

Mémoire concernant le  
**Projet de construction d'un tramway à Québec**

*POUR UN VÉRITABLE PROJET STRUCTURANT*

Présenté par  
JOSIANE ASSELIN

QUÉBEC  
30 JUILLET 2020

## **Intérêt pour le projet**

Les projets municipaux sont ceux qui touchent le plus directement la vie des citoyens qui habitent une ville ou la fréquentent sur une base quotidienne pour le travail, pour les études ou pour des raisons familiales.

Le projet d'instaurer un réseau de transport structurant dans la ville de Québec en est un qui changera le visage de la ville. Des changements seront visibles directement sur les parcours des véhicules qui en feront partie, mais le paysage en général pourra être modifié, avec l'ajout de stations et d'arbres, par exemple. Avec des voies dédiées, il aura un caractère quasi-permanent, qui sera un signal fort pour tous les usagers des voies routières en ville, qui devront cohabiter avec le réseau de transport structurant. Ce n'est donc pas seulement le système de transport qui sera pensé et structuré autrement, mais bien la vie en ville.

Pour ces raisons, il s'agit d'un projet majeur auquel la population se doit de porter attention et s'y intéresser. Il pourra façonner notre manière de sillonner les rues de notre quartier ou des quartiers avoisinants, comme notre manière de nous déplacer au travail. Il convient donc de s'intéresser à plusieurs aspects du projet d'implantation d'un réseau de transport structurant, qui de par sa portée devra viser l'amélioration de la qualité de vie de la population de la ville de Québec et des autres utilisateurs provenant d'ailleurs, qu'ils soient visiteurs ou encore qu'ils soient des travailleurs résidant dans d'autres villes en périphérie de Québec.

Le réseau de transport en commun dans sa forme actuelle a atteint la limite de ses capacités. Il a au moins environ le double de passages quotidiens que ceux normalement exigés pour qu'un réseau structurant soit adopté dans une ville (J'ai ma passe, s.d.). Il n'est pas rare que les autobus soient bondés, à un point tel que les usagers ne peuvent plus s'y entasser et que les gens en attente aux arrêts doivent attendre un, voire plusieurs autobus passer avant de pouvoir embarquer à bord et se rendre à destination.

Le réseau de transport actuel ne suffit pas pour desservir l'axe regroupant les arrêts entre l'Université Laval et la Colline parlementaire, autant aux heures de pointe que dans le cadre de l'événementiel. D'autre part, le réseau de transport actuel ne rejoint pas certaines personnes, et ne dessert pas suffisamment bien certaines régions. Il devient donc nécessaire d'améliorer la portée du réseau ainsi que sa capacité.

## Préoccupations à l'égard du projet

Trois préoccupations principales à l'égard du projet retiennent particulièrement mon attention : la conservation des arbres matures sur le trajet du réseau, l'arrimage du réseau avec d'autres sociétés de transport, et la complétion d'un projet véritablement structurant à la hauteur des attentes créées au début du projet.

En ce qui concerne les arbres, il est apparu évident dans le cadre de la première phase des audiences du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) qu'un minimum d'arbres matures seraient coupés, et que l'objectif est d'en préserver le plus grand nombre possible, mais même avec un minimum d'arbres coupés, cela engendrera des répercussions pour les citoyens vivant à proximité de ces arbres.

La présence des arbres à proximité des parcours peut poser certains défis afin de maintenir le dégagement nécessaire entre les véhicules de transport en commun et les arbres. Cependant, le maintien des arbres est important pour les gens qui vivent sur les artères empruntées par le transport en commun, comme pour les gens qui empruntent ces artères pour se déplacer autrement. En effet, non seulement ils améliorent l'aspect visuel d'une artère, mais ils rafraîchissent l'air ambiant, offrent un ombrage considérable limitant ainsi l'effet îlots de chaleur en milieu urbain, améliorent la qualité de l'air, aident à réduire le bruit et fournissent davantage une forme d'écran naturel entre les maisons des résidents et les boulevards, créant ainsi davantage d'intimité pour les résidents, et l'ombrage qu'ils offrent également à ces résidents peut contribuer à réduire la chaleur à l'intérieur des édifices qu'ils occupent. L'on reconnaît même que la présence d'arbres matures a des bienfaits sur la santé mentale et physique des gens. De plus, ces arbres matures qui donnent sur la rue contribuent à donner du caractère, une certaine identité à des artères, que l'on reconnaît généralement comme plus agréables. Ils sont mêmes recherchés par les acheteurs et locataires de résidences.

Pour toutes ces raisons, il est à prévoir que malgré l'importance d'améliorations du réseau de transport en commun, il est probable que les résidents des artères arborées, comme c'est le cas du Boulevard René-Lévesque de la ville de Québec, liant Sainte-Foy à la Colline Parlementaire, soient mobilisés en faveur du maintien d'arbres matures, comme ce fut le cas lors des audiences du BAPE de juillet 2020. En effet, la coupe de tels arbres, même pour une raison valable et d'importance, pourrait amener son lot de réactions négatives, et c'est compréhensible. La mise en place d'un réseau structurant de transport en commun doit donc tenir compte de cette réalité afin d'éviter que soit remise en question l'acceptabilité du projet et de voir le projet contesté, voire même interrompu ou abandonné.

S'il apparaît possible de remplacer les arbres matures par de nouveaux arbres, il convient d'expliquer qu'un nouvel arbre (ou plusieurs) pourra difficilement remplacer un arbre mature, du fait que les bienfaits ne seront pas les mêmes, à court et à moyen termes.

Pour ces raisons, il ne suffira pas de remplacer chaque arbre mature par un ou deux nouveaux arbres. Une telle pratique pourrait être jugée insuffisante parce que de nouveaux arbres ne permettront pas d'avoir le même coup d'oeil sur les artères arborées, ni de réduire l'effet d'îlot de chaleur ou de maintenir la même quantité d'ombrage sur les artères en question. Perdre les bienfaits d'un arbre mature et en santé comporte certains risques, difficilement compensables. C'est donc dire qu'il faut bien de jeunes arbres pour en arriver à compenser un ou des avantages liés aux arbres matures (Mcpherson et Simpson, 1999 cités dans Gosselin, 2015). Si la plantation d'arbres plus grands et plus âgés semble être une alternative, il faut néanmoins reconnaître que d'autres risques sont associés à cette pratique, du fait que la chance de survie de ces arbres sont beaucoup moins grandes une fois qu'ils sont transplantés à un nouvel emplacement, en raison des pertes de racines en cours de processus.

Il convient donc de reconnaître que la perte d'arbres matures est un défi pour lequel il n'y a pas de solution simple et unique, et qu'il faut donc planifier avec minutie le traitement des arbres sur le long des parcours, de façon à limiter la perte d'arbres matures et de bien planifier les solutions de remplacement permettant d'aller chercher un maximum de bienfaits similaires (Vivre en ville, s.d.).

Il faudra planifier une stratégie de végétalisation et miser sur atténuation de l'effet d'îlot de chaleur urbain. Les effets sur le bien-être et la santé physique et mentale de la population, par l'amélioration du paysage, l'absorption de polluants, la réduction de la chaleur et la disponibilité d'ombrage, un meilleur confort thermique dans les édifices, le caractère donné à une rue et l'amélioration du bien-être de ses résidents, sont notables. Les arbres contribuent au milieu de vie et sont une véritable valeur ajoutée (Vivre en ville, s.d.).

Une seconde préoccupation que j'ai concerné l'arrimage du réseau structurant avec d'autres sociétés de transport qui desservent les municipalités à proximité de Québec. En outre, l'on peut penser à la Société de transport de Lévis ainsi qu'à la Corporation de transport régional de Portneuf. Certes, ces sociétés sont indépendantes, et offrent un service différent, mais afin de mieux répartir l'utilisation des artères principales et de mieux planifier la circulation des véhicules de transport en commun sur la Colline Parlementaire, dans une optique de réduction du trafic.

Pour ce faire, il semble pertinent d'arrimer les différents systèmes de transports qui pourraient être utilisés par les utilisateurs qui doivent en utiliser plus d'un. Que ce soit par l'utilisation de cartes combinant dans systèmes complémentaires comme c'est le cas avec la carte OPUS qui fonctionne dans la Ville de Québec et sur laquelle peuvent être ajoutés des titres de transport pour prendre le métro à Montréal, ou encore que ce soit pas la création forfait pour l'achat d'un titre mensuel, il semble astucieux d'encourager l'utilisation du transport en commun plutôt que d'encourager l'utilisation de la voiture jusqu'à l'entrée dans la ville, voire même carrément jusqu'à destination. Plusieurs pourraient être découragés en ayant à payer deux laissez-passers mensuels, ou en voyant leur temps de transport s'allonger dans l'attente entre le parcours de leur

ville d'origine à Québec et le parcours à l'intérieur de la ville de Québec, à titre d'exemples.

Enfin, l'une de mes plus grandes préoccupations quant à la réalisation du projet de réseau de transport structurant, c'est qu'il soit à la hauteur des attentes. Depuis le lancement du projet, celui-ci a subi plusieurs modifications. Entre la présentation du projet et le raffinement des études qui alimentent la prise de décisions, des délais sont encourus, et les prix ne font qu'augmenter avec le temps. C'est le propre de la majorité des projets d'infrastructures malheureusement.

Toutefois, le projet doit être réalisable et ne doit pas perdre d'appui en devenant de moins en moins structurant. Il convient de maintenir les plans le plus près possible de ce qu'ils étaient, même si cela exige de se donner la flexibilité financière nécessaire pour la réalisation d'un projet. Il serait dommage qu'à terme, au bout d'une décennie d'attente, de discussions et de controverse sur le projet, que l'on en arrive à une proposition réduite qui ne serait pas à la hauteur des besoins des années 2025-2030.

La lutte contre les changements climatiques et la nécessité de réduire la pollution entraînée par la surutilisation de l'auto solo commandent des solutions porteuses et à la hauteur des attentes, afin que le projet ne soit pas désuet avant même sa mise en oeuvre (Vivre en ville, 2019).

Je juge important que l'on se donne la flexibilité financière pour la réalisation du projet entier tel qu'il a été promu auprès de la population en 2018. Il est normal que plus les plans se précisent, plus les coûts soient importants, et que les coûts augmentent quand le temps passe. Cependant, les gens de Québec ont été patients et sont en droit d'avoir un projet structurant véritablement porteur, de façon à ce qu'il concrétise une vision englobante et structurante, et non qu'il soit désuet dès son implantation.

Le souci de ne pas dilapider les fonds pour la réalisation pour un tel projet est certes légitime; par contre il faut également voir le projet comme étant un investissement en vue de l'amélioration de la qualité de vie des citoyens de la ville et de l'expérience de l'utilisateur du transport en commun.

Nombreux sont ceux qui font déjà l'effort de prendre le transport en commun, pour des raisons environnementales, économiques, pratiques (par exemple, pour ne pas avoir à chercher du stationnement). Mais, les gens acceptent de s'entasser et d'emprunter un chemin qui est parfois moins direct. Ils sont maintenant dans l'attente d'améliorations notables visant l'amélioration de la desserte, un plus grand confort, un temps de parcours réduit, ou un parcours plus direct du point d'origine jusqu'à destination.

Il faut améliorer l'image du transport en commun pour convaincre davantage de personnes qu'il fait bon vivre dans un endroit où l'utilisation de la voiture est réduite. S'il est difficile à Québec de s'imaginer vivre sans sa voiture comme c'est possible à Montréal ou à Vancouver, il faut quand même se donner les moyens de réduire l'utilisation de la voiture en termes de longueur du trajet et de fréquence d'utilisations.

Pour ce faire, il faut davantage de stationnements incitatifs, plus près des gens, pour les convaincre de laisser leur voiture plus loin et d'adopter le transport en commun pour la plupart de leurs déplacements. Cela réduira la pollution, le trafic et la chaleur entraînée par l'utilisation de l'automobile. Le transport en commun a la réputation d'être plus long que le trajet en voiture. Si c'est impossible à rivaliser, il faut quand même redorer l'image du transport en commun par une augmentation de son efficacité, des véhicules moins bondés, un transport de la clientèle mieux réparti, etc. Toutes ces composantes ne sauront être réalisées si l'on continue de retirer des éléments fondateurs du projet.

Il faut donc faire preuve d'une vision à long terme, de créativité et aussi de flexibilité pour se donner les moyens de nos ambitions et pour livrer aux résidents de Québec et aux utilisateurs du transport en commun un projet à la hauteur des attentes et, pour plusieurs, de l'engouement nourris depuis le début des discussions entourant le projet. Il importe donc de se donner le courage financier nécessaire pour l'exécution d'un projet de qualité et véritablement porteur, structurant et durable. Il serait dommage de décevoir ceux qui ont porté et appuyé le projet depuis le début soient déçus par les pertes encourues au fil des décisions prises pendant les phases exploratoires et de planification, et que ceux-ci se retrouvent moins bien desservis que ce qui leur a été proposé, voire promis par la Ville et les promoteurs du projet à l'origine.

Qui plus est, il serait d'autant plus dommage que la vision à long terme qui avait été adoptée dès le départ soit finalement réduite à une vision à court ou moyen terme, qui pourrait rapidement être dépassée au plan environnemental ou au plan de l'urbanisme, et que la proposition ne convienne plus parce qu'elle ne s'inscrit plus aussi bien dans une perspective de développement durable.

## **Influence du projet sur l'environnement et la qualité de vie**

Puisque la capacité du réseau actuel en est à pleine capacité, l'attente du bus se fait régulièrement sentir et l'inconfort est au rendez-vous. Si la construction et les premières phases de déploiement du de réseau structurant entraîneront certes des désagréments, il doit à terme présenter des avantages notables.

Pour des améliorations remarquables sur la qualité de vie, les gens sont souvent à la recherche de solutions pratiques et qui leur permettent de sauver du temps. Avec un réseau de transport véritablement structurant, il faut aller au-delà des voies réservées, qui sont parfois ralenties par les véhicules qui y circulent malgré la signalisation indiquant qu'ils ne doivent pas y circuler. Des voies dédiées, plutôt, permettront d'assurer que seuls les véhicules autorisés et prévus circuleront sur cette partie de la chaussée. Cette stratégie permettra d'éviter l'accumulation de trafic aux intersections et aura une incidence positive non seulement sur le temps de parcours, mais également sur la régularité de la conduite des véhicules du système de transport structurant.

Il est prouvé que c'est dans les endroits où il y a une plus grande population qu'il y a un plus grand nombre d'utilisateurs, et ce sont généralement les tronçons du transport qui sont les mieux développés pour mieux desservir les utilisateurs. En résumé, en augmentant l'efficacité du transport en commun de par sa structuration et de par l'amélioration de ses infrastructures, et en augmentant incidemment la desserte de la population, cela a pour effet à la fois d'améliorer l'expérience des utilisateurs du transport en commun en améliorant le service aux usagers ainsi que d'attirer une clientèle additionnelle qui peut dorénavant être mieux rejointe par le transport en commun.

Avec un tel réseau de transport, les citoyens et utilisateurs peuvent donc se fier à un système avec davantage de passages et une variété de parcours, un temps de parcours réduit, un arrêt plus près de chez soi ou de sa destination, permettant ainsi d'augmenter la mobilité en transport en commun et de diminuer la nécessité de dépendre de la voiture pour se déplacer d'un arrondissement à l'autre.

Les véhicules de transport en commun étant de plus en plus modernes et de moins en moins bruyants, les citoyens vivant à proximité des parcours s'attendent également à un système peu bruyant. L'intégration d'un tramway électrique devrait permettre d'atteindre cet objectif. De plus, l'arrimage du transport collectif et de possibilités pour le transport actif devra également permettre de rejoindre cet objectif, en favorisant la promotion du vélo et de la marche, qui limite les décibels associés au transport.

Par ailleurs, c'est généralement dans les villes où il y a les meilleurs services de transport en commun qu'il y a le plus de transport actif, qui devient beaucoup plus souvent le complément du transport en commun pour ses utilisateurs, plutôt que l'automobile (J'ai ma passe, s.d.). L'on retrouve ainsi de nombreux autres bénéfices, cette fois plus indirects, à de tels réseaux de transport. En effet, l'exercice physique, le maintien de la forme physique, l'appréciation de son quartier et la flexibilité des modes

de de transport actifs sont au nombre des avantages indirects auxquels l'on peut s'attendre lorsque celui-ci est utilisé, autant de façon générale qu'en complément au transport en commun.

En plus d'avantages liés à la plus grande efficacité d'un système structurant en tant que tel, l'on peut imaginer que plus le réseau ira loin, à proximité des arrondissements et municipalités en périphérie, plus il sera possible pour les résidents de ces lieux de laisser la voiture, le cas échéant, le plus loin possible du centre-ville, voire même le plus près possible de l'entrée de la ville. Cela permettra de réduire le trafic général en ville et améliorera par le fait même la qualité de vie de tous les usagers de la route.

## Acceptabilité du projet

La plupart des gens semblent concevoir que le réseau est actuellement saturé aux heures de pointe. Cependant, plusieurs s'inquiètent de voir des autobus moins bondés en dehors des heures de pointe. Dans le cadre des audiences du BAPE de juillet 2020, il a été mis en évidence que plusieurs citoyens étaient particulièrement préoccupés par la quasi-omniprésence du télétravail depuis le début de la pandémie de COVID-19, l'associant évidemment à une baisse de fréquentation des autobus, entraînant inévitablement des passages de véhicules de transport en commun pratiquement vides. Autant les détracteurs du projet comme ses supporteurs ont soulevé le point, estimant que le projet aurait pu valoir la peine pré-pandémie, mais le remettant en question pour le futur.

Plusieurs ont donc remis la pertinence du projet en cause. Leurs préoccupations sont légitimes et compréhensibles, et c'est pourquoi, à mon avis, il faut revoir la prémisse selon laquelle le transport en commun doit essentiellement être pensé pour desservir les lieux de travail et les heures de pointe. D'une part, au fil du temps, les gens reprendront confiance en les transports en commun et en leur milieu de travail. D'autre part, le télétravail n'est pas fait pour tout le monde, ni pour tous les types d'emplois. Les employés et les employeurs verront des avantages au retour au travail sur place, comme avant, et ce, au moins quelques jours par semaine, voire plus. S'il apparaît évident pour certains que plus jamais l'on ne retournera en arrière et que le travail est là pour rester, il est également attendu que le travail exécuté sur les lieux de travail reprendra, en partie ou en tout, au fil du temps.

Les arrondissements qui sont en dehors des axes les plus achalandés et les municipalités qui se retrouvent en périphérie de la ville de Québec peuvent facilement être défavorisés avec les changements qui peuvent être apportés aux tracés des véhicules au fil du temps. Les intervenants au projet ont été questionnés à ce sujet dans le cadre des séances du BAPE de juillet 2020, mais n'ont pas pu, à mon avis, rassurer les gens qui ont pris la peine de poser une question spécifique sur les façons de rejoindre facilement un parent ou un ami qui habite dans un autre arrondissement qui n'est pas lié par l'axe Université Laval-Colline Parlementaire. Ces préoccupations sont fondées, et pour certains, elles limitent l'acceptabilité du projet, car ils considèrent qu'il ne rejoint pas suffisamment d'utilisateurs et d'arrondissements.

Le projet a également été remis en question par ceux qui l'appuyaient et qui, au fil des décisions qui ont été prises depuis 2018, ont été déçus par les changements adoptés qui rendent le réseau... un peu moins structurant que prévu. Plusieurs se sont prononcés dans le cadre des audiences du BAPE de juillet 2020 et ont exprimé leur déception face au projet dans sa mouture actuelle. À terme, le projet doit être rassembleur s'il veut avoir un grand nombre d'utilisateurs, et pour cela, il faut que le projet demeure acceptable et que la population y adhère. Pour d'autres, le respect du budget est essentiel, et ce sont plutôt les dépassements de coûts qui remettent en question, pour eux, la pertinence et l'acceptabilité du projet.

De plus, de nombreuses personnes sont inquiètes de la préservation de la biodiversité, qui pourrait être mise à mal par la destruction/la coupe d'arbres matures sur certains tronçons du projet, particulièrement sur le Boulevard René-Lévesque. En plus des arbres en tant que tels, l'on peut penser aux animaux qui utilisent les arbres, dont les abeilles qui peuvent bénéficier des arbres à fleurs, et les petits animaux comme les oiseaux et les écureuils qui peuvent régulièrement s'y installer ou les utiliser.

Il est vrai que si l'on est en faveur du projet pour des raisons environnementales et pour appuyer la lutte aux changements climatiques, l'on peut difficilement ne pas se soucier du maintien d'arbres matures en ville. De plus, les bienfaits de ces arbres ont déjà été abordés ce mémoire, alors il faut en comprendre que la destruction de nombreux arbres rend le projet moins acceptable. À dire vrai, c'est une préoccupation que je partage et pour laquelle j'espère que les décideurs trouveront une solution à la hauteur des bienfaits que procurent les arbres.

## Suggestions pour l'amélioration du projet

À mon sens, pour qu'il soit porteur et durable, le réseau doit être véritablement structurant. Pour ce faire, il faut rejoindre les gens, même ceux des quartiers où l'utilisation est moins importante. Il est important d'aller chercher de la nouvelle clientèle, qui devra pouvoir être desservie par un service fiable et pratique. Il faut miser sur l'expérience des gens. Plusieurs personnes pourraient décider de prendre le transport en commun :

- si, avec des voies dédiées, ils arrivaient à destination rapidement (temps de parcours amélioré et temps perçu amélioré) ;
- si le transport en commun était plus près de chez eux, si le stationnement incitatif était pourvu de certaines commodités, comme:
  - un toit pour diminuer l'accumulation de neige ou de chaleur;
  - la possibilité de paiement par téléphone;
  - plusieurs sorties pour éviter l'attente en période d'achalandage;
  - un café sur place;
  - la possibilité de laisser son vélo dans un endroit sécurisé et autres services disponibles pour les cyclistes afin d'inciter au transport actif.
- si les wagons étaient plus confortables, ou plus stables avec des voies dédiées, ayant pour résultat:
  - une conduite plus stable;
  - moins de trafic sur les voies empruntées par les autobus;
  - une expérience plus confortable, incluant un meilleur entretien étant donné la méfiance actuelle et potentielle de la population à l'égard de la propagation de virus.

Les voies dédiées, abordées précédemment dans ce mémoire, sont un signal fort pour contrer la réputation de la ville de Québec comme étant une ville où l'automobile est reine. Elle pourrait pourtant être une ville où il fait bon se déplacer en transport en commun. Des voies dédiées, plutôt que des voies réservées, démontreraient le caractère permanent du réseau structurant, et seraient l'incarnation d'une véritable vision à long terme. Le caractère plus permanent des voies dédiées est non négligeable.

Il y aura certes des inconvénients pendant la construction, mais il serait astucieux de penser à des façons d'assurer que les commerçants et la population développe un sentiment d'appartenance. Plusieurs avenues pourraient être évaluées en ce sens.

En plus des éléments déjà abordés dans ce mémoire, un aspect d'importance mérite d'être souligné: celui du déneigement. Quand l'hiver bat son plein sur Québec, l'accumulation de neige est telle que des monticules s'érigent aux abords des rues et des boulevards, rendant difficiles la montée et la descente de l'autobus. Loin d'amener seulement de l'inconfort, la haute accumulation de neige devient rapidement extrêmement glissante et dangereuse. Lorsque j'ai porté ceci à l'attention du Réseau de transport de la capitale (RTC), l'on m'a indiqué que c'était la responsabilité de la Ville et qu'il n'y avait pas entente entre le RTC et la municipalité à cet effet. Loin de vouloir

blâmer qui que ce soit dans cette affaire, je souhaite qu'une entente sans équivoque soit conclue avec le réseau structurant de façon à éviter de mettre à risque ses usagers. Comme mentionné précédemment, les usagers du transport en commun font des efforts en prenant les transports collectifs plutôt que la voiture, et je suis d'avis que cet élément peut être traité afin d'éviter les blessures graves.

D'autres suggestions pour permettre la réalisation d'un projet aussi porteur sont résumées en rafale ci-dessous:

- préservation d'un maximum d'arbres matures;
- planification d'une stratégie sérieuse de végétalisation pour compenser la coupe d'arbres matures;
- le maintien du plus grand nombre d'éléments présentés au scénario initial;
- l'arrimage des réseaux de la ville de Québec et d'autres municipalité;
- la promotion du transport actif;
- une amélioration du service de transport en commun;
- la flexibilité financière pour se donner les moyens d'un réseau véritablement structurant;
- une meilleure desserte pour les arrondissements moins bien desservis à l'heure actuelle.

Concernant la réalité actuelle du télétravail, il est important de rappeler le caractère non permanent de cette situation, et pour cette raison, il est nécessaire de ne pas se baser sur la fréquentation des véhicules du RTC depuis le début de l'année 2020 pour évaluer le potentiel de fréquentation du futur réseau structurant. Cela pourrait influencer indûment la perception de la fréquentation du transport en commun.

Cependant, le télétravail est en partie là pour rester. Afin d'éviter de desservir presque essentiellement les milieux de travail et l'heure de pointe, ce qui pourrait rejoindre moins de travailleurs par jour, puisque certains seront en télétravail une partie du temps. Ainsi, il importe de déployer un réseau qui connectera les usagers à d'autres endroits:

- les cliniques de tout type;
- les boutiques et les épiceries;
- les établissements scolaires secondaires, collégiaux et universitaires;
- des points stratégiques dans la ville;
- l'aéroport et les gares de train;
- les milieux davantage touristiques, afin de pouvoir rejoindre les visiteurs de la ville également;
- là où habitent la famille et les amis - donc, il importe de lier plus facilement les arrondissements sans devoir tous les connecter par l'axe Université Laval-Colline Parlementaire;
- l'événementiel.

De plus, il faut tenir compte du fait que de plus en plus d'employeurs, ainsi que l'université, commencent à offrir plus de flexibilité quand aux heures de travail/de cours, afin de réduire les embouteillages pendant les heures de pointe et afin d'éviter qu'un

trop grand nombre de personnes arrivent ou quittent les établissements de travail ou d'études simultanément. Il faut donc miser en partie sur une offre aux travailleurs et aux étudiants en tenant compte de la modulation des horaires de travail et des horaires de cours, mais aussi miser sur l'offre aux usagers, qu'ils soient résidents ou visiteurs, pour d'autres raisons que le travail (les courses, visiter des amis ou de la famille, aller à des rendez-vous. En misant sur une desserte plus complète, le réseau de transport sera d'autant plus pertinent et l'on devrait voir une meilleure répartition des usagers dans les véhicules, tout au long de la journée.

Enfin, dans les mois précédant l'éclosion de la pandémie, le RTC avait déjà effectué un sondage auprès de sa clientèle afin de vérifier de façon précise les critères qu'elle considérait les plus importants. Il serait intéressant de voir quels en sont les résultats et à quelles conditions les utilisateurs attachent la plus grande importance. Cela serait une avenue intéressante pour tenir compte d'un plus grand nombre de personnes et pour obtenir des données quantitatives émanant de la clientèle, plutôt que seulement des études empiriques, des engagements du promoteur et des bailleurs de fonds, et les données qualitatives fournies par ceux qui auront pris la peine de se présenter dans le cadre des audiences du BAPE de juillet ou août 2020 ou encore en faisant parvenir un mémoire. Cela pourrait mener à un sondage de suivi qui serait davantage axé sur les besoins liés au réseau structurant de transport en commun, ou encore cela pourrait mener à compléter la prise en compte de l'avis des usagers.

## **Position quant à l'autorisation du projet**

Considérant ce qui précède, je suis davantage favorable à la réalisation et au déploiement d'un réseau de transport structurant, mais je demeure sceptique quant au caractère structurant du projet s'il continue de perdre des éléments en cours de route.

J'espère que mon mémoire aura su être éclairant sur les pistes à explorer pour assurer qu'il soit à la hauteur des attentes de la population, en complémentarité avec les autres mémoires déposés au 30 juillet 2020.

Je souhaite que le rendu soit porteur, qu'il incarne une vision à long terme et qu'il réussisse à rejoindre une plus grande clientèle. Je souhaite également qu'il desserve mieux la clientèle actuelle, qui à ce stade-ci, après tant d'années à attendre un réseau structurant et à tolérer un système à pleine capacité, mérite d'être mieux servie par le transport en commun dans une ville de la taille de la ville de Québec.

Je souhaite que la ville demeure largement végétalisée, que l'on puisse s'y déplacer plus facilement sans voiture, que le transport actif soit favorisé et qu'il soit complémentaire au transport en commun.

## SOURCES

AUDIENCES DU BAPE, 2020. Consultées en ligne et à la télévision communautaire en juillet 2020.

GOSSELIN, Pierre, 2015. « Une ville verte est une ville en santé », communication présentée au Conseil d'arrondissement Sainte-Foy - Sillery le 26 janvier 2015, 27 p.

J'AI MA PASSE, s.d. <https://jaimapasse.org/wp-content/uploads/2020/07/benefices-rstc-1.pdf>

VIVRE EN VILLE, s.d. <https://vivreenville.org/notre-travail/publications/etudes/2019/la-reduction-du-bilan-carbone-par-le-transport-en-commun.aspx>

VIVRE EN VILLE, s.d. Densification verte: les arbres. [https://vivreenville.org/media/543646/venv\\_densificationverte\\_ficheS1.pdf](https://vivreenville.org/media/543646/venv_densificationverte_ficheS1.pdf)

*Fin de document*