



Questions sur le devis technique de l'étude d'opportunité du projet d'un nouveau lien entre Québec et Lévis

QUESTIONS SUR LE MANDAT

À la section 4 du devis technique touchant le mandat, il est inscrit que « l'objectif principal du projet est d'optimiser les déplacements entre les deux rives afin de réduire la congestion aux périodes de pointe à l'échelle régionale.

Plus particulièrement :

- réduire la congestion aux heures de pointe;
- favoriser l'utilisation du transport collectif;
- optimiser le transport des marchandises. »

Récemment, tous les discours politiques convergent vers la volonté ferme de réaliser un nouveau lien routier entre Lévis et Québec, y compris les déclarations ministérielles. Le discours politique a considérablement évolué depuis le mois de décembre 2017.

Questions :

- Est-ce que le mandat contenu dans le devis technique est conforme au discours politique véhiculé auprès de la population ?
- Qu'entend-on dans le devis technique par « nouveau lien entre Québec et Lévis »? S'agit-il d'un lien autoroutier sous forme d'un pont ou d'un tunnel tel que le perçoit la population ?
- Bien que la congestion soit un enjeu régional majeur qui doit être adressé, ne serait-il pas opportun d'évaluer également les impacts économiques de la construction d'un nouveau lien autoroutier entre les deux rives pour l'avenir suprarégional ?

Lorsqu'on met en parallèle le mandat du devis avec la section 5.4.6 intitulée **Recommandation finale**, il est stipulé que « le prestataire de services recommande la solution globale qui répond le plus adéquatement aux besoins du projet ».

- Aurons-nous l'assurance que cette solution globale sera un nouveau lien autoroutier entre les deux rives sous forme de tunnel ou de pont tel que véhiculé dans le discours politique ?

QUESTIONS SUR L'ÉTUDE DES SOLUTIONS

À la section 5.4 du devis technique - Étude des solutions, il est inscrit que pour répondre aux objectifs du projet (optimiser les déplacements entre les deux rives afin de réduire la congestion aux périodes de pointe à l'échelle régionale) « Trois familles de solution doivent être explorées, soit :

1. *Implantation d'un nouveau lien entre les deux rives :*

- *types de liens :*
 - *lien de surface;*
 - *lien fluvial et sous-fluvial;*
 - *combinaison de plusieurs types de liens;*
- *localisation du lien;*
- *modes de transport admis.*

2. *Optimisation des liens existants :*

- *interventions sur les réseaux routiers;*
- *interventions sur les autres réseaux;*
 - *réseau de transport en commun;*
 - *réseau de transport ferroviaire (utilisation pour les déplacements interrives);*
 - *réseau de transport maritime de personnes (traverse Québec-Lévis);*
 - *téseaux cyclable et piétonnier.*

3. *Solutions non immobilières :*

- *solutions technologiques;*
- *gestion de la demande;*
- *autres types de solutions non immobilières.*

L'objectif ici n'étant pas de mettre les familles de solutions en opposition, mais bien d'identifier clairement les solutions les plus prometteuses dans chaque famille pour en venir à une recommandation finale qui pourrait comprendre une combinaison de solutions. De cette manière, la recommandation pourra permettre de remédier à la problématique à court, moyen et long terme en prenant du temps requis pour mettre en œuvre chaque solution. »

Questions :

- Pour être conforme au discours politique véhiculé, n'y aurait-il pas lieu de limiter la portée du mandat à une seule famille de solutions, soit l'implantation d'un nouveau lien entre les deux rives ?
- En fonction des objectifs du mandat qui ne vise pas nécessairement la réalisation d'un troisième lien autoroutier entre les deux rives, comment peut-on avoir l'assurance que la « solution globale » retiendra la proposition d'un tel lien ?

- Lorsqu'il est demandé d'explorer trois familles de solutions, doit-on comprendre que les études sur l'optimisation du transport en commun restent à faire ? Dans ce cas, comment peut-on avoir choisi le tramway comme mode de transport en commun alors que cette famille de solutions n'a pas encore été explorée et qu'elle le sera par le prestataire de services ? Avons-nous l'assurance que c'est le mode de transport optimal ?
- Est-ce que préalablement au choix de tramway qui sera payé par l'ensemble des contribuables du Québec, l'exploration des différentes familles de solutions a été réalisée ?
- Est-ce que les mêmes études préalables ont été effectuées avant d'arrêter le choix du tramway ? Si oui, est-ce que ces études sont disponibles ?
- Peut-on définir clairement ce qu'on entend par « *implantation d'un nouveau lien entre les deux rives* » ? Peut-on définir ce qu'on entend par :
 - « *lien de surface*;
 - *lien fluvial*;
 - *lien sous-fluvial*;
 - *combinaison de plusieurs types de liens* » ?

QUESTIONS SUR LES SOLUTIONS NON IMMOBILIÈRES

À la section 5.4.1 - Solutions non immobilières, il est inscrit que le prestataire de services devra analyser les solutions technologiques et les solutions permettant une gestion de la demande. « *On parle donc ici de système de transport intelligent, télétravail, système de co-voiturage, système d'information en temps réel, mesures de tarification, etc.* »

Questions :

- Comment peut-on avoir l'assurance qu'il s'agit d'une étude de faisabilité pour la réalisation d'un nouveau lien autoroutier sous forme de pont ou de tunnel entre les deux rives ?
- Est-ce que l'exploration des solutions non immobilières a été réalisée préalablement au choix du tramway? Si oui, est-ce que ces études sont disponibles ?

QUESTIONS SUR L'ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

À la section 2 - Localisation du projet, on définit le territoire d'étude comme celui « *couvert par l'Enquête Origine-Destination. Il déborde des territoires de la région métropolitaine de recensement (RMR) de Québec et de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) pour couvrir un total de 42 villes et municipalités.* »

De plus, l'étude Origine-Destination 2011 définit la population d'étude comme « *[comprenant] toutes les personnes occupant des logements privés situés sur le territoire d'enquête de la région de Québec. Ce territoire correspond à la région métropolitaine de recensement (RMR), telle qu'elle a été définie par Statistique Canada lors du recensement de 2011, à laquelle s'ajoutent les municipalités de Beaupré, Sainte-Anne-de-Beaupré, Saint-Tite-des-Caps, Saint-Ferréol-les-Neiges, de Saint-Joachim, Saint-Louis-de-Gonzague-du-Cap-Tourmente, Neuville, de Pont-Rouge, Donnacona et de Lac-Sergeant, sur la rive nord, et celles de Saint-Antoine-de-Tilly, Saint-Apollinaire, Saint-Charles-de-Bellechasse, Saint-Michel-de-Bellechasse et de Saint-Vallier, sur la rive sud.*»

De plus, l'étude Origine-Destination ne prend pas en considération le flux commercial ou industriel, tel que stipulé dans le préambule : « *Il convient aussi de préciser que seuls les déplacements domestiques ou effectués à des fins personnelles ont fait l'objet de l'enquête, quel que soit le motif du déplacement (p. ex. magasinage, études, loisirs, etc.), y compris les déplacements d'affaires liés au travail (p. ex. se rendre à une réunion). L'enquête exclut tous les déplacements commerciaux de biens et services et ceux que les personnes ont effectués dans le cadre de leur travail ou de l'exercice de leurs fonctions (p. ex. représentants, plombiers, livreurs, chauffeurs de taxi ou d'autobus, camionneurs, policiers, ambulanciers, etc.).* »

Questions :

- Est-ce que le consultant sera tenu de prendre en considération, non seulement les déplacements effectués à des fins personnelles, mais également le transport des marchandises (camionnage et autres) ?
- En raison du territoire définie, est-ce que le modèle d'étude Origine-Destination du MTMDDET prendra en considération la circulation de transit des régions avoisinantes (Côte-Nord, Saguenay - Lac-Saint-Jean, Bas-Saint-Laurent, Gaspésie, provinces maritimes, etc.) ?

QUESTIONS SUR LE PHASAGE DE L'ÉTUDE

À la section 5 du devis technique sur la description du mandat, il est indiqué que le « mandat du prestataire de service est divisé en 6 phases :

1. le programme de travail;
2. la cueillette de données supplémentaires;
3. l'étude des besoins;
4. l'étude des solutions;
5. l'étude économique;
6. le plan d'avant-projet de la solution retenue. »

Il est également inscrit « qu'une rencontre de démarrage devra avoir lieu au plus tard 30 (trente) jours ouvrables après la rencontre sur la compréhension du mandat. Cinq (5) jours ouvrables avant la tenue de la réunion de démarrage, le prestataire de services devra transmettre au Ministère une version préliminaire du programme de travail ainsi qu'un ordre du jour. »

Questions :

- Le rôle du comité consultatif composé d'élus municipaux et provinciaux est de « faire consensus sur les orientations et les objectifs de l'étude ». Le programme de travail étant le fil conducteur pour la suite, est-ce que le comité consultatif aura l'occasion d'émettre ses commentaires sur ce programme de travail ?
- Est-ce que le programme de travail permettra d'avoir l'assurance qu'un nouveau lien autoroutier entre les deux rives apparaîtra dans la « solution globale » de la section 5.4.6 (recommandations finales) ?
- La congestion routière est un enjeu régional majeur pour la grande région métropolitaine. Qu'en est-il pour l'étude de l'immense potentiel économique d'un nouveau lien autoroutier entre les deux rives ? Selon le phasage prévu au devis, l'étude économique ne viendra qu'après l'étude des solutions.

QUESTIONS SUR LE PROGRAMME DE TRAVAIL – PHASE 1

À la section 5.1 - Programme de travail, phase 1, le devis stipule que le programme de travail doit comprendre huit éléments. Quatre de ces éléments auront une influence directe pour les étapes subséquentes :

- « une description détaillée des étapes et des activités pour chacune des phases;
- une description de la méthodologie employée pour les différentes activités;
- un échéancier incluant l'ensemble des activités prévues, les réunions et les jalons;
- une table des matières de l'étude d'opportunité. »

Questions :

- Qu'est-ce qui explique les retards dans la mise en œuvre du projet et du programme de travail non encore déposés ?
- À quel moment sera déposé le programme de travail ? Sera-t-il possible d'en être informé ?
- Est-ce que la description détaillée des étapes de travail et des activités viendra positionner davantage la solution d'un nouveau lien autoroutier entre les deux rives sous forme de pont ou de tunnel ?
- Est-ce que la méthodologie utilisée aura pour effet d'opposer les projets de troisième lien autoroutier, de transport collectif, d'amélioration des axes routiers, d'ajout de routes fluviales, de réversibilité des voies de circulation sur le pont Laporte ou autres?

QUESTIONS SUR LA CUEILLETTE DES DONNÉES

Au point 5.3 sur la cueillette des données supplémentaires, il est inscrit au devis que « les données requises pour l'étude des besoins seront fournies en partie au prestataire de services par le ministère au début du mandat. »

Questions :

- En quoi consiste les données qui seront fournies par le ministère ?
- Est-ce que ces données fournies sont actualisées en tenant compte d'un nouveau pont ou d'un nouveau tunnel à l'Est des deux villes ?

QUESTIONS SUR L'ÉTUDE DES BESOINS

À la section 5.3 portant sur l'étude des besoins, le devis précise de façon très détaillé que le prestataire de services devra « *dresser un portrait de la situation actuelle et future* » et que l'inventaire réalisé permettra « *d'identifier les grands constats et enjeux* ».

Questions :

- Est-ce que le portrait de la situation actuelle et future simulera des scénarios tenant compte de la présence d'un nouveau lien autoroutier dans l'Est de la ville (pont ou tunnel) pour les aspects suivants identifiés au devis :
 - « *perspectives démographiques à l'horizon 2036;*
 - *projections du nombre de ménages à l'horizon de 2036;*
 - *projections des développements immobiliers à l'horizon 2036;*
 - *localisations et descriptions anticipées des pôles économiques, institutionnels, commerciaux et récréotouristiques générateurs de déplacements futurs* » ?
- Est-ce que les projections tiendront compte d'un nouveau lien à l'Est de la ville?
- En ce qui concerne les perspectives futures, est-ce qu'elles seront élaborées en ne tenant compte que des infrastructures existantes (les deux ponts et le traversier) ou si elles prendront en compte la présence d'un nouveau lien autoroutier à l'Est des deux villes ?

QUESTIONS SUR L'INTERCONNEXION

À la section 5.4.2.2 sur le transport en commun, il est inscrit que le prestataire de services devra « *arrimer le nouveau lien avec les réseaux de transport en commun existants sur les deux rives.* »

Questions :

- Comment peut-on confier ce mandant au prestataire de services, alors que le même mandat a été confié à la Ville de Lévis ?
- Qui fait quoi dans ce dossier ?

QUESTIONS SUR LES CARACTÉRISTIQUES FONCTIONNELLES DES RÉSEAUX DE TRANSPORT

À la section 5.3.3 intitulée **caractéristiques fonctionnelles des réseaux de transport**, il est indiqué que le consultant devra « *établir les caractéristiques sur la planification des projets futurs connus à ce jour sur l'ensemble du territoire incluant « les projets de transport en commun (déploiement des réseaux RTC et STLévis), le transport ferroviaire, le transport maritime des personnes (traverse Québec-Lévis) et des marchandises (agrandissement du pont de Québec, la zone industrielle portuaire Québec-Lévis, projets sur les ponts de Québec, Pierre-Laporte et de l'Île-d'Orléans.* »

Questions :

- Est-ce que l'étude proposera des modifications aux projets de transport en commun structurant de Québec et de Lévis actuellement en planification afin de tenir compte de la présence d'un nouveau lien routier entre les deux rives?
- Le projet de tramway étant inclus dans les projets futurs du RTC, va-t-on analyser les rapports coûts et bénéfices de ce mode de transport en comparaison avec les autres tel qu'exigé pour le nouveau lien routier ?
- Qu'arrivera-t-il si les consultants en venaient à la conclusion que le tramway n'est pas la solution optimale ?
- Est-ce que de telles études ont déjà été réalisées avant d'arrêter un choix sur le tramway ? Sont-elles disponibles ?
- Est-ce qu'une telle étude d'opportunité a été exigée pour le tramway ?
- Est-ce que le devis, tel qu'il est orienté actuellement, aura pour effet de mettre en opposition les divers modes de transport alors que, pour le transport collectif, particulièrement le projet de tramway, les discours politiques vont dans le sens de ne pas mettre en opposition les divers modes de transport ?
- Est-ce que l'étude d'opportunité pour le tramway a suivi les mêmes étapes que celles exigées dans le devis pour un lien autoroutier entre les deux rives ? Si oui, pouvons-nous avoir accès à cette étude ?

QUESTIONS SUR LA CONSULTATION DE LA POPULATION

À la section 5.3.2 sur les **composantes du milieu humain**, il est indiqué que le prestataire de services (le consultant) devra tenir compte des « *préoccupations et perceptions de la population, soit la population générale, les acteurs concernés et les autochtones* ».

Questions :

- De quelle façon va s'effectuer cette obligation de tenir compte des préoccupations de la population? Quel est le calendrier des consultations prévues auprès de la population et quels seront les paramètres retenus ?
- Considérant qu'une très forte proportion de la population est en faveur de la réalisation d'un troisième lien autoroutier (pont ou tunnel), est-ce que la solution globale qui sera présentée à la population inclura la réalisation d'un nouveau lien autoroutier entre les deux rives ?

QUESTIONS SUR LA CIRCULATION (UTILISATION DE L'OUTIL MOTRAQ¹)

À la section 5.3.4 portant sur les **caractéristiques de la circulation et des déplacements inter-rives et régionaux**, il est indiqué dans le devis sur les conditions futures que le consultant devra fournir « *l'analyse de l'écoulement de la circulation à l'horizon 2036 à l'aide des données extraites du modèle régional MOTRAQ (incluant demande sur le territoire d'enquête OD et demande exogène) en lien avec les déplacements inter-rives ainsi qu'à l'échelle régionale* ».

Questions :

- Quel modèle d'enquête sera fourni par le ministère des Transports ?
- Est-ce que le ministère des Transports fournira des données sur les déplacements actuels qui tiendront compte des impacts de la présence d'un nouveau lien autoroutier entre les deux rives à l'Est du territoire ?
- Est-ce que la mobilité à l'échelle régionale à court, moyen et long terme sera modélisée en tenant compte de la construction d'un nouveau lien autoroutier à l'Est des deux villes afin d'identifier les changements de comportements des usagers de la route ?

¹ MOTRAQ, modèle de transport de l'agglomération de Québec

- Pour les données actuelles sur la circulation entre les deux rives, (origine-destination), le ministère des Transports ne prend en considération que 10 axes routiers. Est-ce que l'ensemble des autres artères provinciales et municipales lourdement congestionnées seront considérées par le consultant?
- Est-ce que le modèle MOTRAQ élargira la base de données en y incluant la circulation commerciale et industrielle ?
- Est-ce qu'on prendra en considération le développement d'un nouveau pôle de développement à l'Est de la ville ?

QUESTIONS SUR L'OPTIMISATION DES LIENS EXISTANTS

À la section 5.4.2 - Solution d'optimisation des liens existants, le devis indique que « *les solutions de cette famille visent l'optimisation des liens existants et leurs approches entre les deux rives afin de réduire la congestion aux périodes de pointe associés au déplacement interrives. À titre d'exemple, une modification dans la gestion des voies sur les ponts, une amélioration de la capacité aux approches ou une bonification des liens en transport en commun interrives de l'amélioration du service de la traverse Québec-Lévis font partie de cette famille de solutions.* »

À la section 5.4.2.1 - Énoncé des solutions, il est également inscrit que « *Les solutions viables notamment du point de vue du développement durable et présentant un intérêt, seront identifiées. Pour faire le tri entre les solutions viables ou non, des critères de rejet pourraient être utilisés. Toutefois, ces critères devront être irréfutables afin d'éviter le rejet prématuré de solution.* »

À la section 5.4.2.5 - Recommandation pour les solutions d'optimisation des liens existants, le devis stipule « *qu'une étude de tracés devra être réalisée pour identifier les localisations les plus prometteuses pour l'implantation d'un nouveau lien entre Québec et Lévis. Pour chaque tracé, il sera alors possible de déterminer le type de lien le plus pertinent selon les contraintes du secteur (topographie, bathymétrie, substrat rocheux, dégagements de navigation, etc.)* »

Questions :

- L'objectif de l'étude étant d'optimiser les déplacements entre les deux rives et non de créer un nouveau lien autoroutier entre les deux rives. Est-ce que l'orientation donnée dans le devis aura pour effet d'éliminer automatiquement la réalisation d'un troisième lien autoroutier entre les deux rives ?

- Encore une fois, qu'entend-on par nouveau lien ? Est-ce une modification dans la gestion des voies de circulation sur les ponts tel que stipulé dans le devis ? Est-ce l'amélioration du service de la traverse Québec-Lévis tel que stipulé dans le devis ?
- Qu'entend-on par identification de solutions viables, notamment d'un point de vue de développement durable ?
- Pour faire le tri des solutions viables ou non, des critères de rejet pourraient être utilisés par le prestataire de services. Qu'entend-on par là et quels sont ces critères ?
- Est-ce que ces mêmes études d'optimisation des liens existants ont été exigées avant de choisir l'implantation d'un tramway ? Si oui, peuvent-elles être rendues publiques ?
- Qu'entend-on lorsqu'on demande au prestataire de services de déterminer le type de lien le plus pertinent selon les contraintes du secteur ?
- S'agit-il vraiment d'un nouveau lien autoroutier entre les deux rives ?

QUESTION SUR LE SCÉNARIO DE RÉFÉRENCE

À la section 5.3.5 intitulée - Constats et enjeux, le devis stipule que le consultant devra :

- « *établir le scénario de référence pour l'étude des solutions et l'analyse avantages-coûts. À l'aide de ce scénario, présenter les conséquences du statu quo en termes de développement durable;*
- *déterminer, en regard des analyses, la nécessité d'intervention pour corriger les problèmes identifiés. »*

Question :

- En quoi consiste ce scénario de référence ?

QUESTIONS SUR LA GESTION DU MANDAT

À la section 6 sur la Gestion du mandat, le devis précise qu'une « démarche de consultation des parties prenante potentiellement impactées par le projet d'implantation d'un nouveau lien entre Québec et Lévis est à prévoir. À cet effet, le prestataire de services devra participer à des rencontres avec les intervenants identifiés par le Ministère. Il sera donc appelé à élaborer les documents de présentation (PowerPoint) qui doivent être remis dix (10) jours ouvrables avant la tenue de la rencontre. Il est appelé à présenter les détails techniques des solutions retenues et à tenir compte des commentaires des parties prenantes. »

La consultation des parties prenantes est réalisée dans le cadre du comité consultatif formé par le gouvernement du Québec et présidé par la Ministre déléguée aux Transports. Son mandat « faire consensus sur les objectifs et les orientations avec les élus municipaux. » Aucune rencontre à ce jour.

Questions :

- Qu'est-ce qui explique le fait qu'aucune rencontre n'ait été tenue à ce jour ?
- Quelle sera la crédibilité du Bureau de projets sans la tenue de telles rencontres ?
- Comment pouvons-nous avoir l'assurance que le bureau de projet travaillera dans la transparence nécessaire pour assurer sa crédibilité ?