



« Le Réseau structurant de transport en commun : un projet nécessaire et justifiable »

Mémoire du Cégep Limoilou

déposé au Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE) dans le cadre de ses
audiences publiques sur le projet de réseau structurant de transport en commun de
Québec (RSTC)

Juillet 2020

Table des matières

| | | |
|-----|--|---|
| 1. | Présentation de l'organisation | 2 |
| 2. | Contexte | 3 |
| 3. | Position du Cégep Limoilou | 4 |
| 3.1 | Un projet orienté vers le développement durable..... | 4 |
| 3.2 | Une réponse adaptée aux besoins des usagers | 5 |
| 3.3 | Un investissement public raisonnable et justifié | 7 |
| 4. | Conclusion : Construire pour l'avenir | 9 |

1. Présentation de l'organisation

Le Cégep Limoilou est un établissement d'enseignement collégial établi dans la Ville de Québec depuis sa fondation en 1968. Il dispense ses services à la population dans trois campus. Le Campus de Québec et le Campus des métiers d'art sont situés dans l'arrondissement de la Cité-Limoilou. Quant au Campus de Charlesbourg, il est situé dans l'arrondissement de Charlesbourg.

La communauté du Cégep Limoilou est formée de ses 5 100 étudiantes et étudiants à l'enseignement régulier et à la formation continue et de ses 1 000 membres du personnel.

Le Cégep Limoilou promeut un certain nombre de valeurs qui apparaissent dans son projet éducatif. Parmi celles-ci, on compte l'accessibilité aux études, la valorisation du savoir et le goût d'apprendre, l'autonomie de la personne et l'engagement dans la société. Cet engagement se manifeste, notamment, par des actions pour favoriser le développement durable.

Au cours des quinze dernières années, le Cégep Limoilou s'est engagé concrètement en matière d'environnement et de développement durable. De nombreuses réalisations en témoignent. Le Cégep Limoilou est certifié Établissement Vert Bruntland depuis 2004, Cégep vert du Québec depuis 2009, niveau excellence dès 2010 et ICI ON RECYCLE depuis 2011. Le Cégep Limoilou a été le deuxième au monde à la World Federation of Colleges and Polytechnics (WFCP) dans la catégorie « Green Colleges » (médaille d'argent) lors d'un congrès mondial tenu au Brésil en septembre 2016.

Le Cégep a mis sur pied d'autres projets, tel ses terrasses vertes munies de quatre ruches et coiffées d'un jardin communautaire, son laboratoire de production d'énergie électrique par panneaux photovoltaïques uniques au Québec, qui alimente une borne de recharge pour voiture électrique, la mise en place d'un plan de gestion des matières résiduelles et d'un système de géothermie depuis plusieurs années, ainsi que plusieurs projets étudiants de sensibilisation, comme les « Repas sans viande » pour contrer les GES.

Le comité environnement des étudiantes et étudiants du Cégep est aussi très actif. Ce comité, en collaboration avec le comité environnement du Cégep de Sainte-Foy et les directions des deux collèges, a travaillé à la mise en place de « La Passe de session », un nouveau titre de transport du Réseau de transport de la Capitale (RTC) offert aux étudiantes et étudiants à temps complet du Cégep Limoilou et du Cégep de Sainte-Foy. La Passe de session, disponible depuis janvier 2019, propose, à un tarif avantageux, un titre de transport valide 118 jours consécutifs (17 semaines) à partir du moment où il est activé.

Il importe de mentionner qu'en octobre 2019, le prix Complicité, catégorie Complice de l'année, a été remis à l'Association générale des étudiantes et des étudiants du Cégep Limoilou (AGEECL), conjointement avec celles du Cégep de Sainte-Foy et de l'Université

Laval. Ce prix a été remis dans le cadre du programme Complicité du Réseau de transport de la Capitale (RTC) afin de souligner la contribution exceptionnelle des associations étudiantes à leur organisation, qui ont mis en place le titre de transport exclusif aux étudiants et aux étudiantes (*Passe de session* pour les deux cégeps et *Laissez-passer universel* pour l'Université Laval).

L'offre de cette Passe de session a reçu une réponse favorable de la part des étudiantes et des étudiants. À l'hiver 2019, 993 personnes se sont procuré la passe, 1 383 à l'automne 2019 et 1 184 à l'hiver 2020.

2. Contexte

De nombreux étudiants et membres du personnel du Cégep Limoilou sont des utilisateurs du transport en commun. Ceux-ci se déplacent vers l'un ou l'autre des campus du cégep à partir de points d'origine différents et variés. Certains choisissent le transport en commun par conviction, d'autres par nécessité ou par besoin d'économie. Quoiqu'il en soit, l'existence d'un réseau de transport moderne et efficace est indispensable pour desservir la population de la Ville de Québec. Le projet structurant de transport en commun proposé par la Ville de Québec, et qui fait l'objet de la présente consultation par le BAPE, constitue une amélioration notable de l'offre de transport sur le territoire de la ville.

En 2017, le Cégep Limoilou a sondé ses étudiantes et étudiants sur les moyens de transport qu'ils utilisent pour se rendre au Collège. 2 025 personnes ont répondu au sondage. 35,9 % de ceux-ci ont répondu utiliser le transport en commun. L'analyse plus détaillée, en fonction du secteur de provenance des répondants, indique que les étudiants des quartiers situés à proximité du Cégep et qui sont bien desservis par le transport en commun utilisent le transport en commun dans des proportions plus élevées (par exemple Beauport : 45,0 %, Sainte-Foy : 51,7 %, Duberger/Les Saules/Parc Colbert : 54,8 %, Ancienne-Lorette : 46,7 %). En ce qui concerne les secteurs plus éloignés, comme Lac-Beauport, Lac-St-Charles ou St-Émile, qui sont moins bien desservis et qui impliquent un temps de transport plus long, les pourcentages sont moins élevés.

En août 2017, Le Cégep Limoilou, le Cégep de Sainte-Foy et le Cégep Champlain - St. Lawrence ont présenté, dans le cadre des consultations publiques de la Ville de Québec, un mémoire intitulé « La mobilité au collégial, un circuit à construire! ». Les trois cégeps soulignaient dans ce mémoire que la mise en place d'un réseau structurant de transport en commun était essentielle afin de favoriser une plus grande mobilité durable. Ils affirmaient que le nouveau réseau de transport en commun, pour être structurant, devait être attrayant, convivial, facile d'utilisation et abordable.

Le Cégep Limoilou souhaite, par le moyen de ce mémoire déposé au BAPE, réaffirmer son appui relativement à la mobilité durable et au transport en commun, et plus

spécifiquement, son soutien au projet de réseau structurant de transport en commun de Québec (RSTC).

3. Position du Cégep Limoilou

3.1 Un projet orienté vers le développement durable

Le Cégep Limoilou est un établissement d'enseignement qui s'implique en matière d'environnement et de développement durable depuis de nombreuses années. Nous avons rappelé plus haut les valeurs qui sous-tendent son action et nous avons mentionné plusieurs des réalisations qui ont donné un caractère concret à ses convictions.

Le projet structurant de transport en commun (RSTC) proposé par la Ville de Québec s'inscrit dans cette perspective de développement durable. De nombreuses personnes, notamment au Cégep Limoilou, se disent de plus en plus préoccupées par l'impact environnemental des activités humaines et cherchent des moyens de l'atténuer. Le transport en général et le transport de transit en automobile (navettage) sont de grands producteurs de gaz à effet de serre (GES). En 2016, au Québec, le secteur des transports était responsable de 43 % des émissions de GES¹.

L'utilisation de l'automobile est très répandue dans la région de Québec. La croissance de la ville et celle, conséquente, de son parc automobile, s'ils se poursuivent au même rythme que celui des dernières années, vont mener à des difficultés importantes si on ne propose pas d'alternative attrayante à l'utilisation de l'automobile. En effet, non seulement des tonnes de GES vont continuer à être émises, mais les citoyennes et les citoyens seront confrontés à l'augmentation du trafic et du temps de transit, à l'augmentation des coûts d'utilisation de l'automobile, aux coûts de construction et de réfection des routes et à l'engorgement des parcs de stationnement.

« Entre 2001 et 2017, l'agglomération de Québec a connu une croissance démographique (+11,7 %) et une augmentation du parc automobile (+15,8 %). Durant cette période, le nombre de déplacements sur le territoire a augmenté, mais durant la seconde moitié, la part modale du transport en commun a connu une diminution. »²

¹ Ministère de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques, Québec (2018). « Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2016 et leur évolution depuis 1990 », Direction générale de la réglementation carbone et des données d'émission
<http://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2016/inventaire1990-2016.pdf> p.7.

² Ville de Québec. (2019). « Réseau structurant de transport en commun, Rapport d'achalandage et étude d'impact sur les déplacements ». p.11.

Le projet structurant de transport en commun propose une solution alternative et complémentaire à l'automobile. Il ne s'agit pas d'opposer le transport en commun à l'automobile. Au contraire, il faut voir les deux modes de transport de manière complémentaire. L'objectif étant d'offrir à la population un réseau de transport qui permettra un moyen de transport accessible, efficace et sécuritaire, principalement aux heures de grand achalandage.

Doter la Ville de Québec d'une infrastructure telle que le RSTC fait partie d'un ensemble de propositions qui, à terme, permettront à la Ville de Québec de réduire son empreinte écologique. Dans les documents qu'elle a rendu publics, la Ville de Québec estime que près de 19 500 nouvelles automobiles s'ajouteront sur les routes d'ici 15 ans si rien n'est fait. Avec le RSTC, c'est près de 50 % (9 000) du volume automobile actuel (de 6 h à 9 h) des boulevards Charest (5 000) et Laurier (3 900) combinés que l'on évitera d'ajouter au trafic.³

3.2 Une réponse adaptée aux besoins des usagers

Du point de vue du Cégep Limoilou, le projet structurant de transport en commun offre une réponse appropriée aux besoins des utilisatrices et des utilisateurs relativement aux déplacements dans l'agglomération de Québec. Le réseau proposé par la Ville de Québec est composé d'un tracé de tramway électrique, de parcours de métrobus ainsi que de nouvelles voies réservées⁴, permettant d'améliorer l'efficacité des services actuels. Les parcours et tracés sont articulés les uns aux autres de manière complémentaire afin de favoriser le transport rapide et efficace des usagers à partir des divers points d'origine que sont les quartiers périphériques de l'agglomération de Québec.

Rappelons que la Ville de Québec avait (en 2019) une population de 546 000 personnes⁵, population qui connaîtra une croissance au cours des prochaines années. Sur le site Internet du Réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec, le promoteur indique que la population de Québec devrait atteindre 589 000 en 2036 (280 345 ménages)⁶, une augmentation de 8 % par rapport à la population de 2019.

Une des caractéristiques de la Ville de Québec est son étendue et sa configuration. Québec est une ville de taille moyenne qui compte de nombreux quartiers de banlieue. Au cours des dernières décennies, la banlieue s'est étendue de plus en plus loin du centre-ville historique. Les études sur l'origine et la destination des déplacements montrent que le

³ Ville de Québec. (2019). « Réseau structurant de transport en commun, Rapport d'achalandage et étude d'impact sur les déplacements », p. 1.

⁴ Le projet initial de RSTC comprenait un parcours de trambus, qui aurait été très avantageux pour la communauté collégiale du Cégep Limoilou. Cet élément du projet a été abandonné le 30 juin 2020.

⁵ Institut de la statistique du Québec (2020). Le Québec, chiffres en main 2020. Tableau population des villes. p. 15.

⁶ Réseau structurant de transport en commun, <https://reseaustructurant.info/> page consultée le 27 juin 2020.

plus grand nombre des navetteurs aux heures de pointe se dirigent vers le pôle du centre-ville, ainsi que vers les pôles secondaires de Sainte-Foy et de Lebourgneuf.⁷ La résultante de ces déplacements est que la densité de circulation entre la périphérie et le centre est très grande et que cette densité est appelée à s'accroître.

Comme son nom l'indique, le projet de RSTC de la Ville de Québec est structuré, c'est-à-dire que les parcours ont été configurés afin que les utilisateurs provenant des différents quartiers de l'agglomération puissent accéder aux destinations centrales de manière rapide et efficace. Le tramway constitue, pour ainsi dire, la colonne vertébrale de cette structure, à laquelle viennent se greffer les autres composantes comme autant de vertèbres. La structure des tracés nous semble un gage de succès et ceux-ci apparaissent adaptés autant à la configuration géographique de la ville qu'à la capacité financière de l'agglomération de Québec en termes d'investissement.

En ce qui concerne plus spécifiquement la communauté du Cégep Limoilou, la configuration d'ensemble du réseau dessert bien ses trois composantes. Le Campus de Québec est situé sur la 8^e Avenue. Il est donc desservi par le tramway qui circulera sur la 1^{re} avenue, par le parcours de métrobus de l'axe Charest-d'Estimauville, ainsi que par certains autres tracés de métrobus et d'autobus. Notons que le projet initial comprenait un circuit de trambus circulant sur l'axe Charest-d'Estimauville. Cet élément du projet de RSTC, qui a été abandonné en juin 2020, constituait un atout important pour le Campus de Québec du Cégep Limoilou. Il est regrettable que cet élément ait été retiré du projet de RSTC pour des motifs de ressources financières, et cela parce que le promoteur a choisi de développer le projet à l'intérieur d'un cadre budgétaire immuable.

Pour sa part, le Campus des métiers d'art est situé sur le 3^e avenue, à proximité du parcours de tramway et du pôle d'échange de St-Roch. Quant au campus de Charlesbourg, il est situé à proximité du pôle d'échange Louis-XIV, vers lequel se dirigent plusieurs parcours de métrobus et d'autobus. Toutefois, le RTC devrait également s'assurer de bien desservir l'axe Est-Ouest, à la hauteur du boulevard Louis-XIV, avec des parcours convergeant vers le pôle d'échange Louis-XIV.

En plus des qualités que sont l'accessibilité et l'efficacité du réseau, le dispositif proposé se devra d'être attrayant et convivial. Le Cégep Limoilou soulignait d'ailleurs ces deux aspects dans son mémoire conjoint de 2017. Ainsi, non seulement le coût d'utilisation doit rester abordable, mais les modalités de paiement doivent être faciles, autant pour l'utilisateur régulier que pour l'utilisateur occasionnel ou encore pour le touriste de passage. La nouvelle version de l'application RTC Nomade semble répondre à la variété des besoins des utilisateurs. Enfin, il va de soi que l'expérience-client de l'utilisateur doit être agréable, confortable et, désormais, sanitaire. De plus, le RTC se doit de proposer aux utilisateurs l'accès à un réseau Wifi performant.

⁷ Ville de Québec, Réseau structurant de transport en commun En route vers la modernité. Document de présentation du projet, diapositives 10 et 11.

Il serait important que la mise en service du RSTC soit être accompagnée d'une campagne de marketing social. Les autorités de la Ville de Québec et celles du RTC savent que le projet a de nombreux détracteurs. Certains objectent que le projet est trop imposant et trop coûteux ou qu'il a trop d'impacts physiques sur les artères de la ville, etc. Il importe alors que les citoyens entendent un autre discours, sous la forme d'une présentation positive des avantages du transport en commun. Il s'agit, à certains égards, de sortir de l'opposition automobile versus transport en commun et de présenter le RSTC comme une option de transport complémentaire à l'automobile. On peut légitimement croire que de nombreux citoyens vont garder leur automobile. Elle leur est utile pour les courses, les loisirs et différents autres usages privés. Toutefois, ils peuvent en réduire l'utilisation, notamment pour le transit entre le domicile et le lieu de travail. À terme, les citoyens doivent percevoir le transport en commun comme une option efficace sous au moins deux aspects, la réduction du temps consacré au transport de transit et une économie des coûts par rapport à l'utilisation de leur automobile personnelle. Autrement dit, les résidentes et les résidents de Québec adopteront le transport en commun quand ils seront convaincus des avantages de celui-ci.

Notons que le coût d'utilisation d'une automobile comprend des coûts de propriété (mensualité, assurances, permis de conduire, immatriculation, dépréciation, taxes), et des coûts de fonctionnement (essence selon la distance parcourue, entretien, réparation). Le CAA Québec met à la disposition du public un outil de simulation pour calculer le coût d'utilisation d'une automobile. Différentes simulations pour des automobiles sous-compactes, compactes, intermédiaires et VUS nous ont donné un coût variant entre 7 000 \$ et 10 500 \$ pour une utilisation de 20 000 km par année. En contrepartie, en 2020, la passe annuelle pour un adulte est de 89,50 \$ par mois soit 1 074 \$ par année. Sur le plan économique, le transport en commun devient une option avantageuse et il représente une alternative intéressante à la deuxième automobile.⁸

3.3 Un investissement public raisonnable et justifié

Le Cégep Limoilou ne se prononcera pas sur les aspects scientifiques et techniques ni sur les impacts environnementaux du RSTC. Ces questions font l'objet d'analyses par des spécialistes et de commentaires par des groupes d'intérêt. Toutefois, le Cégep Limoilou souhaite formuler quelques remarques supplémentaires sur l'aspect financier du projet. Certaines voix critiques s'objectent au RSTC parce qu'il nécessite, notamment dans sa phase de réalisation, des investissements très importants. Certes le coût annoncé de 3,3 G \$ pour la construction du RSTC est important, mais il est entièrement justifié étant donné l'importance de cette infrastructure pour l'amélioration et la régulation du transport pour les années à venir dans l'agglomération de Québec.

⁸ CAA Québec, Simulateur du coût d'utilisation d'un véhicule. <https://coutsdutilisation.caa.ca/fr>

Il faut, en la matière, considérer le coût social de l'automobile aussi bien que celui du transport en commun. Le transport en commun étant souvent perçu comme plus coûteux car les coûts sont plus visibles, spécialement quand ils font l'objet d'un débat public. Or, il existe aussi des coûts publics considérables pour le transport automobile.

Le ministère du Transport du Québec construit et entretient un réseau considérable de routes au Québec. Les municipalités contribuent aussi à l'entretien des routes situées sur leur territoire. Le gouvernement fédéral, pour sa part, contribue financièrement à la construction d'infrastructures publiques importantes, par exemple le nouveau pont Samuel-De-Champlain à Montréal.

Pour l'exercice financier 2019-2020, le budget de dépenses du ministère du Transport s'élève à 763,2 M \$ alors que le budget d'investissements s'élève à 94,4 M \$. Ces montants sont répartis entre deux programmes ministériels : le budget de dépenses qui sert à couvrir les dépenses courantes et le budget d'investissements qui permet de financer des réalisations dont la durée de vie utile est estimée à plusieurs années.

Il faut rester très prudent et se retenir de tirer des conclusions hâtives quand on compare des montants qui représentent les dépenses du ministère du Transport du Québec pour l'ensemble du territoire du Québec avec des dépenses prévues pour un projet d'infrastructure spécifique dans l'agglomération de Québec. La Ville de Québec représente seulement une partie du territoire québécois et le projet de RSTC est financé par les gouvernements fédéral, provincial et municipal. Toutefois, les montants indiqués illustrent une réalité indéniable, c'est que l'utilisation de l'automobile privée est elle aussi subventionnée par l'État.

Par exemple, une étude publiée en 2017 par Trajectoire et la Fondation David Suzuki affirmait : « Notre étude conclut que le transport automobile et les routes, excluant le transport collectif, le transport des marchandises et les coûts des stationnements, coûtent de 43 G \$ à 51 G \$ par an aux Québécois ».⁹ Les auteurs indiquent que, de 1995 à 2015, le coût par habitant a progressé, passant de 4 548 \$ à 5 272 \$ par personne, une hausse de près de 16 % sur vingt ans. Les externalités (les accidents, le temps des trajets, les stationnements, l'impact sur l'aménagement du territoire, la congestion, les ressources liées au cycle de vie des réseaux de transport, la pollution de l'air, la consommation de territoire, les gaz à effet de serre, l'eau, les effets de barrière, les services liés au trafic, le bruit, les coûts de l'absence d'alternatives de mobilité et les déchets) représentent quant à elles 7,6 G \$ de dépenses par an, ou près de 1 000 \$ par habitant.

⁹ Trajectoire Québec et Fondation David Suzuki. (2017). « Évolution des coûts du système de transport par automobile au Québec ». https://fr.davidsuzuki.org/wp-content/uploads/sites/3/2018/01/%C3%89tude_Co%C3%BBtsTansportAutomobile_versionAvril2018.pdf pp. 21-22.

Si on jette un regard d'ensemble sur la situation, le transport de navettage entre le domicile et le lieu de travail est une réalité avec laquelle les gouvernements doivent composer. La circulation de transit est déjà dense dans l'agglomération de Québec et, dû à la croissance de la ville, elle est appelée à s'accroître. Le projet de RSTC, en proposant une alternative de transport viable et responsable, vise à atténuer l'impact de l'automobile et de l'augmentation de la circulation sur le réseau routier dans l'agglomération de Québec.

Toutes les grandes infrastructures sont financées par les différents paliers de gouvernement. Ces derniers subventionnent les infrastructures, les routes ainsi que l'utilisation de l'automobile privée. Opposer l'automobile et le transport en commun est stérile et improductif. Il faut, au contraire, les voir comme des moyens de transport complémentaires pour les déplacements dans une agglomération urbaine de taille moyenne. Les avantages d'un réseau de transport en commun structuré et efficace sont indéniables. En conséquence, l'investissement de fonds public dans le projet de RSTC de la Ville de Québec est nécessaire et il est justifié.

4. Conclusion : Construire pour l'avenir

Le Cégep Limoilou croit que le projet de réseau structurant de transport en commun (RSTC) présenté par la Ville de Québec constitue un projet utile et nécessaire. Ce projet dotera la Ville de Québec d'une infrastructure de transport collectif moderne qui, une fois la construction complétée, pourra desservir la population pour les prochaines décennies.

Le projet met de l'avant une vision de développement durable et il propose une alternative à l'utilisation de l'automobile privée. Ce faisant, il contribue à la réduction d'émission des gaz à effet de serre (GES).

Le projet répond aux besoins des utilisatrices et utilisateurs par le moyen du réseau complémentaire et intégrée de parcours et de tracés qui est prévu. Enfin, le projet constitue un investissement public nécessaire et justifié.

Il faut regarder le projet de réseau structurant de transport en commun le regard tourné vers l'avenir. Au-delà de 2030, Québec sera une ville plus grande, plus peuplée et plus étendue. C'est à ce moment où la Ville de Québec aura besoin de son RSTC. Pour atteindre cet objectif, il faut le construire aujourd'hui.