

Madame la Présidente (Christine Saint-Pierre)

Monsieur le Ministre (François Bonnardel)

Mesdames et Messieurs les Députés,

D'abord, permettez-moi de vous présenter M. Luc Monty, directeur général de la Ville de Québec, qui m'accompagne.

Nous sommes très heureux d'avoir la possibilité de venir présenter devant cette Commission le projet de Réseau structurant de transport en commun de Québec qui modifiera complètement la mobilité dans la région de la Capitale-Nationale.

Nous tenons à souligner d'entrée de jeu notre grande appréciation des travaux qui ont été conduits par le ministère des Transports et les autres ministères et organismes impliqués qui permettent aujourd'hui l'étude de ce projet de loi.

Pour nous, le projet de *Loi concernant le Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec* permet :

- De confirmer la volonté du gouvernement de réaliser le projet dans son ensemble;
- D'en préciser la gouvernance;
- D'accorder les pouvoirs habilitants à la Ville de Québec pour assurer sa réalisation.

J'en remercie le ministre des Transports.

Mon propos se divisera en trois volets :

- D'abord, je rappellerai brièvement l'objet du réseau structurant et les bénéfices attendus.
- Ensuite, j'aborderai le contenu du projet de loi et ce qui le justifie;
- Finalement, je conclurai en présentant les prochaines étapes du projet.

Le Réseau structurant de transport en commun

En premier lieu, quelques courts rappels concernant le projet de Réseau structurant de transport en commun. Celui-ci est le résultat d'un travail amorcé en 2009 avec la mise sur pied du Groupe de travail sur la mobilité durable. Il a été suivi de nombreuses études et consultations publiques.

On le qualifie de « structurant » parce qu'il marie les notions d'aménagement du territoire et celles de la mobilité.

Au surplus, il traite d'un ensemble de moyens, dont le tramway, le trambus, les parcours Métrobus, eXpress et réguliers de même que les autres infrastructures tels les Parc-O-Bus et les pôles d'échanges.

C'est la combinaison efficace de tous ces éléments alliée à la fréquence, la flexibilité et la fiabilité du futur réseau qui permettent d'accroître l'achalandage du transport en commun sur tout le territoire. La Ville cherche à développer de nouvelles options de déplacement pour ses citoyens et le nouveau réseau offrira une alternative moderne, rapide et de qualité comme mode de transport.

La composante centrale est un tramway de 23 km pouvant transporter jusqu'à 5 200 passagers à l'heure qui reliera, en surface ou en tunnel, les endroits les plus achalandés de la ville à une fréquence de 3 minutes aux heures de pointe.

Pour sa part, le trambus pourra transporter jusqu'à 3 000 passagers à l'heure sur une distance de 15 km sur des infrastructures dédiées.

Le reste du réseau de bus fait déjà l'objet de bonifications dans la cadre de la refonte globale en cours.

À cela, s'ajouteront des Parc-O-Bus à des endroits stratégiques en périphérie offrant la possibilité aux automobilistes de mixer leur déplacement avec le transport en commun ainsi que des pôles d'échanges favorisant la connectivité du réseau.

Le coût du projet est évalué à 3,3 G\$ dont 3 G\$ est assuré par les gouvernements (soit 1,8 G\$ du gouvernement du Québec et 1,2 G\$ du gouvernement fédéral), qui nous seront confirmés bientôt on l'espère; et 300 M\$ à la charge de la Ville de Québec.

De toutes les composantes du projet, c'est le tramway qui constitue l'investissement principal.

Pour la Ville de Québec, il s'agit du plus grand projet d'investissement jamais réalisé, digne d'une capitale nationale.

Les bénéfices attendus sont importants. Nous comptons :

- Déplacer plus de personnes dans le même espace avec moins de véhicules;
 - Il est prévu que la fréquentation du transport en commun soit augmentée d'au moins 30 %;
 - 80 % des emplois seront situés à moins de 800 mètres d'un accès au réseau (à environ 10 minutes de marche).
- D'augmenter la capacité globale de transport en commun; pas juste au centre, mais aussi en périphérie;
- Tenir compte du potentiel de chaque mode : tramway, bus, marche, vélo, auto, taxi, covoiturage, etc. C'est-à-dire sortir du modèle traditionnel « auto versus transport en commun ».
- Limiter l'étalement urbain et favoriser la densification;
- Enfin, favoriser la croissance économique en diminuant les coûts liés à la mobilité et en améliorant la qualité de vie des citoyens.

Le projet de loi 26

En deuxième lieu, j'aimerais aborder quelques éléments concernant le projet de loi 26. Le projet de Réseau structurant comporte des particularités qui nécessitent l'adoption du projet de loi dont nous discutons aujourd'hui.

Dans le cadre des discussions avec le gouvernement du Québec, la Ville s'est engagée à respecter le budget de 3 G\$ de contribution des gouvernements.

Dans ce contexte, la Ville a demandé que la loi soit modifiée afin que Québec ait la compétence de réaliser le projet et d'assumer les risques afférents.

Par ailleurs, il est prévu à la loi que la Ville consulte le Réseau de transport de la Capitale sur le projet et, qu'une fois le projet réalisé, l'exploitation soit entièrement de la responsabilité de la société de transport. Le transfert de responsabilité doit d'ailleurs faire l'objet d'une entente entre les deux, en particulier pour le transfert des actifs. À noter aussi, le dossier d'affaires qui doit être transmis au gouvernement sera soumis à l'approbation préalable du conseil d'administration du RTC.

La structure et la gouvernance du projet assurent une pleine participation du RTC au projet. Notamment :

- Le président du conseil du RTC et le directeur général siègent au comité aviseur;
- Les employés de la Ville ainsi que du RTC composent l'essentiel des effectifs du bureau de projet mis sur pied par la Ville de Québec;
- Le projet bénéficie à la fois des expertises de la Ville, du RTC et des instances gouvernementales, dont le ministère des Transports et la Société québécoise des infrastructures.

En outre, le ministère des Transports assure la coordination des travaux pour la prise en compte de la connexion avec la Rive-Sud, en collaboration avec les deux municipalités.

Pour l'acquisition des terrains, le projet de loi prévoit des dispositions habilitantes nécessaires à la réalisation du projet.

La Ville souhaite négocier de gré à gré les transactions requises pour l'acquisition des terrains. Mais advenant une contestation, la loi stipule que les propriétaires conservent leurs recours, mais sans mettre en péril la réalisation du projet. Enfin, les autres dispositions de la loi permettent notamment qu'un mode lourd de transport sur rail puisse circuler dans les rues de Québec.

Les prochaines étapes

Enfin, quelques mots sur les prochaines étapes. La Ville compte lancer les appels d'offres en 2020 et commencer ce grand chantier dès 2021.

La planification prévoit une mise en service complète du Réseau structurant de transport en commun en 2026.

Nous avons déposé un dossier d'affaires au gouvernement en mars 2019 pour qu'il accorde à la Ville le financement ainsi que l'autorisation d'aller de l'avant.

Nous prévoyons déjà les mesures de mitigation environnementales nécessaires pour la phase de construction (bruit, poussière, préservation du patrimoine bâti, etc.).

À cet égard, la Ville se soumettra aux conditions qui feront suite à l'étude d'impact sur l'environnement qui sera déposée d'ici septembre et qui mènera à des audiences publiques par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

Nonobstant ces conditions, il est important d'ici là que la Ville puisse débiter rapidement les procédures d'acquisition des terrains.

L'adoption de ce projet de loi constitue pour nous une étape importante pour l'avancement de ce projet en appui à la mobilité pour les citoyens de la région de la Capitale.

Je remercie les membres de la commission de leur attention. Je suis prêt, Mme la Présidente, à répondre à vos questions.