

Québec, le 24 août 2020

PAR COURRIEL
rachel.sebareme@bape.gouv.qc.ca

Madame Rachel Sebareme
Coordonnatrice du secrétariat de la commission
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement du Québec
140, Grande Allée Est, bureau 650
Québec (Québec) G1R 5N6

**OBJET : Projet de construction d'un tramway à Québec – Renseignements complémentaires
Université Laval**

Madame,

Pour faire suite à votre correspondance du 19 août 2020, je vous prie de trouver ci-après les réponses de l'Université Laval aux questions qui y étaient formulées.

« Le 15 mars 2018, l'Université Laval a mis en place un [projet pilote](#) visant à étaler les horaires de cours afin d'évaluer l'effet sur la congestion routière à Québec et de favoriser les modes de transport actif et collectif ».

- 1. Quels sont les résultats de ce projet-pilote? Existe-t-il un rapport sur ce projet-pilote qui présente les effets de l'étalement des horaires de cours sur la congestion routière et l'utilisation du transport collectif? Si tel est le cas, veuillez déposer ce rapport à la commission.**

Il n'y a pas eu de rapport sur ce projet-pilote. Toutefois, voici quelques données qui ont été colligées depuis la mise en place de ce projet. Le tableau suivant présente pour chaque session le nombre de cours qui ont été décalés à 9h, le nombre de facultés participantes et le nombre d'inscriptions.

Session	Nombre de facultés participantes	Nombre de cours	Nombre d'inscriptions
Automne 2018	2	61	3600
Hiver 2019	4	93	4615
Automne 2019	5	120	6367
Hiver 2020	7	158	7610

L'Université n'a pas réalisé d'études de circulation afin de mesurer les retombées réelles du projet sur la circulation. Cependant, des sondages sont menés chaque session auprès des étudiants dont le ou les cours ont été décalés à 9 h. L'objectif est d'évaluer les effets du projet sur leurs habitudes de déplacement et sur la gestion de leur temps.

.../2

Voici les principaux résultats du sondage réalisé à l'hiver 2020 :

- 75 % des répondants ont noté que la circulation était moindre lorsque les cours débutaient à 9 h;
- 89 % des répondants ont noté qu'ils pouvaient partir plus tard (souvent ou à l'occasion) de leur domicile lorsque les cours débutaient à 9 h;
- 86 % des répondants sont satisfaits du projet;
- 87 % des répondants sont favorables à ce qu'il y ait plus de cours qui débutent à 9 h.

Pour la session d'automne 2020, en raison de la situation reliée à la COVID-19, plusieurs cours se dérouleront à distance. Cependant, l'Université entend poursuivre le projet d'étalement des horaires de cours pour les sessions subséquentes.

- 2. Est-ce que l'Université Laval prévoit mettre en place d'autres mesures pour réduire la congestion routière à Québec et aux environs de la cité universitaire? Si oui, quelles sont ces mesures et comment se concrétiseront-elles?**

L'Université Laval encourage les déplacements responsables vers le campus en incitant les membres de sa communauté à utiliser des modes de transport alternatifs à la voiture. La Politique institutionnelle de développement durable de l'Université vise à favoriser les moyens de déplacement durables auprès des membres de la communauté universitaire. À cet effet, plusieurs projets ont été mis en place ces dernières années touchant entre autres les stationnements, les transports actifs, les transports collectifs, les services aux usagers, le covoiturage, l'autopartage, l'aménagement du campus et la compensation des émissions de gaz à effet de serre associées aux déplacements.

En plus de la poursuite des différentes démarches de l'Université visant à favoriser le transport actif et collectif, le projet d'insertion du transport en commun structurant sur le campus constitue une occasion pour l'Université de revoir certains aménagements et services afin de favoriser l'intermodalité des déplacements, notamment dans le cadre de la mise en place d'un pôle d'échanges.

« Par ailleurs, l'Université a mis en place le Laissez-passer universitaire (LPU) avant d'offrir à tous ses étudiants un accès illimité aux services réguliers du RTC et de la STL. »

- 3. Quel a été l'impact de cette mesure sur l'usage du transport en commun par les étudiants? Quel a été l'impact de cette mesure sur la délivrance des permis de stationnement de l'Université et l'usage de ces stationnements?**

À la session d'automne 2019 (entre le 1^{er} septembre 2019 et le 31 décembre 2019), 24 900 LPU ont été mis en circulation et 1 716 000 déplacements ont été réalisés avec celui-ci. 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 STL. Le RTC a constaté une augmentation de 16 % de l'achalandage étudiant pour la session d'automne, tous titres confondus, alors qu'à la STL, l'achalandage étudiant a augmenté de 18,9 % durant la même période.

L'Université Laval a enregistré une baisse de 21 % des ventes de vignettes de stationnement aux étudiant

« Le ministère présente sur son site web le Plan d'action numérique en éducation et en enseignement supérieur ».

4. **Quels seront les impacts de la mise en œuvre de ce plan d'action dans les prochaines années particulièrement sur le déploiement d'une offre de formation à distance au sein de votre établissement.**

Note : Afin d'interpréter correctement les réponses fournies aux questions 4 et 5, nous vous invitons à préalablement prendre connaissance de la réponse offerte à la question 6. La notion de « formation à distance » doit être comprise adéquatement comme incluant aujourd'hui une part significative de « formation en ligne » réalisée par des étudiants et étudiantes fréquentant le campus. De plus, les développements numériques supportent la formation présentielle.

Au cours des 20 dernières années, l'Université Laval a investi massivement dans le développement de la formation à distance et dans la modernisation de ses infrastructures numériques de soutien à l'enseignement et à l'apprentissage. Ces investissements ont permis à l'UL d'enregistrer une forte croissance, tant au niveau de l'offre de cours à distance que de la demande pour cette modalité.

De fait, tout en maintenant prédominantes ses activités de formation en mode présentiel sur le campus, l'UL occupe un rôle de premier plan en formation à distance au Canada. Avec une offre totalisant 1 200 cours à distance et 120 programmes crédités pouvant être réalisés entièrement à distance, en date du mois de janvier 2020, l'UL est l'établissement d'enseignement supérieur avec l'offre la plus importante en FAD au Canada, et ce, toutes langues d'enseignement confondues.

Dans ce contexte, le Plan d'action numérique en éducation aura un impact limité sur le développement de l'offre de cours à distance dans le cadre de la formation régulière à l'Université Laval. Une large proportion de l'offre de formation de l'établissement est déjà offerte à distance, et l'Université Laval n'aspire pas à accélérer le développement de son offre de cours à distance par l'entremise des investissements réalisés dans le cadre de ce plan d'action.

Par ailleurs, l'Université Laval misera notamment sur les investissements réalisés dans le cadre de ce plan d'action pour soutenir la création et la promotion d'opportunités d'apprentissage flexibles, ouvertes et créatives, au service de l'apprentissage tout au long de la vie. Ainsi, l'UL n'aspire pas à produire davantage de formation à distance en formation régulière, elle aspire plutôt à créer une nouvelle offre de formation destinée aux apprenants adultes, en emploi et aux étudiants dits « non traditionnels ».

5. **Veuillez indiquer si, dans la foulée de la pandémie de COVID-19, vous comptez accélérer le développement et l'utilisation de plateformes de formation à distance. Le cas échéant, quel serait l'impact sur le nombre d'heures en présentiel requis à l'égard des étudiants au cours des prochaines années?**

Nous devons attendre un certain temps pour mesurer l'impact réel de la pandémie de COVID-19 sur les modalités d'apprentissage. Au moment où nous écrivons ces lignes, l'Université Laval n'anticipe pas de changement radical ou majeur sur le développement et l'utilisation de plateformes de formation à distance. Du moins, rien qui n'était pas déjà inscrit dans les plans de l'établissement avant l'avènement de la pandémie.

Cela dit, parmi les hypothèses émises au sein de la littérature traitant de cette question, plusieurs acteurs anticipent que les cours hybrides composés, en proportion variable, de séances en classe et de séances à distance gagneront en popularité. Il nous est toutefois difficile prédire l'impact à long terme de cette hypothèse sur le nombre d'heures en présentiel requis.

6. Quelles proportions d'étudiants et/ou de cours en présentiel versus à distance prévoyez-vous d'ici les 5, 10 et 15 prochaines années?

En 2019-2020, un peu plus de 20 % de la population étudiante de l'Université Laval était inscrite « uniquement en formation à distance ». Au cours des 15 prochaines années, nous anticipons une croissance modérée. La proportion que représentent ces étudiants ne devrait pas dépasser 30 % de la population étudiante totale. Dans le cadre de la présente réflexion sur le réseau structurant de transport, il est important de rappeler qu'une large proportion de ces étudiants inscrits « uniquement en formation à distance » résident sur l'ensemble du territoire Québécois, canadien et à l'international. Soulignons par ailleurs qu'en 2019-2020, un étudiant sur trois était inscrit à la fois en formation à distance et en présentiel au cours d'une même session. Cette proportion (1 sur 3) est stable depuis les cinq dernières années. À cet égard, nous pouvons poser l'hypothèse que cette proportion n'est pas appelée à se transformer au cours des prochaines années, et que les étudiants maintiendront une « présence active » sur le campus, même s'ils s'inscrivent à un ou à deux cours à distance.

« Lors de la première partie de l'audience publique, l'initiateur a indiqué : Pour ce qui est de l'Université Laval, c'est vraiment une entente qui est avec eux. [...] C'est une entente qu'on a avec eux, qui est : relocaliser le long du parcours, mais aussi sur les propriétés de l'Université Laval pour ce qui est des quantités d'arbres qui sont touchés (Daniel Genest, DT9, p.28) ».

7. Quelle est la nature de l'entente entre l'Université Laval et l'initiateur? Veuillez déposer les documents relatifs à cette entente.

Les travaux d'insertion du transport structurant sur le campus de l'Université Laval sont assujettis à la règle de l'Université qui stipule que dans le cadre de tous les travaux réalisés sur le campus, chaque arbre coupé doit être remplacé par deux arbres. Dans le cadre du projet de transport structurant, il a été convenu avec le Bureau de projet que la plantation des arbres sera réalisée le long du parcours et au besoin, ailleurs sur les terrains de l'Université selon les emplacements qui auront été déterminés par celle-ci. Une entente formelle est présentement en préparation.

L'initiateur mentionne également :

« Donc, dans leurs objectifs aussi de créer un campus un peu plus ouvert vers la ville, c'est dans cet objectif-là qu'on créait la percée, là, qui est dans le boisé, située à l'ouest des fameux trois drapeaux – dans le jargon de Québec, on parle toujours des trois drapeaux à l'entrée –, et l'objectif à moyen terme de l'Université Laval c'est vraiment de réaménager son entrée. Et, dans ce moment-là, ce qui est la zone qui sert un peu de terminus d'autobus dans le passé pour le RTC deviendrait, dans cette section-là, un réaménagement (Benoît Carrier, DT9, p.29). »

8. Quels sont les réaménagements de l'entrée prévus et quels sont les impacts de ces réaménagements sur les boisés de l'Université Laval?

Depuis plusieurs années, l'Université Laval souhaite revoir la configuration de l'entrée Laurier dont l'aménagement et la configuration sont déficients, mais un tel projet n'est pas planifié à court terme.

Des discussions avec les représentants de la Ville de Québec seront requises pour planifier une éventuelle transformation, et ce, puisque ce projet ne peut se réaliser sans une reconfiguration des voies et des feux de circulation du boulevard Laurier.

L'impact sur les arbres est mineur puisque notre intention est de limiter le projet de réaménagement à la zone actuelle de l'entrée et ne pas affecter les boisés situés à l'est, au nord et à l'ouest. L'université applique rigoureusement la règle que pour chaque arbre coupé, deux arbres doivent être replantés sur le campus.

– Quels seraient les impacts du tracé et du pôle d'échange sur ces réaménagements prévus?

Les impacts du tracé se situent à deux niveaux :

- Afin d'optimiser la circulation véhiculaire sur le campus, nous avons revu, en collaboration avec le bureau de projet du RSTC, les voies routières et les sens de circulation. Ainsi, certaines rues seront à sens unique comme l'avenue des Sciences-humaines passant devant cette entrée qui serait en direction est. La configuration de l'entrée sera donc repensée en conséquence.*
- Pour que le tramway puisse rejoindre le boulevard Laurier, il y aura un percement du boisé situé à l'extrémité sud de l'avenue de la Médecine. Cette voie permettra également une sortie des automobiles en direction ouest sur le boulevard Laurier. L'entrée du boulevard Laurier devra donc être configurée en considérant cette nouvelle sortie qui se situe à environ 100 mètres plus à l'ouest.*

– Quels sont les plans prévus pour les secteurs boisés et l'abattage d'arbres?

Un plan directeur immobilier pour le campus de l'Université est en préparation et doit être complété en 2021. Les boisés à proximité de l'entrée et en particulier ceux situés à l'est et à l'ouest ont une valeur écologique appréciable. L'Université n'envisage pas de projet d'aménagement ou de construction dans ces secteurs. Les abattages d'arbre se limitent aux travaux d'entretien de ces forêts urbaines.

Espérant le tout conforme, je vous assure de ma collaboration et vous transmets, Madame, mes meilleures salutations.

Le vice-recteur à l'administration,

A blue ink signature, likely of André Darveau, written in a cursive style.

André Darveau, Ph. D.

NG/DB/FEC/mcs

c. c. M^{me} Sophie D'Amours, rectrice

MM. René Lacroix, vice-recteur adjoint à l'administration, Université Laval
Denis Beaudoin, directeur, Service des immeubles