



**CONFÉDÉRATION DES ASSOCIATIONS D'ÉTUDIANTS
ET ÉTUDIANTES DE L'UNIVERSITÉ LAVAL**

**Mémoire présenté par la Confédération des associations
d'étudiants et étudiantes de l'Université Laval (CADEUL) et par
l'Association des étudiantes et des étudiants de Laval inscrits aux
Études supérieures (AELIÉS) dans le cadre des consultations
publiques de la Ville de Québec concernant le Réseau structurant
de transport en commun (RSTC)**

Été 2020

Depuis 2011, le conseil municipal de la Ville de Québec s'est engagé à développer un réseau structurant de transport en commun à Québec. Pour ce faire, lors de l'élaboration de son *Plan de mobilité durable (2011)*, la Ville de Québec a d'abord envisagé certains projets de transport en commun lui permettant d'assurer l'accessibilité aux lieux d'emploi et d'études par des moyens autres que celui de l'automobile. Parmi ces initiatives, la Ville semblait déjà particulièrement enthousiasmée par l'implantation d'un tramway puisqu'elle prévoyait que ce mode de transport lui permettrait de densifier le territoire urbain et d'accélérer le développement économique de certains quartiers. En plus des effets démographiques et économiques de l'implantation d'un tramway, la Ville considérait que celui-ci permettrait de faciliter l'intermodalité des transports et d'offrir aux citoyennes et citoyens de Québec un mode de déplacement plus respectueux de l'environnement (Ville de Québec, 2011)¹.

Dès la genèse du projet, la CADEUL et l'AELIÉS se sont montrées ouvertes à la mise en place d'un réseau structurant de transport en commun. Par exemple, la CADEUL écrivait alors que les principaux avantages d'un tel réseau se situeraient au niveau de la congestion routière et de la lutte climatique. En effet, dans l'élaboration de sa position sur le plan particulier d'urbanisme du plateau centre de Sainte-Foy (2011), la CADEUL soutenait déjà que l'implantation d'un tramway permettrait : « *d'augmenter l'accessibilité à l'Université Laval, en plus de permettre de réduire la circulation automobile et de permettre à la Ville de Québec d'atteindre ses cibles d'émissions de GES* » (CADEUL, 2012, p.7)².

Suite au dévoilement officiel du projet de *Réseau structurant de transport en commun* (RSTC, 2018), la CADEUL et l'AELIÉS ont pris des mesures concrètes pour soutenir le projet auprès de leurs membres, en plus de faire connaître leurs appuis au projet dans la sphère politique. Entre autres, dans l'objectif de favoriser l'inclusion du point de vue de la communauté étudiante, la CADEUL et l'AELIÉS se sont assurées de tenir leurs membres informés sur les dates et l'emplacement des diverses rencontres publiques d'information sur le projet tenu par la Ville de Québec. Au niveau politique, les deux associations étudiantes ont aussi formulé leurs appuis au projet auprès des différentes candidates et différents candidats aux élections provinciales et fédérales des dernières années dans la région de Québec. De plus, la CADEUL et l'AELIÉS, ainsi que d'autres associations étudiantes et regroupements jeunesse de la région de Québec ont cosignées une lettre d'opinion publique donnant un appui fort au RSTC (Journal de Québec, 15 avril 2019)³.

Nous considérons donc qu'il est impératif que la Ville de Québec se dote d'un réseau structurant de transport en commun. Notre position s'appuiera ici sur trois axes de réflexions qui concernent, de manière directe ou indirecte, la communauté étudiante de l'Université Laval:

- Le RSTC et l'environnement;
- Le RSTC, la qualité des services et la sécurité routière;
- Le RSTC et ses effets sur la communauté étudiante;

¹ Ville de Québec. (2011). *Plan de Mobilité Durable : Pour Vivre et se Déplacer*.

² CADEUL. (2012). *Avis sur le plan particulier d'urbanisme du plateau centre de Sainte-Foy*. P.7

³ Journal de Québec. (15 avril 2019). *La jeunesse impatiente de voir se réaliser le réseau structurant de transport en commun*.

Le RSTC et l'environnement:

Depuis des décennies, la ville et l'agglomération de Québec ont connu une évolution similaire à celle de plusieurs autres grandes villes nord-américaines. Le territoire fut ainsi modelé par l'étalement urbain, la construction d'autoroutes et l'utilisation de l'automobile pour se rendre au travail ou à son lieu d'études. En effet, selon le Conseil canadien d'urbanisme, c'est 97 % de toute la croissance démographique dans la région métropolitaine de Québec qui s'est faite soit dans des « *banlieues auto* » (62 %), soit dans des secteurs périurbains (35 %) (Council for Canadian Urbanism, 2018, T9)⁴. Par conséquent, cette expansion territoriale a participé à l'accroissement continu de la dépendance à l'automobile. À titre d'exemple, alors que le nombre de véhicules motorisés par ménage était de 1,16 en 1996, ce taux a augmenté pour atteindre les 1,26 en 2011 (Ville de Québec, 2017, p.6)⁵.

Pourtant, nous savons maintenant que le secteur du transport est le principal responsable des émissions de gaz à effet de serre (GES) au Québec et donc que l'ajout de véhicule automobile sur les routes entraîne des conséquences négatives tangibles sur l'environnement. Selon l'inventaire de 2016 des émissions de GES par les entreprises du Québec, ce sont 80,1% des émissions du secteur du transport qui proviennent du transport routier, ce qui équivaut à 34,4% de l'ensemble des émissions de GES (Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les Changements climatiques, 2018, p.7)⁶.

Ces données sont alarmantes puisqu'en plus des effets néfastes bien connus de l'émission de GES sur le réchauffement de la planète, celle-ci peut avoir des impacts bien réels sur les habitants d'un territoire urbain, comme par exemple à Québec. Comme l'on mentionné plusieurs médecins de la région dans une lettre ouverte de soutien au RSTC, l'émission de GES diminue la qualité de l'air, ce qui entraîne une panoplie d'effet négatif chez l'humain. Selon les médecins cosignataires de cette lettre, les GES contribuent entre autres à l'augmentation des maladies cardiovasculaires au sein de la population, peuvent engendrer diverses formes de cancers et sont responsables d'environ 300 décès prématurés par année dans la seule région de Québec (Journal de Québec, 14 avril 2019)⁷.

Nous sommes d'avis que ces problématiques sont insoutenables sur le long terme. L'étalement urbain et l'utilisation accrue de l'automobile doivent faire place à la densification du territoire et à l'extension du réseau de transport en commun. Pour ce faire, nos différents paliers de gouvernements ont déjà proposé des plans d'action novateurs, dont fait partie le RSTC. De l'avis de nombreux experts, ce projet participera de manière importante à réduire l'émission de GES puisque le tramway sera propulsé entièrement à l'électricité. Ainsi, selon l'étude d'impact sur l'environnement produit par la Ville de Québec, aucun GES ne sera émis par l'exploitation du tramway. Plus encore, la réduction de l'émission de GES permettrait d'atténuer l'effet d'îlot de chaleurs (Ville de Québec, 2019, p. 37)⁸. Pour ces raisons, les impacts positifs potentiels du RSTC sur l'environnement figurent parmi les principaux arguments ayant suscité l'enthousiasme de la CADEUL et de l'AELIÉS face au projet.

⁴ Council for Canadian Urbanism. (2018). *Still Suburban? Growth in Canadian Suburbs, 2006-2016*

⁵ Ville de Québec. (2017). *Portrait de la mobilité sur le territoire de l'agglomération de Québec*. P. 6

⁶ Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les Changements climatiques. (2018). *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2016 et leur évolution depuis 1990*. P.7

⁷ Journal de Québec. (14 avril 2019). *Le transport en commun, c'est bon pour la santé!*

⁸ Ville de Québec. (2019). *Résumé de l'étude d'impact sur l'environnement*. P.37

Le RSTC, la qualité des services et la sécurité routière:

En ce qui concerne les problématiques actuelles et futures en matière de circulation et de sécurité routière, nous croyons qu'il est impératif que les citoyennes et citoyens de la Ville de Québec aient accès à un réseau de transport en commun efficace pour faire face à la croissance démographique. En effet, la Ville de Québec prévoit qu'entre 2016 et 2036, ce sont plus de 57 000 personnes qui s'ajouteront à la population totale de la Ville et de l'agglomération. Par conséquent, il est prévu que cette croissance engendrera environ 100 000 déplacements routiers additionnels par jours d'ici 15 ans, ce qui aura d'importants effets sur la fluidité de la circulation routière (Ville de Québec, 2019, p. 1)⁹.

Pour offrir un service de qualité à une plus large clientèle, le RSTC devra être plus rapide que le réseau actuel, devra avoir une capacité plus importante d'accueil des passagères et passagers, en plus d'être sécuritaire et facile à entretenir. Dans cette optique, c'est entre autres par l'implantation du tramway que la Ville de Québec entend répondre à ces critères d'efficacité. Tout d'abord, il est prévu que la vitesse commerciale de 22 km/h du tramway aura pour effet de réduire les temps de déplacements des usagères et des usagers. Selon les données provenant de la Ville de Québec, le tramway aurait ainsi une fréquence de passage d'environ 4 à 8 minutes à l'heure de pointe, ce qui est plus rapide que les fréquences de passage actuelles des métrobus, qui sont de 5 à 10 minutes à l'heure de pointe et de 10 à 15 minutes en dehors de l'heure de pointe (Ville de Québec, 2020)¹⁰.

Dans un second temps, le tramway se compare avantageusement au métrobus quant à sa capacité d'accueil. Ainsi, alors que les métrobus ont une capacité maximum de 105 passagères et passagers, le tramway pourra en accueillir 260 par véhicule, ce qui équivaut à un maximum de 3 900 personnes transportées à l'heure (Ville de Québec, 2020). Selon le rapport d'achalandage de 2019, les capacités d'accueil combiné du tramway et des métrobus permettraient d'augmenter significativement l'utilisation du transport en commun dans la Ville. Les projections émises font état d'une augmentation de 36 % du taux d'achalandage du transport en commun sous le RSTC entre 2017 et 2041, tandis que cet achalandage n'augmenterait que de 8 % sans l'implantation du RSTC (Ville de Québec, 2019, p. 49)¹¹

En ce qui concerne l'effet du transport en commun sur la sécurité routière, des données provenant de l'American Public Transportation Association (APTA) nous indiquent que les déplacements en transports collectifs sont au moins 10 fois plus sécuritaire par kilomètre parcouru que les déplacements en voiture (APTA, 2016, p. 2)¹². À titre d'exemple, parmi les villes ayant développé un réseau de transport structuré incluant un tramway, les villes d'Oslo et d'Helsinki n'ont dénombré aucun décès dû à une collision entre piétons et véhicule motorisé durant l'année 2019 (Intelligent Transport, 5 février 2020¹³ et La Presse, 27 janvier 2020)¹⁴. De plus, ces deux villes nordiques doivent elles aussi faire face au dur climat hivernal, ce qui ne les empêche pas d'offrir un service de transport en tramway tout au long de l'année (Norway Today, 3 janvier 2019¹⁵ et Consortium Genivar-Systra, 2011, p.6)¹⁶.

⁹ Ville de Québec. (2019). *Pourquoi Québec a besoin d'un réseau structurant de transport en commun*.

¹⁰ Ville de Québec. (2020). *Tramway : La colonne vertébrale d'un réseau de transport en commun moderne*.

¹¹ Ville de Québec. (2019). *Rapport d'achalandage*.

¹² American Public Transportation Association (APTA). (2016). *The Hidden Traffic Safety Solution: Public Transportation*.

¹³ Intelligent Transport. (5 février 2020). *City of Helsinki records zero pedestrian fatalities in 2019*.

¹⁴ La Presse. (27 janvier 2020). *À Oslo, aucun piéton tué en 2019*.

¹⁵ Norway Today. (3 janvier 2019). *Many must use the tram in Oslo*.

¹⁶ Consortium Genivar-Systra (2011). *Tramway de Montréal : Phase 2 – Étude de faisabilité de la première ligne*. P.6

Le RSTC et ses effets sur la communauté étudiante :

Depuis le début des réflexions sur le RSTC, la Ville de Québec envisage aussi d'implanter des pôles d'échanges qui agiront comme point de connexion pour l'ensemble du réseau. Ainsi, alors que les différents quartiers sont actuellement desservis par leurs propres parcours d'autobus, la création de pôles d'échanges permettrait de coordonner ces différents parcours en un tout cohérent. Dans ses plans d'action, la Ville entend d'ailleurs créer l'un de ces pôles d'échanges à l'Université Laval, ce qui en ferait une plaque tournante du réseau. Selon les données projetées par l'École supérieure d'aménagement du territoire et de développement régional (ÉSAD), l'achalandage potentiel de ce pôle d'échanges serait d'environ 10 000 à 20 000 personnes quotidiennement (ÉSAD, 2019, p.19)¹⁷.

La CADEUL et l'AELIÉS considèrent que le pôle d'échanges, et plus largement l'ensemble du RSTC, devrait participer à la réduction du nombre d'embouteillages, ces derniers qui rendent difficile l'accès au campus depuis plusieurs années. Pour faire face à cette problématique, l'Université a récemment dû instaurer un projet pilote visant à modifier l'heure de début de certains cours pour mieux répartir les heures d'arrivée des étudiantes et des étudiants, ainsi que des professeures et professeurs. Ainsi, pendant l'année scolaire 2018-2019, ce sont près de 5 700 participantes et participants qui ont débuté leurs cours à 9h00, plutôt qu'à l'habituel début des cours à 8h30. Selon un sondage mené par l'Université, ce sont plus de la majorité des participantes et participants qui ont significativement réduit leur temps de déplacement. En effet, pas moins de 74 % des automobilistes et 58 % des usagères et usagers du RTC affirmaient avoir raccourci leurs trajets vers le campus (Radio-Canada, 29 mai 2019)¹⁸.

Bien que les résultats engendrés par ces mesures démontrent toute l'importance d'innover pour répondre aux problématiques de congestion routière, ces projets pilotes ne peuvent s'attaquer à la source du problème. En ce sens, seule l'instauration d'un réseau structurant des transports en commun aurait la capacité d'offrir une solution d'ensemble aux problèmes de congestion routière. À cet effet, la Ville de Québec prévoit que suite à l'implantation du RSTC, ce seront l'équivalent de 9 000 automobiles en moins qui rouleront sur les routes le matin en heure de pointe (Ville de Québec, 2020)¹⁹. Concernant la couverture du réseau, les nouvelles voies réservées pour le métrobus représentent elles aussi une bonification substantielle du service actuel. Le RSTC améliorerait donc l'efficacité du transport pour les étudiantes et étudiants vivants dans quartiers plus éloignés qui ne possèdent actuellement pas de trajet direct vers l'Université Laval, comme celles et ceux vivants à Saint-Roch ou à Saint-Sauveur.

Pour conclure, nous pensons que le pôle d'échanges situé sur le campus de l'Université participera à encourager l'intermodalité des transports chez les membres de la communauté universitaire. Cette perspective s'appuie sur les données du rapport de consultation publique qui démontrent que 26 % des répondantes et répondants (1 376 parmi l'ensemble des citoyennes et citoyens de la Ville) prévoient utiliser le transport en commun seul ou en combinaison avec l'auto, le vélo ou la marche tous les jours ou presque sous le RSTC, comparativement aux 21 % des répondants (1 104) qui disent actuellement pratiquer cette forme d'intermodalité des transports (Ville de Québec, 2018, p. 4)²⁰.

¹⁷ École supérieure d'aménagement du territoire et de développement régional (ÉSAD). (2019). *Revue des travaux de l'Essai-laboratoire d'aménagement du territoire et de développement régional 2018-2019*. P.19

¹⁸ Radio-Canada. (29 mai 2019). *Université Laval : encore plus de cours à 9 h pour réduire la circulation*.

¹⁹ Ville de Québec. (2020). *Bénéfices : Il améliorera la fluidité de la circulation*.

²⁰ Ville de Québec. (2018). *Réseau structurant de transport en commun : Rapport de consultation publique*

Conclusion :

Par le présent mémoire, la CADEUL et l'AELIÉS tiennent à démontrer leurs appuis à la Ville de Québec quant à l'implantation du RSTC. Comme nous l'avons argumenté dans ce mémoire, nous croyons que ce réseau structurant permettrait de faire face à une série de problématiques en matière de transport routier. Nous considérons entre autres que le RSTC permettrait de réduire l'émission de GES et d'ainsi protéger plus efficacement l'environnement. En ce qui a trait à la qualité des services offerts, nous croyons que le RSTC sera plus rapide que le réseau actuel, qu'il aura une capacité plus importante d'accueil des passagères et passagers, en plus d'être sécuritaire et facile à entretenir tout au long de l'année. Enfin, nous croyons que la mise en place du RSTC et la création d'un pôle d'échanges situé sur le campus de l'Université Laval permettront de mieux faire face aux problèmes de congestion routière, d'accessibilité au transport en commun et encourageront l'intermodalité des transports.

De notre avis, le tramway représente le mode de transport qui correspond le mieux aux caractéristiques et aux spécificités de la Ville de Québec. Cet avis est d'ailleurs partagé par plusieurs acteurs politiques d'importances, dont des groupes écologistes régionaux (Accès transports viables), nationaux (Équiterre, Vivre en Ville et la Fondation David Suzuki), en plus de divers autres organismes communautaires installés dans la région de Québec (Centraide, Accès-Loisirs Québec, Violence Info, etc.). Par la soumission de ce mémoire, nous souhaitons ainsi joindre notre voix à celle de ces divers regroupements et organismes qui, parmi tant d'autres, ont appuyé l'implantation du RSTC.

En 2026, la Ville de Québec sera encore plus belle et moderne qu'elle ne l'est déjà!

Description des organisations (CADEUL et AELIÉS):

La Confédération des associations d'étudiants et étudiantes de l'Université Laval (CADEUL) existe depuis 1981. Elle représente plus de 88 associations étudiantes et plus de 33 000 étudiantes et étudiants de premier cycle de l'Université Laval. Sa mission est de représenter les étudiantes, les étudiants et les associations d'étudiantes et d'étudiants membres afin de promouvoir et défendre leurs droits et intérêts, notamment en matière pédagogique, culturelle, économique, sociopolitique, ainsi qu'envers l'administration universitaire.

L'Association des étudiantes et des étudiants de Laval inscrits aux études supérieures (AELIÉS) est l'association générale du campus qui représente l'ensemble de la communauté étudiante des 2e et 3e cycles. Depuis plus de 50 ans, l'AELIÉS a pour mission de défendre et promouvoir les droits et les intérêts des étudiantes et des étudiants, de les représenter auprès de toute instance universitaire, sociale ou politique et d'offrir des services de nature économique et sociale à ses membres. À ce jour, l'Association compte environ 11 000 membres faisant d'elle la plus grande association étudiante de cycles supérieurs au Québec.

Parmi les initiatives mises en place par la CADEUL et l'AELIÉS pour favoriser la mobilité durable dans la Ville de Québec, nous sommes particulièrement fiers de l'implantation du Laissez-Passer Universitaire (LPU). Le LPU permet d'assurer la mobilité des étudiantes et étudiants et de développer de saines habitudes de déplacements par l'utilisation du transport en commun. Il offre un accès illimité aux services réguliers du Réseau de transport de la Capitale (RTC) et de la Société de transport de Lévis (STLévis), incluant les services de la Société des traversiers du Québec (Québec/Lévis), pour les sessions d'automne et d'hiver.

Déjà, près de 21 000 jeunes s'en prévalent sur un bassin potentiel de 27 000. De plus, les demandes de vignettes de stationnement ont diminué de 20%. Ce sont ainsi 1 716 000 déplacements qui ont été réalisés avec le LPU, entre le 1er septembre 2019 et le 31 décembre 2019. De ce nombre, 1 600 000 montées ont été faites à bord des autobus du RTC et 116 000 à bord des véhicules de la STLévis.