du nombre de déplacements de la colonne vertébrale du tramway et ceux anticipés par le troisième lien et leur budget respectif.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Monsieur Genest?

M. DANIEL GENEST :

1980 Je ne peux pas répondre à cette question-là, Madame la Présidente. C'est une question qui compare deux projets. Notre projet a fait son état de situation à l'égard du financement et des coûts aujourd'hui. Le projet du lien Québec-Lévis revient du ministère des Transports du Québec, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

1985 Peut-être que vous pourriez nous expliquer pourquoi le budget est fixe, alors que dans d'autres types de projets le budget va évoluer avec, justement, la conception du projet?

M. DANIEL GENEST :

1990 Donc, il y a une entente qui a été établie en mars 2018 entre le gouvernement du Québec et la Ville de Québec, qui définissait le cadre du projet. Donc, les grands éléments de portée et qui fixaient aussi à ce moment-là le coût, le budget du projet à 3 milliards. Par la suite, la Ville de Québec a ajouté une contribution financière de 300 millions. Donc, le 3,3 milliards est enchâssé dans une entente entre le gouvernement provincial et la Ville de Québec depuis mars 2018.

1995 **LA PRÉSIDENTE :**

2000 Merci. Donc, je ne sais pas à qui je dois adresser ma question, si c'est au Conseil du trésor ou si c'est au ministère des Transports, pour nous expliquer pourquoi est-ce qu'il y a un cadre budgétaire fixe qui a été confirmé dès le départ et que cette enveloppe ne peut pas bouger?

Mme NATHALIE GIROUX :

2005 Oui. Bonjour, Nathalie Giroux, Secrétariat du Conseil du trésor. Alors, dans le cas présent, les préoccupations lorsque les décisions ont été prises étaient à l'égard du fait que c'est un projet que le gouvernement du Québec n'est pas le propriétaire et n'en est pas le maître d'oeuvre. Donc, ce n'est pas lui qui fait l'infrastructure et c'était comme une bonne pratique de gouvernance de limiter et de responsabiliser ceux qui sont responsables de la réalisation du projet.

2010 **LA PRÉSIDENTE :**

2015 On comprend que si ça avait été le gouvernement qui avait été, le gouvernement provincial qui avait directement été le maître d'oeuvre comme ça peut se passer dans d'autres projets, à ce moment-là l'enveloppe n'aurait pas été fixe. Est-ce que c'est ce que je comprends de votre réponse?

Mme NATHALIE GIROUX :

Bien, c'est hypothétique. La question est hypothétique, mais on peut comprendre ça également, mais ça peut arriver lorsque c'est le ministère des Transports qui est maître d'oeuvre.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Le ministère des Transports?

M. MATHIEU GRONDIN :

Je dirais que le montant a été établi avec les anciennes études qui ont été réalisées – on en a parlé en début de semaine – au niveau de tramway Québec-Lévis et puis, c'est sur cette base-là que oui, au début, plus... moins précise, comme on le dit aussi, puis ça a été annoncé publiquement à ce moment-là.

Mais dans tous les projets, on commence avec un montant budgétaire qu'on estime de façon grossière, dans un premier temps, puis à mesure qu'on avance dans la préparation des projets, comme on le voit avec le réseau structurant, il y a des précisions qui se font puis la conception commence. Puis à ce moment-là, s'il y a des choses qui peuvent être optimisées ou des fois des surprises qu'on a. Puis même, à partir du moment où les travaux commencent, il y a d'autres... des fois, des risques que se matérialisent, comme on peut dire.

LA PRÉSIDENTE :

Peut-être, juste pour préciser ce que j'ai compris de la question de madame, c'est de dire, on comprend bien que le projet puisse évoluer, mais qu'habituellement, le budget évolue avec les précisions du projet qui se font au fur et à mesure. Tandis que là, comme l'enveloppe est fixe, toutes les précisions vont avoir un impact sur la définition du projet.

Donc, est-ce que, comme le dit madame, c'est une façon inhabituelle de procéder, c'est-à-dire que d'habitude on a une marge de manoeuvre à partir d'un budget initial qui bien sûr est évalué de façon grossière, au fur et à mesure où on précise le projet, le budget va évoluer en fonction de l'évolution du projet?

M. MATHIEU GRONDIN :

Je crois que ça dépend du contexte budgétaire, du contexte du gouvernement. Notre gouvernement, le Ministère a décidé qu'on allait allouer un 1,8 milliard de dollars pour le projet et puis c'est ce qui a été mentionné.

Oui, effectivement, quand il y a des montants, on doit, comme actuellement, on doit réviser à l'occasion la portée d'un projet pour rentrer dans le cadre budgétaire puis ça fait partie des contraintes pour tous les projets, je dirais.

LA PRÉSIDENTE :

Si vous me permettez, je veux juste revenir sur le caractère habituel ou non de cette façon de procéder. Est-ce qu'habituellement on a, de façon plus générale, on va ajuster le budget ou si ça arrive très souvent qu'on a une enveloppe fixe qui est fixée au départ et qui, même si le projet doit évoluer, va rester la même?

Madame dit que c'est une façon inhabituelle de procéder, est-ce que vous estimez que c'est effectivement moins dans les normes que l'autre scénario où le budget va évoluer au fur et à mesure qu'on définit le projet?

M. MATHIEU GRONDIN :

Je ne crois pas que c'est inhabituel, avec l'expérience que j'ai des projets routiers. On se fixe une enveloppe budgétaire puis on tend à la respecter. Maintenant, à partir du moment où on ne la respecte pas, là, il y a des décisions qui doivent être prises. Et à l'occasion, bien, on décide de ne pas faire un autre projet pour continuer celui qu'on est en train de faire. Ça dépend aussi des priorités gouvernementales. Mais on fonctionne toujours avec des cadres budgétaires restrictifs, je dirais.

Je dirais donc que c'est plutôt habituel d'avoir un cadre rigide.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Est-ce que vous souhaitez apporter une précision?

Mme VIRGINIE BERNIER :

Bien, peut-être en comparaison, dans le fond, on a le REM qui est passé aussi au niveau du BAPE puis tout ça. Donc, on a vu des modifications qui ont été apportées au projet, puis je pense qu'il y a des nouvelles stations qui ont été ajoutées et qui sont quand même assez importantes pour avoir un projet de qualité dans ce cas-là. Donc, il y avait un certain budget au départ de prévu, donc on a revu ce budget-là pour revoir et améliorer le projet.

Donc, c'est un peu dans cette optique-là que je parle du budget fixe, comment on peut travailler ça finalement.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie de votre précision. Et je n'adresserai pas la question, parce que c'est sur le REM. Je ne pense pas que monsieur Genest souhaite se prononcer sur le REM.

2100

Mme SARAH DOYON

LA PRÉSIDENTE :

Donc, maintenant, je vais inviter madame Sarah Doyon à venir poser sa question.

Mme SARAH DOYON :

2110

Bonjour, Madame la Présidente, Messieurs les Commissaires. Merci de me recevoir. Je suis ici en tant que directrice de Trajectoire Québec, on est une organisation de défense des droits des usagers du transport collectif. Alors, vous comprendrez qu'évidemment, on est très enthousiasmés par le projet de réseau structurant. Par contre, on a été préoccupés la semaine dernière en voyant les modifications au projet. Donc, ma question est un peu dans le même sens que celle qui a été posée juste avant.

2115

Comme il y a eu des modifications au projet, l'abandon du trambus vu que le tramway est plus cher que prévu, est-ce qu'il n'y a pas un risque d'abandonner d'autres éléments s'il y a d'autres dépassements de coûts? Est-ce qu'on ne risque pas de revoir la longueur du tracé du tramway si effectivement les coûts sont plus élevés que prévus puis de se retrouver avec un projet, finalement, qui n'a plus rien de structurant à force d'enlever des éléments plutôt que d'augmenter le budget?

2120

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Monsieur Genest?

2125

M. DANIEL GENEST :

Donc, à la dernière présentation, on faisait le point, le point où on est rendu aujourd'hui à la fin de la conception préliminaire qui se définit généralement par une précision dans les estimés qu'on appelle de nature classe C, donc plus ou moins 20 %. Et typiquement dans les grands projets d'infrastructures publiques, lorsqu'on atteint ce niveau d'estimé, plus ou moins 20 %, ça nous permet de lancer le processus d'approvisionnement.

2130

2135

Donc, on est présentement dans une mécanique, d'après les qualifications pour qualifier des gens d'ici la fin du mois d'août, des candidatures, et après on envisage de lancer l'appel des propositions à la fin de l'été, début de l'automne.

2140 Donc, c'est normal aujourd'hui de se lancer avec cet élément-là d'imprécision. Les réalités dans le marché de l'industrie et de la construction, c'est que c'est un marché qui est completif, qui est concurrentiel; les lois du marché font foi d'elles-mêmes, et, éventuellement, on va recevoir un dépôt de propositions techniques et financières à l'été 2021. Et à ce moment-là, on va avoir le prix que les soumissionnaires offrent pour livrer le projet.

2145 Votre question est excellente en ce sens que la vraie réponse va être lorsqu'on va ouvrir les enveloppes de prix en 2021. Parce que tout le travail qu'on fait dans un bureau de projet c'est de tenter de définir le coût du projet, le coût du projet – le coût du projet –, mais le prix est défini essentiellement par le retour qu'on a du marché à l'été 2021.

2150 Dans un contexte, effectivement, il peut arriver à ce moment-là un point où on a une surprise qui peut être favorable ou défavorable. On peut être surpris et avoir un retour du marché qui fait que son prix est inférieur au coût qu'on avait estimé. Donc, c'est favorable à la Ville de Québec, mais c'est aussi possible d'avoir l'inverse, d'avoir une surprise défavorable, donc
2155 s'apercevoir que le prix est supérieur au coût estimé par le Bureau de projet.

Et c'est là où on revient à notre fameux triangle de « coûts, portée et qualité ». Donc là, vous avez un choix à faire; si votre coût vient d'être fixé par le marché, bien vous pouvez jouer dans deux éléments : vous pouvez jouer dans la portée, vous enlevez des éléments de portée du projet, et vous avez fait allusion à la notion de raccourcir le tracé, par exemple, ou vous venez jouer dans la qualité du projet. La qualité du projet, ça pourrait être d'avoir des infrastructures d'accueil qui sont moins intéressantes que présentement, des pôles d'échanges moins accueillants et autres. Donc, à ce moment-là, dans un processus décisionnel, on regarderait portée et qualité.

2165 La perspective de la Ville de Québec, c'est qu'on ne veut pas compromettre sur la qualité du projet, parce qu'on a bien défini ce qu'on voulait comme projet, autant au niveau du système de transport en commun, la qualité du service, que la notion de qualité de vie urbaine; bien intégré à la Ville de Québec.

2170 Donc là, je viens d'enlever la notion de couper dans la qualité. Donc où est-ce qu'on revient à ce moment-là, dans une situation défavorable à la Ville de Québec? Bien, on vient jouer dans la portée. Et jouer dans la portée veut dire quoi? Bien, veut dire un peu ce qu'on a fait tout récemment où on est venu jouer dans la portée en modulant la livraison, l'offre de service

2175 différemment. Donc, on est allés jouer sur la composante 2 du projet qui était les voies réservées
est-ouest, trambus remplacé par Métrobus. Ça, c'est une façon de le faire.

2180 Donc, vous avez très bien vu, je pense, dans l'articulation de la présentation précédente
que dans le budget de 3,3 milliards, il y en a 3,1 qui sur le tramway. Donc, il reste 200 millions
pour les composantes 2 et 3. Donc, il ne reste plus de modulation de portée possible dans les
composantes 2 et 3 du projet. Donc, dans une situation défavorable à la Ville de Québec,
nécessairement, si on ne joue pas dans la qualité, bien on se retrouverait maintenant à jouer dans
la portée.

2185 Donc, oui, ça pourrait avoir – une longue réponse, mais je pense que c'était important
l'étoffer – on pourrait se retrouver à l'été 2021 à devoir jouer dans la portée. Donc,
nécessairement, potentiellement raccourcir le tracé. Et c'est quelque chose qui pourrait se passer
à ce moment-là. C'est un scénario hypothétique, Madame la Présidente.

2190 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Est-ce que vous souhaitez préciser votre question?

2195 **Mme SARAH DOYON :**

Ça va. Merci beaucoup.

2200 **PRÉSENTATION DE Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL (MELCC)**

LA PRÉSIDENTE :

2205 Très bien, merci. Alors, j'aimerais en profiter, on a discuté déjà antérieurement de ce qui se
passait avec l'évaluation d'un projet au niveau gouvernemental lorsque le projet subit des
modifications.

2210 Donc, j'aimerais laisser la parole maintenant au ministère de l'Environnement et de la Lutte
contre les changements climatiques pour nous expliquer de façon globale, non seulement,
comme vous l'avez peut-être rappelé, ce qui se passe quand il y a des changements au projet
dans le processus d'évaluation, mais de rappeler peut-être plus généralement comment se passe
le processus d'évaluation d'un projet comme celui qui nous est soumis aujourd'hui.

2215 **Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :**

Marie-Emmanuelle Rail, ministère de l'Environnement. Je demanderais, est-ce que c'est possible d'afficher le graphique de la procédure? C'est bien.

2220 Alors, la *Loi sur la qualité de l'environnement* prévoit que lorsqu'un initiateur veut faire un projet qui est susceptible d'avoir des conséquences sur l'environnement, l'initiateur...

LA PRÉSIDENTE :

2225 Excusez-moi. Est-ce que c'est possible de projeter quelque chose qui puisse être lu?

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

Je suis désolée, c'est tout ce que j'avais fourni.

2230

LA PRÉSIDENTE :

O.K.

2235 **Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :**

Je ne sais pas si on peut peut-être zoomer.

LA PRÉSIDENTE :

2240

Ce n'est pas grave si vous n'avez pas d'autre chose, on va...

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

2245 En fait, la procédure va du haut vers le bas. Je ne sais pas si c'est possible de zoomer, grossir, puis qu'on descendrait le PowerPoint. Est-ce que c'est quelque chose de possible? Peut-être pas en mode projection? Non, peut-être pas. Bon, désolée.

2250 Donc, je disais que la *Loi sur la qualité de l'environnement* prévoit qu'un initiateur doit obtenir une autorisation lorsqu'il compte faire un projet qui est susceptible de causer des impacts à l'environnement. Et selon l'importance des impacts qui pourraient être occasionnés à l'environnement, il y a différents types d'autorisations qui doivent être obtenues.

2255 Dans le cadre d'un projet comme le tramway ou qui est susceptible d'avoir des impacts que l'on considère majeurs, le projet doit obtenir une autorisation du gouvernement et doit passer à travers la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

2260 Alors, ce qui est projeté à l'écran est le schéma de cette procédure. Alors, celui du haut vers le bas – là, je comprends que vous ne pouvez pas lire, je suis désolée –, mais vous pouvez voir qu'il y a trois couleurs de cases : alors, les cases les plus foncées, presque noires, ce sont des étapes qui sont faites par l'initiateur du projet; bleu-gris, ce sont les étapes qui sont réalisées par le ministère de l'Environnement; et les cases rouges sont les étapes qui sont réalisées par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

2265 Alors, au début, lorsque la première case noire indique que l'initiateur va déposer un avis de projet au ministère de l'Environnement pour l'aviser de son intention de réaliser un projet. Et la première case bleu-clair, c'est la directive que le ministère va transmettre à l'initiateur. Cette directive-là va venir préciser la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que l'initiateur devra réaliser sur son projet.

2270 Alors, la grosse case noire qu'on voit, qui est la troisième case, ça, c'est l'étape où l'initiateur du projet va réaliser cette étude d'impact. Et la case bleue, qui est juste à gauche, c'est la consultation publique sur les enjeux que l'étude d'impact devrait aborder. Donc, c'est une consultation qui donne plus d'informations à l'initiateur sur les enjeux qui préoccupent plus particulièrement le public.

2275
2280 Donc, tout de suite, sous la grosse case noire, on revient avec une case bleu-gris, qui est la case de l'analyse de la recevabilité de l'étude d'impact. Alors, dans cette case-là, le ministère de l'Environnement va solliciter un ensemble de ministères qui ont des champs de compétences pour évaluer les impacts que le projet pourrait occasionner.

2285 Et à l'étape de la recevabilité, ce qui doit être déterminé c'est si l'étude d'impact et les études sectorielles qui sont régulièrement déposées en appui avec l'étude d'impact contiennent toute l'information qui est demandée dans la directive. C'est-à-dire pas nécessairement toute l'information qui est demandée dans la directive, mais l'information précisée dans la directive et qui leur sera nécessaire pour faire leur analyse environnementale qui viendra après l'étape de la recevabilité.

2290 Alors, l'étape de la recevabilité c'est l'étape qui vient tout juste de se terminer pour le dossier du tramway.

À la suite de l'étape de la recevabilité, il y a deux étapes qui débutent parallèlement. Les cases rouges du côté gauche sont les différents mandats que le Bureau d'audiences publiques

sur l'environnement pourrait avoir, parce que le ministre de l'Environnement donne un mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, il y a différents types de mandats possibles. Alors on voit, 1, 2, 3, 4, 5, on voit cinq cases différentes, mais enfin, le BAPE n'obtient un ou deux mandats, parce qu'il y a aussi la période d'information du public. Mais dans le cas du dossier du tramway, le ministre a décidé de donner un mandat d'audience publique au BAPE. Alors, la case qui est concernée c'est la dernière, complètement à gauche, avec un délai de quatre mois.

Actuellement, c'est à cette étape-là que nous sommes rendus et lorsque la première partie du mandat d'audience sera terminée, donc dès le début de la semaine prochaine, l'étape qui est en bleu à droite, soit l'étape de l'analyse de l'acceptabilité environnementale du projet pourra débiter. Et les deux étapes, les deux analyses, celle du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement et celle qui est coordonnée par le ministère de l'Environnement, mais qui est réalisée par l'ensemble des ministères vont se poursuivre de façon parallèle.

Au terme de ces deux analyses, il y aura deux rapports de produits qui seront déposés tous les deux au ministre de l'Environnement et sur la base de ces deux rapports, le ministre va formuler sa recommandation au gouvernement qui pourra prendre sa décision par la suite.

Alors, si on peut remonter en haut un peu vers la case de la recevabilité, qui est l'étape qu'on vient de terminer? Oui, voilà. Alors, la case bleu-gris qui a deux flèches en dessous, donc c'est l'étape où l'ensemble des ministères qui ont été consultés vont se pencher sur la recevabilité de l'étude d'impact.

J'aimerais ici préciser que pour le dossier du tramway, le projet qui est assujéti, qui rencontre donc les critères d'assujettissement, c'est uniquement le volet tramway du projet de réseau structurant.

Donc, depuis deux jours on a beaucoup parlé du trambus qui est devenu un Métrobus. Ce volet-là ne rencontrait pas les critères d'assujettissement à la procédure. Alors, l'exercice qui est mené par le ministère de l'Environnement et l'ensemble des ministères qui sont consultés se limite strictement à poser des questions sur le volet tramway.

Lors de l'étape de la recevabilité, les experts vont soumettre au ministère de l'Environnement des questions qui vont éventuellement être envoyées à l'initiateur du projet pour obtenir des informations complémentaires qui leur permettront de compléter leur analyse et de pouvoir émettre un avis sur l'impact du projet sur leur champ de compétence et sur les mesures d'atténuation qui ont été proposées par l'initiateur.

Parfois, dans les avis des experts, on va retrouver des questions qui servent à obtenir des compléments d'information. On va considérer que ces questions-là sont des éléments de

2335 recevabilité. Et parfois aussi les experts posent des questions afin de commencer un peu leur analyse du projet et commencent à se prononcer partiellement sur le projet ou demandent à l'initiateur de prendre des engagements ou d'appliquer des mesures d'atténuation supplémentaires. Ces questions-là, on considère que ce sont des éléments d'acceptabilité.

2340 Alors, lorsqu'on est dans l'étape de la recevabilité, lorsqu'on émet un premier document de questions et commentaires à l'initiateur, l'ensemble des questions qui ont été posées par les ministères vont être transférées à l'initiateur. Mais lorsqu'on en arrive à une deuxième série de questions et commentaires, afin de bien différencier les deux étapes que sont la recevabilité et l'acceptabilité, les éléments jugés d'acceptabilité vont être transférés à l'initiateur, mais sans qu'on exige qu'une réponse soit déposée de façon immédiate, c'est-à-dire qu'on n'exigera pas que 2345 l'initiateur se prononce tout de suite sur ces éléments-là avant que l'étude d'impact puisse être déclarée recevable.

2350 Ça permet ainsi de faire une bonne distinction entre les deux étapes et d'éviter que sur certains enjeux, l'étape de la recevabilité et celle de l'acceptabilité finissent par se confondre et que l'ensemble de l'analyse soit terminé sur certains champs de compétence, alors que pour d'autres, seule l'étape de la recevabilité aurait été faite.

2355 Alors donc, on va indiquer dans le document « Questions et commentaires », certaines questions auxquelles l'initiateur doit répondre et dans la deuxième partie du document, on indique à l'initiateur des sujets qui font l'objet de préoccupations et qui reviendront, sur lesquels ils seront questionnés lors de la période de l'acceptabilité du projet.

2360 Donc, lorsque nous débiterons la consultation des experts sur l'acceptabilité du projet de la semaine prochaine, nous aviserons les experts qui avaient soumis certains éléments qui avaient été jugés comme étant des éléments d'acceptabilité, qu'ils doivent remettre dans leur avis les mêmes éléments, les mêmes questions pour que ces questions-là puissent être envoyées du côté de l'initiateur. Même si en apparence certains éléments sont restés non répondus, dans les faits les réponses à ces questions-là seront soumises lors de la période de l'acceptabilité 2365 environnementale. Voilà.

LA PRÉSIDENTE :

2370 Merci. Peut-être juste deux petites questions de précision : quel est le rôle du public dans cette démarche, d'une part? Quelles sont les portions publiques aussi de toute la démarche et, enfin, quel est le lien entre les deux démarches parallèles, s'il y en a un, celle du ministère et la nôtre?

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

2375

Je vais débiter avec les étapes où il y a une participation du public. Si on peut remonter vraiment en haut du graphique de la procédure. La case qui est à gauche bleu-gris, indiquée 30 jours, c'est la consultation du public sur les enjeux que l'étude d'impact devrait aborder. C'est une étape qui est récente. On sait que la *Loi sur la qualité de l'environnement* a été revue récemment et dans un souci de permettre une plus grande participation du public, cette étape a été ajoutée.

2380

Alors, elle permet au public de remplir un formulaire pour mentionner les enjeux qui le préoccupent plus particulièrement concernant le projet.

2385

Au terme de cette consultation, le ministre de l'Environnement va transmettre à l'initiateur ses observations sur les enjeux qui ont été relevés par le public. Et l'initiateur pourra en tenir compte lors de l'élaboration de son étude d'impact.

2390

Également, dans le cadre de la procédure, la participation du public est prévue, c'est-à-dire que la directive dicte à l'initiateur qu'il doit organiser des activités d'information et de consultation du public et qu'il doit en témoigner dans son étude d'impact. Alors, on recommande fortement à l'initiateur de tenir ce genre d'activité le plus en amont possible de son projet et puis, une fois que l'étude d'impact a été déposée et qu'il a déjà témoigné des activités qu'il a faites en amont de son projet, lorsque nous le requestionnerons, en recevabilité tout comme en acceptabilité, nous demandons à l'initiateur de remettre à jour la liste des activités d'information et de consultation du public qu'il a faites.

2395

Et puis finalement, l'étape où le public peut participer de façon plus active, eh bien, ce sont les différents mandats que le ministre peut donner au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Alors, si on descend un peu, il y a plusieurs cases, je suis passée très rapidement là-dessus tout à l'heure, je pourrais l'expliquer peut-être un peu plus clairement cette fois-ci.

2400

Donc, selon l'ancienne *Loi sur la qualité de l'environnement*, une fois qu'un projet était déclaré recevable, le ministre donnait toujours au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement un mandat de tenir une période d'information et de consultations du public. Pendant cette période, le public pouvait obtenir de l'information sur le projet et décider s'il voulait ou non déposer une demande pour avoir une audience publique. Et suite à cette demande, le ministre pouvait à nouveau donner mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement pour qu'il tienne un mandat d'audience.

2405

2410

Avec la nouvelle loi, il y a un peu plus d'options sur la table. Alors, premièrement, lorsqu'un projet a des enjeux suffisamment importants pour qu'il apparaisse à peu près certain qu'une

2415 demande d'audience publique sur l'environnement soit déposée, le ministre a l'option de donner tout de suite un mandat d'audience publique, sans entamer la période d'information et de consultation du public. Et c'est pourquoi on voit des petites lignes en pointillé qui descendent directement vers la case d'audience publique. Bon, vous savez, c'est la situation dans laquelle le dossier du tramway se trouve.

2420 Lorsque la tenue d'une audience publique est plutôt incertaine, le ministre va donner un mandat d'information et de consultation du public au BAPE. Donc, la première case rouge. Et par la suite, selon les demandes qui seront déposées par les citoyens, si une telle demande est déposée, il y a trois types de mandats qui peuvent être donnés : ça peut être un mandat d'audience, ça peut-être un mandat de médiation ou un mandat de consultation ciblée.

2425 Voilà essentiellement les éléments ou les périodes dans la procédure où le public peut participer.

2430 Maintenant, vous m'aviez demandé aussi de parler des différences entre l'étape ou l'analyse du BAPE et celle du ministère?

LA PRÉSIDENTE :

2435 En fait, du lien, s'il y en a un entre les deux étapes. Vous avez parlé de l'analyse du MELCC et de l'autre côté du rapport qui est faite. Donc, ce sont des processus qui sont complètement en silo ou s'il y a des interactions, si vous pouviez expliquer ça.

Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :

2440 Bien, la commission du BAPE est totalement indépendante et mène elle-même son analyse. Donc, bien sûr, la commission peut poser toutes les questions qui lui apparaissent pertinentes et demander le dépôt de tous les documents dont elle juge avoir besoin.

2445 Et le ministère de l'Environnement, lui, de son côté va continuer de faire son analyse avec les ministères qui sont impliqués depuis le début, depuis l'étape de la recevabilité. Il n'y a pas d'échange entre les deux analyses. Les deux sont, ce sont deux analyses indépendantes et si jamais la commission du BAPE a à poser une question au ministère de l'Environnement, eh bien, ça se fait de façon publique. Les documents sont publiés sur le site du BAPE. Voilà.

2450 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vous remercie beaucoup pour ces précisions.

2455 **Mme MARIE-EMMANUELLE RAIL :**

Merci.

2460 **M. LUSTOSA BARRETO**

LA PRÉSIDENTE :

Donc, j'inviterais maintenant Lustosa Barreto à venir poser sa question.

2465 **M. LUSTOSA BARRETO :**

2470 Bonjour, Madame la Présidente, Commissaires. Je pense que je vais rester dans mon appétit aujourd'hui pour ma question, compte tenu des informations qui ont été transmises. Je suis ici en tant que citoyen qui paye des taxes, qui n'a pas voté pour ce projet-là quand les élections municipales ont eu lieu, mais qui souhaite fortement que ça marche, parce que je vais payer de mes impôts pour que ça fonctionne.

2475 J'ai beaucoup de préoccupations par rapport à l'écoute du projet. La présentation qui nous a été faite aujourd'hui n'a pas servi à me rassurer parce qu'aucune pelletée de terre n'a pas été faite et nous sommes déjà en dépassement, une augmentation de 700 millions de dollars. Donc, c'est plus encourageant, le budget est fermé.

2480 Ma question, je la poserais sur la ventilation des coûts par rapport aux différents travaux qui sont prévus. Je regardais dans le site du tramway on voyait : les coûts d'infrastructure des transports actifs, nouveaux réseaux d'éclairage, enfouir les réseaux de gaz et électricité, tous les pôles d'échanges, tous les arrêts du tramway, les travaux de voirie, excavation, décontamination, des tunnels, des terminus et tout ça, on est déjà à 700 millions de dépassement.

2485 Donc, j'aimerais bien avoir cette démonstration de coût par type de compte, et aussi qu'est-ce que – j'amènerais ma précision – qu'est-ce qui vous assure dans le Bureau de projet que vous allez réussir à respecter ces coûts-là en livrant le produit, parce qu'étant donné que le budget est fermé, la seule hypothèse qui reste, ça va être de diminuer dans la quantité de produits et de services qui vont être livrés aux citoyens.

2490 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Donc, Monsieur Genest?

M. DANIEL GENEST :

2495

Donc, il y a deux questions. La première porte sur la ventilation des coûts par poste budgétaire. Malheureusement, cette information-là est de nature commercialement sensible, fait partie d'un processus qui informe entre autres la production d'un dossier d'affaires qui sera éventuellement traité par le Conseil des ministres. Et, de plus, c'est de l'information qui vient outiller le processus d'appel de propositions qui va permettre d'aller au marché de façon compétitive.

2500

2505

Donc, de dévoiler ce type de détail là, ventiler par poste budgétaire est contre-indiqué dans le scénario présent. Sinon, essentiellement, on donne tous les éléments au marché privé, à l'industrie de la construction pour comprendre les coûts détaillés du projet, et ça ne serait tout simplement pas approprié de faire ça de cette façon-là.

2510

Au niveau de votre deuxième question qui porte sur la nature de, à quel point qu'on est confiants dans les estimés de coûts et est-ce qu'on garantit – vous avez utilisé le mot « garantit » – est-ce qu'on garantit le produit, l'offre de service à l'intérieur du trois... en tout ça, si on parle de 3,1 milliards spécifiques pour le tramway? Donc, il n'y a personne qui va garantir cela. Soyons clairs, il n'y a personne qui va garantir cela.

2515

Ce qu'un bureau de projet fait, c'est qu'avec rigueur complète, une conception préliminaire, fait une planification de l'échéancier, regarde tous les risques de projet et fait un estimé des coûts de niveau classe C. Et je répète un commentaire d'un peu plus tôt, un estimé de classe C c'est une précision de plus ou moins 20 %.

2520

Donc, dans certains cas, le marché est favorable et on peut avoir des surprises agréables qui nous permettent d'avoir des prix qui rentrent du marché, qui sont inférieurs aux coûts qu'on avait estimés. Et dans d'autres cas, et ça se passe aussi, c'est que les coûts, le prix qui vient du marché soit supérieur aux coûts estimés par le Bureau de projet. Ça, cette vraie réponse-là va se produire à l'ouverture de la proposition financière à l'été 2021.

2525

Ce qui a changé de façon dramatique dans le cadre de notre projet, c'est que la COVID est un élément favorable à la Ville de Québec dans le contexte d'aller au marché. Parce que présentement, le taux d'inflation est soit nul ou en régression. Donc, c'est positif pour des coûts de projet et dans le marché de l'industrie de la construction présentement, il n'y a pas beaucoup d'investissements privés disponibles pour commencer les projets. Donc, il y a plus de capacités disponibles dans l'industrie de la construction pour faire des grands projets d'infrastructure publique. Donc, quand il y a plus de capacités, c'est parce qu'il y a plus de compétitivité, il y a plus de concurrence, donc les prix d'un projet ont tendance à baisser.

2530

2535 Ça, c'est les lois du marché. C'est pour ça qu'il y a un grand intérêt à la Ville de Québec de lancer le processus d'appel de propositions dès la fin de l'été, début de l'automne, pour profiter entre autres du contexte favorable du marché, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

2540 Merci. Est-ce que vous souhaitez préciser votre question?

M. LUSTOSA BARRETO :

2545 Peut-être un deuxième élément justement pour la question de la concurrence. Est-ce que c'est envisageable d'utiliser, de faire un appel d'offres à l'international pour le marché de la construction civile ou il faut explicitement que ça soit fait par des entreprises du Québec?

LA PRÉSIDENTE :

2550 Monsieur Genest.

M. DANIEL GENEST :

2555 Ce qu'on recherche c'est un groupement d'entreprises. Le jargon de l'industrie de la construction, c'est un consortium. Donc un consortium où on a défini une série de compétences qu'on voulait dans ce consortium-là. On veut des grands civilistes qui sont capables de faire des grands travaux de construction. On veut des grandes firmes de génie-conseil. On veut des grands fournisseurs de matériels roulants.

2560 De par la nature des grands projets de ce type-là en transport en commun, invariablement, les gens qui se présentent à une ligne de départ, c'est des consortiums internationaux. Donc, généralement c'est le cas. Et il n'y a aucune, aucune obligation à l'égard d'une création de contenu québécois, sauf pour une exception : c'est au niveau du matériel roulant. Il y a une imposition de la part du gouvernement du Québec d'avoir un 25 % de contenus pour le matériel roulant. Pour le reste, c'est que le meilleur gagne. Donc, les consortiums se forment, passent à travers d'un processus compétitif pour être qualifiés pour pouvoir soumissionner. Et puis, par la suite, soumissionnent et après, on fait une évaluation de la qualité et prix.

2570 Donc, les consortiums internationaux sont absolument les bienvenus. Ce qui se passe habituellement, c'est qu'un consortium international va venir se trouver un partenaire québécois, un partenaire local pour travailler avec lui. Donc, on trouve l'heureux mélange de compétences de grandes firmes internationales qui ont fait des grands projets avec la compréhension locale d'un entrepreneur, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

2575

Merci. Merci, Monsieur.

M. LUSTOSA BARRETO :

2580

Je vous souhaite que ça fonctionne vraiment, du fond de mon coeur. Bonne journée à tous.

LA PRÉSIDENTE :

2585

Merci. J'aimerais me tourner du côté du MTQ pour qu'on ait des détails sur cette prescription du 25 % qui est incluse dans la loi. Est-ce que vous pourriez nous expliquer comment ça fonctionne?

M. MATHIEU GRONDIN :

2590

De façon détaillée, malheureusement, non. Mais effectivement c'est une exigence qu'on a formulée que le contenu canadien pour le matériel roulant soit 25 % et il y a aussi l'assemblage final au Canada aussi, dans l'objectif de maximiser les retombées au Québec.

LA PRÉSIDENTE :

2595

Donc, juste pour bien comprendre, ça ne concerne que le matériel roulant, ça ne concerne pas tous les travaux dont on a parlé tout à l'heure pour bouger les canalisations, et cetera. C'est uniquement le matériel roulant. Est-ce que les rails font partie de ça ou c'est vraiment juste les véhicules?

2600

M. MATHIEU GRONDIN :

C'est un niveau de détail que je n'ai pas actuellement. Mais j'aurais tendance à dire oui, mais je n'ai pas le détail à ce niveau-là.

2605

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que ça sera possible de l'obtenir? Merci.

2610

M. DANIEL GENEST :

Madame la Présidente, est-ce que je pourrais juste intervenir?

LA PRÉSIDENTE :

2615

Bien sûr.

M. DANIEL GENEST :

2620

Vous avez utilisé le mot loi, ces exigences-là ne sont pas enchâssées dans une loi. C'est une exigence qui est issue d'une décision du Conseil des ministres. Je veux juste clarifier. Ce n'est pas dans la *Loi sur le réseau structurant de transport en commun*.

LA PRÉSIDENTE :

2625

Je pense que c'est dans la loi, mais on va vous laisser et nous laisser faire la vérification. Il y a un article dans la loi qui précise ça.

M. DANIEL GENEST :

2630

La nouvelle loi?

LA PRÉSIDENTE :

2635

Écoutez, on va regarder ça.

M. ALAIN D'EER

2640

LA PRÉSIDENTE :

Alors, j'inviterais maintenant monsieur Alain D'Eer. Je ne sais pas si je prononce bien? Très bien.

2645

M. ALAIN D'EER :

2650

Bonjour, Madame la Présidente ainsi qu'à tous les participants et participantes qui sont ici. Je m'appelle Alain D'Eer, je suis d'origine belge, mais je suis natif de Québec. Je suis le président du Conseil exécutif territorial Capitale-Nationale Est du Parti Québécois qui représente les circonscriptions de Charlesbourg, Charlevoix, Côte-de-Beaupré, Jean-Lesage, Montmorency, et Taschereau. De plus, bien, j'ai été candidat du Bloc Québécois aux élections fédérales dans la

circonscription de Charlesbourg–Haute-Saint-Charles l'an dernier. Mais c'est à titre personnel et de citoyen engagé que j'interviens ici.

Alors, depuis plus de trois ans, les promoteurs et défenseurs du tramway ont consacré beaucoup d'énergie à justifier ce projet dans la mesure où il faisait face à une contestation lourde et pesante de certains médias, de certains politiciens et de groupes voulant imposer une autre vision, comme « J'y vais en métro et non au tramway ».

Heureusement, la Ville et le gouvernement du Québec ont maintenu un partenariat sain et le projet est en voie de réalisation. Cependant, comme on vient de l'entendre, les limites budgétaires imposées par les gouvernements supérieurs ont contraint la Ville à abandonner certaines composantes du projet, comme les liens mécaniques et la station Grand Théâtre au centre-ville, mais surtout ont fait en sorte que le tramway s'arrête à la 78e rue à Charlesbourg, même si le besoin et l'efficacité de ce segment gagnaient à être prolongés au-delà.

Tout le monde qui connaît le secteur ainsi que les besoins colossaux d'offrir une alternative à l'auto solo de la couronne nord s'entendent pour que ce segment soit prolongé plus au nord, idéalement jusqu'à l'avenue de la Faune.

De plus, le gouvernement actuel a fait d'une meilleure desserte des banlieues un critère important d'appui au présent projet.

Ma question : entendez-vous dès maintenant faire la promotion de la bonification budgétaire du projet actuel pour qu'il remplisse entièrement sa fonction en dégageant des fonds supplémentaires pour, entre autres, que le segment Charlesbourg du tramway s'étende au-delà de la 78e rue?

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Monsieur Genest.

M. DANIEL GENEST :

Le cadre budgétaire du projet aujourd'hui tel qu'articulé dans l'entente de mars 2018 entre la Ville de Québec et le gouvernement du Québec est 3,3 milliards. Vous comprendrez que ce type de discussion là qui est de nature plutôt hors responsabilité du Bureau de projet et qui relève des autorités politiques de la Ville, je ne peux pas fournir une réponse plus élaborée que ça, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

2695 Merci. Je vais quand même adresser la question au ministère des Transports et au Conseil du trésor.

Mme NATHALIE GIROUX :

2700 Bonjour, Madame la Présidente, malheureusement, je ne peux pas répondre à cette question à ce moment-ci. Ça ne relève pas de ma responsabilité, désolée.

LA PRÉSIDENTE :

2705 Merci.

M. MATHIEU GRONDIN :

2710 Pouvez-vous préciser la question?

LA PRÉSIDENTE :

2715 Est-ce qu'il est possible que l'enveloppe budgétaire qui est allouée au projet soit augmentée?

M. MATHIEU GRONDIN :

2720 On a répété, le ministère, à plusieurs reprises, que notre enveloppe est fixe à 1,8 milliard.

LA PRÉSIDENTE :

 Merci. Est-ce que vous souhaitez préciser votre question?

M. ALAIN D'EER :

2725 Une dernière question, oui, que j'adresserais directement aux gens du RTC ou de la Ville de Québec : reconnaissez-vous que d'arrêter la ligne de tramway à la 78e rue dans l'arrondissement Charlesbourg n'est pas optimal pour desservir la couronne nord?

2730 **LA PRÉSIDENTE :**

 Alors, Monsieur Genest.

M. DANIEL GENEST :

2735 Il y a eu des scénarios qui ont été regardés en avant-projet, qui incluait effectivement une extension au-delà de la 76e rue. Je vais laisser monsieur Carrier faire le point rapidement sur ce qui a été regardé.

M. BENOIT CARRIER :

2740 Donc, effectivement, lorsqu'on a regardé en termes de conception préliminaire et aussi avec les différentes itérations qu'on a travaillées avec un comité sur la mobilité durable, qui a été initié suivant les consultations publiques de 2017 qu'on a fait référence au cours de la semaine, on avait regardé un peu l'opportunité – je vais mentionner le mot « opportunité » – je ne vous dis pas qu'on a fait une conception préliminaire de cet élément-là, mais on a regardé l'opportunité de pouvoir prolonger la ligne au-delà de la 76e rue. Vous conviendrez qu'initialement on finissait au Terminus Charlesbourg et suite à des analyses de conception plus préliminaire, le profil de la pente du boulevard Henri-Bourassa à ce niveau-là ne permettait pas de déployer au sein du Terminus Charlesbourg.

2750 Donc, c'est pour ça qu'on a annoncé en 2019 le positionnement à la 76e rue – c'est juste une petite précision – la 76e rue sur le garage municipal dont on a fait la présentation hier sur l'aménagement du terminus.

2755 Prolonger un petit peu plus au nord avait certaines contraintes. Je vous dirais qu'on avait regardé l'opportunité de prolonger jusqu'au secteur de l'emprise Hydro-Québec qu'on appelle Périgord, pour les gens qui connaissent bien Charlesbourg, posaient beaucoup d'enjeux plus techniques. Il y avait, notamment, la création d'un bâtiment dans l'emprise d'Hydro-Québec qui est différent de faire circuler le tramway. Je ne veux pas rentrer dans un dossier plus technique, mais c'était très complexe.

2760 Donc, il y aurait eu beaucoup d'analyse de faisabilité technique à réaliser, mais évidemment, dans le cadre budgétaire qu'on avait, ce n'est clairement pas quelque chose qu'on pouvait se permettre, compte tenu de la nature des coûts qu'il y avait.

2765 Aller plus au nord que ça, par contre, les degrés de pente pour monter dans le secteur du terminus du zoo pour, encore là, ceux qui connaissent Charlesbourg, le secteur de la Faune, les pentes sont très contraignantes pour les points durs du tramway, dont vous avez fait référence justement dans l'étude des modes lourds – on vous reviendra en début de soirée avec la réponse.

2770 Donc là, il y aurait eu des travaux vraiment de nivellement du profil qui auraient été nécessaires et là, ça venait très, très pénalisant à ce moment-là.

2775 Donc, techniquement, on a regardé certaines opportunités. Par contre, en termes de
révision du réseau, ce n'était pas nécessairement ce qui était le plus opportun non plus en termes
d'organisation du service. Donc, quand on veut déployer un réseau de transport, il faut essayer de
bien placer chacune des lignes. Évidemment, là c'est plus l'expertise du RTC qui serait mise à
profit pour bonifier mon explication. Je ne voudrais pas jouer le rôle de planificateur de transport
en commun, étant au Bureau de projet, là. Donc, rôle et responsabilités de tous et chacun, mais
c'est des éléments qu'on a regardés.

2780 Donc, il y aurait des enjeux techniques, rien n'est impossible dans la vie, mais qui
généraient des coûts dont le budget du projet ne nous permettait pas de pouvoir déployer,
Madame la Présidente.

2785 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Merci, Monsieur. Donc, avant d'appeler le prochain citoyen à venir poser sa question
et pour les fins de compréhension de tous, je voudrais lire l'article 5 de la Loi dont on parlait tout à
l'heure :

2790 *« Donc, dans le cadre de la réalisation du réseau et malgré toutes dispositions
inconciliables, la Ville de Québec doit imposer dans tout contrat visant l'acquisition de véhicules
de transport en commun une obligation pour le fournisseur d'exécuter le contrat en confiant 25 %
de la valeur du marché en sous-traitance au Canada. Elle peut également prévoir une obligation
2795 pour le fournisseur de réaliser l'assemblage final au Canada... »*

Donc, je laisse la fin du paragraphe, mais si c'était possible au MTQ de nous préciser ce à
quoi réfère ou, enfin, comment est-ce que cette obligation va pouvoir s'incarner, ce sera apprécié.

2800

ÉMILIE FRÉMONT-CLOUTIER

2805 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, j'appellerais maintenant Émilie Frémont-Cloutier à venir poser sa question.

ÉMILIE FRÉMONT-CLOUTIER :

2810 Bonjour, Madame la Présidente, Messieurs les Commissaires, merci beaucoup de me
recevoir aujourd'hui. Donc, Émilie Frémont-Cloutier, je suis animatrice du Collectif pour un
transport abordable et accessible à Québec. Donc, c'est plusieurs organisations en fait qui se

2815 préoccupent de l'action transport en commun pour les personnes à faible revenu. Donc, on représente plusieurs de ces citoyens, citoyennes-là qui n'ont pas le choix, en fait, pour des raisons financières d'être utilisatrices, utilisateurs de transport en commun.

2820 Donc, ma question est la suivante : dans la mesure où, pour des raisons financières, plusieurs personnes à faible revenu dépendent du transport en commun pour avoir accès à un travail, se rendre à la garderie, à l'hôpital et autres services essentiels, est-ce qu'une tarification sociale basée sur le revenu est envisagée lors de la mise en service du tramway, considérant qu'il y a plusieurs villes qui envisagent de le faire et des villes comme Gatineau qui ont déjà implanté une tarification sociale y voyant un grand besoin dans la population?

2825 Donc, ma question s'adresserait, puisqu'il devrait s'agir d'une initiative de la Ville de Québec soutenue par le gouvernement du Québec, donc peut s'adresser autant à la Ville qu'au ministère des Transports.

LA PRÉSIDENTE :

2830 Très bien. Donc, Monsieur Genest?

M. LUC RICHARD :

2835 Madame la Présidente, la réponse demeure un petit peu la même. On comprend les bienfaits effectivement d'une tarification sociale. Comme j'ai déjà mentionné, on essaie par tous les moyens qu'on a à l'intérieur de notre cadre budgétaire au RTC de satisfaire le plus possible tous les segments de nos clients, de nos utilisateurs et d'en attirer le plus possible.

2840 Malheureusement, les revenus que nous disposons ne permettent pas d'aller plus loin en termes de tarification sociale, mais c'est toujours quelque chose qu'on garde quand même en tête pour essayer de voir : est-ce qu'il y a des façons d'y arriver? Mais pour l'instant, le cadre budgétaire avec lequel on opère, et ça, ça va s'appliquer bien sûr à... comme on l'a dit, on va garder un cadre budgétaire pareil tramway, autobus, et cetera. Ça va être le même prix.

2845 Donc ça, c'est déjà prévu. Il n'y a pas d'augmentation de coût de prévue ou de tarif pour ça, mais pour le reste de la tarification sociale, ce n'est pas quelque chose qu'on peut faire.

LA PRÉSIDENTE :

2850 Merci. Le ministère des Transports?

M. MATHIEU GRONDIN :

Oui. Alors, tout à l'heure on en a discuté brièvement. Les tarifications sociales, c'est de la responsabilité des sociétés de transport. Si jamais il y a un programme qui est fait en ce sens-là, bien, le manque à gagner va devoir être absorbé par la société de transport. Nous autres, le ministère, on investit sur les projets comme le réseau structurant pour favoriser le transport en commun pour tous.

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous souhaitez apporter une précision à votre question?

ÉMILIE FRÉMONT-CLOUTIER :

Bien, quelques précisions ou demandes d'éclaircissement, peut-être de part et d'autre. Ma question s'adressait en 2026, à l'occasion de la mise en service du réseau structurant. Donc, il y aurait peut-être comme quelques années pour se préparer et envisager peut-être, comme l'Autorité régionale métropolitaine de transport l'a fait, une consultation sur la réforme tarifaire au moment de la mise en service d'un réseau qui finalement apportera des grands changements à la Ville.

Donc, je me demandais si ce genre de chose là pourrait être envisageable si c'est planifié en amont. C'est quand même dans six ans. Puis aussi, j'avais des questions, là...

LA PRÉSIDENTE :

Je m'excuse, c'est une seule question en fait.

ÉMILIE FRÉMONT-CLOUTIER :

Oui, oui, c'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Donc, je vais laisser monsieur Genest répondre.

ÉMILIE FRÉMONT-CLOUTIER :

Oui, c'est correct.

M. LUC RICHARD :

2895 C'est un très bon point qui est amené ici, Madame la Présidente. Il existe une différence
majeure de comparer la région de Montréal avec la région de Québec, parce qu'il y avait une
multitude de tarifs, il y avait des zones, il y avait une multitude de sociétés de transport. Donc,
quand l'Autorité régionale a été mise en place, un des mandats qu'ils avaient c'était de revoir tout
ce concept-là de tarification. Parce que d'aller d'une zone à l'autre, d'une société de transport à
2900 l'autre, ce n'était pas simple. Donc eux, ils avaient ce dilemme-là.

À Québec, cet aspect-là est beaucoup plus simple. On a les MRC qui ont des services de
transport qui vont se rabattre. On est déjà en discussion avec eux, avec les différentes autorités
pour voir comment on peut arrimer les tarifs, et il y a la société de transport de Lévis, bien
2905 entendu. Donc, c'est beaucoup plus simple pour la région de Québec, c'est une volonté de
s'assurer que les utilisateurs n'y perdent pas au change, au final, ça, c'est clair.

Est-ce qu'il y aura des consultations, et cetera? Il est trop tôt un petit peu pour me
prononcer là-dessus, mais définitivement, que ce soit par sondage, consultation, et cetera, c'est
2910 toujours quelque chose qu'on regarde, nous, au RTC. Puis on est en discussion toujours avec ces
autres entités-là de façon régulière, c'est certain.

LA PRÉSIDENTE :

2915 Merci beaucoup. Merci.

ÉMILIE FRÉMONT-CLOUTIER :

2920 Merci.

Mme ELLA SARGENT

2925 **LA PRÉSIDENTE :**

J'appellerais maintenant Ella Sargent à venir poser sa question. Bonjour.

Mme ELLA SARGENT :

2930 Bonjour, Madame la Présidente et Messieurs les Commissaires. Donc, je m'appelle Ella
Sargent et j'accueille avec grand enthousiasme donc le futur réseau structurant de transport en

commun. Et en fait, je travaille pour un projet qui s'appelle Femmes et mobilité, donc qui vise à mettre en lumière les enjeux de mobilité que vivent les femmes à faible revenu. Et donc, c'est un projet, en fait, qui est porté par Accès transports viables en partenariat avec le TRAAQ et le RGF.

Donc, ma question est...

LA PRÉSIDENTE :

Peut-être que vous pourriez nous dire ce que c'est que le?

Mme ELLA SARGENT :

Oui, excusez-moi. Donc, le TRAAQ c'est le Collectif pour un transport abordable et accessible à Québec et donc le RGF c'est le Regroupement des groupes de femmes de la Capitale-Nationale.

Donc, du coup, ma question est : comme l'égalité hommes femmes est une valeur fondamentale de la société québécoise, eh bien je voudrais savoir, s'il vous plaît, de quelle manière le réseau structurant allait s'assurer de la participation des femmes tout au long du processus et notamment, par exemple, lors des comités de bon voisinage?

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Monsieur Genest.

M. DANIEL GENEST :

Peut-être prendre la question dans un premier temps au niveau de comment on travaille dans le Bureau de projet. Puis après, je laisserai ma collègue Nathalie Cloutier faire le point sur les comités de bon voisinage.

À l'intérieur du Bureau de projet, on a six directeurs divisionnaires, donc qui sont des gens qui se rapportent directement à moi, et c'est avec grande fierté que j'ai trois de... c'est paritaire, trois hommes et trois femmes dans mes six directeurs divisionnaires. Donc, il y a une présence dans le processus décisionnel de femmes à même l'élément clé de toute la planification et la conception du Bureau de projet.

Je vais laisser Nathalie faire le point un peu sur l'implication des femmes dans le comité de bon voisinage. Nathalie.

Mme NATHALIE CLOUTIER :

2975 Oui. Alors, pour répondre à votre question, lorsqu'il y a eu la composition des comités de bon voisinage qu'on a fait en grande collaboration avec le Service de l'interaction citoyenne de la Ville de Québec, il était important pour nous de s'assurer qu'il y avait une représentativité en termes d'âge et de genre aussi au sein des comités de bon voisinage.

2980 Donc, on a des représentants, des conseils de quartier qui siègent sur les comités de bon voisinage. On a des représentants d'affaires aussi au niveau des sociétés de développement commercial ou d'associations de gens d'affaires. On s'est assuré aussi d'avoir des représentants d'organismes communautaires aussi, des différents secteurs. Et on a aussi des résidents qui vivent dans une certaine proximité, qui sont les propriétaires fonciers.

2985 Alors, une fois qu'on a tout mis ces variables-là ensemble, qu'on compose les comités, on s'est assuré de faire en sorte que d'avoir une représentativité de tous les groupes de la population, Madame la Présidente.

2990 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Souhaitez-vous apporter une précision à votre question?

Mme ELLA SARGENT :

2995 Non, c'est correct. Merci beaucoup pour vos réponses.

LA PRÉSIDENTE :

3000 Merci. Bonne journée.

QUESTIONS DE LA COMMISSION

3005 **LA PRÉSIDENTE :**

J'aimerais maintenant donner la parole à mon collègue Pierre Renaud qui a des questions.

3010 **LE COMMISSAIRE RENAUD:**

Oui. J'ai certaines questions. Monsieur Genest, vous avez dit que dans la conception préliminaire, on parle d'une incertitude par rapport aux estimations. À l'heure actuelle, c'est quoi votre niveau d'incertitude, votre marge d'incertitudes par rapport à l'évaluation que vous faites du projet?

3015 **M. DANIEL GENEST :**

Donc, pour partir en appel de propositions, il faut avoir atteint des estimés de niveau classe C. Donc, une précision de l'ordre de plus ou moins 20 %. Donc, c'est au point où on est rendu aujourd'hui. On termine la conception préliminaire à quelques exceptions près avec certains des derniers changements. Donc, sauf exception, et ces exceptions-là vont être corrigées d'ici le lancement de l'appel de propositions, on est à des précisions de classe C plus ou moins 20 %, Monsieur le Commissaire.

3025 **LE COMMISSAIRE RENAUD:**

Actuellement, on voyait sur la présentation de madame dont j'oublie le nom, je m'excuse.

3030 **M. DANIEL GENEST :**

Gauthier.

3035 **LE COMMISSAIRE RENAUD:**

Madame Gauthier – on voyait que la contingence a diminué et j'avais noté que cette contingence-là est rendue à 219 millions en décembre 2019. Est-ce que je me trompe?

3040 **M. DANIEL GENEST :**

On pourrait peut-être ramener la diapo, ça serait l'idéal peut-être pour avoir cette discussion-là.

3045 **LE COMMISSAIRE RENAUD:**

Oui, peut-être.

M. DANIEL GENEST :

Donc, quand on regarde les trois postes budgétaires auxquels, bon, qu'on portait dans cette diapositive-là – je les ai en avant de moi, une seconde. Donc, quand le vérificateur général de la Ville... le vérificateur général de la Ville, comme Manon a mentionné, est en vigie continue. Donc, il participe à toutes les... a accès à toute l'information du Bureau de projet en continu, mais ce qui est assez exceptionnel et hors normes.

Donc, nécessairement, ils ont produit un rapport spécifiquement sur cette notion-là de risques, contingences, inflation. Et vous noterez qu'au niveau du risque en particulier, si on regarde où on était en mars 2019 versus décembre 2019 et où on est encore aujourd'hui, en juin 2020, on a toujours protégé la provision de risques. Parce que des risques, c'est des inconnus, c'est ce qu'on ne sait pas qui pourrait se produire.

Donc, j'ai tenu mordicus à ce qu'on protège la provision de risques à ce niveau-là.

Pour ce qui est des contingences, c'est normal. On précise le travail, on a déjà été à des niveaux d'estimés qui étaient de l'ordre de plus ou moins 35 %. Là, on est rendu à du 20 % presque. Donc, c'est normal qu'on vienne réduire dans les contingences; c'est une évolution tout à fait raisonnable. Et pour ce qui est de l'inflation, on l'a ajustée.

Donc, au niveau des contingences, oui, on est venus réduire de décembre 2019 à aujourd'hui, dans le contexte d'une vérification diligente des coûts qui a été faite à l'externe du projet de projet. Il y a eu une longue discussion sur les contingences et tous les gens se sont ralliés à une réduction de la contingence à un niveau plus approprié au point où on est rendus dans le bureau de projet aujourd'hui.

LE COMMISSAIRE RENAUD:

Ma question, Monsieur Genest, est quand même plus simple que ça. Je ne voulais pas aller là. Je voulais savoir comment est-ce qu'on est rendus aujourd'hui, parce que là c'est décembre 2019 que je vois sur la présentation. En juin 2020, quels sont ces montants-là, Madame Gauthier?

Mme MANON GAUTHIER :

Alors, si je fais la somme en décembre 2019, on voit que ça a été séparé en trois. Il y avait risques, contingences et inflation. La somme des trois faisait 712 millions. Présentement, on est rendus aux alentours de 600 millions pour la somme des trois en comprenant qu'on a gardé les risques au même niveau.

Donc, contingences et inflation a diminué pour arriver à 600 millions pour la somme des trois.

3090

LE COMMISSAIRE RENAUD:

On voyait également dans votre présentation, vous expliquiez d'où venait l'augmentation de coût de 700 millions, si on peut voir la diapositive. Je voulais juste bien comprendre, vous disiez que les coûts qui avaient été... exact. Ces coûts-là, vous disiez qu'ils ont passé de 1 250 millions, 1,2 milliard à 1,9 milliard. C'est bien ce que j'ai compris?

3095

Mme MANON GAUTHIER :

Oui, effectivement. Dans les estimations de décembre 2019, la somme de ces cinq postes-là était à 1 milliard 254 millions. La somme maintenant est rendue à 1 milliard 951 millions.

3100

LE COMMISSAIRE RENAUD:

Mais dans le 1,2 milliard, il n'y avait pas encore de modification, on parlait du projet complet.

3105

Mme MANON GAUTHIER :

Exact.

3110

LE COMMISSAIRE RENAUD:

Ce qui fait que si on comparait le projet complet en décembre 2019 au projet complet aujourd'hui, ce serait plus que 1,9 milliard. Il y a des retraits là-dedans. Dans le 1,9 milliard, c'est le projet réduit. Est-ce que je comprends bien?

3115

Mme MANON GAUTHIER :

Oui. Dans la version juin 2020, c'est effectivement, c'est le projet apporté, optimisé, la nouvelle mouture qu'on vous présente aujourd'hui. Mais à l'intérieur de ce... ce qui n'est pas évident à suivre, c'est qu'en décembre 2019 c'était 3,3 puis maintenant c'est encore 3,3. Mais à l'intérieur de ça, il y a des augmentations et des diminutions. Ces cinq postes-là ont augmenté, alors que le volet trambus a diminué et il y a d'autres éléments qui ont bougé un peu.

3120

C'était juste pour faire ressortir les grandes augmentations de coûts. Donc oui – je ne sais pas si je réponds bien à votre question – dans ces postes-là, oui, ces cinq postes-là spécifiquement ont augmenté, mais il y en a d'autres pour la somme où ça a été...

3125

LE COMMISSAIRE RENAUD:

3130 Ce que je voulais simplement dire c'est que ces cinq postes-là aujourd'hui vaudraient 1,9 milliard?

Mme MANON GAUTHIER :

3135 Oui.

LE COMMISSAIRE RENAUD:

3140 Mais ça, c'est avec un tunnel; ce n'est pas avec le tunnel raccourci puis ce n'est pas avec les stations enlevées, là.

Mme MANON GAUTHIER :

3145 C'est avec toutes les choses modifiées, oui. Dans le 1,9 milliard, ça veut dire que c'est le tunnel à 2 kilomètres, ça veut dire qu'il y a des stations fusionnées, ça veut dire...

M. PIERRE RENAUD, COMMISSAIRE :

3150 O.K., ce qui fait que...

Mme MANON GAUTHIER :

Oui, ça comprend déjà... on a enlevé des choses qu'on a enlevées.

3155 **LE COMMISSAIRE RENAUD:**

Ce qui fait que l'écart est plus grand que 700 millions. C'est ça que je comprends?

M. DANIEL GENEST :

3160 Absolument, Monsieur le Commissaire.

Mme MANON GAUTHIER :

3165 Oui.

LE COMMISSAIRE RENAUD:

O.K. Quand vous êtes allé chercher le 700 millions, quand vous avez vu que vous aviez un... vous êtes allés chercher ça dans le trambus, c'est ce que je comprends, est-ce qu'il y a d'autres options qui ont été examinées pour aller chercher le 700 millions? Par exemple, raccourcir le tramway ou d'autres options, là. Qu'est-ce que vous avez considéré comme options pour réduire le coût de 700 millions?

M. DANIEL GENEST :

Absolument. Monsieur le Commissaire, donc il y a eu une multiplicité de scénarios qui ont été regardés, que je ne pourrai malheureusement pas élaborer en détail ici aujourd'hui, mais c'est clair qu'on a regardé des scénarios qui étaient, je dirais, réduire la portée de certaines infrastructures à même le tracé du tramway. Donc, un exemple, venir raccourcir le tunnel, c'est un bon exemple de ça; fusionner les stations, c'est un bon exemple. Mais on a aussi regardé des scénarios qui auraient pu être de raccourcir le tracé, parce qu'un bon Bureau de projet regarde tous les scénarios possibles, et tous les scénarios possibles ont été regardés.

Dans le cadre de la gouvernance du projet, la façon que ça fonctionne c'est qu'on développe des scénarios, on les regarde, on les analyse de façon multicritère et après on retourne avec des recommandations pour des décisions auprès du comité de réalisation. Donc, le comité de réalisation, c'est le comité qui est directement au-dessus du Bureau de projet.

Puis en termes de gouvernance, je pense qu'il est important de l'expliquer. Donc, le comité de réalisation est présidé par monsieur le maire accompagné par deux vice-présidents du Comité exécutif de la Ville, le directeur général de la Ville, le directeur général du Réseau de transport de la Capitale, le président du comité directeur qui se joint au comité de réalisation et aussi des gens, un représentant du MTQ, un représentant de la Société québécoise des infrastructures et deux membres indépendants.

Donc, ce comité de réalisation gouverne les activités du projet. Donc, ces éléments décisionnels sont présentés à eux, les analyses de scénarios, avec des recommandations du Bureau de projet et c'est le comité de réalisation qui prend la décision, Monsieur le Commissaire.

LE COMMISSAIRE RENAUD:

Les options que vous avez examinées, si on parle de raccourcir, est-ce que vous avez examiné l'option d'arrêter le tramway à la 41^e rue, exemple?

M. DANIEL GENEST :

3210 Tous les scénarios ont été regardés pour raccourcir le tracé. Celui que vous mentionnez, absolument, c'est un scénario qui a été regardé, Monsieur le Commissaire.

LE COMMISSAIRE RENAUD:

3215 Vous avez également, dans la présentation, présenté un tableau, les frais totaux par kilomètre par déplacement. Je ne sais pas si on peut avoir la diapo? On était dans le... je vois la diapo, je vais vous poser la question. Les projets auxquels vous comparez, est-ce que c'est des coûts réels que vous présentez dans ce...

3220 **M. DANIEL GENEST :**

3225 Le défi avec faire des analyses comparatives de projets, c'est qu'on y va sur les informations qui sont essentiellement publiques. Donc, on a regardé ce qui était disponible publiquement sur l'ensemble de ces projets-là, qui sont des projets générés par des autorités publiques de différents types. Donc, c'est les meilleurs coûts qu'on a pu déceler à partir de sources d'information publiques.

3230 Donc, c'est une analyse comparative de haut niveau. Ça permet d'un peu baliser la chose. Ce n'est pas nécessairement dans la précision exacte, mais ça donne une bonne idée, Monsieur le Commissaire.

LE COMMISSAIRE RENAUD:

3235 Mais ce que je voulais dire, c'est les projets qui sont en opération actuellement.

M. DANIEL GENEST :

3240 Non. Est-ce qu'on peut revenir, excuse, Étienne? Dans la liste des projets dans la première colonne de gauche, il y a un mélange de projets en activité, non livrés, puis certains projets qui sont en devenir et d'autres qui s'en viennent. Je vais les faire rapidement un après l'autre :

3245 Le métro de la ligne orange c'est un projet qui existe, qui est en mise en service à Montréal;
 Le métro de la ligne bleue, l'extension, c'est un projet qui s'en vient. Donc, il est à peu près au niveau d'évolution que celui de Québec;
 Le projet de Waterloo, c'est un projet qui est en service;
 Le projet de Toronto, c'est un projet qui est en construction;
 Ottawa a été livré;

Québec est en devenir.

3250 Donc, on a pris un mélange de projets en service, en construction et en phase d'appel de propositions. Et on a choisi aussi d'aller vers des projets canadiens, parce que c'est important pour nous autres d'avoir une bonne base de références.

3255 Et les projets aussi, ce que Manon n'a peut-être pas mentionné un peu plus tôt, quand on regarde le détail de chacun de ces projets-là, il y a un mélange de projets train léger, métro et tramway. Donc, si on revient à l'analyse comparative des modes lourds qui a été faite par SYSTRA, bon, les deux projets en bas, c'est évident, c'est deux projets de métro complètement en souterrain. Vous voyez la longueur du tracé. Vous voyez le nombre important de stations souterraines.

3260 Par contre, le projet de Waterloo c'est un projet de train léger qui est complètement en surface et qui réutilise une emprise ferroviaire existante.

3265 Le projet de Toronto, c'est un projet de train léger, mais avec une portion en tunnel très, très, très importante.

Le projet à Ottawa c'est un projet de train léger aussi avec une composante tunnel quand même relativement intéressante.

3270 Donc, quand on compare ce genre de projet là, il faut vraiment comprendre le contenu de chacun des projets. C'est pour ça, quand on arrive à la dernière colonne à droite, les coûts comparatifs, il faut comprendre ce qu'il y a en arrière de ces coûts-là pour tirer des bonnes conclusions, Monsieur le Commissaire.

3275 **LE COMMISSAIRE RENAUD:**

3280 Alors, si on revient aux frais totaux par kilomètre par déplacement. Exact. Ce tableau-là ou le suivant... non, celui-là. Vous aviez déposé dans l'étude d'impact le tableau 2.5 dans le document 3.1. Dans ce document-là, vous aviez fait une allocation, vous aviez séparé le réseau structurant en deux, en fait en trois colonnes : une colonne pour l'autobus, une colonne pour le trambus et une colonne pour le tramway. Là, tout est regroupé, ça fait que c'est plus difficile de voir.

3285 Est-ce que c'est possible d'avoir sous le même format que le tableau 2.5 qui était dans l'étude d'impact à la page – je vais vous le dire, je pense que c'est à la page 2-6 de l'étude d'impact?

M. LUC RICHARD :

3290 On n'a pas refait ce tableau-là avec nous, parce que ce tableau-là implique des... on l'avait fait pour se donner une idée, donner une idée à l'étude d'impact. Mais on peut le refaire, mais il implique des allocations de coûts entre les différents modes qui sont un petit peu arbitraires, comme vous pouvez vous en douter.

3295 Ce qu'on a fait par exemple, pour les besoins de la cause, si vous allez à la diapo suivante, on est venus extraire dans le fond le coût des deux composantes tramway et trambus. Mais, oui, on pourrait le refaire, mais comme je vous dis, on va essayer de refaire sur le même arbitraire de répartition des coûts fixes, dans le fond.

3300 **LE COMMISSAIRE RENAUD:**

Oui. C'est ça qui était... je voulais savoir comment cette allocation-là était faite pour séparer ces coûts-là entre les trois modes. J'aimerais que vous refassiez le tableau 2.5 en donnant l'explication, comment cette allocation-là est faite.

3305

M. LUC RICHARD :

O.K. On va reprendre.

3310 **M. PIERRE RENAUD, COMMISSAIRE :**

Puis comprendre chacun des éléments.

3315 Un des éléments qu'on essayait de comprendre aussi c'est ce qu'on appelle « le fil de l'eau ».

M. LUC RICHARD :

Oui.

3320

M. PIERRE RENAUD, COMMISSAIRE :

« Le fil de l'eau », qu'est-ce que ça signifie exactement, c'est qu'on continu à opérer le réseau tel qu'il est? Comment est-ce que...

3325

M. LUC RICHARD :

Oui, exactement. Le fil de l'eau, c'est exactement ça. On n'intervient pas sur le réseau, sauf pour subvenir aux besoins de la croissance démographique, par exemple. Donc, de là l'idée qu'on a imaginé un 10 %, on regarde l'historique du réseau de transport de la Capitale, et on peut s'imaginer qu'entre 2018-2026 on aurait pu voir 10 %. Est-ce que c'est 8? Peu importe.

Donc, on dit : O.K., si on avait un 10 % comment ça se traduit en services et tout ça. Nous, on a des métriques, le coût par kilomètre, et cetera, pour nos bus, parce qu'on a un historique en arrière. Donc, on est capables de venir dire : O.K., si on ne fait rien, on laisse les choses aller, avec les inflations, avec tout ça, puis on ramène en dollars 2018, bien entendu, pour comparer des pommes avec des pommes, donc c'est comme ça le fil de l'eau. C'est, on n'intervient pas. On laisse aller puis on supporte la croissance démographique puis l'achalandage qui croît.

LE COMMISSAIRE RENAUD:

Mais il y a un aspect que je ne comprenais pas, parce que j'essayais de comprendre le fil de l'eau. Quand je regarde le tableau 2.5 qui est dans l'étude d'impact, les coûts de financement actuels versus les coûts de financement au fil de l'eau, les coûts de financement doublent, dans le cas du fil de l'eau. C'est comme... je pensais qu'on continuait à opérer, mais là, dans le tableau qui a été déposé, les coûts de financement passent du simple au double. Alors, certainement qu'il y a eu des investissements, là.

M. LUC RICHARD :

Oui. Mais là-dessus, je vais devoir vous revenir pour retourner. Ça fait déjà un petit bout. Je vais devoir vous revenir, parce que je n'ai pas le détail avec moi.

LE COMMISSAIRE RENAUD:

Bon. Puis l'autre élément qui est lié à ça, puis on le voit dans l'image qu'on a ici à l'écran. Dans le scénario décembre 2019, les coûts d'opération, les coûts d'exploitation, entretien et exploitation pour le tramway sont de 25,1 millions et dans le scénario mai 2020, ils passent à 26,3 millions, mais pourtant, l'investissement en capital, on est passé d'un tramway de 2,35 milliards à un tramway de 3,1 milliards. Sûrement qu'il y a des dépenses de financement qui auraient dû faire augmenter les coûts d'exploitation. Il y a quelque chose que je ne comprenais pas, là.

M. LUC RICHARD :

Non. La réponse à ça c'est non, parce que le projet de réseau structurant, il y a le 300 millions qui est injecté par la Ville de Québec et l'autre 3 milliards c'est financé à 100 % par les gouvernements. Donc, dans les coûts d'opération, au RTC quand on va me transférer les actifs et me demander de les opérer, bien, je n'ai pas de coûts de financement à proprement dit. De là qu'il n'y a pas d'impact.

LE COMMISSAIRE RENAUD:

O.K. Ça fait que quand on regarde la diapositive précédente, on arrive à la conclusion que le tramway coûte 6,53 par déplacement par rapport à l'autobus à 7,25. C'est sans considérer qu'il y a 3 milliards qui est mis là-dedans des gouvernements supérieurs. Est-ce que c'est ça que je comprends?

M. LUC RICHARD :

Tout à fait.

LE COMMISSAIRE RENAUD:

Je ne sais pas, là, je ne comprends pas. Les gens, au MTQ, vous avez analysé ces scénarios financiers là? Est-ce que vous êtes d'accord avec la conclusion que le coût par déplacement d'un tramway est plus bas que le coût par déplacement d'un autobus?

M. MATHIEU GRONDIN :

Oui. Par contre, je peux vous donner un peu plus d'information sur l'ensemble des coûts qui ont été présentés par la Ville au Ministère, si vous le voulez.

Dans un premier temps, j'aimerais vous dire que, bien, on en a déjà parlé aujourd'hui ou en tout cas dans le courant de la semaine, que le projet est soumis à la *Directive sur les projets majeurs en transport* du Conseil du trésor. Puis dans ce sens-là, il y a un dossier d'affaires qui va être déposé après le décret environnemental. Donc, qui va tenir compte des travaux qu'on fait ici. Et puis, c'est à ce moment-là que le Ministère et ses partenaires vont prendre la décision de passer à la phase réalisation.

Peut-être que les gens du Conseil du trésor pourront expliquer un peu le détail de ce processus-là, mais c'est à ce moment-là que le Conseil des ministres va autoriser la réalisation du projet, puis c'est à ce moment-là que les coûts vont être précisés. Donc, c'est normal qu'à ce

stade-ci du projet, comme un peu la Ville l'a mentionné, qu'il y a un certain pourcentage d'imprécisions.

3410 Ça fait qu'une fois qu'on a dit ça, on a regardé, de façon macro, on va le dire comme ça, l'ensemble des coûts qui ont été présentés. Dans un premier temps, ce qu'on constate c'est que les volets, en tout cas les estimations semblent complètes, c'est-à-dire que tous les volets qu'on peut s'attendre à avoir sont dans les estimations.

3415 On parle des coûts de préparation des projets, on parle du coût de construction aussi, des coûts de gestion de projet pendant le projet, les acquisitions immobilières. Ce n'est pas toujours le cas, quand on compare des chiffres, des coûts avec d'autres projets. Il y a beaucoup de volets comme ça qui ne sont pas toujours inclus.

3420 Il y a aussi des mesures compensatoires pendant ou des mesures d'atténuation pendant les travaux. On en a parlé aussi, il y a quelqu'un qui a posé des questions au sujet des compensations pour les commerces, là. Les commerces, bon, eux autres, ça, c'est une responsabilité de la Ville, mais il y a quand même tout un volet de mesures d'atténuation pendant les travaux qui est un peu différent, mais qui sont aussi incluses dans le projet. Il y a les frais financiers, on en parlé. L'inflation, les contingences, et cetera, les risques.

3425 Donc, ces tous des volets qui nous apparaissent bien d'être inclus là-dedans. Puis par la suite, on a parlé aussi d'aléas, de façon générale, les risques, les contingences. La hauteur de ces montants-là nous apparaît aussi comparable à tous les projets de ce genre, de ce genre de projet là, de cette envergure-là.

3430 Les principaux risques, on s'attend à ce que comme dans tous les projets, c'est beaucoup au niveau de la construction des tunnels en fonction de la géologie qu'on va rencontrer. Ça, c'est des experts qui nous expliquent ces éléments-là. Il y a aussi les déplacements d'utilités publiques, on en a parlé, les coûts ont aussi varié. On voit que ce sont des volets du budget qui doivent être considérés. Ça fait que ça, ça a été à notre avis bien considéré par la Ville.

3435 Ensuite... alors, c'est un peu la conclusion que j'ai par rapport aux coûts globaux du projet.

LE COMMISSAIRE RENAUD:

3440 Mais quand je regarde la comparaison qui a été faite, Monsieur Richard, je voudrais qu'on regarde encore, parce que je veux qu'on parle aussi, est-ce que l'autobus est traité sur le même pied que le... dans le cas, quand on évalue le coût par déplacement de l'autobus, qu'est-ce qu'on considère comme subvention, puis quand on regarde le coût par déplacement pour le tramway.

3445 Ce que je comprends c'est qu'on ne regarde pas le coût pour la société, là, c'est le coût pour le RTC.

M. LUC RICHARD :

3450 Tout à fait, vous avez 100 % raison. C'est le coût du budget d'exploitation du RTC. Il y a un aspect coût de la société, toutefois, parce que la contribution municipale est dedans. La contribution du gouvernement provincial dans mon budget d'opération est aussi incluse dans mes revenus, là. Ça, c'est bien entendu.

3455 Mais l'aspect capital, la dépense en investissement, il y a une portion qui est dedans, parce que tout l'aspect autobus, et cetera, les programmes de subvention, puis c'est un peu ce que monsieur Grondin faisait état, là. Dans le projet en ce moment, tout est couvert, mais quand on fait l'acquisition d'autobus ou la construction d'un troisième garage, exemple, qui peut être amenée, parce qu'on est saturés en ce moment dans nos installations, bien, tout ça est financé à
3460 des taux pas de 100 %. Donc ça, ça demeure. Ça demeure dans le fil de l'eau, ça demeure dans le projet de tramway aussi, parce qu'il y a des besoins.

Donc, les infrastructures qui ne sont pas dans ce projet-là, qui appartiennent au Réseau de transport de la Capitale, qui doivent être investies, là, il y a des coûts de financement, et tout ça
3465 est associé à mon budget d'opération, l'aspect financement. Si, exemple, il y a 25 % bien nous, il y a le remboursement de la dette ainsi que les intérêts à payer sur ce 25 %-là, vont être dans le budget d'opération.

Je ne sais pas si ça répond?

3470

LE COMMISSAIRE RENAUD:

Je comprends, je comprends très bien, là. Mon point c'était de dire que c'est difficile de faire une comparaison. Là, on regarde les coûts. Je comprends que c'est les coûts pour le RTC. Mais
3475 si on voulait regarder les coûts pour la société, parce que le 3 milliards demeure quand même de l'argent public, quand on évalue le coût par kilomètre, on devrait quelque part en tenir compte.

M. LUC RICHARD :

3480 Vous avez entièrement raison, puis là, je pense que quand on regarde... à ce moment-là, si on veut aller là, je pense que là, il faut inclure à ce moment-là tout l'aspect des retombées économiques, l'aspect des bénéfices sur la santé, l'aspect de tout ça, comme dans d'autres projets. J'ai vu des analyses comme ça, exemple sur des projets en Europe où est-ce que là, on

3485 embarque un paquet d'affaires dans le dossier, je ne sais pas. Je n'ai pas la connaissance sur le détail qui est demandé par le ministère sur cet aspect-là.

LE COMMISSAIRE RENAUD:

3490 O.K. Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

3495 Juste aussi pour compléter, c'est l'idée du comparatif, c'est que là, on a du mal à comparer. Donc, même si on ne va pas dans l'exercice de tout ajouter, on pourrait aussi voir quel est le comparatif si on retire la portion financement pour vraiment être capables de comparer le coût par déplacement selon les mêmes bases.

Mon collègue Antoine Morissette voulait intervenir.

3500 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE:**

3505 Oui. En fait, je voulais juste revenir sur la présentation de madame Gauthier. Vous avez présenté des chiffres de décembre 2019 et l'actualisation, en fait, en juin 2020. Dans la présentation, il y avait plusieurs, plusieurs diapositives qui étaient en lien avec les chiffres actualisés de juin 2020. Et puis là, monsieur Grondin nous apprenait qu'au moment du décret gouvernemental, il y aura des nouveaux chiffres, en fait, un ajustement ou une mise à jour de ces chiffres-là.

3510 Je comprends, là, si j'ai bien compris ce que monsieur Grondin nous parlait, c'est qu'il y aura un nouveau dossier d'affaires qui sera déposé au moment du décret gouvernemental.

3515 Donc, ma question en fait c'est pour le bien de la commission puis pour s'assurer d'avoir toute l'information pour faire une analyse complète : de combien de dossiers d'affaires dont le Bureau de projet dispose de manière à faire une évaluation des différentes mises à jour au fur et à mesure pour préciser en fait les incertitudes, comme mon collègue, monsieur Renaud évoquait? Donc, on précise les incertitudes, donc on a des nouveaux chiffres qui viennent nous aider dans notre compréhension du projet.

3520 Donc, voilà la nature, en fait, de mon questionnement.

M. DANIEL GENEST :

Donc, le dernier dossier d'affaires date de décembre 2019. Prochain dossier affaires, prévision, c'est de le déposer suite au décret environnemental, on espère à peu près en mars, 3525 avril 2021. Lorsqu'il sera déposé, il doit être entériné par le Conseil des ministres avant de recevoir le dépôt de la proposition financière. Donc, la décision doit être prise pour ne pas avoir un genre de problématique.

Donc ça, c'est le plan. On en a un qui date de décembre 2019. Nous, ce qu'on fait, c'est 3530 qu'en continu, on actualise, on garde nos chiffres à jour, parce qu'on s'apprête à débiter un processus d'appel de propositions, mais la prochaine version formelle déposée pour approbation sera à l'hiver 2021. Celle qui a été déposée en décembre 2019 a été déposée auprès du gouvernement pour information. Et au préalable, il y a eu d'autres dépôts de dossiers à faire, parce que c'est un processus quand même itératif.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE:

Parfait. Puis justement donc, dans cette perspective-là, si on peut revenir à la diapositive 3540 que vous aviez tout à l'heure sur l'analyse comparative des projets, dans cette mise à jour là, parce qu'on a les chiffres aussi de juin 2020, je regarde, en fait, les chiffres qu'il y a là, puis simplement un chiffre qui a attiré mon attention, c'est sur le nombre de kilomètres de tunnel. Je vois qu'ici on est dans un scénario où on a 2 kilomètres de tunnel.

Donc, est-ce que je comprends qu'on a statué sur le fait qu'on allait avoir 2 kilomètres de 3545 tunnel et qu'on a éliminé l'option des 2,6 kilomètres de tunnel? Parce que dans cette perspective-là, avec les chiffres que vous présentez ici, donc c'est-à-dire 119 millions par kilomètre d'infrastructure de surface et 358 millions de kilomètres de tunnel, là, si on fait la simple multiplication avec les longueurs de tracé que vous présentez, on arrive à 3,1 milliards.

M. DANIEL GENEST :

Ce qu'on a voulu faire avec ces tableaux c'est juste utiliser... on a utilisé le 2 kilomètres de 3550 tunnel, mais ça ne présuppose que la décision a été prise. Lorsqu'on va aller en appel de propositions, ce qui va être demandé aux soumissionnaires, c'est de déposer une offre pour ce qu'on appelle le tracé de référence.

Donc, le tracé de référence va inclure le tunnel long qui sort à des Érables. Il va y avoir, 3560 dans l'appel de propositions, ce qu'on appelle un scénario de réduction de portée. Le scénario de réduction de portée va être un tunnel court. Et puis nécessairement, ça, on va voir quelle va être la réponse du marché.

Donc pour le cadre budgétaire qui présentement suit son cours dans le dossier d'affaires, on a inclus le tunnel court, parce que le tunnel court, on sait qu'on est capables de respecter le cadre budgétaire du volet tramway qui est 3,1 milliards. Mais on va aller en appel de propositions avec les deux : le tunnel de référence et le tunnel court.

Donc, on aurait pu sur ce tableau-là avoir deux variantes : une à 2 puis un à 2,5 kilomètres de tunnel.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE:

Sauf qu'en faisant ça, on ne respecte pas le cadre budgétaire. Il faut réduire le nombre, en fait le financement ou le coût par kilomètre de tunnel si on veut en avoir 2,6.

M. DANIEL GENEST :

Absolument. Je reviens toujours : l'impératif, c'est de respecter le cadre budgétaire de 3,3 milliards. Pour ce faire, on inclut un tunnel de 2 kilomètres. Ça va marcher parce que le contexte présentement est favorable à la Ville de Québec. Donc, on souhaite, on espère, on espère que le marché va être favorable à tel point qu'on va pouvoir maintenir le tunnel long.

Donc, le tunnel long, le tunnel court, il est comme assis sur la clôture, si je peux dire, il est assis sur la clôture. On a une préférence, mais ça, c'est avoir espoir. Puis après, il y a la réalité. Ça fait que la réalité, quand on dépose un dossier d'affaires, il faut avoir un dossier d'affaires qui balance. Donc, si on veut balancer à 3,3 milliards, ça inclut un tunnel court. Mais on pense qu'avec les lois du marché telles qu'elles sont présentement, qu'on pourrait avoir, s'acheter un tunnel long, Monsieur le Commissaire.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE:

Donc, avec la variante du tunnel long, on s'attend à ce que le prix soit inférieur à vos prévisions et ça, ça entre dans l'incertitude que vous évoquiez tout à l'heure du 20 % de prévision.

Pour être sûr de bien comprendre, parce que je veux toujours aller dans cette perspective-là du tunnel. À l'heure actuelle, ce que je comprends, l'information disponible au Bureau de projet c'est l'étude géotechnique qui a été déposée à la commission, l'étude DA8. Puis en page 2 de cette étude-là, on souligne que les forages qui ont été réalisés en moyenne sur l'ensemble du secteur, c'est des forages qui n'ont pas pu descendre à plus de 26 mètres, alors que dans l'étude qui était déposée, dans les questions qui ont été répondues préalablement, on parlait d'une variabilité dans la profondeur du tunnel qui pouvait aller jusqu'à 40 mètres.

3600 L'incertitude de 20 % est-ce qu'elle comprend le 15 mètres de forage qui n'a pas été encore réalisé, parce que, bon, éventuellement vous l'avez mentionné, mais je veux savoir où on se situe actuellement par rapport à cette incertitude-là.

3605 Il y aura des études géotechniques complémentaires, ça j'en conviens, mais à l'heure où on se parle, c'est ce niveau de forage là, dans quelle mesure il est intégré dans vos incertitudes par rapport au coût du tunnel.

M. DANIEL GENEST :

3610 C'est qu'effectivement, il y a comme trois séries de forages géotechniques. Il y a une première série qui avait été entreprise par la Ville avant l'arrivée de notre consultant maître, Traminnov, en août, septembre 2019. Donc, à ce moment-là, à l'intérieur du Bureau de projet, il y avait des compétences, certaines compétences, mais pas en tunnel. Donc, on a fait au mieux de nos connaissances pour développer une première campagne de forages géotechniques.

3615 À l'arrivée de Traminnov, on est embarqués dans une deuxième campagne beaucoup plus robuste où essentiellement on est venus presque qu'aux 50 mètres, si je me rappelle bien, forés. Donc, les gens de Traminnov sont tout à fait satisfaits avec la qualité des forages géotechniques qu'ils ont pu compléter, puis de leur perspective, c'est au-delà de ce qui est habituellement la norme en appel... en avant, avant d'aller en appel de propositions, on est plus avancés que typiquement la norme en termes de forages géotechniques. Donc, on vient gérer ce risque-là.

3620 Par la suite, quand on va aller en appel de propositions à l'été, fin de l'été début de l'automne, les soumissionnaires vont avoir l'opportunité de demander des forages géotechniques supplémentaires. Et puis la perspective de la Ville c'est que nous, plutôt que demander à chacun des soumissionnaires de faire ses propres forages géotechniques, on va leur demander à chacun quels sont les forages géotechniques supplémentaires qu'ils voudraient, et après la campagne de forages géotechniques supplémentaires sera faite par la Ville et la même information sera fournie aux trois soumissionnaires.

3630 Donc, dans les risques de projet, le souterrain c'est un grand risque de projet. Ça, tout le monde le sait. Donc, on a un grand souci d'aller chercher le plus d'information géotechnique possible. Entre autres, le simple fait qu'on avait des inquiétudes au niveau des conditions géotechniques à la localisation même de la station souterraine Centre des Congrès, a été un élément déterminant de la relocaliser et éventuellement de la fusionner avec la station Grand Théâtre.

Ça, c'est un exercice normal qui se passe en conception préliminaire. On avance, on s'ajuste, on recueille plus d'informations, et dans certains cas on vient changer les choses et optimiser.

Donc, je ne sais pas si ça répond, c'est une longue réponse à votre question, mais j'espère que ça répond bien à la question.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE:

Oui, oui, oui, tout à fait. Puis qu'en est-il, en fait, puis c'est l'optimisation en fait du tracé dans le secteur du tunnel. Vous en avez parlé des annonces qui ont été faites précédemment, est-ce que cette incertitude-là aussi a un rôle à jouer? Parce que ce j'en comprends en fait, c'est que l'incertitude peut jouer en votre faveur en diminuant le coût du tunnel pour nous permettre éventuellement d'aller vers un tunnel long. Mais on a une incertitude qui nous amène, puis on avait un expert qui était ici, qui est intervenu hier, je crois, sur l'importance en fait des stations souterraines dans l'incertitude lorsqu'on fait des travaux souterrains.

Donc, il y a cette réalité-là aussi de l'optimisation. Bon, là, j'ai parlé de la profondeur des forages, mais qu'en est-il de l'optimisation du tracé à cet égard?

M. DANIEL GENEST :

Donc, effectivement on a, basés sur les campagnes géotechniques numéro 1, numéro 2, une des premières choses qu'on a faite, c'est qu'on est venu optimiser le tunnel sous le quartier Saint-Jean-Baptiste. Donc, pour ceux qui sont familiers avec Québec, initialement le tunnel passait directement sous la Côte d'Abraham, tournait à droite puis il allait vers la place d'Youville après, il revenait sur René-Lévesque.

Donc, dans un souci d'optimisation, en comprenant mieux le souterrain, on est venu essentiellement déplacer l'axe du tracé du tunnel sous le quartier Saint-Jean-Baptiste, entre autres pour une question de courbe contre courbe pour aller chercher Honoré-Mercier.

L'autre élément, c'est qu'on est allés, au lieu d'avoir le tunnel qui passe sous les édifices à bureaux à haute élévation sur Honoré-Mercier, pour aller chercher la place d'Youville, on est restés sous l'axe de Honoré-Mercier.

Donc ça, c'est le genre de, quand on a cette expertise-là internationale du type qu'on a chez Traminov, où on est venus optimiser le tunnel dans son tracé, dans le fin détail, puis après, là, on est venus localiser les stations là où on pensait qu'il y avait le moins de risques géotechniques. Et on continue cet exercice-là. On est toujours en train de raffiner.

3680 Comme là, présentement, ayant décidé de fusionner Centre des congrès et Grand Théâtre pour former une nouvelle station qui s'appellera Colline Parlementaire, vis-à-vis le complexe G, bien là, on essaye de localiser exactement au meilleur endroit. Donc, on optimise le tracé en horizontal, il faut l'optimiser en vertical.

3685 Après, il y a la question de la pente maximum du tramway, puis après, les stations souterraines, comme mentionné par l'expert d'Ingérop hier soir, une station souterraine, c'est massif, comme infrastructure. C'est pour ça que même quand vous comparez différents projets, c'est toujours risqué de comparer des projets en souterrain, parce qu'il y a la longueur du tunnel, puis après il y a le nombre de stations souterraines.

3690 Parce qu'un tunnel standard, le coût au mètre, ce n'est pas partout la même chose que le coût d'une station souterraine. Là, on fait des amalgames souvent pour faire des comparaisons. C'est ce qu'on a fait avec ce tableau-là.

3695 Donc, tout ça, pour dire qu'il y a un grand souci de la part du Bureau de projet de bien cerner tous les risques géotechniques et bien honnêtement, moi, je suis extrêmement fier des gens qui sont dans l'équipe, qui travaillent ce dossier-là. Il y a des grandes compétences d'experts en tunnel à travailler sur le grand Paris, au Caire à Dublin. Il connaît ça, c'est un expert en tunnel, Monsieur le Commissaire.

3700 **LE COMMISSAIRE MORISSETTE:**

Moi, ma question était plus simple, à savoir si vous considérez que le 20 % d'incertitudes couvre ces éléments-là?

3705 **M. DANIEL GENEST :**

3710 Le 20% d'incertitudes couvre tout un paquet d'éléments, dont celui-là. Donc, quand on fait ce 20 % d'incertitudes là dans ce qu'on appelle la contingence de conception, dans ce cas-là, il y a certains éléments de conception qu'on est capables d'aller dans du très précis. Exemple, la Ville de Québec en relocalise des conduites d'aqueduc et d'égouts. Elle sait comment faire ça. Elle a un coût unitaire au mètre qui est assez robuste.

3715 À l'autre extrême, la Ville de Québec n'est pas habituée à faire du tunnel. Donc, chaque poste budgétaire de conception, d'infrastructure est modulé différemment en fonction du risque que lui est propre à cet élément-là.

LE COMMISSAIRE MORISSETTE:

3720 Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

3725 Merci. Donc, je passe la parole à mon collègue, le commissaire Pierre Renaud.

LE COMMISSAIRE RENAUD:

3730 Juste pour compléter, dans le tableau où on était tout à l'heure, Monsieur Richard, il y avait la prévision d'achalandage pour le RSTC optimisée, 40 millions de... je voulais savoir, comment vous l'avez obtenu ce chiffre-là? Il y a une simulation, qu'est-ce qui a été fait?

M. LUC RICHARD :

3735 Tout à fait. Comme on expliquait un petit peu dans la modélisation, notre modèle, on est capables de faire des scénarios. Et on a fait le scénario, on a rentré et on a été capables d'extraire, de façon macroscopique, tu sais, on n'a pas revalidé chaque détail de coin de rue, mais de façon macroscopique, on a pu voir, l'impact du scénario de passer du trambus au Métrobus venait enlever à peu près deux points de pourcentage d'achalandage sur l'ensemble du réseau, un peu plus sur le trambus. Mais ça affecte l'ensemble du réseau, parce que c'est un modèle itératif qui tourne. Donc, quand tu fais ça, il y a des gens – des gens, c'est dans le modèle, là, mais le processus décisionnel vient se modifier et ça donne un nouveau résultat.

3740 Donc, c'est pour ça que je disais, on a un résultat macroscopique, le détail c'est une autre histoire.

3745

LE COMMISSAIRE RENAUD:

 C'est bon. Je voulais juste voir la base qui avait été utilisée pour arriver à ces coûts-là.

3750 Monsieur Genest, on a lu dans l'étude d'impact, vous dites que le projet va être réalisé selon un mode alternatif. J'aimerais ça que vous donniez l'explication, ça correspond à quoi, ça, un mode alternatif?

M. DANIEL GENEST :

3755

Donc, si on pouvait peut-être revenir dans la présentation qu'on a déposée auprès de la commission. On a juste fait un extrait plus tôt cet après-midi avec Manon, donc, si on pouvait juste revenir, Étienne, à cette présentation, il y a deux, trois diapos qui seraient utiles dans l'explication.

3760

Donc, quand on parle de modes alternatifs de réalisation versus le mode traditionnel. Donc, le mode traditionnel essentiellement, si je mets ça à l'essentiel, vous faites une conception complète, détaillée à 100 % de l'infrastructure que vous voulez construire. Vous allez en soumission auprès du marché pour trouver un entrepreneur. L'entrepreneur vient et vous construit ce que vous avez conçu. Ça, c'est ce qu'on appelle le mode traditionnel. Et il y a un paquet de sous-modèles, mais ça, c'est le mode traditionnel, globalement.

3765

Lorsqu'on est en mode alternatif, et puis l'objectif premier avec les modes alternatifs, il y a beaucoup d'objectifs, c'est on vient chercher la capacité d'innovation de l'industrie de la construction, du marché et en leur demandant de faire la conception et la construction en tandem. Donc, on dit : une autorité publique comme la Ville de Québec va aller en appel de qualification. On est présentement en appel de qualification qui va se fermer lundi prochain le 13 de juillet.

3770

Donc, suite à l'appel de qualification, on va avoir des candidatures qui vont avoir été déposées par le marché, basées sur une série de compétences qu'on recherche. Et basé sur ces compétences-là, on va qualifier des candidats.

3775

Ces candidats qui auront été qualifiés vont être invités par la suite à soumissionner. Ils vont soumissionner sur un appel de propositions, mais la différence c'est quand on va aller en appel de propositions, le niveau de conception, l'exigence technique qui va être dans l'appel de propositions, va être de l'ordre à peu près 20 à 30 %. Donc, on vient définir des exigences techniques, soit prescriptives, ou de performance.

3780

Donc, vous voyez, le gros mindset qu'on change, on n'est pas dans une conception terminée à 100 %. On a fait une conception de l'ordre de 20, 25, 30%. On rédige des exigences techniques, on définit bien ce qu'on veut comme produit.

3785

Les soumissionnaires, par la suite, eux autres, dans le cours de l'appel de propositions, ils vont faire avancer la conception, suffisamment pour être capables de déposer un prix forfaitaire. Donc, à la fin de la phase de l'appel de propositions, à l'été 2021, ils vont déposer un échéancier pour faire les travaux. Ils vont déposer un prix forfaitaire et on va signer un contrat pour réaliser les travaux.

3790

3795 Et, par la suite, ils vont rembarquer dans la notion de faire la conception détaillée. Donc là, ils vont partir avec une base de conception de l'ordre de 30 % puis là, il faut qu'ils fassent leur conception détaillée à 100 % pendant qu'ils construisent sur le chantier. Pendant qu'ils construisent sur le chantier, donc c'est cette notion-là de conception/construction en tandem. Et là, ce que vous allez chercher c'est cette capacité-là d'innovation du marché.

3800 Donc, il y a différents modes de réalisation alternatifs. Vous en voyez quatre qui sont à la diapositive. Il y a de la conception/construction, donc c'est juste pour concevoir et construire l'infrastructure, point.

3805 Je vais sauter au troisième, conception/construction/financement/entretien, c'est celui qui a été retenu pour ce projet. Donc, ce qu'on demande au consortium de faire, c'est concevoir et construire l'infrastructure du projet et une fois que ce sera livré, il va faire l'entretien de l'ensemble de cette infrastructure sur un créneau de 30 ans et l'exploitation sera faite par le RTC.

3810 L'autre modèle, le CCFEEX aurait été un modèle où on aurait dit au partenaire privé, au consortium : conçois, construis l'infrastructure, fais l'entretien et viens aussi l'exploiter. Donc là, on aurait eu des opérateurs de tramway. L'exploitation même de la ligne de tramway n'aurait pas été au RTC, elle aurait été au partenaire privé.

3815 Donc, il y a différents modèles, différents types de modes de réalisation alternatifs. Celui qui a été retenu pour ce projet, c'est le CCFE.

3820 Et un des grands avantages d'aller en mode réalisation alternatif, ça permet de comprimer les échéanciers de livraison. Donc, on prend le projet au complet, on vient bien le définir, bien le cadrer à travers l'appel de propositions et après, on permet à l'industrie de livrer le tout. Inscrit à ça, il y a toute une notion de transfert de risques. Donc, il faut qu'il y ait un partage de risques raisonnable entre la partie publique, la Ville et la partie privée, le consortium.

3825 Tous les grands projets de transport collectif au Canada sauf exception – il y a toujours l'exception – sont faits en mode de réalisation alternatif. Tous les projets que vous avez vus sur la diapositive précédente sont essentiellement faits de cette façon-là, je pense, sauf le métro de la ligne orange.

Donc, c'est vraiment la façon de faire pour livrer les grands projets sur un créneau temps qui est plus raisonnable, pas trop allongé, Monsieur le Commissaire.

3830 **LE COMMISSAIRE RENAUD:**

Dans un mode comme ça, quel est le risque de dépassement de coûts qui devraient être payés par la Ville?

3835 **M. DANIEL GENEST :**

Donc, ce qu'on fait, c'est qu'on développe un registre de risques très détaillé. Donc, on fait une analyse de risques, tous les risques possibles en conception, en construction et même en entretien. On vient les définir, les qualifier, les quantifier et puis après, on vient modéliser tout ça et on se développe en bout de ligne une provision de risque.

Donc, une des diapositives, on vous mentionnait que la provision de risque était de l'ordre de 250 millions, le chiffre m'échappe, là. Donc, on est venus développer une provision de risque. Mais dans cette provision de risque là, il y en a une partie que la Ville va garder, parce qu'il y a des risques que c'est la Ville qui va les gérer. Et dans certains cas, c'est la partie privée, le consortium, qui va gérer ce risque-là. Quand on fait une gestion de risque, tu assignes le risque à la personne qui est la mieux placée pour gérer ce risque-là.

Une des problématiques des dernières années avec les modes alternatifs de réalisation c'est qu'il y a eu cette propension-là des autorités publiques de dire : je transfère tous les risques à la partie privée, mais ce qui arrive dans ce temps-là, c'est que la partie privée, le coût augmente, parce qu'il est pris à gérer des risques dont il est mal placé pour le gérer.

Je vais donner un exemple. Ici, à Québec, les risques archéologiques, ça existe à Québec. Donc, nécessairement, le risque archéologique on l'a gardé du côté de la Ville. Donc, s'il y a une problématique de risque archéologique qui se déclare, bien le partenaire privé va être compensé. Donc, on doit se garder de l'argent du côté de la Ville dans notre provision de risque.

On a fait ça pour chacun des risques dans le projet. On prend la provision globale puis après, on vient la ventiler soit côté public ou côté privé, Monsieur le Commissaire.

3860 **LE COMMISSAIRE RENAUD:**

3865 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Donc, je voulais juste revenir deux secondes sur la captation de la plus-value foncière, puisque j'ai mal posé ma question, je la repose. Donc, vous m'en excuserez.

Avez-vous l'intention d'utiliser le mécanisme de la captation de la plus-value foncière?

M. DANIEL GENEST :

Pour l'instant, Madame la Présidente, non.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup. Et on va terminer là-dessus. Donc, on se retrouve à 19 h. On suspend les travaux pour l'instant. Merci à tous.

SÉANCE AJOURNÉE AU 9 JUILLET 2020 À 19 H

Je soussignée, YOLANDE TEASDALE, sténographe officielle bilingue, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des propos recueillis par moi au moyen du sténomasque, le tout selon la loi.

ET J'AI SIGNÉ :



Yolande Teasdale, s.o./o.c.r.