# VERS UN LAISSEZ-PASSER UNIVERSITAIRE

Mémoire de la CADEUL et l'AELIÉS dans le cadre des consultations publiques sur le plan de mobilité durable de la Ville de Québec

Présenté au comité consultatif sur la mobilité durable de la Ville de Québec en août 2017

AELIÉS
Association des étudiantes et étudiants de Laval inscrits aux études supérieures

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

# VERS UN LAISSEZ-PASSER UNIVERSITAIRE

## Mémoire de la cadeul et de l'AELIÉS dans le cadre des consultations publiques sur le plan de mobilité durable de la Ville de Québec

Présenté au comité consultatif sur la mobilité durable de la Ville de Québec

**Recherche, analyse et rédaction :**
Annie Vézina, recherchiste

**Sous la direction de :**
Annie-Jade Samson, vice-présidente aux affaires externes de la CADEUL
Guillaume Plante, vice-président aux affaires externes de l'AELIÉS

**En collaboration avec :**
Vice-rectorat exécutif de l'Université Laval

**Correction :**
Jolianne Loignon-Beaudoin, adjointe administrative

# À PROPOS DE LA CADEUL

La Confédération des associations d'étudiants et étudiantes de l'Université Laval (CADEUL) fête cette année ses 36 ans d'existence. Elle représente plus de 85 associations étudiantes et plus de 32 000 étudiantes et étudiants du premier cycle de l'Université Laval.

La CADEUL a pour mission de représenter les étudiantes, les étudiants et les associations d'étudiantes et d'étudiants membres afin de promouvoir et de défendre leurs droits et leurs intérêts, notamment en matière pédagogique, culturelle, économique, politique et sociale, ainsi qu'envers l'administration universitaire.

Par ailleurs, la CADEUL encourage ses membres à s'impliquer dans leur milieu, stimule leur potentiel et met de l'avant leur vision collective, notamment :

- en créant des liens entre les associations et en favorisant la communication avec les étudiantes et les étudiants;
- en développant des outils pour les aider à réaliser leurs ambitions;
- en les aidant à être des leaders dans leur milieu;
- en offrant des services adaptés à leurs besoins;
- en défendant leurs intérêts.

**Confédération des associations d'étudiants et étudiantes de l'Université Laval (CADEUL)**

Bureau 2265, pavillon Maurice-Pollack
Université Laval, Québec, (QC) G1V 0A6
Téléphone : 418.656.7931
Télécopieur : 418.656.3328
cadeul@cadeul.ulaval.ca
http://www.cadeul.com/

# À PROPOS DE L'AELIÉS

L'Association des étudiantes et des étudiants de Laval inscrits aux études supérieures (AELIÉS) est l'association générale de campus qui représente l'ensemble de la communauté étudiante des 2e et 3e cycles de l'Université Laval, soit environ 11 000 membres. Depuis maintenant 50 ans, l'AELIÉS travaille à l'accompagnement, à la défense et au rayonnement des étudiants et des étudiantes des cycles supérieurs de la première université francophone d'Amérique du Nord.

En plus de publier régulièrement des mémoires sur les enjeux qu'elle défend, l'AELIÉS offre également des services de nature sociale et économique à ses membres (Régime de soins de santé et dentaires, aide financière aux membres et aux associations, subventions et commandites de projets étudiants, agenda universitaire, défense des droits étudiants, etc.). Avec la volonté d'offrir davantage à ses membres, l'AELIÉS a, au fil des années, créé trois projets 100 % étudiants : la Chaire publique AELIÉS, le concours de vulgarisation Cogito et le Café Fou Aeliés.

**Association des étudiantes et des étudiants de Laval inscrits aux études supérieures (AELIÉS)**

Maison Marie-Sirois, Université Laval
Québec (QC) G1V 0A6
Téléphone : 418.656.7190
aelies@aelies.ulaval.ca
http://www. aelies.ulaval.ca/

# TABLE DES MATIÈRES


| | |
|---|---|
| À propos de la CADEUL | 3 |
| À propos de l'AELIÉS | 4 |
| Introduction | 6 |
| AXE 1 : Des services liant les établissements d'enseignement supérieur | 7 |
| AXE 2 : Le laissez-passer universitaire (LPU) | 8 |
| Démarches de la CADEUL et de l'AELIÉS | 9 |
| Le référendum | 10 |
| Les avantages | 10 |
| Les avantages environnementaux | 10 |
| Les avantages pour la communauté | 11 |
| Les avantages pour les sociétés de transport et les Villes | 13 |
| Les avantages pour l'Université Laval | 14 |
| Les Avantages pour les étudiants | 15 |
| Coûts du LPU | 16 |
| Revenus actuels de la clientèle étudiante | 16 |
| Coûts supplémentaires de développement | 16 |
| Répartition des coûts | 17 |
| Conclusion | 18 |

# INTRODUCTION

Ce mémoire s'inscrit dans le cadre des consultations de la Ville de Québec sur la mobilité durable. Ces consultations font suite au retrait de la Ville de Lévis, en avril 2017, des réflexions entourant l'instauration du projet de Service rapide par bus (SRB) dans la communauté métropolitaine.

Le projet SRB, qui fait l'objet de discussions depuis 2015, prévoyait accroître le nombre de déplacements des usagers en transport commun dans et entre les communautés urbaines de Québec et Lévis. Alors que le projet a été rejeté et que les plans d'aménagement sont à retravailler, voilà l'occasion de penser à l'instauration d'un réseau de transport en commun qui prend davantage en compte les déplacements des étudiant-e-s; une population qui se renouvelle sans cesse et qui fréquente des établissements dans des axes qu'il importe de bien desservir. Selon le Réseau de transport de la Capitale (RTC), les personnes qui utilisent le plus le transport en commun dans les grands axes de déplacement sont à 46 % des étudiant-e-s et à 41 % des travailleurs.[1]

La Confédération des associations d'étudiants et d'étudiantes de l'Université Laval (CADEUL) et l'Association des étudiantes et des étudiants de Laval inscrits aux études supérieures (AELIÉS) proposent que la Ville de Québec, dès cette étape de la consultation, tienne compte des besoins en terme de déplacements de sa population étudiante selon deux axes : 1) en proposant des circuits rapides et efficaces qui tiennent compte de la localisation des établissements d'enseignement supérieur 2) en instaurant un laissez-passer universitaire pour les étudiants qui, au lieu de payer pour un abonnement mensuel d'autobus, verraient un montant dédié au transport en commun ajouté à leur facture universitaire leur permettant ainsi d'accéder à l'ensemble du réseau métropolitain pour la durée de la session universitaire visée.

L'Université Laval est apte à occuper une position de leader en matière de transport en commun. L'Université et la Ville doivent évoluer en partenariat pour instaurer des pratiques favorisant une meilleure qualité de vie pour les citoyen-ne-s, une gestion efficiente des déplacements et le développement de secteurs d'activités propices à la création de bons emplois.

L'Université Laval forme les décideurs appelés à se prononcer sur les aménagements des villes, les façons de réduire l'empreinte écologique et de mieux circuler. Des ingénieurs, architectes, aménagistes, urbanistes et professionnels de l'environnement et de la logistique s'intéressent aux infrastructures, à l'électrification des transports, aux voitures intelligentes, à la gestion efficiente des déplacements individuels et collectifs. Il n'y a pas de meilleur geste à poser, par le campus, en faveur du développement durable, que celui d'investir dans des transports alternatifs à l'usage de la voiture.

En 2015-2016, l'Université Laval comptait plus de 42 500 étudiant-e-s et employait 9 370 personnes à temps plein et à temps partiel[2] . Ces étudiant-e-s et travailleur-euse-s convergent vers le campus et le quittent en blocs. Cela implique de grands mouvements de trafic aux heures de pointe et une préoccupation pour les places de stationnement disponibles, de même que pour la pollution générée par les voitures. Cet enjeu concerne aussi les cégeps qui se penchent sur les façons d'améliorer l'accès de leurs étudiant-e-s au transport collectif, notamment le Cégep Garneau.

Comme nous l'avons dit précédemment, les personnes qui utilisent le transport en commun dans les grands axes de déplacement sont à 46 % des étudiant-e-s et à 41 % des travailleur-euse-s. De ce fait, il importe de favoriser des tracés liant les lieux d'enseignement pour assurer une fréquentation de base. Cette condition de réussite dans la mise en place d'un réseau devrait aller de pair avec une amélioration de la tarification.

La CADEUL et l'AELIÉS souhaitent souligner la collaboration de l'Université dans cette démarche de réflexion sur l'implantation d'un laisser-passer universitaire (LPU). Les associations recommandent la mise en place du LPU qui consisterait en une contribution pour le transport en commun pour ceux et celles qui fréquentent l'Université permettant l'accès à l'ensemble du réseau métropolitain de transport en commun pour la durée de la session universitaire visée.

1 Réseau de transport de la Capitale (RTC). (2005). Le transport collectif à Québec. Pour mieux vivre la ville (p. 26). Plan stratégique de développement des services..

2 Université Laval. (2017). Quelques chiffres. Récupéré du site de l'Université Laval : https://www.ulaval.ca/notre-universite/salle-de-presse/information-institutionnelle/quelques-chiffres.html

# AXE 1 : DES SERVICES LIANT LES ÉTABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR

Après l'annonce faite par la Ville de Québec de l'abandon du mégaprojet de Service rapide par bus devant relier Québec et Lévis, un étudiant de l'Université Laval, Alex Tremblay Lamarche, dénonçait cette décision qui faisait en sorte de repousser, encore une fois, un projet de transport en commun à Québec. Sa Lettre des jeunes de Québec pour le SRB, a été signée par 600 personnes, notamment par des jeunes de 18 à 35 ans.

M. Tremblay Lamarche mentionne que la Ville de Québec doit «passer au 21e[3] siècle» en matière de transport en commun si elle désire retenir ses jeunes. La jeune génération a beaucoup voyagé, explique l'étudiant. Elle est habituée à se déplacer rapidement et facilement. Selon lui, les projets de construction d'infrastructures favorisant le transport en commun pourraient convaincre les jeunes qualifiés de revenir ou de rester à Québec.

Ces propos font échos à ceux du rapport final issu de la consultation du Groupe de travail sur la mobilité durable. Interrogé-e-s sur ce qui les inciterait à demeurer dans la région au lieu d'aller travailler ailleurs, les étudiant-e-s ont répondu qu'il fallait améliorer «l'efficacité des déplacements (notamment les déplacements interrives, le transport en commun et le réseau cyclable) [...]»[4]. Aussi, plus des deux tiers des travailleur-euse-s appelé à s'exprimer sur les secteurs d'emplois à développer dans la Ville de Québec font état de contraintes concernant, notamment, les déplacements : «aménagement de la ville conçu uniquement en fonction de l'automobile, déficience des services de transport collectif, manque d'infrastructures pour les déplacements actifs et transport interurbain déficient».[5]

Ces considérations sont importantes, car elles démontrent la nécessité de développer un meilleur transport en commun pour assurer la rétention des jeunes et le développement d'emplois. Par où commencer pour faire en sorte que le réseau de transport à mettre en place réponde réellement aux besoins ? Il importe d'envisager que concrètement, les étudiant-e-s sont maintenant un afflux d'usagers qui se renouvelle année après année dans les établissements d'études postsecondaires, et qui constitue une masse critique pour assurer une fréquentation de base du service.

Différentes options sont sur la table. Il vaut la peine de s'y pencher en priorisant un tracé liant les lieux d'enseignement supérieur et en privilégiant son passage dans des zones peuplées. La rapidité, l'efficacité et le confort doivent aussi être au rendez-vous pour qu'un nombre important d'étudiant-e-s et de travailleur-euse-s délaissent leur voiture et optent pour le transport en commun dans leurs habitudes de déplacement.

La CADEUL et l'AELIÉS sont aussi d'avis que dans l'étude d'un nouveau tracé, la dimension interrives doit être conservée pour permettre aux étudiant-e-s de la Rive-Sud de fréquenter plus facilement leur cégep, puis d'accéder au campus de l'Université du Québec à Rimouski situé à Lévis, ou à l'Université Laval s'ils veulent poursuivre leurs études aux cycles supérieurs. À l'inverse les étudiant-e-s de la Ville de Québec devraient pouvoir se rendre à Lévis en transport en commun pour leurs études.

3 Tremblay Lamarche, A. & all. (2017, 21 avril). Oui au dialogue, non à l'abandon du SRB. Le Soleil. Récupéré de : http://www.lapresse.ca/le-soleil/opinions/points-de-vue/201704/21/01-5090629-oui-au-dialogue-non-a-labandon-du-srb.php.

4 Ville de Québec. (2009). Rapport de la consultation préliminaire du groupe de travail sur la mobilité durable Service des communications (p. 5). Équipe de consultations et sondages du service des communications..

5 Ville de Québec. (2009). Rapport de la consultation préliminaire du groupe de travail sur la mobilité durable Service des communications (p. 5-6). Équipe de consultations et sondages du service des communications.

# AXE 2 : LE LAISSEZ-PASSER UNIVERSITAIRE (LPU)

Pour assurer la fréquentation du transport en commun, il faut dès maintenant penser à l'accessibilité du service. Dans l'optique de favoriser l'accès de la population étudiante au réseau, un laissez-passer devrait être rendu disponible à ceux et à celles qui s'inscrivent à l'Université Laval. Moyennant une cotisation prélevée sur sa facture, il serait permis à l'étudiant-e de se déplacer sur le territoire de la communauté métropolitaine comprenant Québec et Lévis.

Avant que ne se multiplient les initiatives «établissement par établissement», un véritable leadership pourrait être exercé par l'Université Laval qui montrerait l'exemple en instaurant ce laissez-passer. D'autres établissements d'enseignement pourraient emboîter le pas. C'est ce qui s'est produit dans d'autres provinces. En Nouvelle-Écosse par exemple, la popularité du laissez-passer (UPASS), d'abord offert à l'Université de Saint Mary's, a conduit d'autres établissements à vouloir implanter ce service. La société Transit Metro y a vu une opportunité : un UPASS est désormais valide pour les étudiant-e-s de plusieurs collèges et universités. En ce qui concerne les universités, le coût par étudiant-e est d'environ 150 $ pour l'année académique allant du 1er septembre au 30 avril.

L'idée d'instaurer un accès libre au transport en commun au Canada date de 1973. L'Université Queen's située en Ontario est la première a l'avoir expérimentée. Graduellement, l'idée s'est propagée : l'Université de Western Ontario a approuvé son programme UPASS en 1998, l'Université de Victoria a suivi en 1999, puis d'autres ensuite, dont l'Université de Saint Mary's en 2003. À la suite de l'application de la mesure, le nombre d'usagers du transport en commun a tendance à monter en flèche. À l'Université de Western Ontario, le nombre d'usagers du transport en commun a augmenté de 50 % au cours de la première année d'application du laissez-passer. À l'Université de Victoria, ce sont 51 % des étudiant-e-s qui prenaient l'autobus en 2003 à la suite de l'introduction du UPASS .[6]

Le prix des laissez-passer varie beaucoup selon le montant de la subvention accordée par l'Université et l'apport de la société de transport. En Colombie-Britannique, en partenariat avec l'Université de Victoria, le BC Transit offrait, en 2004-2005, un UPASS de quatre mois à un tarif de 56 $ par étudiant-e pour toute personne inscrite à au moins un cours.[7] L'Université contribuait pour 4 $ par étudiant-e par session en affectant au service une partie des revenus tirés de ses recettes de stationnement. La contribution de l'étudiant-e varie en fonction de ces sources d'entrée (de 2004 à 2017, elle est passée de 56 $ à 81 $ à l'Université de Victoria), mais pourrait éventuellement se voir réduite à travers un programme d'aide gouvernemental pour le transport en commun ou un programme soutenant le développement durable et la lutte contre les changements climatiques.

Au Québec, l'Université de Sherbrooke a offert un premier laissez-passer en 2004 à la suite d'une entente conclue entre la Société de transport de Sherbrooke (STS), l'Université elle-même et les associations étudiantes. Depuis, les étudiant-e-s paient un montant d'une trentaine de dollars par session (2017), et obtiennent ainsi un accès illimité au réseau de la STS en présentant leur carte. En 2009, le vice-recteur au développement durable de l'Université de Sherbrooke, M. Alain Webster, déclarait que l'instauration du laissez-passer avait fait augmenter le nombre d'usagers des transports en commun de 16 %. De plus, 200 cases de stationnement ont été éliminées pour faire place à un espace public et à la plantation de 150 arbres[8].

En 2007, le Cégep de Sherbrooke emboîtait le pas en rendant obligatoire une cotisation s'élevant aujourd'hui à 63,70 $ par session par étudiant-e et qui est valide du 1er août au 31 mai. Outre le fait que les étudiant-e-s abandonnent l'usage de la voiture au profit du transport collectif, ils et elles modifient leurs habitudes de logement, ce qui désengorge du même coût les quartiers limitrophes.[9]

6 Gouvernement du Canada. (2008). Laissez passer universels de transport en commun au Canada. Récupéré du site du Gouvernement du Canada : http://data.tc.gc.ca/archive/fra/programmes/environnement-pdtu-laissezpasser-1086.htm

7 Gouvernement du Canada. (2008). Laissez passer universels de transport en commun au Canada. Récupéré du site du Gouvernement du Canada : http://data.tc.gc.ca/archive/fra/programmes/environnement-pdtu-laissezpasser-1086.htm.

8 Dion-Viens, D. (2009, 31 août). Le laissez-passer universel dans la mire de la CADEUL. Le Soleil. Récupéré de : http://www.lapresse.ca/le-soleil/actualites/education/200908/30/01-897247-le-laissez-passer-universel-dans-la-mire-de-la-cadeul.php.

9 CADEUL et AELIÉS. (2010). Mémoire pour les consultations publiques sur le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec. Le laissez-passer universel d'autobus à l'Université Laval.

# DÉMARCHES DE LA CADEUL ET DE L'AELIÉS

Poussées par les exemples des universités canadiennes et de celui de Sherbrooke au Québec, la CADEUL et l'AELIÉS sont impliquées, depuis 2005, dans des démarches visant l'obtention d'un Laissez-passer universitaire préconisant une approche de paiement universel.

Depuis 2005, la CADEUL et l'AELIÉS prennent une part active dans les débats entourant le transport collectif dans la communauté métropolitaine. Elles ont demandé des évaluations au RTC et à la Société de transport de Lévis pour connaître les coûts d'implantation d'un tel laissez-passer.Une étude du RTC fait état d'un manque à gagner de 1,7 M$ et d'investissements de 5,7 M$ pour soutenir l'achalandage. Ces données qui devraient par ailleurs être actualisées, puisqu'elles ne tiennent pas compte de facteurs qui ont changé depuis 2009.

Les associations étudiantes étaient aussi présentes aux consultations publiques «Vivre et se déplacer à Québec» tenues en 2009. Elles avaient alors avancé l'idée de faire du transport en commun la priorité de la Ville de Québec. En juin 2010, à la parution du Plan de mobilité durable de la Ville de Québec, la CADEUL et l'AELIÉS se sont réjouies des recommandations du groupe de travail, notamment de celle visant à «doubler d'ici 2030 la part modale du transport en commun, à Québec et à Lévis.[10] Par contre, depuis cette rencontre nous observons que les différents acteurs tardent à s'entendre sur l'opérationnalisation du projet.

Dans le plan stratégique du RTC (2005-2014), il était plutôt question de retrouver, pour 2021, la part modale qu'occupait le transport collectif à Québec en 1991 et qui se chiffrait à 16 %, soit environ 38 millions de déplacements annuellement. Cette part avait chuté à 10 % en 2001, avec un nombre de déplacements ayant stagné à 38 millions,[11] alors qu'en dix ans (1991-2001) le nombre d'automobiles augmentait de 27 000 à Québec.[12]

Le retour à 16 % de la part modale pour le transport en commun d'ici 2021, comme le souhaitait le RTC, était envisagé seulement avec l'avènement d'un tramway, ce qui ne semble pas se concrétiser. La ville de Québec, le RTC, l'Université Laval et les associations étudiantes ont tout à gagner à travailler en partenariat afin de créer les conditions nécessaires au retour à cette part modale. C'est d'ailleurs en ce sens que le comité de travail poursuit son engagement. De plus, les tarifs demeurent élevés, ce qui nuit à l'accessibilité au service.

De façon à agir pro activement dans le dossier du transport en commun, la CADEUL et l'AELIÉS ont tenu un référendum à l'automne 2009. Les résultats obtenus sont concluants au sujet de l'instauration du laissez-passer et amènent les associations étudiantes à réitérer leur demande de mettre en place cette passe d'autobus qui s'avère être un succès dans d'autres villes.

---

10 Ville de Québec. (2010). Plan de mobilité durable. Pour vivre et se déplacer autrement (p. 39). Ville de Québec.

11 Réseau de transport de la Capitale (RTC). (2005). Le transport collectif à Québec. Pour mieux vivre la ville (p. 22). Plan stratégique de développement des services.

12 Réseau de transport de la Capitale (RTC). (2005). Le transport collectif à Québec. Pour mieux vivre la ville (p. 16). Plan stratégique de développement des services..

# LE RÉFÉRENDUM

À la question : «Afin d'offrir à tous les étudiants du campus de l'Université Laval un accès illimité au transport en commun du Réseau de transport de la Capitale (RTC) et de la Société de transport de Lévis (STLévis), acceptez-vous de cotiser jusqu'à un montant maximal de 60 $ par session, considérant que le montant de la cotisation est sujet à diminution selon la contribution des différents partenaires au projet ? » (Deschambeault-Lepage, 2009), les étudiant-e-s de l'Université Laval se sont prononcé-e-s à 75,13 % en faveur.

| | Voix | Pourcentage |
|---|---|---|
| Oui | 6 867 | 75,13 % |
| Non | 2 273 | 24,87 % |
| Taux de participation | 9 140 | 28,5 % |

Ces résultats ont été adoptés en Conseil d'administration le 9 octobre 2009 par les instances respectives de l'ÆLIÉS et de la CADEUL.

Avec un taux de participation record, la réponse étudiante est indéniable : le laissez-passer universitaire constitue un projet mobilisateur. C'est fort de l'appui des étudiant-e-s des trois cycles que la CADEUL et l'AELIÉS reviennent de l'avant avec le projet du LPU.

# LES AVANTAGES

Si l'implantation du LPU est avantageuse pour les étudiant-e-s, elle le serait aussi pour les entités que sont : l'Université Laval, la Ville de Québec, le RTC, la STLévis et la communauté. Il importe de considérer qu'au-delà des bénéfices pour chacun, bénéfices qui seront présentés dans une section subséquente, le LPU contribuera d'abord et avant tout à contrer la pollution engendrée par les voitures, ce qui bénéficie à la population en général. Comme le souligne le ministère du Développement Durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP), «le secteur des transports est le plus grand émetteur de gaz à effet de serre (GES) au Québec avec 40 % de l'ensemble des émissions, dont la moitié provient des véhicules légers».[13]

13 Ces émissions sont en constante augmentation depuis 1990, comme le souligne le MDDEP sur son site : http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changements/ges/reglement.htm

# LES AVANTAGES ENVIRONNEMENTAUX

La détérioration de la qualité de l'air à Québec[14] n'est pas étrangère à notre utilisation massive de l'automobile. Elle entraîne le développement de maladies, telle que l'asthme et cela contribue au réchauffement climatique, un phénomène qu'il importe de contrer globalement pour parer aux bouleversements environnementaux qui affectent nos mœurs et nos habitudes.

Un des objectifs du projet du LPU est de rendre le transport en commun beaucoup plus attrayant pour les étudiant-e-s comparativement au déplacement en automobile. Chaque déplacement en voiture ainsi évité contribuera à réduire les émissions de GES.

Des calculs effectués en 2005 par le RTC, puis par le MDDEP en 2006 ont permis d'évaluer l'impact du LPU sur l'environnement. Le passage de l'automobile à l'autobus entraînerait la disparition de 470 voitures par année. On évalue donc à 2 350 voitures de moins sur les routes du Québec après cinq années d'implantation du LPU. Cette donnée nous conduit à évaluer la réduction du kilométrage automobile. Le LPU permettrait, au bout de cinq ans, de réduire annuellement de 2 912 tonnes les émissions de gaz à effet de serre.[15]

De plus, l'utilisation massive du transport en commun par les étudiant-e-s incitera les gens de leur entourage à faire de même et à utiliser davantage le transport en commun. Il est aujourd'hui difficile d'établir des projections statistiques qui tiennent compte de la fidélisation de la clientèle, mais il y a lieu de penser que cette donnée influera positivement sur la réduction du nombre de voitures et la production de gaz à effet de serre.

14 Les alertes au smog se multiplient au Québec comme en font foi les statistiques : en 2007, Québec a connu 44 jours consécutifs de mauvaise qualité de l'air : Néron, Jean-François (2009) «Alerte au smog à Québec», Le Soleil (2 février)..

15 CADEUL et AELIÉS. (2009). Présentation du projet de laissez-passer universel de transport en commun pour les étudiants de l'Université Laval. Récupéré du site de la CADEUL : http://www.cadeul.ulaval.ca/envoi/PresentationLPU.pdf.

# LES AVANTAGES POUR LA COMMUNAUTÉ

Lorsqu'on aborde la question d'un LPU pour les étudiant-e-s, la principale opposition formulée est que le projet constitue un favoritisme démesuré envers des personnes qui utilisent déjà le transport en commun. Il importe de rappeler que le projet ne serait pas gratuit pour les étudiant-e-s. Ils et elles verseraient entre 60 $ et 162 $ par année académique de 8 mois[16] (ce qui exclue l'été et varie selon les montages financiers des villes et universités qui l'appliquent actuellement).

Aussi, l'implantation du LPU comporte des externalités favorables à l'ensemble de la communauté :

## La réduction de la densité de la circulation

Grâce à l'implantation du LPU, les villes de la communauté métropolitaine de Québec verront leurs artères importantes moins fréquentées durant les heures de pointe, car il y aurait un transfert d'utilisateurs en automobile vers le transport en commun. Dans le Plan de mobilité durable (2010) de la Ville de Québec, une des cibles est justement d'augmenter l'achalandage du transport en commun de 150 000 passagers en 2009 à 300 000 passagers en 2030.

Toujours dans le Plan de mobilité durable, il est question de ramener, avec l'engouement suscité par les améliorations du transport en commun, le niveau de circulation routière à celui de 2000. Depuis 10 ans, soit de 2007 à 2017, 115 000 véhicules de plus roulent sur les routes de la région de Québec qui inclut les deux rives du fleuve Saint-Laurent[17] et nuit à l'attractivité de la Ville de Québec:

> *L'attractivité de Québec repose sur l'absence de congestion et sur la qualité de vie. Si on perd ces atouts et si Québec devient une ville comme beaucoup d'autres dont la croissance est marquée par des problèmes aigus de congestion routière, elle réduit de façon notable sa capacité d'attirer des jeunes familles et les travailleurs qualifiés recherchés à travers le monde.*[18]

L'impact d'une diminution du nombre de voitures en déplacement, en plus de réduire la congestion routière, contribuera à diminuer l'usure des routes, donc les coûts d'entretien et de réparation. Le fardeau financier des contribuables québécois s'en trouvera alors allégé.

## Un service accru aux citoyens

Pour répondre à l'achalandage supplémentaire engendré par le LPU, le RTC prévoyait devoir ajouter 33 autobus à sa flotte (2009). Ces autobus ajoutés sur les parcours, notamment les «express» et les «Métrobus», permettaient de donner de meilleurs services non seulement aux étudiant-e-s, mais à tous les citoyen-ne-s qui utilisent le transport en commun. Il faudrait, avant la mise en place du projet, que le RTC ainsi que la STLévis prévoient des investissements supplémentaires pour soutenir l'achalandage et faire en sorte que les étudiant-e-s et l'ensemble des citoyen-ne-s y trouvent leur compte.

Le RTC a aussi procédé à la catégorisation de ses services en quatre niveaux pour répondre à un large éventail de besoins de la population : service à haut niveau (passage fréquent), service régulier, service de proximité (autobus de quartiers) et service rapide afin de pouvoir répondre à un large éventail de besoins de la population. Le LPU pourrait servir de catalyseur dans le raccordement des transports associés à ces niveaux afin d'atteindre des zones moins bien desservies. La mise en place du laissez-passer universitaire générera une affluence en rejoignant une masse critique de gens et incitera ainsi le RTC et la STLévis à développer des alternatives de transport pour améliorer leurs services dans les zones actuellement moins bien desservies. Le LPU serait la preuve d'un engagement collectif ferme en faveur du transport en commun et convaincra plus de citoyen-ne-s à opter pour le transport en commun, ce qui contribuera à justifier les investissements.

Dans l'augmentation de l'offre de services aux citoyen-ne-s se trouve aussi l'idée des stationnements incitatifs. Ces stationnements sont des « espaces offerts gratuitement aux personnes qui y accèdent en automobile, mais utilisent le transport en commun pour le reste de leurs déplacements [...] Ils diminuent ainsi le nombre d'automobiles circulant sur les autoroutes et les artères très achalandées»[19]. En d'autres mots, ces stationnements permettent, à court terme, de pallier au fait que certains secteurs sont moins bien connectés au réseau de transport en commun, sans occulter l'importance qu'à plus ou moins long terme les raccordements sont à améliorer pour éviter l'usage des voitures.

16 L'Université de Sherbrooke charge une trentaine de dollars par session, tandis que l'Université de Victoria charge 81 $..

17 Lavallée, J.- L. (2017, 21 mars). 115 000 véhicules de plus sur les routes de Québec. Journal de Québec. Récupéré de : http://www.journaldequebec.com/2017/03/21/trafic-en-hausse-depuis-10ans.

18 Ville de Québec. (2010). Plan de mobilité durable. Pour vivre et se déplacer autrement (p. 41). Ville de Québec.

19 Ville de Québec. (2010). Plan de mobilité durable. Pour vivre et se déplacer autrement (p. 71). Ville de Québec.

### La diversification des pôles d'emplois étudiants

De plus en plus, les étudiant-e-s travaillent tout en étant aux études. En effet, la proportion d'étudiant-e-s inscrit-e-s aux études à temps plein et qui travaillent en même temps s'est accrue : elle est passée à plus de 50 % au début des années 2000 (elle était de 25 % en 1978-1979).[20]

Les étudiant-e-s occupent souvent un emploi dans les secteurs de la restauration, du commerce de détail ou encore dans le secteur des loisirs. Ils et elles travaillent dans des lieux parfois difficilement accessibles à partir de l'Université, comme les quartiers industriels, les centres commerciaux ou encore les aires de magasins de grandes surfaces : Galeries de la Capitale, Place Fleur de Lys, Lebourgneuf et Beauport. Les améliorations en matière de transport en commun, générées par le LPU, permettraient d'accroître la mobilité étudiante en élargissant leur zone de recherche d'emplois et en facilitant les déplacements dans divers secteurs de la Ville. Les économies réalisées par les étudiant-e-s, pour leur transport, leur permettrait aussi de contribuer à l'achat de biens et services disponibles sur le territoire.

20 FEUQ. (2011). Le travail rémunéré et les études universitaires. Une nouvelle norme universitaire. Récupéré de : http://memoire.cadeul.com/wp-content/uploads/2017/01/FEUQ-2011Le-travail-r %C3 %A9mun %C3 %A9r %C3 %A9-et-les- %C3 %A9tudes-universitaires.pdf

### L'augmentation de la sécurité sur les routes

La réduction du nombre de voitures sur les routes générées par l'augmentation des déplacements en transport en commun favorisera la sécurité, notamment en désengorgeant les grandes artères aux heures de pointe. L'accès facilité au transport en commun, pour les étudiant-e-s, fera aussi en sorte qu'ils et elles seront davantage enclin-e-s à ne pas utiliser une voiture lors de soirées avec possibilité de consommation d'alcool. Leur sécurité, de même que celle des autres automobilistes, piéton-ne-s et cyclistes se trouvera donc renforcée.

### La rétention des usagers

Après avoir profité de cet accès au transport collectif, les étudiant-e-s seront nombreux à développer des habitudes de vie liées à ce mode de déplacement. Que ce soit pour son faible coût comparé à celui d'une voiture, pour l'étendue de son réseau, pour la possibilité d'étudier ou de lire durant le transport ou par conviction environnementale, les étudiant-e-s viendront gonfler, à la suite de leur passage à l'Université, la clientèle non étudiante de la société de transport.

# LES AVANTAGES POUR LES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT ET LES VILLES

Le RTC et la STLévis tireraient avantage de l'implantation du LPU. En effet, cette mesure leur permettrait de bénéficier d'un financement stable et garanti à travers la fidélisation de la clientèle étudiante qui se renouvelle année après année. L'augmentation de l'achalandage entraînerait aussi la multiplication des services par des raccordements au tracé principal.

### Des entrées d'argent fixes et garanties

La contribution des étudiant-e-s au projet serait fixée par une entente conclue entre la CADEUL, l'AELIÉS, l'Université et les sociétés de transport. En 2009-2010, on estimait à 3,8 M$ les revenus engendrés suite à l'implantation d'un LPU pour un coût, par étudiant-e, de 60 $ par session.

Les sociétés de transports recevraient donc un montant fixe, année après année. Cette façon de faire, qui couvre une masse critique d'étudiant-e-s, serait plus facile à administrer que la vente de laissez-passer individuels. Une constance dans les versements permettrait aussi aux sociétés de transport de planifier plus aisément le développement de leur réseau.

### Une augmentation de l'achalandage

Une des cibles visées, dans le Plan de mobilité durable (2010) de la Ville de Québec, est d'augmenter l'achalandage du transport en commun en faisant doubler le nombre de passagers et de passagères entre 2009 et 2030.

Cette cible s'inscrit dans une tendance mondiale et nationale qui recommande aux villes de doubler leur part de marché du transport public d'ici 2025. Pour les villes de la taille de Québec, l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) propose à l'horizon 2040 « d'augmenter de 50 % la moyenne annuelle par habitant de déplacements effectués en transport collectif».[21]

L'atteinte de cette cible passe, selon la Ville, par l'amélioration « de l'offre de transport collectif pour en faire l'option privilégiée pour les déplacements vers les pôles majeurs d'emplois et d'études».[22] Cela dit, des stratégies d'envergures, autres que les Métrobus et les voies réservées, doivent être développées. Le programme « L'abonne BUS» du RTC, qui prévoit un rabais de 10 % à l'achat d'une passe mensuelle pour des catégories d'utilisateurs et d'utilisatrices est un pas dans la bonne direction. Cependant l'implantation du LPU serait un pas bien plus grand dans la volonté d'accroître le nombre d'usager-ère-s et leur fidélisation ; ce qui est nécessaire pour connaître un progression nette des réseaux de transport en commun.

Toujours dans le Plan de mobilité durable, il est question d'une accessibilité universelle du transport en commun qui doit être rendue effective dans un horizon de 20 ans. L'objectif est d'assurer une accessibilité en termes de déplacements pour des personnes de toutes conditions, en plus de leur assurer de la sécurité et du confort. Nous souhaitons y ajouter l'accessibilité universelle en termes de coût, pour les étudiant-e-s, ce que rend possible le LPU qui, comme nous l'avons mentionné, a le potentiel de rayonner sur toute la population.[23] Le LPU présente l'avantage de favoriser le développement des infrastructures de transport et du réseau, en plus de constituer une voie d'avenir pour répondre aux cibles que s'est données la Ville de Québec concernant l'augmentation de l'achalandage du transport en commun et incidemment de sa part modale qui a diminué de 16 % à 10 % entre 1991 et 2001.

---

21 Association canadienne du transport urbain citée dans Ville de Québec (2010) Plan de mobilité durable. Pour vivre et se déplacer autrement. Ville de Québec, p.40.

22 Ville de Québec (2010, juin) Plan de mobilité durable. Pour vivre et se déplacer autrement. Ville de Québec, p.40.

23 Ville de Québec. (2010). Plan de mobilité durable. Pour vivre et se déplacer autrement (p. 80). Ville de Québec.

# LES AVANTAGES POUR L'UNIVERSITÉ LAVAL

## Plus de développement durable

La mise en place d'un LPU s'inscrit dans l'orientation du développement durable qu'a prise l'Université Laval depuis les années 2010. Le campus s'est doté d'une vision et d'un plan d'action qui consistent à obtenir un bilan nul de ses émissions de gaz à effet de serre en les mesurant, puis en trouvant des moyens pour les réduire et les compenser.

L'Université se donne, dans son plan de lutte aux changements climatiques (2015-2018), des objectifs de réduction des émissions de GES et des stratégies pour les atteindre : réduire la proportion de vignettes annuelles vendues par ETP[24] de 8 %, favoriser le déplacement en vélo libre-service, favoriser les déplacements à pied, le covoiturage et promouvoir « L'abonne BUS». L'Université a aussi agrandi l'aire de la Forêt Montmorency, qui s'étend sur 412 $km^2$ et représente maintenant la plus grande forêt d'enseignement et de recherche universitaire au monde.

Lors de l'achat de leur vignette de stationnement, les employé-e-s et les étudiant-e-s sont invité-e-s à compenser des émissions de GES associées aux déplacements. Le calcul du coût de la compensation se fait selon les émissions moyennes d'un véhicule et des hypothèses sur la distance parcourue pour se rendre quotidiennement sur le campus. Le coût de la compensation d'une tonne de $CO_2$ est estimé à 17 $ pour 5000 km. L'Université Laval verse un montant équivalent au 17 $ de l'usager, ce qui permet de planter 15 arbres dans la Forêt Montmorency et ainsi, de réduire les émissions de GES.[25]

Ces projets sont louables et bénéfiques, mais, à ce jour, rien ne se compare en termes de résultats possibles à obtenir l'implantation d'un LPU à l'Université Laval. Selon les données d'un tableau actualisé par le MDDEP en 2006, l'implantation du LPU permettrait d'éliminer en cinq ans 2 350 voitures sur nos routes, ce qui équivaut à 11 844 000 kilomètres. Cela équivaut à 2627,47 tonnes de $CO_2$, ou 2 912,03 tonnes d'émissions si on inclut les émissions de $CH_4$ et $N_2O$.[26] Ce projet permettrait donc de réduire de façon très significative les tonnes d'émissions causées par le transport des étudiant-e-s et du personnel.

À l'Université Laval, l'idée d'implanter le LPU émane de la population étudiante. Il s'agit là d'une bonne occasion, pour l'Université, de démontrer qu'elle soutient et encourage l'innovation étudiante en travaillant à l'atteinte d'un but commun. Le projet LPU répond aux besoins des étudiant-e-s, mais aussi aux aspirations de développement durable de l'Université Laval et à la finalité du Plan de mobilité durable de la Ville qui consiste à « faire de Québec une région attrayante, prospère et durable qui s'illustre notamment par une forte intégration de l'aménagement du territoire et des transports et dont la population privilégie les modes de déplacement actifs et collectifs».[27] Ce projet est également, pour les partenaires, une occasion idéale de soutenir et de valoriser l'initiative étudiante.

La CADEUL et l'AELIÉS se réjouissent de constater que l'Université Laval a récemment réitéré son intérêt à continuer de travailler avec les associations étudiantes dans leurs démarches auprès des partenaires. Cet appui remonte aux tous débuts du projet alors que l'ancien recteur, Denis Brière, avait tenu à féliciter les étudiant-e-s pour leur initiative entérinée à 75,13 % par voie de référendum. Aujourd'hui, on souhaite que cette volonté commune se traduise à court terme en un projet réalisable autour duquel tous les partenaires pourront se rallier.»

Les contacts que l'Université Laval entretient avec la Ville et le milieu des affaires pour son développement et pour l'amélioration de la qualité de vie des citoyen-ne-s constituent une composante essentielle à l'instauration du LPU et, par le fait même, au rayonnement mondial de l'Université en termes d'implication en faveur du développement durable.

## Un meilleur recrutement

La CADEUL et l'AELIÉS tiennent à rappeler que le recrutement de nouvelles admissions à l'Université Laval passe par la mise en place d'actions concrètes favorables aux étudiant-e-s et au développement durable. Le LPU inciterait plus de jeunes et d'adultes à s'inscrire dans une université qui favorise l'accès au transport en commun et qui supporte les initiatives étudiantes.

24 ETP : l'équivalence d'un étudiant inscrit à temps plein.

25 L'Université investit le même montant pour réaliser un projet compensateur sur le campus.

26 CADEUL et AELIÉS. (2009). Présentation du projet de laissez-passer universel de transport en commun pour les étudiants de l'Université Laval (p. 6). Récupéré du site de la CADEUL : http://www.cadeul.ulaval.ca/envoi/PresentationLPU.pdf.

27 Ville de Québec. (2010). Plan de mobilité durable. Pour vivre et se déplacer autrement (p. 27). Ville de Québec.

# LES AVANTAGES POUR LES ÉTUDIANTS

Le LPU apporterait des avantages concrets à la population étudiante de l'Université Laval. En plus de diminuer les coûts associés au transport et de permettre une amélioration du service, le projet serait, d'un point de vue administratif, moins compliqué pour les étudiant-e-s qui bénéficieraient d'une diminution du nombre de transactions pour leurs déplacements.

## Des coûts diminués

Les frais de transport constituent une part importante des dépenses des étudiant-e-s. Pour les sessions d'automne et d'hiver, un coût de 464 $ est exigé pour le laissez-passer du RTC. Le service de « L'abonne BUS» permet d'accéder à une réduction de coût de 10 % s'ils ou elles achètent à l'avance leur laissez-passer mensuel pour une session universitaire – soit de septembre à décembre, pour la session d'automne et de janvier à avril pour la session d'hiver. Ce rabais est considéré comme insuffisant par la communauté étudiante.

Un-e étudiant-e inscrit à temps plein pour les sessions d'automne et d'hiver qui bénéficie de « L'abonne BUS » défraie, avec tous les rabais, un montant de 417,60 $ pour se déplacer en transport en commun durant une année académique allant du 1 septembre au 30 avril. L'instauration du LPU à un montant de 60 $ par session engendrerait des économies de 70 % pour l'étudiant-e, soit près de 300 $ (297,60 $) par année académique. De plus, pour ceux et celles qui utilisent de manière plus sporadique le transport en commun, la cotisation équivaudrait à l'achat de 20 billets aller-retour du RTC pour la même période.

L'économie la plus importante serait toutefois réalisée par ceux et celles qui décideraient de délaisser la voiture au profit de l'autobus. Ils et elles bénéficieraient d'économies chiffrées à 6114$ pour deux sessions (les coûts liés à l'utilisation d'une voiture sont estimés par la Canadian automobile association (CAA) (2013) à environ 5 700 $ pour huit mois pour une voiture compacte. Viennent s'ajouter à cela les coûts de la vignette de stationnement la moins chère pour deux sessions : 414 $).

Pour les étudiant-e-s vivant dans des zones non desservies par les réseaux de transport en commun, le LPU serait rentabilisé par l'utilisation de l'automobile ou du vélo pour se rendre dans un stationnement incitatif à partir duquel l'accès au réseau de transport en commun est possible. Les étudiant-e-s éviteraient alors le coût élevé du stationnement à l'Université Laval en plus de profiter des trajets accélérés.

## Un paiement unique

Avec la mise en place du LPU, les étudiant-e-s bénéficieraient de plus de liberté dans leurs déplacements. Ils et elles n'auraient pas non plus à se soucier d'un paiement mensuel et leur planification budgétaire s'en trouvera facilitée. Ils et elles recevraient automatiquement leur carte d'abonnement et, s'il y a lieu, leur vignette, et règleraient la note en même temps qu'ils et elles acquitteraient leurs frais de scolarité. L'avantage réside dans la diminution de transactions et une plus grande efficacité dans la gestion du temps.

## L'intégration des étudiants internationaux

Trop souvent, les questions de transport freinent la socialisation des étudiant-e-s. Par l'accroissement des possibilités de déplacement, l'implication des étudiant-e-s dans la communauté sera favorisée. Ils et elles découvriront leur milieu de vie dans un rayon plus large. Le cas d'un-e étudiant-e en résidence universitaire illustre bien ce phénomène. Sans transport accessible ni besoin de se déplacer hors du campus pour ses cours, il concentre ses déplacements et ses dépenses dans les environs de l'Université. En offrant un laissez-passer universitaire de transport en commun à tous les étudiant-e-s, incluant les internationaux, ils et elles auront la chance de découvrir d'autres aspects de la ville de Québec.

# COÛTS DU LPU

En 2009, le RTC produisait un document qui présentait les détails financiers du LPU. Dans celui-ci, le RTC souligne que les estimations sont en fait une mise à jour des données de 2005 révisées suivant les tarifs de 2009 et la nouvelle répartition géographique des étudiant-e-s fournie par le Bureau du registraire. Voici, en résumé, la présentation des résultats.

# REVENUS ACTUELS DE LA CLIENTÈLE ÉTUDIANTE

Dans ce rapport, les sociétés de transport (RTC et STLévis) évaluaient à 5,5 M$ les entrées actuelles d'argent des étudiant-e-s correspondant à huit mois d'application du projet (4,9 M$ pour le RTC et 0,6 M$ pour la STLévis). Ce sont des entrées d'argent qui devraient être maintenues.

# COÛTS SUPPLÉMENTAIRES DE DÉVELOPPEMENT

Des coûts supplémentaires de développement étaient aussi prévus à la suite de la hausse d'achalandage engendrée par le LPU. Selon les estimations, environ 33 autobus et près de 42 500 heures de travail annuel étaient nécessaires pour absorber l'ensemble des 2 700 déplacements qui s'ajouteraient par jour. Les coûts de ces ajouts, pour les deux sociétés de transport, étaient évalués à 5,7 M$ par année (5 M$ pour le RTC et 0,7 M$ pour la STLévis).

Donc, le coût total du projet LPU était évalué à 5,5 M$ + 5,7 M$ =11,2 M$.

# RÉPARTITION DES COÛTS

## Contribution des étudiant-e-s

Les étudiant-e-s investiront dans le projet à travers la contribution versée au LPU, un montant pour le moment établi à 60 $ par session, soit 120 $ pour une année académique. Ce montant a été jugé politiquement viable à la suite d'un référendum et d'une réflexion sur le devoir de participation à un projet en faveur du développement durable.

Sur la base des estimations du Bureau du registraire (2009), le nombre d'étudiant-e-s fréquentant le campus était d'environ 32 000. La contribution des étudiants était donc évaluée à 3,8 M$ (32 000 X 120 $). Étant donné les hausses d'inscriptions à l'Université Laval entre 2009 et 2017, il vaudrait la peine de mettre à jour ces données. Toutefois, même avec les données de 2009, force est de constater que la contribution étudiante finance plus du tiers du projet.

## Université Laval

L'Université Laval devrait s'engager à appuyer les associations étudiantes de son campus dans leurs démarches afin d'établir un partenariat gagnant-gagnant entre les acteurs impliqués.

Cette contribution constituerait un investissement pour assurer la carboneutralité sur le campus en tenant compte des émissions indirectes de GES qui dépassent celles dont l'Université est imputable. Pour le moment, le transport des étudiant-e-s et des travailleur-euse-s à l'Université Laval est traité comme une source d'émissions indirecte de $CO_2$ de catégorie 3 et est exempt des calculs assurant la neutralité.[28] Il importe donc de se pencher sur ce problème.

L'implantation du LPU rejoint également l'idée émise depuis bon nombre d'années de désengorger les artères principales entourant l'Université aux heures de pointe en changeant les heures de cours. À ce sujet, l'Université étudie la possibilité de modifier les horaires de cours du matin. En déplaçant, par exemple, des cours de 8h30 à 9h30. Suite à cette modification, le nombre d'autobus nécessaire au déplacement des étudiants pourrait diminuer à des moments précis, notamment aux heures de pointe. Cette option devra faire l'objet d'études avant d'être mise en place, mais l'idée rejoint celle du LPU à savoir que des solutions doivent être trouvées pour mieux circuler sur les routes.

## Les villes de Québec et de Lévis

La participation des villes de Québec et de Lévis est essentielle au développement du LPU ; le transport en commun étant de compétence municipale. Alors que les étudiant-e-s et l'Université seraient en mesure de contribuer à l'implantation d'un LPU, ils souhaitent en échange que les villes soient prêtes à investir dans le développementdu réseau de transport pour soutenir l'augmentation dans la fréquentation. Cette visée faisant déjà partie de leurs objectifs comme le montre le Plan de mobilité durable.[29]

## Les gouvernements du Québec et du Canada

Dans sa politique québécoise du transport collectif, le gouvernement du Québec confirme son rôle de coordonnateur et d'accompagnateur dans le défraiement des coûts associés au développement des infrastructures et des équipements de transport en commun. Le LPU cadre parfaitement avec les ambitions du gouvernement et pourrait facilement être inclus dans le programme d'aide gouvernemental en transport en commun.

Au Québec, un programme soutenant le développement durable et la lutte contre les changements climatiques pourrait venir diminuer la contribution étudiante. Le LPU s'inscrit parfaitement dans le Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques du gouvernement, alors qu'on y rappelle que les transports sont la principale source d'émission de gaz à effet de serre (43,5 % des émissions en 2009) et que des solutions doivent être trouvées.

Le gouvernement fédéral, bien qu'il n'intervienne pas directement dans le champ de compétence du transport en commun, peut mettre en place des initiatives, comme l'était le crédit d'impôt applicable sur l'achat d'une passe d'autobus, ce qui encourage l'utilisation du transport en commun.

28 Université Laval. (2017). Lutte aux changements climatiques. Récupéré du site de l'Université Laval : https://www.ulaval.ca/developpement-durable/axes-dintervention/lutte-aux-changements-climatiques/compenser.html

29 Ville de Québec. (2010). Plan de mobilité durable. Pour vivre et se déplacer autrement (p. 39). Ville de Québec.

# CONCLUSION

La CADEUL et l'AELIÉS souhaitent, dans le cadre de ces consultations, que la Ville de Québec tienne compte des étudiant-e-s en vue d'améliorer le réseau de transport en commun, à la fois en ce qui a trait au tracé et à l'accessibilité en termes de coût. Les étudiant-e-s sont les plus grands utilisateurs et utilisatrices du réseau. Ils et elles représentent 46 % des usager-ère-s, c'est pourquoi il importe de réfléchir au tracé d'un transport rapide reliant le plus possible des zones relativement peuplées aux établissements d'enseignement supérieur.

L'accessibilité au transport en termes de coût est l'autre aspect sur lequel la CADEUL et l'AELIÉS souhaitent porter l'attention de la Villede Québec. L'implantation du laissez-passer universitaire à Québec et Lévis produirait de nombreux avantages non seulement pour les étudiant-e-s, mais aussi pour l'Université Laval, la Ville de Québec, les sociétés de transport et la communauté en général. Par-dessus tout, l'implantation de cette mesure s'inscrit dans une perspective de développement durable et de lutte contre les changements climatiques. Les projets doivent désormais se déployer en ce sens pour améliorer les conditions de vie dans une perspective de long terme.

Ce projet d'implantation d'un laisser-passer universitaire à l'Université Laval est soutenu par un vaste éventail de partenaires. Des lettres d'appui de ces derniers sont disponibles en ligne à l'URL suivant : cadeul.com/enjeux/laissez-passer-universel.