

Réseau structurant de transport en commun

Rapport de consultation publique



Juin 2018

Rapport de consultation publique sur le projet de réseau structurant de transport en commun
© Ville de Québec, juin 2018

Table des matières

Liste des tableaux	iii
Liste des figures	iii
1. En résumé.....	4
2. Mise en contexte	8
3. Le projet de réseau structurant de transport en commun.....	10
4. La démarche consultative.....	12
5. Bilan de la participation	17
6. Bilan des séances d'information et de consultation	19
7. Bilan de la consultation en ligne	32
8. Conclusion	44
9. Annexes	45

Liste des tableaux

Tableau 1 : Dates des séances d'information et de consultation	12
Tableau 2 : Déroulement des séances d'information et de consultation	13
Tableau 3 : Bilan de la participation aux séances d'information et de consultation	17
Tableau 4 : Bilan de la participation à la consultation en ligne	18
Tableau 5 : Échantillonnage des commentaires au questionnaire en ligne	32
Tableau 6 : Répartition des répondants selon leur arrondissement ou municipalité de résidence (Q.18)	34
Tableau 7 : À quel point êtes-vous d'accord avec les énoncés suivants? (Q.5 - répondants de l'agglomération)	40
Tableau 8 : Classement des quartiers ayant le plus haut niveau de satisfaction quant au projet de réseau structurant dans son ensemble.	38

Liste des figures

Figure 1 : Projet de réseau structurant de transport en commun (tel qu'annoncé le 16 mars 2018)	8
Figure 2 : Couverture du cahier d'information	11
Figure 3 : Distribution des répondants selon l'âge (Q.13)	33
Figure 4 : Distribution des répondants selon l'occupation principale (Q.16)	33
Figure 5 : Distribution des répondants selon la taille du ménage (Q.14).....	35
Figure 6 : Distribution des répondants selon le nombre de véhicules (Q.15).....	35
Figure 7 : Avez-vous participé à l'une ou l'autre des étapes de la démarche de consultation publique menée par la Ville de Québec sur la mobilité durable et un réseau structurant de transport en commun en 2017? (Q.1) ...	36
Figure 8 : À quel point êtes-vous d'accord avec l'énoncé suivant (Q.3 - répondants de l'agglomération)	37
Figure 9 : Niveau de satisfaction quant au projet de réseau structurant dans son ensemble (Q.4 - répondants de l'agglomération)	37
Figure 10 : Niveau de satisfaction des répondants quant aux éléments suivants (Q.4 - répondants de l'agglomération)	39
Figure 11 : Avec le projet de réseau structurant, à quelle fréquence envisageriez-vous d'utiliser le transport en commun, seul ou en combinaison avec l'auto, le vélo ou la marche? (Q.8)	41
Figure 12 : Pour quel(s) motif(s) utilisez-vous actuellement et utiliserez-vous à l'horizon 2026 le transport en commun, seul ou en combinaison avec l'auto, le vélo ou la marche? (Q.7 et Q.9).....	42
Figure 13 : Sur quels sujets souhaiteriez-vous être davantage informé ? (Q.10)	43

1. En résumé

1.1. Une démarche mobilisatrice qui suscite l'adhésion

Le projet de réseau structurant de transport en commun est un sujet qui intéresse et mobilise la population de Québec.

Quelques chiffres :

- Plus de 5 000 personnes ont assisté aux séances d'information et de consultation :
 - Plus de 1 350 personnes ont assisté à une séance sur place;
 - Plus de 3 800 personnes ont visionné une séance en webdiffusion;
 - 200 personnes ont exprimé des commentaires ou posé des questions lors de ces séances. Parmi celles-ci, 85 ont ouvertement mentionné être en faveur du projet, six se sont exprimées contre le projet et 109 ont posé des questions ou émis des commentaires sans se positionner pour ou contre le projet.
- 5 209 répondants ont rempli le questionnaire en ligne jusqu'au bout. Parmi celles-ci :
 - 4 894 résident dans l'agglomération¹;
 - 2 673 personnes ont rédigé un commentaire à la question ouverte (Q.11).
- De façon générale, les participants à la démarche consultative sur le projet de réseau structurant de transport en commun sont favorables au projet :
 - **57 %** des répondants résidant dans l'agglomération estiment que le projet répond aux besoins des citoyens (Q.3);
 - Et **57 %** des répondants résidant dans l'agglomération sont totalement ou plutôt satisfaits du projet de réseau structurant dans son ensemble (Q.4).
- On note que le niveau de satisfaction varie en fonction des secteurs de résidence. On constate un plus haut taux de satisfaction dans les quartiers centraux.
- Par ailleurs, quelques citoyens ont manifesté un certain mécontentement face au projet que ce soit lors des séances publiques ou par le biais du questionnaire en ligne.

1.2. Une démarche qui illustre des changements possibles dans les habitudes de déplacement

- À l'horizon 2026, une fois le réseau structurant de transport en commun mis en service, ce sont 26 % des répondants (1 376 répondants) qui prévoient utiliser le transport en commun seul ou en combinaison avec l'auto, le vélo ou la marche tous les jours ou presque. En comparaison, le pourcentage de ceux qui disent utiliser actuellement le transport en commun seul ou en combinaison avec l'auto, le vélo ou la marche tous les jours ou presque est de 21 % (1 104 répondants).
- Aussi, parmi les 2 709 répondants au questionnaire en ligne qui utilisent tous les jours ou presque leur automobile en tant que conducteur seul, 12 % (336 répondants) prévoient utiliser le réseau structurant tous les jours ou presque lorsqu'il sera en service et 7 % (201 répondants) prévoient l'utiliser au moins une fois par semaine.

¹ L'agglomération est formée des villes de Québec, L'Ancienne-Lorette et Saint-Augustin-de-Desmaures.

La majorité des commentaires recueillis dans le cadre de la démarche consultative sont des commentaires qui proposent des suggestions en vue de bonifier le projet ou expriment des préoccupations en lien avec le projet.

1.3. Des bonifications suggérées au projet

Parcours

- Certains citoyens ont souligné que les secteurs de Beauport et de la couronne nord de la ville sont moins bien desservis, car le tramway et le trambus ne s’y rendent pas (questionnement sur les gains de temps, les correspondances et sur l’intermodalité).
- L’importance de relier certains secteurs de la ville par le réseau structurant de transport en commun fait partie des recommandations formulées par les citoyens, notamment concernant les secteurs :
 - de l’aéroport;
 - de la rue de Marly;
 - de la couronne nord;
 - du nord de Charlesbourg;
 - de Beauport-Montmorency.
- Une liaison avec la Rive-Sud est également souhaitée par plusieurs dans le cadre du projet.
- La réalisation du projet est parfois mise en opposition avec l’idée d’un 3^e lien entre la Rive-Nord et la Rive-Sud, notamment dans les commentaires du questionnaire en ligne.

Choix des véhicules

- Parmi les personnes en faveur d’un réseau structurant, certaines ont manifesté leur préférence pour un prolongement de la portion souterraine du projet ou pour l’évaluation d’un monorail électrique.
- Quelques personnes estiment qu’un réseau bonifié d’autobus réguliers pourrait répondre à la demande sans avoir à mettre en place un réseau structurant.

Accessibilité

- La notion d’accessibilité universelle pour les personnes ayant des limitations semble être un incontournable au projet. Plusieurs participants ont cité l’exemple du métro de Montréal et surtout le fait qu’il ne soit pas accessible dans l’ensemble des stations pour les personnes à mobilité réduite. Cette mesure est également souhaitée pour l’ensemble des arrêts du Réseau de transport de la Capitale (RTC).
- De nombreux participants souhaitent également pouvoir monter à bord du tramway et du trambus avec des poussettes ou des vélos.
- Le tarif d’utilisation du réseau structurant de transport en commun a fait également l’objet de questions. Beaucoup de citoyens se demandent si le coût des billets ou de l’abonnement sera différent tant à la hausse qu’à la baisse. Certains citoyens émettent l’idée d’offrir le service gratuitement ou d’avoir une tarification différente pour les clientèles à faibles revenus.

Sentiment de fierté

- En parallèle, quelques participants ont fait valoir l'importance que le nouveau réseau structurant de transport en commun ait une esthétique soignée, car il pourrait devenir un symbole identitaire de la ville de Québec. Des idées ont également été suggérées pour l'aménagement des stations et des arrêts du réseau.
- Quelques personnes ont exprimé leur joie et leur sentiment de fierté de voir un tel projet se réaliser à Québec.

1.4. Des préoccupations citoyennes exprimées

- Quelques personnes se sont interrogées sur la capacité du tramway et du trambus à faire face aux conditions hivernales que connaît la ville de Québec.

Temps de parcours

- Plusieurs personnes se questionnent sur les temps de déplacement sur le futur réseau structurant de transport en commun par rapport à l'utilisation de l'automobile et souhaitent que le réseau structurant soit concurrentiel à celle-ci. Si le même trajet prend moins de temps en automobile, plusieurs ont déclaré leur intention de continuer à se déplacer en automobile.
- Ces questionnements ont notamment été soulevés pour les jeunes familles qui ont de nombreux points de destination et de nombreuses activités (travail, service de garde, épicerie, activités parascolaires, loisirs).
- Ainsi, les consultations ont mis en relief l'importance de la fréquence et de l'amplitude des horaires, notamment en dehors des heures de pointe et lors des journées de fin de semaine.
- Dans un même ordre d'idées, plusieurs citoyens utilisant actuellement les circuits eXpress s'interrogent à savoir si le nouveau réseau sera plus rapide que les actuels services eXpress.
- De nombreuses questions sur l'arrimage avec le réseau local du RTC ont également été soulevées, tant pour ce qui est des parcours que des heures de service.

Intermodalité

- Plusieurs personnes mentionnent l'importance d'accorder une attention particulière au partage de la chaussée avec les piétons, les cyclistes et les automobilistes, en particulier aux intersections. De même, il serait intéressant de profiter des travaux pour mettre à niveau les infrastructures pour les piétons et les cyclistes, dans un esprit de mobilité durable.
- La gestion des priorités aux intersections entre les véhicules d'urgence et le passage du tramway/trambus suscite également des questions.

Impacts sur le milieu

- Certaines questions ont été soulevées par rapport aux impacts sur les résidences riveraines le long du réseau, notamment dans le secteur du boulevard Pie-XII, dans Saint-Sauveur, dans la 1^{re} Avenue ou encore à proximité du pôle d'échanges Saint-Roch, notamment en matière d'éventuelles acquisitions et de nuisances.

- L'impact d'un réseau structurant sur la valeur foncière des propriétés limitrophes est une préoccupation pour plusieurs citoyens. Vont-elles prendre ou perdre de la valeur?
- Par ailleurs, certains citoyens ont posé des questions sur les impacts du réseau structurant sur l'espace urbain, en matière d'aménagement public et de partage de l'espace entre les différents modes de transport.

1.5. Commentaires sur la démarche consultative

- Dans le questionnaire en ligne, de nombreux commentaires polarisants et politiques ont été formulés. Le fait que le projet n'a pas été présenté avant les élections municipales de novembre 2017, la question de la tenue ou non d'un référendum sur ce projet ou son opposition à un 3^e lien entre la Rive-Nord et la Rive-Sud sont mentionnés.

1.6. Un effort de communication à maintenir

Au terme de la démarche consultative, transparait un besoin de poursuivre les efforts d'information et de communication, notamment en lien avec la période des travaux, l'impact du réseau structurant sur l'espace urbain, les conditions de circulation et le stationnement ainsi que les coûts et le financement du projet. Ces sujets font partie de ceux sur lesquels les répondants souhaitent être davantage informés.

2. Mise en contexte

La Ville de Québec a dévoilé le 16 mars 2018 son projet de réseau structurant de transport en commun « En route vers la modernité ».

Figure 1 : Projet de réseau structurant de transport en commun (tel qu'annoncé le 16 mars 2018)



2.1. Introduction

La présente démarche consultative sur le projet de réseau structurant de transport en commun s'inscrit dans la continuité de la démarche de consultation publique menée au printemps et à l'été 2017.

Rappelons qu'à la suite de l'abandon du projet de Service rapide par bus (SRB) en 2017, la Ville de Québec a mené une vaste consultation auprès de ses citoyens pour recueillir leur avis sur la mobilité durable et un futur réseau structurant de transport en commun. Les citoyens se sont alors prononcés majoritairement en faveur d'un tel réseau pour le territoire de la ville de Québec.

Auparavant, la Ville de Québec avait mené des consultations en 2009 et 2010 sur le Plan de mobilité durable.

C'est donc dans la continuité de plusieurs années de consultations et d'études que la Ville de Québec a proposé au printemps 2018 à ses citoyens un projet de réseau visant à favoriser une meilleure fluidité de la circulation et une cohabitation harmonieuse entre tous les usagers de la route qu'ils soient automobilistes, transporteurs, cyclistes ou piétons.

À la suite du dévoilement de son projet de réseau structurant de transport en commun, la Ville de Québec souhaitait répondre aux questions des citoyens et entendre leurs commentaires afin de bonifier le projet.

2.2. Les objectifs généraux de la démarche consultative

Les objectifs poursuivis par la démarche consultative étaient de permettre au plus grand nombre de citoyens d'obtenir de l'information et d'émettre des commentaires et suggestions.



3. Le projet de réseau structurant de transport en commun

3.1. Le projet

Qu'est-ce qu'un réseau structurant?

La notion de réseau structurant de transport en commun est utilisée pour décrire un, ou un ensemble de parcours offrant un niveau de service suffisant pour influencer l'organisation du territoire – en favorisant par exemple la densification des villes. Ce réseau joue également un rôle déterminant dans l'organisation de l'ensemble des transports collectifs d'une région. Un mode de transport n'est pas structurant en lui-même, cette caractéristique découle plutôt de la qualité de l'offre de service et de l'articulation étroite entre la planification de la mobilité et l'aménagement du territoire.

Source : Collectivitesviables.org

Que prévoit le projet de réseau structurant de la Ville de Québec?

Le réseau structurant de transport en commun s'articulera autour de 4 composantes :

- Une ligne de tramway de 23 km, dont 3,5 km en tunnel;
- Deux lignes de trambus totalisant 17 km;
- 16 km de nouvelles infrastructures dédiées (voies réservées au transport en commun);
- Un réseau de Métrobus bonifié.

Le réseau structurant a été élaboré pour relier les destinations qui génèrent le plus de déplacements tout en offrant une véritable liberté de choix aux citoyens, selon la réalité de chacun. À terme, il permettra de transporter plus de personnes dans une même période de temps et saura répondre aux besoins futurs d'une capitale en mouvement.

Le réseau structurant sera complété par l'offre de transport en commun des parcours locaux et eXpress du Réseau de transport de la Capitale (RTC).

3.2. Outils de communication pour présenter le projet

En amont des séances d'information et de consultation, plusieurs outils de communication ont été développés pour faire connaître le projet de réseau structurant, parmi lesquels :

- Mise en ligne d'une section Web dédiée au projet sur le site Internet de la Ville de Québec : ville.quebec.qc.ca/reseaustructurant, incluant :
 - L'historique du projet;
 - Les grandes étapes de la démarche de consultation;
 - L'information utile sur les modes et infrastructures retenus;
 - Les coûts et le montage financier du projet;
 - La documentation du projet : fiches d'information, communiqués et annonces, présentations, cahiers d'information, etc.;
 - Une section « questions et réponses »;

- Diffusion de capsules vidéo dans divers médias (site Internet de la Ville, médias sociaux, réseau d'écrans municipaux présents dans les bureaux d'arrondissement, centres communautaires et cinémas);
- Webdiffusion des séances de présentation du projet aux comités pléniers des 20 et 26 mars 2018;
- Publication d'un cahier d'information dans Le Soleil et Le Journal de Québec (édition du 26 mars) et distribution lors des séances publiques;
- Publicités imprimées dans les médias traditionnels (Le Soleil, Le Journal de Québec, hebdomadaires locaux);
- Publicités numériques (médias traditionnels, divers sites Internet, médias sociaux, campagne Google AdWords);
- Publicités dans les différentes stations de radio de Québec;
- Affichage et pavoisement sur le réseau routier et autoroutier.

Une fois les séances d'information et de consultation réalisées, tout le contenu lié aux séances (webdiffusions, enregistrements audio et supports visuels des séances) a été rendu disponible sur la section Web du projet. Le contenu Web des pages Internet du projet est maintenu à jour.

Figure 2 : Couverture du cahier d'information

RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN
EN ROUTE VERS LA MODERNITÉ
 ville.quebec.qc.ca/reseaustructurant

VILLE DE QUÉBEC
 l'accent d'Amérique

La Ville de Québec s'apprête à mettre en œuvre l'un des plus importants projets collectifs de son histoire, un projet audacieux, ambitieux, digne d'une capitale du 21^e siècle.

Avec son réseau structurant de transport en commun, Québec entend répondre aux défis de mobilité actuels et futurs en offrant à ses citoyens une réelle liberté de choix pour leurs déplacements.

POUR FAIRE FACE AUX NOUVELLES RÉALITÉS
 Attractant et dynamique, Québec est une ville propice à l'avenir prometteur. Rappelons que plus de 47 000 nouveaux ménages pourraient s'y installer d'ici 2036.

Le réseau de transport en commun est actuellement au maximum de sa capacité à plusieurs endroits. Quant au système routier, il est saturé et les déplacements sont difficiles.

UNE VISION GLOBALE DE LA MOBILITÉ
 Après plusieurs années de consultations et d'études, la Ville de Québec propose à ses citoyens un réseau qui favorisera une meilleure fluidité de la circulation et une cohabitation harmonieuse entre tous les usagers de la route, qu'ils soient automobilistes, transporteurs, cyclistes ou piétons.

On ne peut augmenter l'étalement sans amener de nouveaux modes de déplacement. Parallèlement aménagés au réseau existant, les véhicules et installations relais seront accessibles universellement et exploitables en toutes saisons.

Le réseau structurant sera attractif, confortable, efficace et fiable. Les options de déplacement seront multiples et le temps passé sur la route amoindri grandement par rapport à la situation actuelle.

Ce réseau s'articulera autour de 4 composantes :

- Un tramway
- Un système de trambus
- Des infrastructures dédiées au transport en commun
- Un réseau bonifié de Métrobuses

Il a été élaboré pour relier les endroits qui génèrent le plus de déplacements tout en offrant une véritable liberté de choix aux citoyens, selon la réalité de chacun. À terme, il permettra de transporter plus de personnes dans une même période de temps et saura répondre aux besoins futurs d'une capitale en mouvement.

Pour en apprendre davantage sur le projet de réseau structurant de transport en commun, consultez les pages suivantes ou rendez-vous sur le site Internet de la Ville au ville.quebec.qc.ca/reseaustructurant.

SAVIEZ-VOUS QUE?
 Plus de 75 % des nouveaux ménages utiliseraient leur automobile pour se déplacer.
Source : Plan de mobilité durable de la Ville de Québec (2017)

SAVIEZ-VOUS QUE?
 Un autobus standard retire environ 63 voitures de la route aux heures de pointe.

Il est temps d'améliorer les conditions de circulation dans la ville.
Il est temps d'offrir une option fiable, rapide et abordable à tous les citoyens.
Il est temps de planifier l'avenir.
Il est temps de mettre en place un véritable réseau structurant de transport en commun qui répondra aux différents besoins de la population.

RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN
 ville.quebec.qc.ca/reseaustructurant

4. La démarche consultative

La démarche consultative s'est déroulée du 4 au 25 avril 2018 et comptait plusieurs activités afin de permettre au plus grand nombre de citoyens d'obtenir de l'information et d'émettre des commentaires et suggestions.

4.1. Une démarche consultative en plusieurs étapes

Tournée de séances d'information et de consultation

Une tournée de quatre séances d'information et de consultation était initialement prévue dans les différents secteurs de la ville, incluant une webdiffusion des deux premières séances en simultané et en différé sur la chaîne YouTube de la Ville de Québec.

Une cinquième séance a été ajoutée le mercredi 11 avril compte tenu d'un record de participation à la séance du samedi 7 avril, en après-midi.

En tout, ce sont donc cinq séances d'information et de consultation qui se sont tenues les 4, 5, 7 et 11 avril 2018.

Tableau 1 : Dates des séances d'information et de consultation

<i>Date</i>	<i>Heure</i>	<i>Endroit</i>	<i>Territoire couvert</i>
Mercredi 4 avril 2018	19 h	Club social Victoria <i>Webdiffusion</i>	Arrondissement de La Cité-Limoilou
Jeudi 5 avril 2018	19 h	Cégep Limoilou (campus de Charlesbourg) <i>Webdiffusion</i>	Arrondissements de Charlesbourg et de Beauport
Samedi 7 avril 2018	9 h	Centre communautaire Michel-Labadie <i>Enregistrement audio</i>	Arrondissements de La Haute-Saint-Charles et des Rivières
Samedi 7 avril 2018	14 h	Édifice Andrée-P.-Boucher <i>Enregistrement audio</i>	Arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge
Mercredi 11 avril 2018 (supplémentaire)	19 h	Édifice Andrée-P.-Boucher <i>Enregistrement audio</i>	Arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge

Objectifs des séances d'information et de consultation

L'objectif des séances d'information et de consultation était double, soit informer les citoyens sur le projet et écouter leurs préoccupations et suggestions :

1. Informer :
 - Présenter le projet de réseau structurant de transport en commun;
 - Présenter le réseau d'autobus qui sera mis en place par le RTC au cours des 10 prochaines années;
 - Répondre aux questions des citoyens (kiosques des experts du RTC pour les questions individuelles).
2. Écouter :
 - Entendre les préoccupations et suggestions des citoyens concernant le réseau structurant de transport en commun.

Déroulement des séances d'information et de consultation

Chaque séance d'information et de consultation se déroulait comme suit :

Tableau 2 : Déroulement des séances d'information et de consultation

1. Ouverture de la séance	5 min.
2. Mot du maire	10 min.
3. Présentation du déroulement des séances	5 min.
4. Présentation du projet de réseau structurant de transport en commun	30 à 40 min.
5. Présentation de la révision du réseau du RTC	10 min.
6. Période d'échange avec les citoyens	120-180 min.

Les séances d'information et de consultation étaient animées par M^{mes} Cristina Bucica et Marie Lagier, conseillères en consultations publiques à la Ville de Québec.

M. Régis Labeaume, maire de Québec, ouvrait la séance par un mot d'introduction. Lors de la séance supplémentaire du 11 avril 2018, M. Rémy Normand, membre du comité exécutif, responsable des transports et du Plan de mobilité durable et président du Réseau de transport de la Capitale (RTC), a ouvert la séance en remplacement de M. le Maire.



Par la suite, M. Benoit Carrier, chef de projet au Bureau d'études, et M. Jean-Baptiste Maur, chargé de projets à la Direction de la planification des services du RTC, présentaient le projet de réseau structurant de transport en commun à l'horizon 2026.

La parole était ensuite donnée aux citoyens pour une période allant de 120 à 180 minutes en fonction du nombre d'interventions. Les citoyens souhaitant prendre la parole étaient invités à s'inscrire sur un registre de prise de parole et étaient par la suite appelés au micro pour s'exprimer. Les citoyens pouvaient poser des questions ou formuler un commentaire. Étant donné le grand nombre de participants, le temps de parole était limité à 2 minutes par participant dans le cas de commentaires. La dernière séance d'information et de consultation a permis à 5 personnes de se faire entendre pour un second tour de parole.

Plusieurs élus étaient présents dans la salle pour assister aux séances d'information et de consultation à titre d'observateurs.

Par ailleurs, plusieurs personnes-ressources de la Ville, du RTC et du Bureau d'études étaient présentes pour répondre aux questions des citoyens, le cas échéant :

- M. Alain Mercier, directeur général du RTC;
- M. André Caron, directeur de la coordination des travaux de conception du projet de réseau structurant de transport en commun;
- M. Marc Des Rivières, directeur du Service du transport et de la mobilité intelligente, Ville de Québec;
- M^{me} Marie France Loiseau, directrice du Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement, Ville de Québec;
- M^{me} Johanne St-Cyr, directrice du Comité consultatif sur la mobilité durable, Ville de Québec.

La prise de note lors des séances d'information et de consultation était assurée par M^{me} Pauline Guyomard, conseillère en urbanisme et secrétaire du Comité consultatif sur la mobilité durable pour la Ville de Québec.

Tous les enregistrements des séances sont disponibles sur le site Internet de la Ville.

4.2. Une démarche menée en partenariat avec le RTC

Dans le but d'offrir aux citoyens toutes les réponses en même temps au même endroit, la Ville de Québec et le RTC ont joint leurs efforts pour regrouper leurs activités d'information respectives sur le projet de réseau structurant de transport en commun et les modifications qui en découleront sur l'ensemble du réseau.

Cette initiative a d'ailleurs été saluée par plusieurs participants aux séances publiques.

Ainsi, en plus de présenter l'arrimage du futur réseau du RTC au réseau structurant de transport en commun à l'horizon 2026, des analystes du RTC étaient présents pour animer des kiosques interactifs.

Ces kiosques permettaient aux citoyens de poser directement leurs questions aux analystes du RTC et de recevoir des réponses plus précises et personnalisées.

Les kiosques étaient accessibles pendant toute la période d'échanges avec les citoyens et se prolongeaient après les séances d'information et de consultation en fonction de la demande.

En tout, plus de 530 personnes ont été rencontrées individuellement par les analystes du RTC.



4.3. Consultation en ligne

En parallèle des séances d'information et de consultation, la Ville de Québec a mis en ligne un questionnaire du 4 au 25 avril 2018. Une version papier du questionnaire a également été mise à la disposition des citoyens dans les bureaux d'arrondissement de la ville.

Objectif du questionnaire en ligne

L'objectif du questionnaire était de permettre à tous les citoyens qui le souhaitent de faire connaître leur opinion et de formuler des commentaires et suggestions à l'égard du projet de réseau structurant de transport en commun.

Questionnaire en ligne

En tout, le questionnaire comptait 11 questions, dont certaines ouvertes, sur le projet de réseau structurant de transport en commun, en plus des questions habituelles sur le profil des répondants. Le rapport de la consultation en ligne incluant le texte du questionnaire est disponible en annexe.

4.4. Communication de la démarche consultative

Afin d'informer les citoyens de la démarche consultative sur le projet de réseau structurant de transport en commun, différents moyens de communication ont été mis en place :

- Conférence et communiqué de presse diffusés par la Ville de Québec;
- Publications dans les médias sociaux;
- Publicités sur le Web et dans les grands hebdos;
- Diffusion de capsules vidéo dans divers médias (site Internet de la Ville, médias sociaux, réseau d'écrans municipaux présents dans les bureaux d'arrondissement et centres communautaires);
- Envoi de courriels aux listes des abonnés de la Ville et aux conseils de quartier, ainsi qu'à leur liste d'abonnés;
- Envoi de courriels à la liste des citoyens intéressés par le projet et ayant fourni leur courriel lors d'une étape précédente de consultation (2017).

5. Bilan de la participation

5.1. Un projet mobilisateur

Séances d'information et de consultation

- *En tout, plus de 5 000 personnes ont assisté aux séances d'information et de consultation sur le réseau structurant :*
 - *Plus de 1 350 personnes ont assisté à une séance en personne.*
 - *Plus de 3 800 personnes ont visionné une séance en webdiffusion (en date du 31 mai 2018).*
- Les séances ont permis à 200 personnes de s'exprimer sur le projet.
- *Une séance supplémentaire a été organisée le 11 avril 2018.*

Tableau 3 : Bilan de la participation aux séances d'information et de consultation

Date	4 avril	5 avril	7 avril		11 avril	
Endroit	<i>Club Social Victoria</i>	<i>Cégep Limoilou – campus de Charlesbourg</i>	<i>Centre Michel Labadie</i>	<i>Édifice Andrée-P. Boucher</i>	<i>Édifice Andrée-P. Boucher</i>	
Nombre de participants	275	260	200	420	200	1 355
Nombre d'interventions au micro	44	38	39	40	39	200
Webdiffusion (en date du 31 mai)	2 312	1 509	s.o.	s.o.	s.o.	3 821
Kiosques RTC	40	70	92	250	82	534

Consultation en ligne

Tableau 4 : Bilan de la participation à la consultation en ligne

Nombre de répondants au questionnaire	6 446
Nombre de questionnaires remplis au complet	5 209
Nombre de questionnaires remplis au complet – résidants de l'agglomération	4 894

Avis et documents écrits

En plus des séances d'information et de consultation et du questionnaire en ligne, une dizaine de citoyens ou organismes ont souhaité déposer des avis écrits auprès de la Ville de Québec, séance tenante ou par courriel.

Il est à noter qu'aucun processus de dépôt de mémoire ou de document écrit n'était prévu puisque cette étape de consultation s'était déroulée lors de la démarche consultative de l'été 2017. Les avis et documents reçus ont tout de même été transmis au secrétariat du comité consultatif sur la mobilité durable, au Bureau d'études du projet ainsi qu'au RTC.

La liste des personnes et organismes ayant transmis un avis ou un document écrit est disponible en annexe du présent rapport.

Requêtes au 311

Une soixantaine de citoyens ont par ailleurs transmis des demandes d'information ou des commentaires par le biais du service 311, que ce soit par téléphone ou par courriel. Ces requêtes ont été traitées par le Service du transport et de la mobilité intelligente de la Ville de Québec. Les sujets abordés et les réponses transmises ont été déposés au secrétariat du Comité consultatif sur la mobilité durable ainsi qu'au Bureau d'études du projet.

Commentaires des conseils de quartier

Des conseils de quartier ont transmis des résolutions faisant état de demandes de rencontre ou de commentaires sur le projet de réseau structurant de transport en commun. Certains ont également témoigné de leur satisfaction d'avoir été invité par le maire à une présentation en primeur du projet. Par ailleurs, quelques conseils de quartier ont discuté du projet de réseau structurant lors de leur assemblée mensuelle. Des extraits de procès-verbaux ainsi que des synthèses de discussion ont ainsi pu être transmis à la Ville. Les avis et documents reçus ont été transmis au secrétariat du comité consultatif sur la mobilité durable, ainsi qu'au Bureau d'études du projet.

La liste des conseils de quartier ayant transmis un avis écrit ou ayant abordé le sujet du projet de réseau structurant lors de leur assemblée mensuelle est disponible en annexe. Il est à noter qu'il s'agit d'une liste non exhaustive, car elle recense uniquement les conseils de quartier ayant transmis un avis ou dont les discussions en assemblée mensuelle ont été portées à notre connaissance.

6. Bilan des séances d'information et de consultation

Cette section présente une synthèse des interventions exprimées lors des séances d'information et de consultation du 4, 5, 7 et 11 avril 2018.

6.1. Principaux thèmes abordés

Lors des séances publiques, sur les 200 personnes qui ont pris la parole, 91 ont fait clairement état de leur satisfaction ou insatisfaction du projet dans son ensemble. Parmi celles-ci, **85 se sont ouvertement exprimées en faveur du projet et six contre le projet.**

Les thèmes abordés par les participants, que ce soit sous la forme de questions ou de commentaires, ont été regroupés par grand thème pour faciliter leur analyse. Ils sont présentés en ordre d'occurrence. Il est à noter qu'une même personne pouvait couvrir plusieurs thèmes dans son intervention verbale.

Thèmes	Nombre d'occurrences
Desserte : desserte locale et de la banlieue; desserte des gares interurbaines, de l'aéroport, de la Rive-Sud, des parcs industriels, d'ExpoCité et du secteur de la rue de Marly; connexion avec les autres municipalités.	105
Modalités d'utilisation du futur réseau : nombre de correspondances; accessibilité universelle; tarification (accessibilité sociale, gratuité, prix du billet); modes de paiement; montées et descentes des passagers; intermodalité (vélo à bord, supports aux stations, etc.); sécurité pour rejoindre la station (traversée des voies); amplitude horaire; temps de parcours.	73
Choix des tracés et localisation des infrastructures : tracé du tramway, du trambus, des infrastructures dédiées, des Métrobus; localisation des liens mécaniques, des stations, des entrées et sorties des tunnels, des Parc-O-Bus et des pôles d'échanges.	69
Circulation et stationnement : impact sur la circulation (priorité aux feux, virage à droite, etc.), impact sur la chaussée (nombre de voies automobiles, stationnement, etc.), franchissement des plateformes.	42
Aménagement et impact sur le milieu : boulevard René-Lévesque, boulevard Charest, secteur du boulevard Wilfrid-Hamel et de l'autoroute Laurentienne, 1 ^{re} Avenue, conversion d'autoroutes en boulevards urbains (Laurentienne, Robert-Bourrassa Sud, autoroute Charest), pôles d'échanges, secteur du quartier Saint-Roch, secteur du boulevard Pie-XII et de la rue Pélissier, boulevard Laurier.	41
Choix du véhicule : tramway; trambus; autobus; minibus; taxibus; monorail; véhicules autonomes; métro.	39

Cheminements piétonniers : présence de trottoirs ou d'aménagements piétonniers; entretien des cheminements piétonniers.	25
Coûts du projet : financement; budget; contingence, etc.	21
Questions techniques liées à l'implantation : excavation et profondeur du tunnel; impact sur les infrastructures d'égout et d'aqueduc, etc.	13
Travaux : impact sur la circulation (période de travaux); gestion des entraves; mesures d'atténuation; dynamitage; nuisances.	12
Verdissement / canopée	11
Communication sur le projet et les travaux	9
Densification	7
Bruit généré par le passage du tramway	7
Vitesse de circulation du tramway (inquiétudes)	6
Autres thèmes (moins de 5 occurrences chacun) : embourgeoisement; impacts économiques; utilisation des voies ferrées de la région; enfouissement des fils; bornes de recharge aux stations; expropriation; valeur des propriétés; confort aux stations, autres.	33

6.2. Synthèse des commentaires

La grande majorité des personnes qui se sont positionnées à l'égard du projet de réseau structurant de transport en commun lors des séances d'information et de consultation (85 sur 91) se sont montrées généralement favorables au projet et différentes suggestions ont été formulées pour bonifier le réseau. Plusieurs personnes ont tenu à manifester leur enthousiasme pour ce projet qu'elles considèrent comme moderne et audacieux, digne d'une capitale du 21^e siècle, et apprécient l'opportunité d'avoir eu la possibilité d'être informées et de s'exprimer par différents moyens (consultation en ligne, séances publiques). Quelques personnes auraient souhaité que la consultation prenne la forme d'un référendum ou qu'elle se fasse plus en amont.

Desserte (105 commentaires)

Desserte locale et de la banlieue

La plupart des questions et des suggestions des citoyens (59 interventions) concernent la desserte locale et de la banlieue, notamment en ce qui concerne la couronne nord de la ville. Plusieurs personnes soulignent le caractère structurant du projet et se réjouissent du fait qu'il sera possible de vivre en ville sans voiture (attirant pour les jeunes). Elles remarquent une meilleure intégration entre le réseau structurant proposé et le réseau existant de transport en commun que lors des consultations de 2017.

De façon générale, il est proposé de :

- Planifier la desserte en transport en commun dans les nouveaux développements avant leur construction afin de favoriser l'utilisation de ce mode de transport dès le départ et tenir compte de la carte de « défavorisation sociale » pour assurer une bonne desserte des quartiers défavorisés. On mentionne qu'une bonne desserte en transport en commun facilitera l'installation de familles partout sur le territoire et on invite la Ville à bonifier également la desserte pour la fin de semaine.
- Prévoir, en plus du réseau proposé, des parcours de transport en commun rapides et directs entre les différents secteurs sans toujours transiter par le centre et éviter d'avoir à faire plus qu'une correspondance.

Des améliorations spécifiques sont proposées pour améliorer la desserte des différents secteurs :

- **Secteur nord** : plusieurs intervenants soulignent un manque de desserte dans ce secteur et souhaiteraient que le réseau soit complété par un autre trajet de trambus ou un réseau de Métrobus performant. On mentionne le principe d'équité entre les résidents des différents secteurs de la ville.
 - Des résidents de l'arrondissement de La Haute-Saint-Charles se sentent mis à l'écart du projet, notamment dans le secteur Val-Bélair (parc industriel, bureau d'arrondissement) et Chauveau (nouveau parc industriel, hôpital Chauveau, centre communautaire Michel Labadie). Ils proposent de bonifier la desserte, d'ajouter des Parc-O-Bus, des voies réservées sur l'autoroute Henri-IV jusqu'à l'avenue Chauveau (sur l'accotement ou au centre pour les eXpress) et de prolonger le parcours 804 vers la route Sainte-Geneviève.
 - Dans le secteur de Charlesbourg, on suggère de prolonger le tramway au-delà du boulevard Louis-XIV et d'améliorer l'interconnexion au terminus de Charlesbourg.
 - Enfin, on souhaite une amélioration de la desserte est-ouest sur un axe situé au nord de la Ville (hauteur Louis-XIV, pour les déplacements nord-nord).
- **Secteur est** : mieux desservir le quartier Montmorency et les secteurs Bourg-Royal et Seigneuriale.
- **Secteur centre** : améliorer la desserte dans le secteur Pointe-aux-Lièvres (manque actuellement) ainsi que dans le quartier Duberger–Les-Saules (clientèle âgée ou défavorisée, manque de desserte directe vers l'aéroport).
- **Secteur ouest** : prévoir un lien direct et rapide entre l'ouest et l'est (Sainte-Foy et d'Estimauville) et mieux desservir les secteurs de la rue de Marly, du plateau de Cap-Rouge et Jouvence, le centre communautaire Claude-Allard et le secteur de l'Aquarium de Québec.

Connexions interurbaines

Une deuxième thématique qui a fait l'objet de discussions lors des séances publiques, est celle des connexions avec les municipalités limitrophes, par une intégration des parcours et l'aménagement de Parc-O-Bus (21 interventions) ainsi qu'avec les autres

villes au Canada ou à l'étranger, par une bonne desserte des gares interurbaines et de l'aéroport (12 interventions).

- **La Rive-Sud** : plusieurs intervenants considèrent que l'interconnexion du réseau avec celui de la Rive-Sud est nécessaire pour atteindre l'objectif de réduire la congestion et invitent les deux villes à relancer les discussions en vue d'une intégration des deux réseaux. Par ailleurs, certains considèrent que les résultats des études relatives à l'aménagement éventuel d'un 3^e lien auront également un impact sur les interventions futures. En ce qui concerne le traversier, le lien existant relie les deux centres-villes, mais est peu performant pour les automobilistes.
- **L'aéroport** : plusieurs citoyens mentionnent la nécessité de bien desservir l'aéroport et certains auraient souhaité que le tramway se rende jusqu'à l'aéroport, comme dans d'autres villes.
- **Les gares intermodales** : on s'interroge sur le fait que celles-ci seront desservies par le trambus et les Métrobus et non directement par le tramway. Des citoyens considèrent qu'il y a un lien à faire avec le projet de train à grande fréquence et considèrent que la possibilité de mieux utiliser les voies ferrées existantes devrait être analysée. On constate par ailleurs que la gare ferroviaire de Sainte-Foy continuera d'être mal desservie.
- **Les MRC** : Plusieurs citoyens mentionnent que les liens avec les MRC voisines devraient être considérés dans la planification du réseau (prévoir la possibilité d'un développement futur vers Saint-Augustin-de-Desmaures ou vers la Côte-de-Beaupré et tenir compte des déplacements en provenance de ces villes dans l'aménagement des Parc-O-Bus).

Desserte des pôles urbains

Quelques personnes considèrent que le réseau structurant devrait bien desservir tous les pôles importants de la ville :

- Les pôles d'emploi, comme les différents parcs industriels et le secteur de la rue de Marly, devraient bénéficier d'une bonne desserte. La possibilité de vivre à Québec sans voiture constitue un facteur d'attractivité concurrentiel important, notamment pour les jeunes et les immigrants, pour qui la recherche d'emploi peut s'avérer difficile en l'absence d'une voiture dans des secteurs mal desservis en transport en commun.
- On suggère d'appliquer les principes du TOD (*transit-oriented development*) autour des terminus existants (dont les Saules) et d'aménager un pôle d'échanges aux Galeries de la Capitale.
- L'apport du projet sur le tourisme est également souligné, car un réseau structurant facilite autant les déplacements des résidents que des touristes.

Modalités d'utilisation du futur réseau (73 commentaires)

Selon plusieurs intervenants, la culture automobile est encore importante à Québec et le transfert modal ne se fera pas de façon automatique. Des mesures incitatives seront nécessaires pour favoriser un changement de comportement comme celui de délaisser

une voiture ou d'utiliser les stationnements incitatifs. Les principales préoccupations exprimées concernent les thèmes suivants :

- **La tarification** : souhait de maintenir ou de diminuer les coûts pour l'utilisateur afin d'augmenter la clientèle. Certains proposent d'offrir des incitatifs financiers pour les travailleurs du centre-ville et une tarification pour certaines clientèles particulières : clientèles vulnérables, familles, etc. (idée de créer un fonds pour une accessibilité tarifaire). Quelques personnes proposent même de viser la gratuité du service (mesure payante à long terme, avec des retombées écologiques importantes; exemple de la ville de Tallinn en Estonie). La tarification devrait être concurrentielle par rapport aux nouveaux services alternatifs de mobilité. Enfin, il est proposé de moderniser les types de paiements (carte de crédit ou téléphone) pour faciliter l'accès aux résidents et aux touristes et ainsi optimiser le temps d'embarquement (vérification des titres de transport).
- **Durée du trajet** : plusieurs considèrent que, pour que les usagers y voient des bénéfices à transférer vers le transport en commun, la durée du trajet doit être compétitive par rapport à l'auto (moins de 15 min de différence) ou aux parcours eXpress (un gain de temps suffisant par rapport au trajet actuel afin de compenser l'inconvénient de l'ajout d'une correspondance). En ce sens, on propose de travailler avec le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) pour des solutions novatrices de trajets sur les autoroutes. Pour certains, ce transfert ne sera pas possible, car le trajet comporte trop de lieux d'arrêt ce qui allongerait trop la durée du trajet comparativement à l'auto (par exemple, un parent qui doit conduire un enfant à l'école et l'autre à la garderie avant d'aller travailler).
- **Nombre de correspondances** : plusieurs usagers affirment que l'ajout d'un pôle d'échanges dans Saint-Roch sur le trajet vers le bureau peut constituer un frein important à continuer d'utiliser le transport en commun (le confort et le lien direct offerts actuellement par les eXpress sont des caractéristiques importantes). Ce facteur devrait également être pris en compte dans l'emplacement des Parc-O-Bus pour réduire le nombre des transferts.
- **Accessibilité universelle et confort des usagers** : deux aspects jugés incontournables dans un contexte de vieillissement de la population.
 - On parle notamment du respect de l'objectif du Plan de mobilité durable qui est de rendre tout le réseau accessible d'ici 2031, de la prise en compte des principes adoptés dans le cadre du mouvement *Municipalité amie des aînés*, d'accès aux horaires papier, d'arrimage avec le transport adapté, de desserte des hôpitaux et de sécurité des déplacements.
 - Plusieurs mentionnent l'importance d'assurer un déneigement adéquat des trottoirs et des stations, pour éviter que les usagers aient à enjamber des bancs de neige pour monter à bord du transport en commun, et l'ajout de liens mécaniques pour piétons et cyclistes.
 - Le confort des usagers (stations et véhicules) a une incidence importante sur l'utilisation du transport en commun; suggestion d'un concours pour un modèle

de station adaptée au climat. Prévoir un accès à des commerces, des toilettes, des bornes de recharge dans les pôles d'échanges.

- **Fréquence, vitesse versus distance entre stations** : la vitesse et la régularité des déplacements sont des facteurs importants, mais les distances entre les stations ne devraient pas être trop grandes.
- **Vélo** : on se réjouit de la possibilité d'avoir accès aux vélos dans le tramway; on propose l'ajout de vélo-partage dans les pôles ainsi que des supports à vélo aux stations.
- **Tourisme et grands événements** : impliquer le milieu touristique dans la planification (desserte, espace pour bagages, mode de paiement, kiosque d'information sur le RTC dans le Vieux-Québec). Utilisation adaptée lors des grands événements – prévoir la possibilité d'utiliser des parcours raccourcis pour augmenter la fréquence dans un temps limité

Choix des tracés et des infrastructures (69 commentaires)

Tracé du tramway et du trambus

Un grand nombre de commentaires exprimés (38) portent sur le tracé du tramway et du trambus ainsi que sur leur intégration avec le réseau actuel de transport en commun. Plusieurs intervenants saluent les efforts de proposer un tracé qui permettra de relier les principaux pôles d'intérêt et apprécient la combinaison entre un tracé de tramway en Haute-Ville, là où on enregistre déjà une forte densité de population et un nombre important de déplacements en transport en commun, et un tracé de trambus sur le boulevard Charest, qui relie directement le pôle d'échanges Saint-Roch au secteur ouest de la ville. Ils profitent également de l'occasion pour proposer des ajustements au parcours et obtenir des réponses sur les raisons qui ont motivé certains choix.

Prolongement du parcours ou ajustements proposés :

- Vers le nord, après le boulevard Louis-XIV, vers le terminus du zoo et connecter le tramway plus près de l'autoroute Laurentienne;
- Vers l'ouest jusqu'à l'aéroport, dans le secteur Jouvence voire vers Saint-Augustin-de-Desmaures;
- Vers l'est dans le secteur d'Estimauville jusqu'à Montmorency;
- Le projet proposé se base sur une consolidation des axes nord-sud, mais certains citoyens considèrent qu'il ne faut pas négliger les axes est-ouest et inclure dans le réseau le centre du territoire. Certains proposent l'ajout d'axes en diagonale pour relier les pôles, d'autres suggèrent l'ajout d'un réseau circulaire (voir même un réseau de métro circulaire), pour éviter de tout faire passer pas le centre (modèle radial). Dans tous les cas, il faut éviter les dédoublements de parcours entre le trambus/tramway et le Métrobus;
- On demande des précisions d'ordre technique concernant le choix du parcours sur le boulevard René-Lévesque versus le chemin Sainte-Foy et René-Levesque, sur la possibilité d'utiliser le tunnel commencé lors de l'aménagement de l'autoroute Dufferin–Montmorency;

- Certaines personnes s'interrogent sur la nécessité d'une desserte du secteur ExpoCité tandis que d'autres auraient préféré que cet axe soit privilégié dans la 1^{re} Avenue pour le tracé du tramway; l'axe Henri-Bourassa est également mentionné comme une alternative;
- Quelques citoyens saluent l'ouverture de la rue Mendel pour les différents modes de transport.

Localisation et l'aménagement des différentes infrastructures

La localisation et l'aménagement des différentes infrastructures reliées au nouveau réseau ont fait également l'objet de discussions (31 interventions), notamment les Parc-O-Bus, l'emplacement des stations, des sorties de tunnels et des liens mécaniques.

- Ajout de Parc-O-Bus dans les secteurs suivants :
 - **Nord-est** : rue de la Faune (ancien zoo, se servir des bâtiments existants sur ce site) ou secteur du parc du Péri gord (emprise d'Hydro-Québec) pour éviter une correspondance;
 - **Nord-ouest** : secteur Val-Bélair (aréna des Deux-Glaces) ou secteur Chauveau;
 - Déplacer le Parc-O-Bus Sainte-Anne vers Montmorency, au pied de la Chute – en faire un pôle d'échanges pour les municipalités à l'est;
 - Parc-O-Bus Rive-Sud (sur le modèle de Longueuil) ou dans le secteur de l'Aquarium de Québec.
- **Localisation des arrêts** : quelques questions portent sur la localisation et la distance entre arrêts (distance entre le pôle Saint-Roch et le Jardin Jean-Paul-L'Allier trop longue; localisation inadéquate de la station Sainte-Foy dans une zone de faible densité : elle devrait davantage être localisée dans le secteur de la rue de Marly qui est un pôle important de déplacements).
- **Préoccupations esthétiques** : l'intégration des poteaux et des stations dans le paysage urbain suscite certaines préoccupations. L'idée d'un concours pour choisir un modèle de station a également été suggérée pour répondre à des préoccupations esthétiques. Il est également suggéré d'éviter les murs en béton et de privilégier les murs végétalisés. La présence de fils électriques aériens inquiète (on mentionne qu'il y a déjà eu un tramway au centre-ville dans le passé, mais qu'il a été retiré ainsi que les fils; on craint que les fils reviennent avec le retour du tramway).

Choix du véhicule (39 commentaires)

La question du choix du véhicule a également été abordée par plusieurs personnes (39 interventions).

- Plusieurs personnes ont salué le choix du tramway (grande capacité et fiabilité), quelques personnes soulignent également les avantages environnementaux du choix d'un véhicule électrique. Quelques personnes ont demandé des précisions concernant les avantages du tramway par rapport au trambus (solution qui leur semble moins coûteuse et moins contraignante, plus flexible que le tramway).
- Quelques personnes auraient préféré que le réseau propose le métro (ou l'aménagement de tronçons plus longs en souterrain) ou le monorail comme

alternative au tramway pour éviter la congestion et minimiser l'impact sur la circulation automobile.

- Quelques personnes considèrent qu'une bonification du réseau d'autobus et des eXpres existants ainsi que l'ajout d'un réseau de minibus et de taxibus auraient été suffisants pour rendre le réseau existant plus performant, à moindre coût. La question de la voiture autonome voire d'un possible autobus ou tramway autonome a également été mentionnée.

Aménagement et impact sur le milieu (41 commentaires)

Plusieurs questions ont porté sur le réaménagement de certains secteurs situés le long des tracés du réseau structurant. Les citoyens souhaitent participer à l'élaboration de la vision d'aménagement de ces secteurs et être tenus informés de l'avancement du projet. Les principales inquiétudes concernent le bruit, le risque d'expropriations et les contraintes liées à la circulation et au stationnement. Ils souhaitent que la Ville s'assure de limiter le plus possible l'impact sur le milieu de vie des résidents, de garder un centre-ville à échelle humaine, de ne pas ajouter des voies d'autoroute en milieu urbain, d'éviter d'aménager des trottoirs trop étroits et de prévoir des marges de recul plus grandes pour favoriser le confort de la circulation des piétons.

Le tracé du tramway :

- **1^{re} Avenue** (8 commentaires)
 - Certains craignent que le tramway nuise aux efforts de revitalisation du centre-ville en créant une fracture dans le tissu urbain et en ayant un impact économique négatif sur les commerces. On exprime également des inquiétudes au sujet des familles qui habitent dans les triplex le long de la 1^{re} Avenue (les résidents ont besoin de stationnements et d'un meilleur accès au transport en commun par des rues ou des ruelles transversales; étroitesse de la rue, dangereux pour les piétons et cyclistes, vitesse du tramway).
 - Des solutions de remplacement sont proposées pour éviter d'emprunter la 1^{re} Avenue : tracé par la 41^e Rue vers ExpoCité, tracé en tunnel entre la 4^e Rue et la 14^e Rue et entre la 18^e Rue et la 41^e Rue, utiliser la 1^{re} Avenue ou la 3^e Avenue Est pour le 803 et prolonger le 805 dans la 3^e Avenue Ouest.
- **Pie-XII/Pélissier** (8 commentaires)
 - Beaucoup de questionnements concernant l'implantation du tramway dans l'emprise d'Hydro-Québec : à l'est ou à l'ouest de la ligne, quelle est la largeur de l'emprise et quel est l'emplacement de la piste cyclable?
 - Les citoyens louent des parcelles dans l'emprise d'Hydro-Québec pour agrandir leur terrain; crainte de la baisse de la valeur de la propriété (avec un tramway en arrière-cour); une personne considère que la valeur va augmenter avec l'arrivée du transport en commun.
 - Questions concernant la possibilité d'aménager un tel équipement près des lignes d'Hydro-Québec, alors que les citoyens ne pouvaient pas ajouter des éléments métalliques trop près des lignes de haute-tension. Envisager la possibilité de l'enfouissement de la ligne d'Hydro-Québec.

- Propositions d'un trajet du tramway sur le boulevard Pie-XII ou possibilité d'aménagement d'un mur pour protéger l'intimité des résidants; suggestion d'utiliser le boulevard du Versant-Nord vers le secteur Legendre et de prévoir un élargissement des voies sur l'autoroute 40 jusqu'à la sortie Jean-Gauvin.
- Station Sainte-Foy située dans une zone de faible densité – on propose de modifier le trajet pour desservir la rue de Marly.
- Plusieurs citoyens demandent la tenue rapide d'une rencontre de consultation avec les résidants du secteur Quatre-Bourgeois/chemin Sainte-Foy/Pelissier/Senneterre/Pie-XII
- **Secteur René-Lévesque** (6 commentaires);
 - La solution du tunnel est appréciée, car cela laisse plus de place aux piétons et à la canopée.
 - Questions techniques concernant les méthodes de construction et l'impact des travaux de dynamitage sur les bâtiments anciens, la pente maximale, la profondeur du tunnel ainsi que son emplacement, le type et la longueur des tranchées aménagées pour les sorties des tunnels, solutions envisagées pour le tronçon plus étroit du boulevard.
 - Sortie proposée au Grand-Théâtre et réaménagement suggéré de l'autoroute Dufferin-Montmorency.
 - Aménagement de stations style métro et de sorties des tunnels en harmonie avec le milieu.
 - Profiter du projet pour imaginer un lien cyclable plus direct entre les ponts et la colline Parlementaire (sur le boulevard René-Lévesque) – inquiétudes liées au retrait des voies réservées utilisées aussi par les cyclistes utilitaires actuellement.
- **Secteur Laurier / Roland Beaudin** (4 commentaires)
 - On souhaite le réaménagement du boulevard Laurier.
 - Préservation du terre-plein, ouverture de l'avenue Charles-Huot, problèmes de circulation et de stationnement anticipés aux abords du tramway.
 - Suggestion d'une insertion souterraine pour protéger les arbres plantés récemment.
 - Préservation du boisé De Rochebelle – privilégier un trajet par la route de l'Église.
 - Impact du projet sur la valeur des propriétés et sur l'échéancier des projets immobiliers prévus dans le secteur.

Les pôles d'échanges

- **Secteur Wilfrid-Hamel/Laurentienne** : plusieurs personnes souhaitent la conversion des autoroutes en boulevards urbains (Laurentienne, Robert-Bourassa Sud, Charest) (5 commentaires).
- **Secteur Saint-Roch** (3 commentaires)
 - Inquiétudes des personnes qui habitent à côté du futur pôle d'échanges Saint-Roch en ce qui concerne les impacts durant les travaux et les aménagements

prévus; question sur le maintien de la passerelle piétonnière et souhait d'ajouter un mur végétal pour diminuer l'impact du pôle d'échanges.

- Questions sur la pertinence du trajet près d'ExpoCité.
- Emplacement de l'entrée dans le tunnel et importance du maintien du Jardin Jean-Paul-L'Allier.
- Fin des parcours eXpress qui se rendent sur la colline Parlementaire – changement d'habitudes (les usagers devront faire une correspondance ou continuer à pied, risque d'abandon du transport en commun pour certains).

Le tracé du trambus

- **Boulevard Charest** (arrondissement de La Cité-Limoilou) (7 commentaires)
 - Crainte que l'élargissement du boulevard Charest crée une fracture dans le quartier, augmente le bruit et la pollution, diminue la largeur des trottoirs et le nombre de stationnements, ait un impact sur la quiétude du quartier. En faveur du maintien des aménagements paysagers (zone tampon). Connectivité des rues nord-sud, perméabilité du quartier, connectivité pour piétons et cyclistes.
 - Appui à l'aménagement de liens mécaniques vers la Haute-Ville et demande d'un nouveau lien dans l'axe de la rue Victoria, près de la côte Salaberry.
 - Occasion de diminuer la circulation automobile entre la rue Marie-de-l'Incarnation et le boulevard Langelier (retrancher une voie de circulation automobile pour ne pas réduire la largeur des trottoirs et des aménagements existants).
 - Possibilité de faire évoluer le trambus en tramway si l'achalandage le justifie et interconnexion avec les autres composantes du réseau.
 - Étude d'impact sur l'embourgeoisement.

Circulation, stationnement et cheminements piétonniers (67 commentaires)

Cheminements piétonniers (25 commentaires)

- S'assurer de la sécurité des déplacements piétonniers aux arrêts (nouvelle configuration avec le tramway au centre de la chaussée, inquiétudes en ce qui a trait à l'embarquement des usagers et à la traversée des piétons).
- Mesures à mettre en place pour favoriser la marche, le confort et sécurité des piétons (éviter les trottoirs étroits, les bâtiments construits trop proche de la rue).
- On estime que la distance de 800 mètres de marche pour juger du niveau de desserte d'un secteur est trop élevée, notamment pour les personnes à mobilité réduite.
- Revoir la réglementation du virage à droite.
- Distance entre les stations et cheminements vers les stations pour faciliter l'accès au transport en commun.
- Déneigement des trottoirs (bancs de neige, trottoirs chauffants, etc.).

Impact sur l'aménagement de la chaussée (21 commentaires)

- Dans le secteur de la colline Parlementaire, de la 1^{re} Avenue, de la Couronne et du boulevard Charest (on craint un élargissement de la chaussée qui risque de créer une fracture dans la ville).

- Ne pas ajouter des voies d'autoroute en milieu urbain; privilégier l'aménagement de boulevards urbains.
- Ajout d'une voie réservée sur les ponts pour faciliter la connexion avec la Rive-Sud et utilisation des accotements pour aménager des voies réservées sur les autoroutes.
- Questions sur certaines infrastructures dédiées au transport actif : aménagement des intersections et de la piste cyclable sur le boulevard Pierre-Bertrand.
- Impact dans la rue Racine et pour la revitalisation commerciale (éloignement du 804)
- Possibilité d'utilisation de la plateforme pour les véhicules d'urgence.

Impact sur la circulation et le stationnement (17 commentaires)

- Quelques personnes expriment des craintes à ce sujet et considèrent qu'une solution souterraine aurait évité cet impact négatif.
- Synchronisation des feux avec l'autobus (solution de Los Angeles).
- Augmenter la limite de vitesse dans certains axes : Lebourgneuf, Robert-Bourrassa.
- Quelle assurance que le réseau structurant de transport en commun allégera la congestion à l'heure de pointe?
- Craintes concernant la circulation dans le secteur Laurier/Lavigerie. La circulation de transit vers la Rive-Sud pose déjà problème dans le secteur de l'avenue des Hôtels. Cela risque de s'aggraver.
- Propositions pour un accès payant des automobilistes aux voies réservées.
- Inquiétudes au sujet du manque de stationnements pour les triplex le long de la 1^{re} Avenue.

Circulation pendant les travaux (12 commentaires)

- Tunnels : camionnage; René-Lévesque et Charest : machinerie lourde.
- Circulation des voitures lors des travaux importants sur l'axe de tramway et de trambus.

Autres sujets

Coûts du projet : plusieurs détails demandés sur le montage financier, les coûts d'exploitation, les coûts des rames de tramway et le revenu issu des usagers; éviter le dépassement de coûts et la prolongation des délais de réalisation. Quelques personnes rappellent que l'ensemble des citoyens canadiens et québécois paient pour ce projet et considèrent que les coûts du projet sont trop élevés et que l'argent aurait pu être investi autrement comme dans l'aménagement d'un 3^e lien ou dans l'amélioration du réseau existant.

Expropriation / valeur des propriétés / embourgeoisement : craintes que l'emprise actuelle ne permettra pas la cohabitation des différentes infrastructures, ce qui peut entraîner des expropriations (1^{re} Avenue, boulevard Charest, secteur Pie-XII). Inquiétude en ce qui concerne l'accroissement de la pression immobilière le long du tracé, risque de spéculation immobilière; rappel que la mobilité doit être inclusive. Prévoir des logements sociaux sur le trajet du tramway/trambus.

Campagne de communication : mieux faire connaître les coûts individuels d'une automobile (assurance, entretien, etc.), mais aussi les coûts collectifs (autoroutes, stationnement, effets sur l'environnement et la santé, etc.) et les mettre en relation avec le coût du transport en commun. Contrer l'étalement urbain. Mieux expliquer et vendre le projet aux citoyens afin de changer les perceptions et susciter l'adhésion, car plusieurs faussetés continuent à être véhiculées. Faire des comparaisons avec d'autres villes de la même taille qui ont des tramways. Ne pas attendre 2026 pour inculquer une culture du transport en commun. La question du libre-choix des utilisateurs demeure par ailleurs essentielle. Mettre en évidence l'impact environnemental positif.

Densification : bonne densité au bon endroit, desservi par le bon moyen de transport; outil de densification et de développement autour des axes; occasion d'augmenter la capacité d'accueil de la ville et d'éviter l'étalement urbain par le transport en commun; réseau structurant de transport en commun : épine dorsale qui permettra la croissance de la ville; favoriser la densification le long du trajet; planification en lien avec le plan de développement et d'aménagement urbain.

Verdissement / canopée : préoccupation de plusieurs résidants, surtout pour créer des zones tampons avec les résidences situées le long du trajet; souhait que la Ville s'engage à reboiser si les aménagements impliquent de la coupe d'arbres; protéger le boisé De Rochebelle dans le secteur Roland-Beaudin. Privilégier la végétalisation des murs de béton.

Questions techniques (implantation du tramway) : méthode de construction du tunnel, déneigement, infrastructures enfouies sous la plateforme; profondeur du tunnel; distance optimale entre les stations; virages à angle droit; favoriser les solutions innovantes (utilisation de technologies québécoises); demande de privilégier des plateformes abaissées à toutes les intersections.

Impacts économiques : sur les commerces de Limoilou et sur la valeur des propriétés; impact sur la vitalité commerciale de la rue Saint-Jean (une personne cite une étude qui démontre, dans d'autres villes, l'impact positif du tramway sur les commerces); impact positif sur l'attractivité de la main-d'œuvre (jeunes immigrants, pénurie de main-d'œuvre, éviter la fuite des cerveaux vers Montréal).

Enfouissement des fils : possibilité d'enfouir la ligne d'Hydro-Québec dans le secteur Pie-XII et préoccupation pour l'esthétique des fils aériens au centre-ville.

Bornes de recharge dans les pôles d'échange : pour vélos, autos, quadriporteurs.

Bruit : étude sur l'impact sonore du tramway, aménagements végétaux pour réduire l'impact sur la quiétude des résidants (Pôle Saint-Roch et boulevard Charest).

Vitesse de circulation du tramway (inquiétudes) : dans la 1^{re} Avenue, le boulevard Charest et le corridor Quatre-Bourgeois/Legendre.

Consultation des citoyens : la plupart des intervenants apprécie la démarche de consultation commencée en 2017 qui s'est poursuivie en 2018. Quelques personnes auraient préféré que la population soit davantage informée sur les études réalisées et consultée en amont sur le choix d'implanter ou non le tramway (référendum). Les

citoyens qui habitent le long des axes du tramway souhaitent être associés à l'élaboration des visions propres aux divers secteurs.



7. Bilan de la consultation en ligne

7.1. Méthodologie

Participation au questionnaire

Les citoyens étaient invités à participer à la consultation en ligne du 4 au 25 avril 2018. Les participants pouvaient répondre de deux façons, soit en ligne ou en format papier. Des questionnaires papier étaient disponibles à cet effet dans les bureaux d'arrondissement. Ce sont deux questionnaires qui ont été remplis en format papier.

Le questionnaire était rempli sur une base volontaire. Il ne s'agit donc pas d'un sondage scientifique avec un échantillon probabiliste. Puisqu'il n'est pas probabiliste, les résultats ne peuvent pas être généralisés à l'ensemble de la population de l'agglomération de Québec.

Seuls les questionnaires remplis au complet ont été retenus aux fins de l'analyse. Ainsi, 5 209 questionnaires ont été analysés, soit 80,8 % des 6 446 participations enregistrées.

Une extraction des répondants résidant dans l'agglomération a également été effectuée aux fins d'analyse de certaines questions (Q.3, Q.4 et Q.5). Ainsi, 4 894 questionnaires correspondant aux répondants résidant dans l'agglomération ont été extraits sur les 5 209 questionnaires remplis pour l'analyse des questions 3, 4 et 5.

Analyse des commentaires

En tout, quatre questions offraient aux répondants la possibilité de laisser un commentaire. Trois questions permettaient d'apporter des précisions (« Autre (veuillez préciser) ») et une question était complètement ouverte (question 11).

Étant donné le grand nombre de commentaires enregistrés, il a été convenu d'établir un échantillon type des commentaires de sorte qu'ils soient représentatifs 19 fois sur 20 de l'ensemble des réponses (soit une marge d'erreur de 5 %). Les commentaires analysés sont ainsi représentatifs de l'ensemble des répondants 19 fois sur 20.

La sélection de l'échantillon pour chaque question a été faite de façon aléatoire parmi les commentaires enregistrés des questionnaires remplis au complet.

Tableau 5 : Échantillonnage des commentaires au questionnaire en ligne

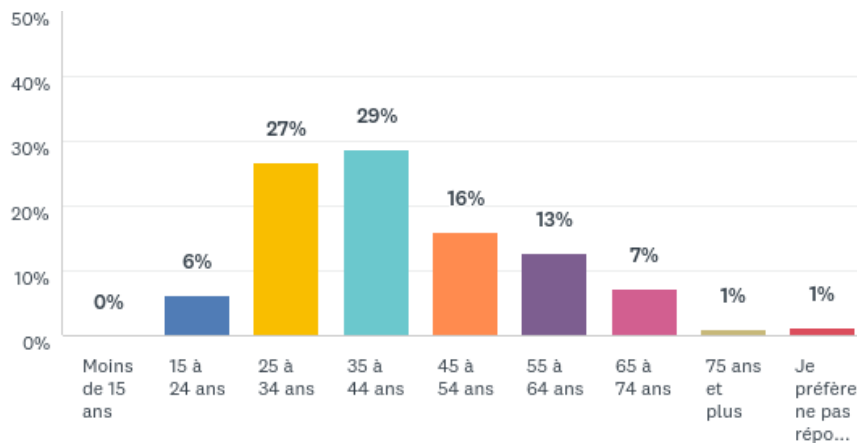
Question	Libellé	Type de question	Nombre de commentaires	Échantillon (n)
Q.4	Autre (veuillez préciser)	Autre choix de réponse	1 084	284
Q.5	Autre (veuillez préciser)	Autre choix de réponse	486	215
Q.10	Autre (veuillez préciser)	Autre choix de réponse	923	272
Q.11	Souhaitez-vous nous faire part d'autres commentaires ou suggestions ?	Ouverte	2 673	336

7.2. Profil des répondants

Profil sociodémographique des répondants

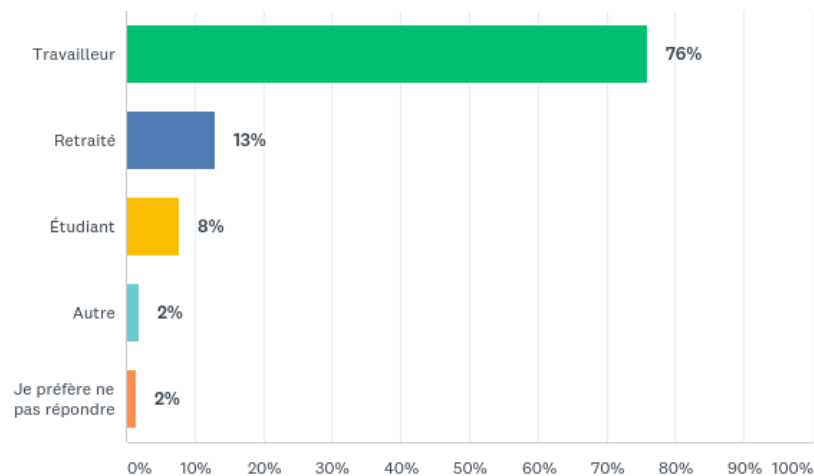
- Deux tiers des répondants au questionnaire (3 430 répondants) sont des hommes.
- 72 % des répondants (3 748 répondants) sont âgés entre 25 et 54 ans, et 76 % des répondants (3 984 répondants) sont des travailleurs.
 - Les 25 à 34 ans (1 401 répondants) et les 35 à 44 ans (1 503 répondants) sont les classes d'âge les plus présentes parmi les répondants.

Figure 3 : Distribution des répondants selon l'âge (Q.13)



- À noter que les étudiants ne représentent que 8 % des répondants au questionnaire (401 répondants) alors qu'ils représentent habituellement 25 % de la clientèle du RTC².

Figure 4 : Distribution des répondants selon l'occupation principale (Q.16)



² Rapport d'activité 2017 du RTC, consulté en ligne le 5 juin 2018, page19
https://www.rtcquebec.ca/Portals/0/Pages/A_Propos_Du_RTC/Publications/Doc/Rapportactivit%C3%A92017.pdf

- **Des répondants de tous les arrondissements et municipalités de l'agglomération ont participé au questionnaire.** De plus, 6 % des répondants (315 répondants) résident en dehors de l'agglomération.
 - À noter que les citoyens de l'arrondissement de La Cité-Limoilou représentent 27 % des répondants (1 407 répondants) alors qu'ils représentent 19 % de la population de l'agglomération de Québec.

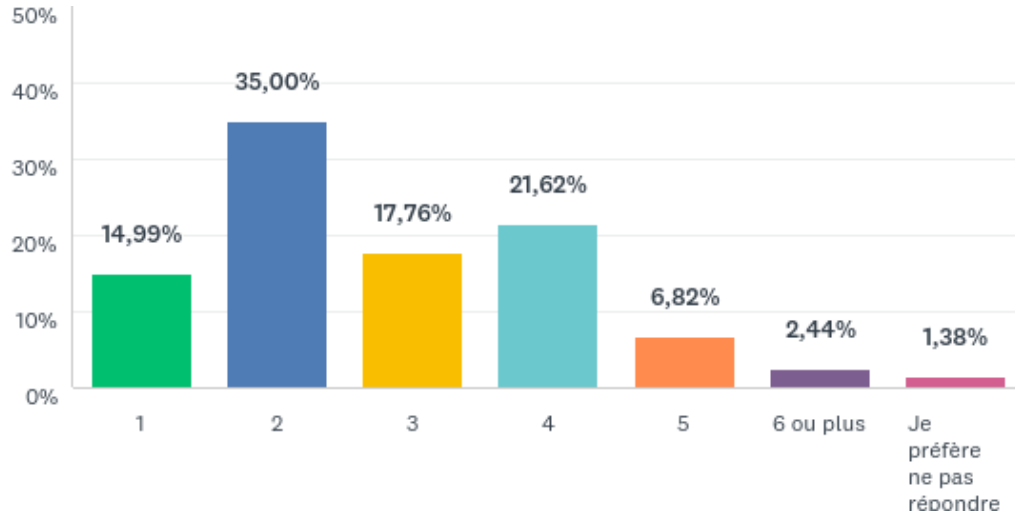
Tableau 6 : Répartition des répondants selon leur arrondissement ou municipalité de résidence (Q.18)

Arrondissement ou municipalité	Nombre de répondants au questionnaire	Proportion des répondants dans le questionnaire	Population totale de l'agglomération en 2016	Proportion dans l'agglomération en 2016
La Cité-Limoilou	1 407	27,01 %	107 890	19 %
Les Rivières	514	9,87 %	73 075	13 %
Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge	966	18,54 %	103 345	18 %
Charlesbourg	586	11,25 %	81 040	14 %
Beauport	596	11,44 %	80 920	14 %
La Haute-Saint-Charles	603	11,58 %	85 630	15 %
L'Ancienne-Lorette	129	2,48 %	16 543	3 %
Saint-Augustin-de-Desmaures	93	1,79 %	18 820	3 %
Autre municipalité	315	6,05 %	-	-

- La répartition géographique des répondants selon le code postal de résidence (Q.17) dénote une concentration de répondants dans certains secteurs de l'agglomération, parmi lesquels les quartiers centraux, l'arrondissement de Beauport ou les secteurs du Plateau et de la Pointe-de-Sainte-Foy de l'arrondissement de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge.

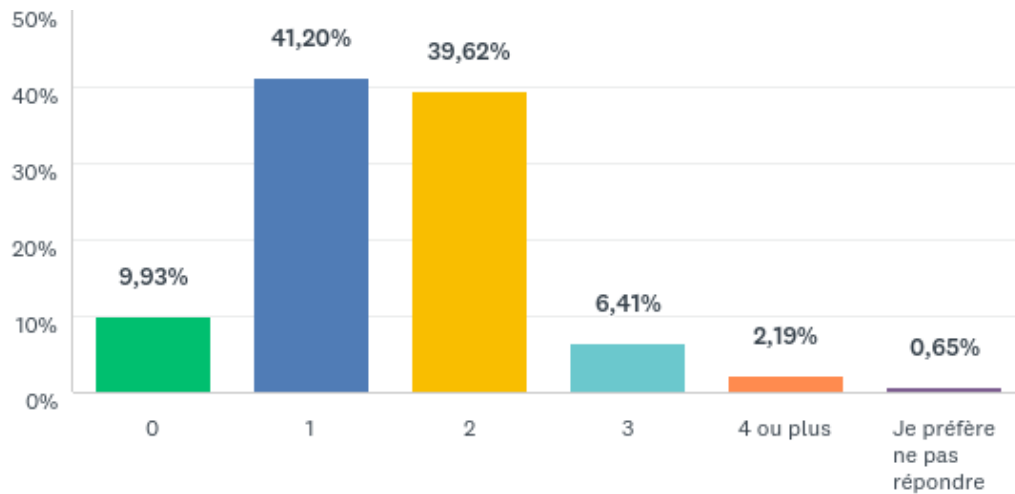
- La moitié des répondants (2 604 répondants) vivent seuls ou à deux, et l'autre moitié vivent dans un ménage composé de 3 personnes ou plus (2 533 répondants).

Figure 5 : Distribution des répondants selon la taille du ménage (Q.14)



- 89 % des répondants (4 658 répondants) vivent dans un ménage possédant au moins un véhicule.
- Parmi les 517 répondants qui vivent dans un ménage n'ayant pas de véhicule personnel, 72 % (374 répondants) résident dans l'arrondissement de La Cité-Limoilou.

Figure 6 : Distribution des répondants selon le nombre de véhicules (Q.15)

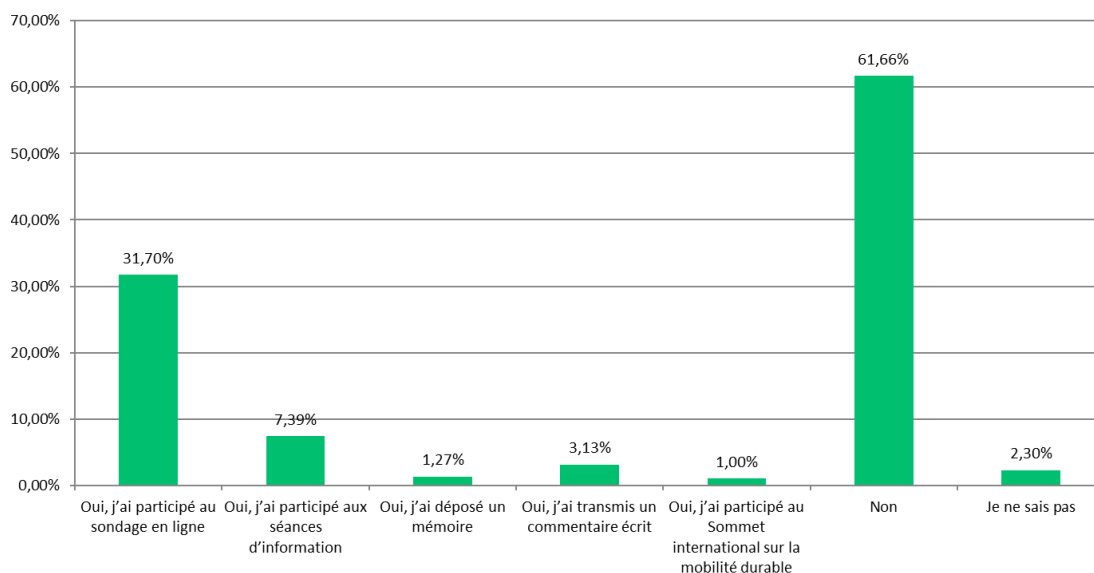


7.3. Analyse des résultats du questionnaire

Des répondants informés et intéressés

- **99 % des répondants ont pris connaissance du projet de réseau structurant avant de répondre au questionnaire.**
- 14 % des répondants (734 répondants) ont assisté à l'une des séances d'information et de consultation ou en ont visionné une sur Internet avant de répondre au questionnaire.
- Par ailleurs, 37 % (1 943 répondants) ont déclaré avoir l'intention d'assister à l'une des séances d'information et de consultation ou d'en visionner une sur Internet.
- La démarche de consultation du printemps 2018 a permis de rejoindre de nouvelles personnes, tout en dénotant un maintien de l'intérêt de la part des répondants qui avaient pris part à l'une ou l'autre des étapes de la démarche de consultation publique menée en 2017. En effet :
 - 62 % des répondants (3 212 répondants) n'avaient pas pris part à l'une ou l'autre des étapes de la démarche de consultation publique menée par la Ville de Québec sur la mobilité durable et un réseau structurant en 2017;
 - Un tiers des répondants (1 651 répondants) avaient participé au questionnaire en ligne du printemps 2017;
 - 66 répondants avaient déposé un mémoire en 2017 (sur 143 personnes ou organismes qui avaient déposé un mémoire);
 - 385 répondants avaient participé à l'une des séances d'information de juin 2017 qui avaient accueilli quelque 650 participants.

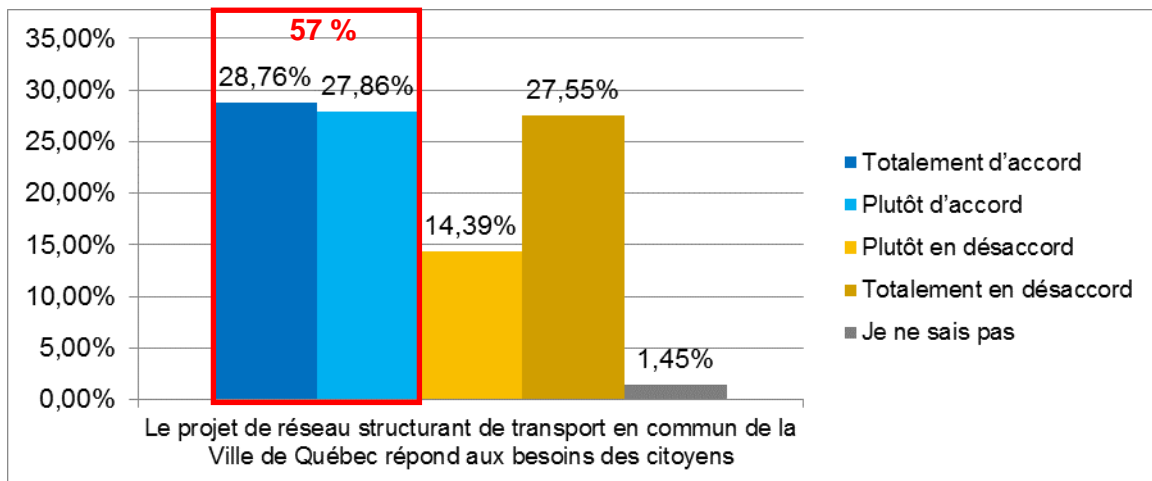
Figure 7 : Avez-vous participé à l'une ou l'autre des étapes de la démarche de consultation publique menée par la Ville de Québec sur la mobilité durable et un réseau structurant de transport en commun en 2017? (Q.1)



Un projet de réseau structurant qui suscite l'adhésion de façon générale

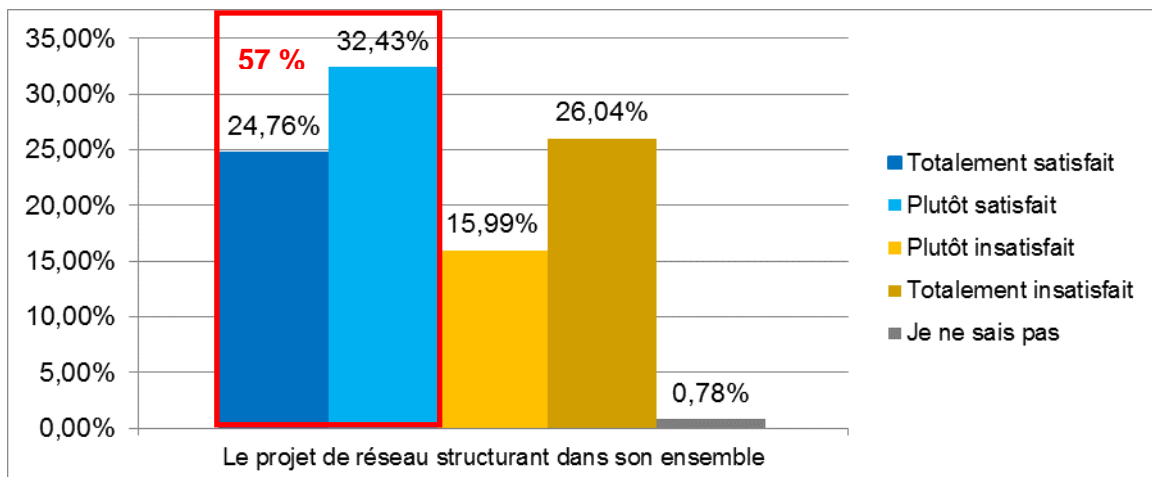
- **57 % des répondants résidant dans l'agglomération (2 770 répondants) sont totalement ou plutôt d'accord avec l'idée que le projet de réseau structurant répond aux besoins de la population.** À l'inverse, 42 % des répondants résidant dans l'agglomération sont plutôt ou totalement en désaccord avec cet énoncé.
- Si l'on ajoute les 315 répondants qui résident en dehors de l'agglomération, le taux d'adhésion est de 55 %.

Figure 8 : À quel point êtes-vous d'accord avec l'énoncé suivant (Q.3 - répondants de l'agglomération)



- **57 % des répondants résidant dans l'agglomération (2 783 répondants) se disent totalement ou plutôt satisfaits du projet de réseau structurant dans son ensemble.** À l'inverse, 42 % des répondants résidant dans l'agglomération sont plutôt ou totalement insatisfaits du projet dans son ensemble.
- Si l'on ajoute les 315 répondants qui résident en dehors de l'agglomération, le taux de satisfaction est de 56 %.

Figure 9 : Niveau de satisfaction quant au projet de réseau structurant dans son ensemble (Q.4 - répondants de l'agglomération)



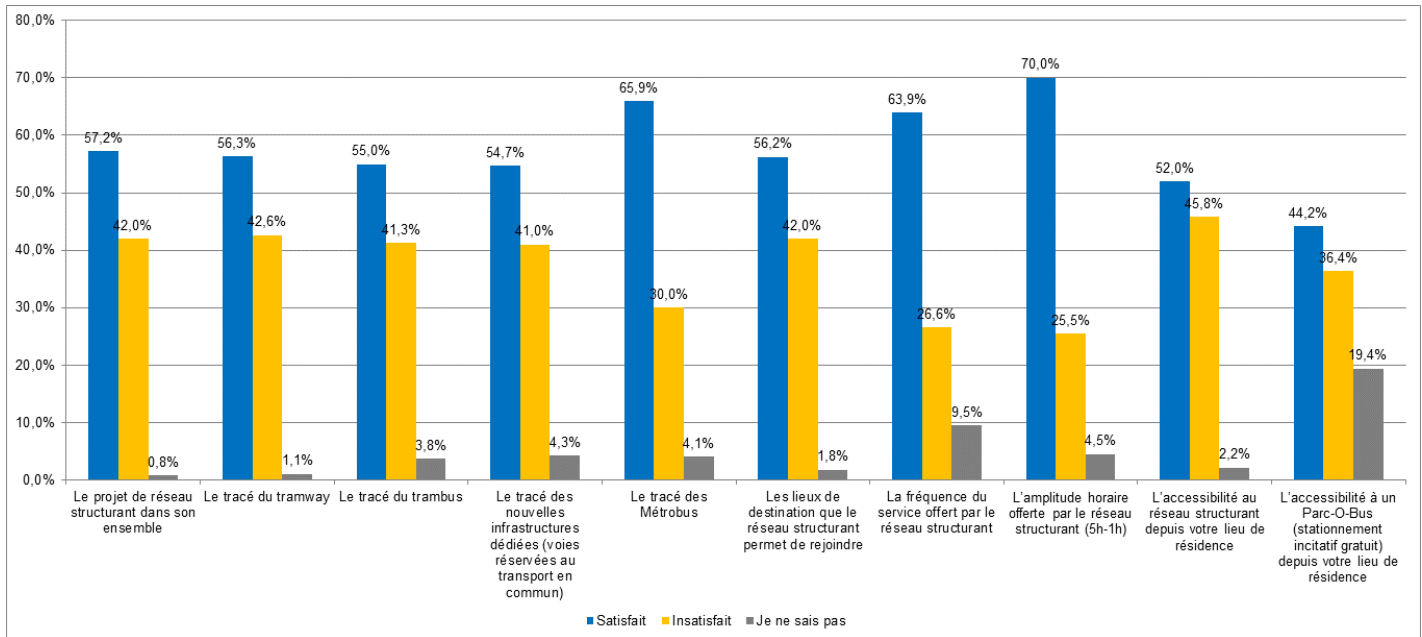
- **Le niveau de satisfaction quant au projet de réseau structurant dans son ensemble (Q.4) varie en fonction du quartier de résidence des répondants.**
 - De la sorte, les plus forts taux de satisfaction quant au projet de réseau structurant dans son ensemble ont été enregistrés dans les quartiers des arrondissements de La Cité-Limoilou et de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge.

Tableau 7 : Classement des quartiers ayant le plus haut niveau de satisfaction quant au projet de réseau structurant dans son ensemble.

Rang	Quartier	Nombre de répondants	Pourcentage des satisfaits
1	Saint-Roch	125	90,4 %
2	Montcalm	195	88,2 %
3	Saint-Sacrement	135	87,4 %
4	Saint-Jean-Baptiste	154	85,7 %
5	Vieux-Limoilou	285	83,5 %
6	Cité-Universitaire	151	78,8 %
7	Saint-Sauveur	172	78,5 %
8	Saint-Louis	124	77,4 %
9	Cap-Rouge	145	75,9 %

- Par ailleurs, concernant les tracés des différentes composantes du réseau structurant, les répondants de l'agglomération sont globalement satisfaits. Ce sont les tracés des Métrobus qui rencontrent le plus haut niveau de satisfaction de la part des répondants :
 - 66 % des répondants résidant dans l'agglomération (3 202 répondants) sont totalement ou plutôt satisfaits des tracés des Métrobus;
 - 56 % (2 747 répondants) le sont du tracé du tramway;
 - 55 % (2 678 répondants) le sont du tracé du trambus;
 - 55 % (2 666 répondants) le sont des tracés des infrastructures dédiées.
- L'amplitude horaire et la fréquence du service offertes par le réseau structurant sont les éléments qui suscitent le plus haut niveau de satisfaction de la part des répondants :
 - 70 % des répondants résidant dans l'agglomération (3 409 répondants) sont totalement ou plutôt satisfaits de l'amplitude horaire offerte par le réseau structurant, de 5 h à 1 h;
 - 64 % des répondants résidant dans l'agglomération (3 109 répondants) sont totalement ou plutôt satisfaits de la fréquence du service offert par le réseau structurant.

Figure 10 : Niveau de satisfaction des répondants quant aux éléments suivants (Q.4 - répondants de l'agglomération)



- Si l'on ajoute les 315 répondants qui résident en dehors de l'agglomération, ces différents taux de satisfaction varient de 1 % à 2 % par rapport aux taux de satisfaction des répondants de l'agglomération.

- La majorité des répondants de l'agglomération pensent également que le réseau structurant permettra une bonification du service de transport en commun que ce soit en matière de rapidité, de fiabilité, de fréquence, d'amplitude horaire, d'accessibilité ou de confort à bord des véhicules ou en station (Q.5).

Tableau 8 : À quel point êtes-vous d'accord avec les énoncés suivants? (Q.5 - répondants de l'agglomération)

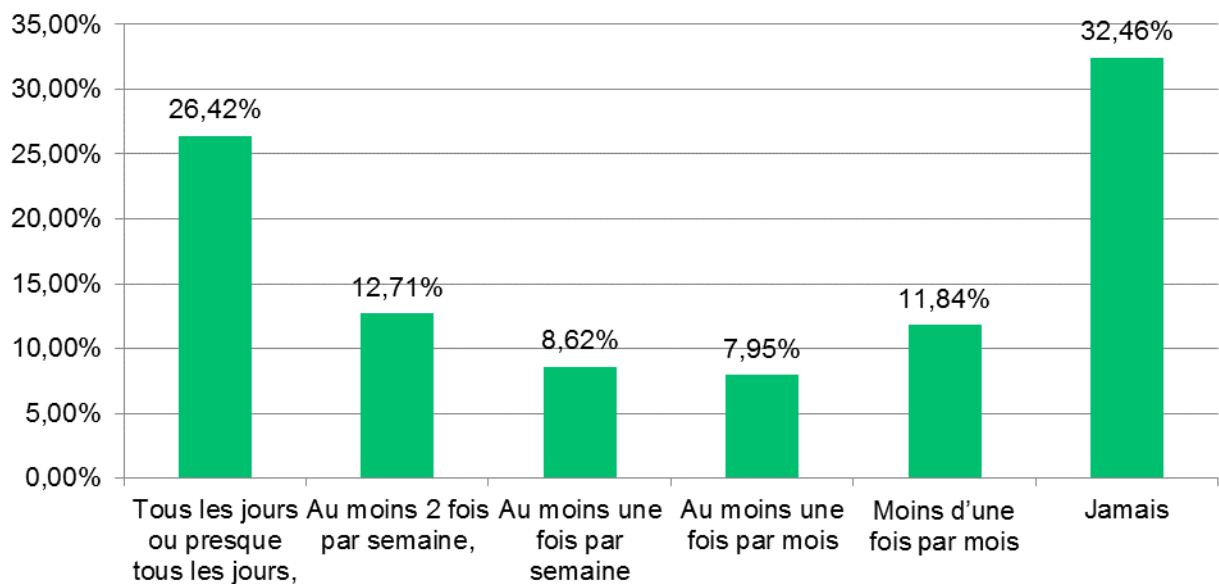
Énoncés	D'accord		En désaccord		Je ne sais pas	
Les temps de déplacement en transport en commun seront plus courts	53,0 %	2 594	39,7 %	1 940	7,3 %	356
Les temps de déplacement seront plus réguliers	64,5 %	3 150	28,1 %	1 371	7,4 %	362
La fréquence des départs sera augmentée	65,7 %	3 205	23,7 %	1 155	10,6 %	515
L'amplitude horaire sera améliorée (5h-1h)	67,1 %	3 271	24,6 %	1 200	8,2 %	401
L'accessibilité au transport en commun sera améliorée	60,1 %	2 930	35,3 %	1 724	4,6 %	224
Le confort à bord des véhicules sera amélioré	57,3 %	2 800	21,3 %	1 040	21,4 %	1 043
Le confort aux lieux de correspondance sera amélioré	57,5 %	2 804	22,7 %	1 108	19,8 %	967

- Si l'on ajoute les 315 répondants qui résident en dehors de l'agglomération, ces différents taux d'adhésion varient de 1 % à 2 % par rapport aux taux d'adhésion des répondants de l'agglomération.

Une utilisation projetée prometteuse du réseau structurant

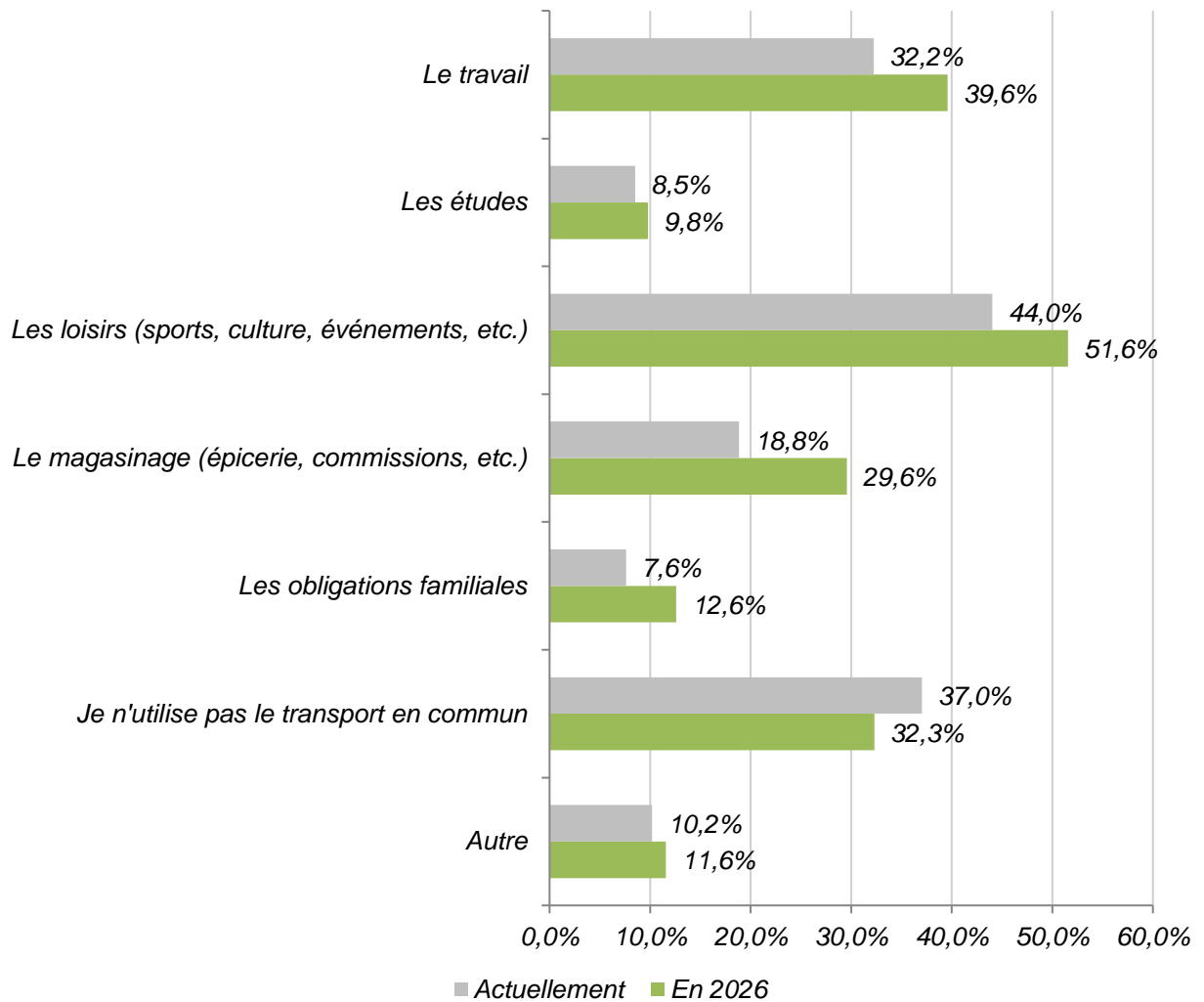
- Le réseau structurant de transport en commun encouragera certains répondants à modifier leurs habitudes de déplacements :
 - Parmi les 2 709 répondants qui disent utiliser tous les jours ou presque leur automobile en tant que conducteur seul (question 6), **12 % (326 répondants) prévoient utiliser le transport en commun seul ou en combinaison avec l'auto, le vélo ou la marche, tous les jours ou presque à l'horizon 2026** et 16 % (428 répondants) prévoient l'utiliser au moins une fois par semaine.
- De la sorte, plus de citoyens envisagent d'utiliser le transport en commun tous les jours ou presque :
 - À l'heure actuelle, ce sont 21 % des répondants (1 104 répondants) qui ont déclaré utiliser le transport en commun, seul ou en combinaison avec l'auto, le vélo ou la marche tous les jours ou presque.
 - À l'horizon 2026, une fois le réseau structurant de transport en commun mis en service, ce sont 26,4 % des répondants (1 376 répondants) qui prévoient utiliser le transport en commun, seul ou en combinaison avec l'auto, le vélo ou la marche tous les jours ou presque.

Figure 11 : Avec le projet de réseau structurant, à quelle fréquence envisageriez-vous d'utiliser le transport en commun, seul ou en combinaison avec l'auto, le vélo ou la marche? (Q.8)



- De plus, les motifs d'utilisation du transport en commun seul ou en combinaison avec l'auto, le vélo ou la marche évolueront avec la mise en service du projet de réseau structurant de transport en commun à l'horizon 2026 :
 - Plus de répondants projettent d'utiliser le transport en commun pour se rendre au travail (de 32 % en 2018 à 40 % à l'horizon 2026), pour des déplacements de loisirs (de 44 % en 2018 à 52 % en 2026) ou pour le magasinage (de 19 % en 2018 à 30 % en 2026).
 - Aussi, la part de répondants qui n'envisagent pas d'utiliser le transport en commun diminue, passant de 37 % en 2018 à 32 % à l'horizon 2026.

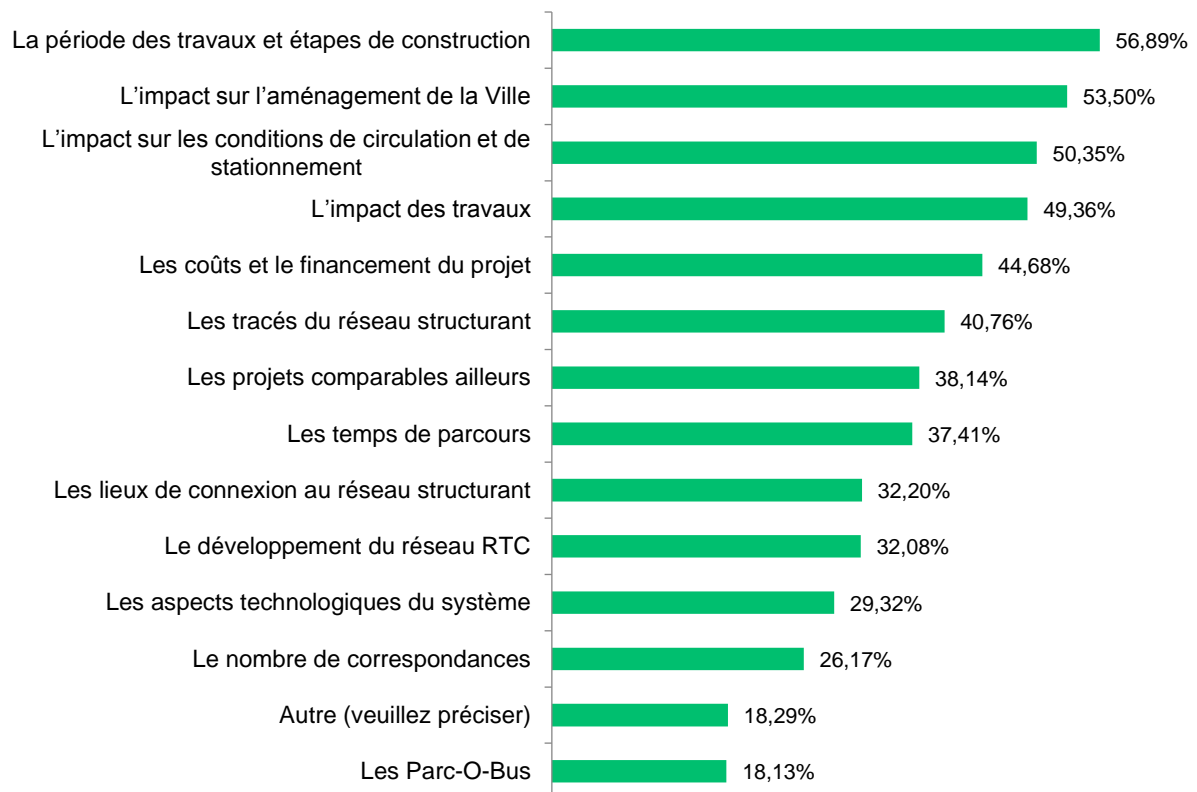
Figure 12 : Pour quel(s) motif(s) utilisez-vous actuellement et utiliserez-vous à l'horizon 2026 le transport en commun, seul ou en combinaison avec l'auto, le vélo ou la marche? (Q.7 et Q.9)



Besoin d'information

- Le questionnaire en ligne permettait également de préciser les sujets sur lesquels les citoyens souhaiteraient être davantage informés.
- De la sorte, il ressort que les travaux du réseau structurant, ses impacts sur l'espace urbain et les conditions de circulation et de stationnement ainsi que les coûts et le financement du projet font partie des sujets sur lesquels les répondants souhaitent être davantage informés.

Figure 13 : Sur quels sujets souhaiteriez-vous être davantage informé ? (Q.10)



8. Conclusion

Au terme de la démarche consultative, il en ressort que :

- Le niveau de satisfaction et l'enthousiasme envers le projet de réseau structurant semblent confirmés (57 % des répondants résidants dans l'agglomération sont satisfaits du projet dans son ensemble);
- Le projet répond aux besoins des citoyens selon 57 % des répondants résidants dans l'agglomération et fait entrevoir des changements possibles d'habitudes de déplacement en faveur du transport en commun;
- Toutefois, une part non négligeable de citoyens demeure à être convaincue ou souhaite des améliorations. Certains besoins semblent faire consensus parmi les suggestions proposées par les citoyens, de même que certaines préoccupations;
- Les commentaires et suggestions issus de la consultation contribueront à bonifier le projet dans la poursuite des travaux;
- Des efforts en matière de communication et d'information seront par ailleurs essentiels sur une base régulière tout au long de la réalisation du projet.



9. Annexes

9.1. Liste des personnes ou organismes ayant transmis un avis écrit

- M. Éric Barnabé
- M. Hervé Bouffard
- Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur
- M. Roland Couture
- Group'Action Val-Bélair
- M. Bernard Guay
- Mme Brigitte La Salle
- M. Jean-Paul Lussiaà-Berdou
- Mme Ginette Paquin
- MM. Bruno Villeneuve, Michel-Marie Bellemare et Michel Voisard
- SDC Faubourg Saint-Jean
- Vivre en Ville

9.2. Liste des conseils de quartier ayant transmis un avis écrit ou ayant abordé le sujet du projet de réseau structurant lors de leur assemblée mensuelle

- Conseil de quartier Des Châtelers
- Conseil de quartier de Lac-Saint-Charles
- Conseil de quartier de Loretteville
- Conseil de quartier de Montcalm
- Conseil de quartier de la Pointe-de-Sainte-Foy
- Conseil de quartier de Saint-Émile
- Conseil de quartier de Saint-Louis
- Conseil de quartier du Vieux-Limoilou

9.3. Rapport de la consultation en ligne et contenu du questionnaire

Mise en contexte

L'objectif du questionnaire était de permettre à tous les citoyens qui le souhaitaient de faire connaître leur opinion et de formuler des commentaires et suggestions à l'égard du projet de réseau structurant de transport en commun.

Les questions ont pu également alimenter la réflexion des répondants avant leur participation aux séances d'audition des opinions.

En tout, le questionnaire comptait 11 questions, dont certaines ouvertes, sur le projet de réseau structurant de transport en commun, en plus des questions habituelles sur le profil des répondants.

Pour chacune des questions, les résultats sont présentés sous forme graphique et ils sont suivis d'une synthèse des commentaires regroupés par thème, le cas échéant. L'ordre de présentation des commentaires est déterminé par le nombre d'occurrences, les commentaires qui reviennent le plus souvent étant présentés en premier.

Méthodologie

Participation au questionnaire

Les citoyens étaient invités à participer à la consultation en ligne du 4 au 25 avril 2018. Les participants pouvaient répondre de deux façons, soit en ligne ou en format papier. Des formulaires papier étaient disponibles à cet effet dans les bureaux d'arrondissement. Deux questionnaires ont été remplis en format papier.

Le questionnaire était rempli sur une base volontaire. Il ne s'agit donc pas d'un sondage scientifique avec un échantillon probabiliste. Puisqu'il n'est pas probabiliste, les résultats ne peuvent être généralisés à l'ensemble de la population de l'agglomération de Québec.

Seuls les questionnaires remplis au complet ont été retenus aux fins de l'analyse. Ainsi, 5 209 questionnaires ont été analysés, soit 80,8 % des 6 446 participations enregistrées.

Une extraction des répondants résidant dans l'agglomération a également été effectuée aux fins d'analyse de certaines questions (Q.3, Q.4 et Q.5). Ainsi, 4 894 questionnaires correspondant aux répondants résidant dans l'agglomération ont été extraits sur les 5 209 questionnaires remplis pour l'analyse des questions 3, 4 et 5.

Analyse des commentaires

En tout, quatre questions offraient aux répondants la possibilité de laisser un commentaire. Trois questions permettaient d'apporter des précisions (« Autre (veuillez préciser) ») et une question était complètement ouverte (question 11).

Question	Libellé	Type de question	Nombre de commentaires	Échantillon (n)
Q.4	Autre (veuillez préciser)	Autre choix de réponse	1 084	284
Q.5	Autre (veuillez préciser)	Autre choix de réponse	486	215
Q.10	Autre (veuillez préciser)	Autre choix de réponse	923	272
Q.11	Souhaitez-vous nous faire part d'autres commentaires ou suggestions ?	Ouverte	2 673	336

Compte tenu du grand nombre de commentaires enregistrés, il a été convenu d'établir un échantillon type des commentaires de sorte qu'ils soient représentatifs 19 fois sur 20 de l'ensemble des réponses (soit une marge d'erreur de 5 %). Les commentaires analysés sont ainsi représentatifs de l'ensemble des répondants 19 fois sur 20.

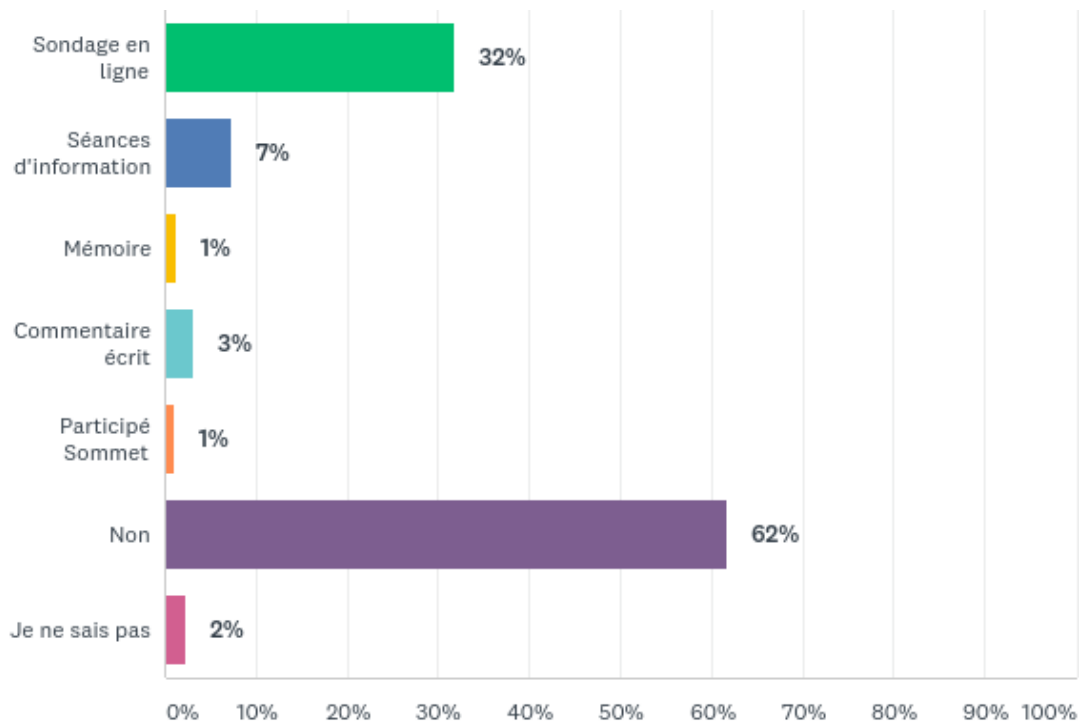
La sélection de l'échantillon pour chaque question a été faite de façon aléatoire parmi les commentaires enregistrés des questionnaires remplis.

Selon leur nature, les commentaires ont été regroupés en grands thèmes par ordre de popularité (nombre d'occurrences du thème abordé dans les commentaires). Il est à noter qu'un même commentaire pouvait aborder plusieurs thèmes.

Résultats du questionnaire en ligne

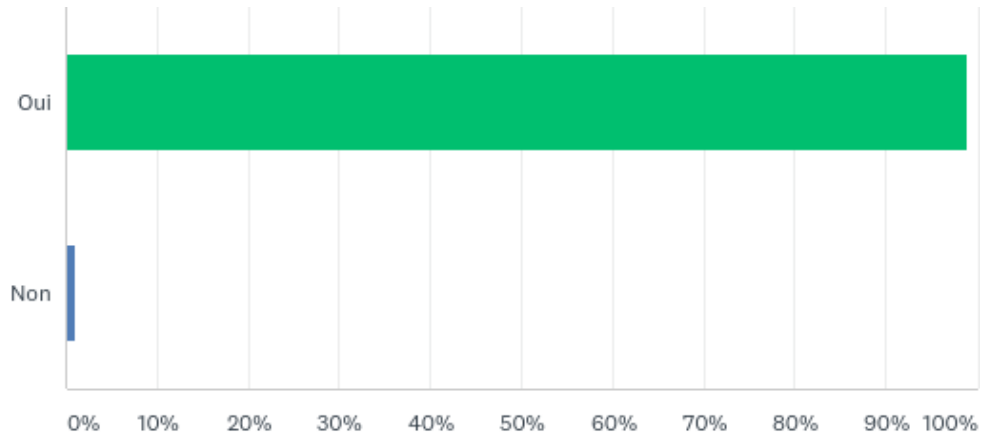
Question 1 - Aviez-vous participé à l'une ou l'autre des étapes de la démarche de consultation publique menée par la Ville de Québec sur la mobilité durable et un réseau structurant de transport en commun en 2017 ?

(Plusieurs choix de réponse possible)



CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES	
Oui, j'ai participé au sondage en ligne	31,70%	1 651
Oui, j'ai participé aux séances d'information	7,39%	385
Oui, j'ai déposé un mémoire	1,27%	66
Oui, j'ai transmis un commentaire écrit	3,13%	163
Oui, j'ai participé au Sommet international sur la mobilité durable	1,00%	52
Non	61,66%	3 212
Je ne sais pas	2,30%	120
Nombre total de participants : 5 209		

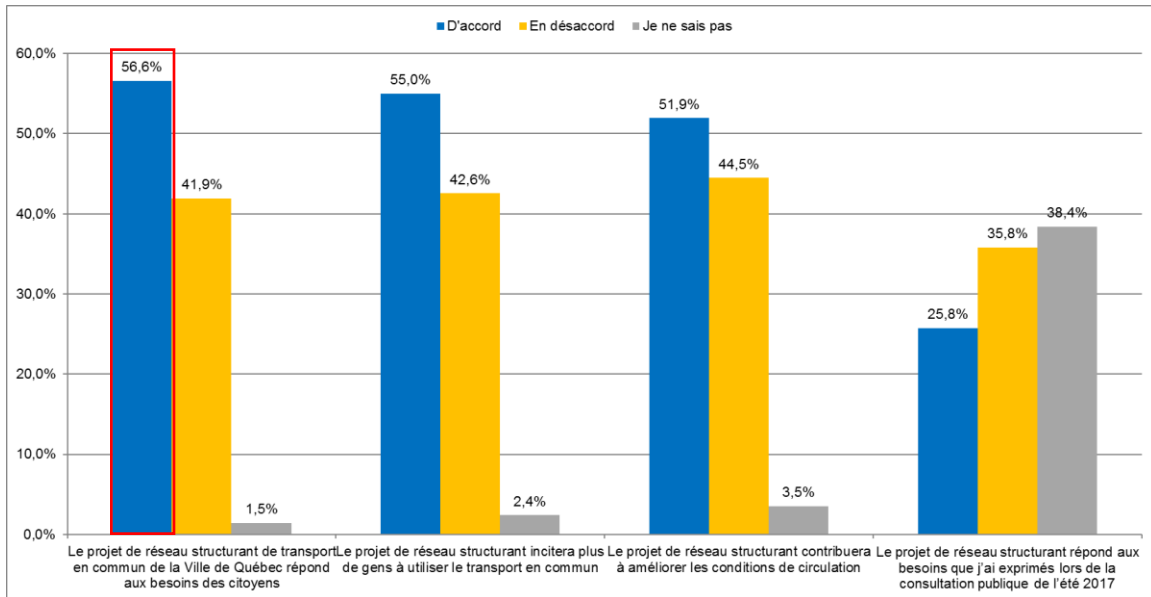
Question 2 : Avez-vous pris connaissance du nouveau projet de réseau structurant ?



CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES	
Oui	98,96%	5 155
Non	1,04%	54
TOTAL		5 209

Question 3 : À quel point êtes-vous d'accord avec les propositions suivantes :

- 57 % des répondants résidant dans l'agglomération sont totalement ou plutôt d'accord avec l'idée que le projet de réseau structurant répond aux besoins de la population.
- Si l'on ajoute les 315 répondants qui résident en dehors de l'agglomération, le taux d'adhésion est de 55 %.



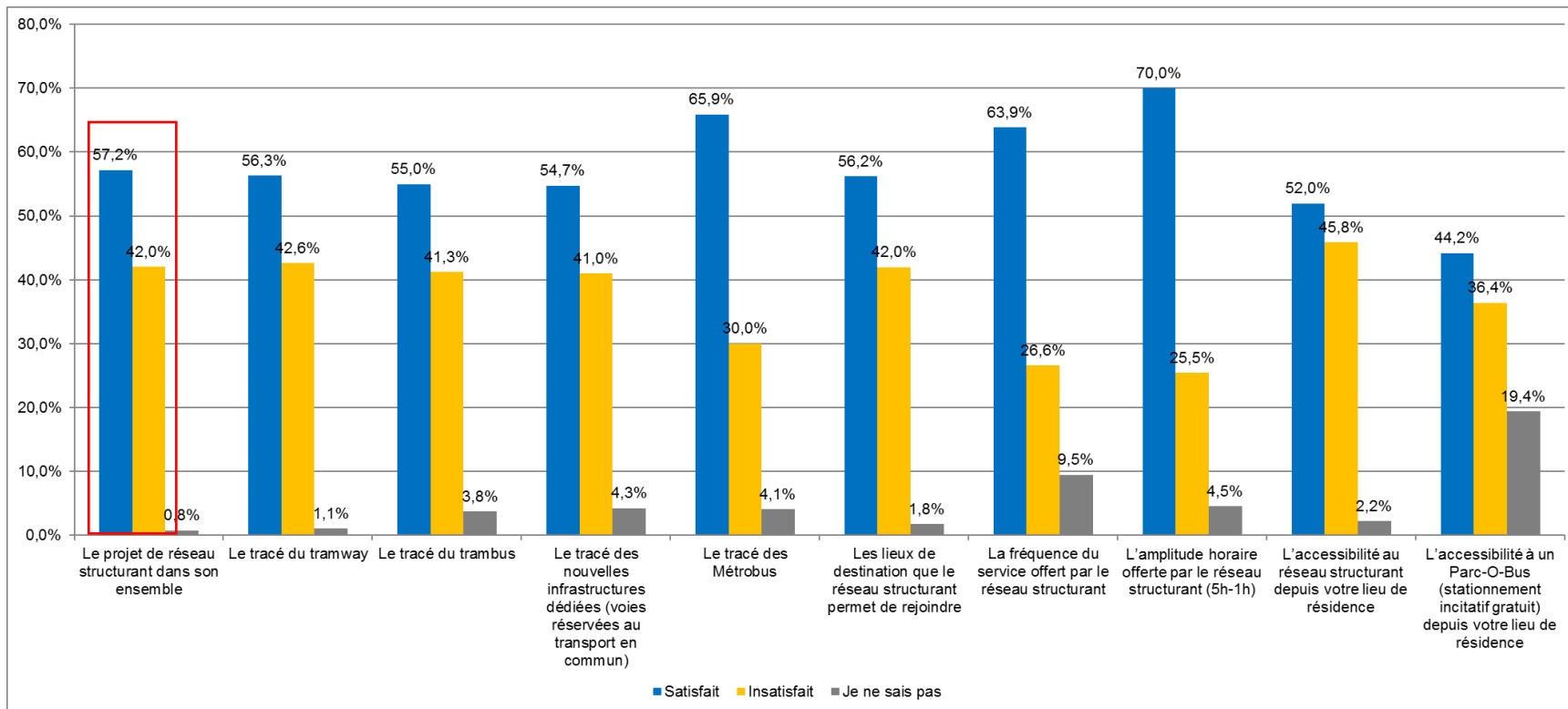
	D'ACCORD (TOTALEMENT ET PLUTÔT)	DÉSACCORD (PLUTÔT ET TOTALEMENT)	JE NE SAIS PAS	TOTAL
Le projet de réseau structurant répond aux besoins que j'ai exprimés lors de la consultation publique de l'été 2017	25,77% 1 218	35,82% 1 693	38,42% 1 816	4 727
Le projet de réseau structurant contribuera à améliorer les conditions de circulation	51,94% 2 540	44,52% 2 177	3,54% 173	4 890
Le projet de réseau structurant incitera plus de gens à utiliser le transport en commun	55,02% 2 692	42,59% 2 084	2,39% 117	4 893
Le projet de réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec répond aux besoins des citoyens	56,61% 2 770	41,94% 2 052	1,45% 71	4 893

Question 4 : Quel est votre niveau de satisfaction quant aux éléments suivants :

- 57 % des répondants résidant l'agglomération sont totalement ou plutôt satisfaits du réseau structurant de transport en commun dans son ensemble.
- Si l'on ajoute les 315 répondants qui résident en dehors de l'agglomération, le taux de satisfaction est de 56 %.

	SATISFAIT (TOTALEMENT ET PLUTÔT)	INSATISFAIT (TOTALEMENT ET PLUTÔT)	JE NE SAIS PAS	TOTAL
Le projet de réseau structurant dans son ensemble	57,19% 2 783	42,03% 2 045	0,78% 38	4 866
Le tracé du tramway	56,29% 2 747	42,62% 2 080	1,09% 53	4 880
Le tracé du trambus	54,98% 2 678	41,26% 2 010	3,76% 183	4 871
Le tracé des nouvelles infrastructures dédiées (voies réservées au transport en commun)	54,74% 2 666	41,01% 1 997	4,25% 207	4 870
Le tracé des Métrobus	65,88% 3 202	30,04% 1 460	4,07% 198	4 860
Les lieux de destination que le réseau structurant permet de rejoindre	56,24% 2 739	41,97% 2 044	1,79% 87	4 870
La fréquence du service offert par le réseau structurant	63,89% 3 109	26,63% 1 296	9,47% 461	4 866
L'amplitude horaire offerte par le réseau structurant (5h-1h)	70,03% 3 409	25,45% 1 239	4,52% 220	4 868
L'accessibilité au réseau structurant depuis votre lieu de résidence	51,97% 2 528	45,85% 2 230	2,18% 106	4 864
L'accessibilité à un Parc-O-Bus (stationnement incitatif gratuit) depuis votre lieu de résidence	44,18% 2 127	36,41% 1 753	19,40% 934	4 814

Question 4 : Quel est votre niveau de satisfaction quant aux éléments suivants :



- Si l'on ajoute les 315 répondants qui résident en dehors de l'agglomération, ces différents taux de satisfaction varient de 1 % à 2 % par rapport aux taux de satisfaction des répondants de l'agglomération.

- 1 084 répondants ont laissé un commentaire dans le champ « Autre (veuillez préciser) » à la question 4. L'échantillon pour l'analyse de cette question est de 284 commentaires. Les commentaires analysés portent principalement sur les thèmes suivants :

Thèmes	Nombre d'occurrences (sur 284)
Parcours (desserte, localisation des arrêts)	160
Intermodalité (vélo, triporteur, stationnements incitatifs, conditions de marche, etc.)	55
Temps (gain ou perte de temps, temps de parcours, amplitudes horaires)	32
RTC (parcours et circuits actuels)	25
Rive-Sud (lien avec Lévis, Lotbinière, Beauce, Bellechasse, 3 ^e lien, etc.)	23
Nuisances opérationnelles (bruit, circulation, lumière, etc. - lorsque réseau en opération)	23
Autre mode ou technologie (autre véhicule privilégié)	21
Financement (implication des gouvernements, taxes foncières, dette de la ville, etc.)	12
Politique (commentaire politique, demande de référendum)	12
Questionnaire (commentaire sur le questionnaire)	13
Accessibilité (universelle, tarification de transport)	9
Nuisances travaux (bruit, circulation, etc. - durant les travaux)	6
Échéancier (trop vite ou pas assez vite)	4

Question 5 : À quel point êtes-vous d'accord avec les énoncés suivants :

Énoncés	D'accord		En désaccord		Je ne sais pas	
Les temps de déplacement en transport en commun seront plus courts	53,0%	2594	39,7%	1940	7,3%	356
Les temps de déplacement seront plus réguliers	64,5%	3150	28,1%	1371	7,4%	362
La fréquence des départs sera augmentée	65,7%	3205	23,7%	1155	10,6%	515
L'amplitude horaire sera améliorée (5h-1h)	67,1%	3271	24,6%	1200	8,2%	401
L'accessibilité au transport en commun sera améliorée	60,1%	2930	35,3%	1724	4,6%	224
Le confort à bord des véhicules sera amélioré	57,3%	2800	21,3%	1040	21,4%	1043
Le confort aux lieux de correspondance sera amélioré	57,5%	2804	22,7%	1108	19,8%	967

- Si l'on ajoute les 315 répondants qui résident en dehors de l'agglomération, ces différents taux d'adhésion varient de 1 % à 2 % par rapport aux taux d'adhésion des répondants de l'agglomération.
- 486 répondants ont laissé un commentaire dans le champ « Autre (veuillez préciser) » à la question 5. L'échantillon pour l'analyse de cette question est de 215 commentaires. Les commentaires analysés portent principalement sur les thèmes suivants :

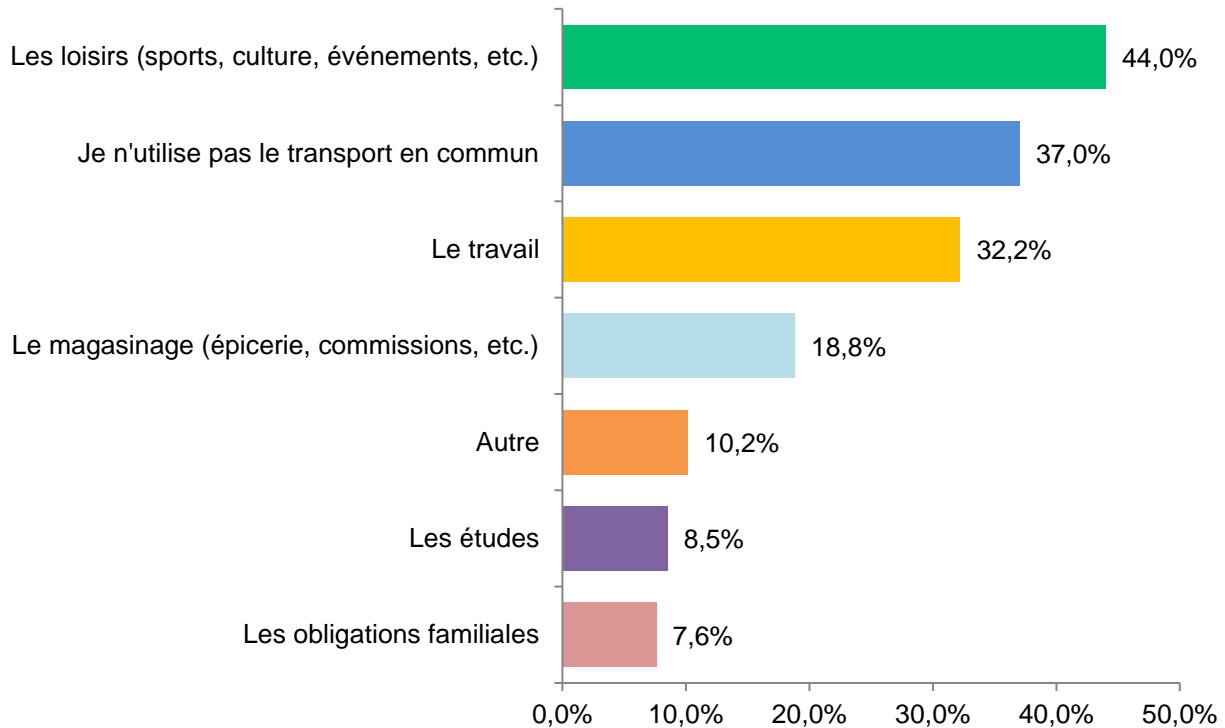
Thèmes	Nombre d'occurrences (sur 215)
Temps (gain ou perte de temps, temps de parcours, amplitudes horaires)	66
Parcours (desserte, localisation des arrêts)	61
Accessibilité (universelle, tarification de transport)	32
Questionnaire (commentaire sur le questionnaire)	27
RTC (parcours et circuits actuels)	20
Nuisances opérationnelles (bruit, circulation, lumière, etc. - lorsque réseau en opération)	17
Politique (commentaire politique, demande de référendum)	11
Financement (implication des gouvernements, taxes foncières, dette de la ville, etc.)	11
Intermodalité (vélo, triporteur, stationnements incitatifs, conditions de marche, etc.)	10
Rive-Sud (lien avec Lévis, Lotbinière, Beauce, Bellechasse, 3 ^e lien, etc.)	4
Échéancier (trop vite ou pas assez vite)	3
Nuisances travaux (bruit, circulation, etc. - durant les travaux)	1

Question 6 : À quelle fréquence utilisez-vous actuellement les modes de déplacements suivants à Québec :

	TOUS LES JOURS OU PRESQUE TOUS LES JOURS	AU MOINS DEUX FOIS PAR SEMAINE	AU MOINS UNE FOIS PAR SEMAINE	AU MOINS UNE FOIS PAR MOIS	MOINS D'UNE FOIS PAR MOIS	JAMAIS	TOTAL
L'automobile (conducteur seul)	52,36% 2 709	13,22% 684	10,19% 527	4,91% 254	5,84% 302	13,49% 698	5 174
Le covoiturage (conducteur avec au moins un passager adulte)	10,81% 558	19,77% 1 021	15,84% 818	12,10% 625	10,71% 553	30,77% 1 589	5 164
Le covoiturage parental (conducteur avec un ou plusieurs enfants)	20,14% 1 036	9,68% 498	5,62% 289	4,39% 226	4,57% 235	55,61% 2 861	5 145
L'autopartage (par exemple : Communauto, Auto-mobile, etc.)	0,51% 26	0,72% 37	1,28% 66	3,05% 157	4,03% 207	90,41% 4 648	5 141
Le transport en commun	19,31% 1 000	6,93% 359	6,10% 316	11,33% 587	20,37% 1 055	35,97% 1 863	5 180
Le vélo	6,94% 359	10,70% 553	9,25% 478	10,54% 545	14,53% 751	48,05% 2 484	5 170
La marche	36,48% 1 887	15,02% 777	13,09% 677	7,73% 400	7,97% 412	19,70% 1 019	5 172
La combinaison auto-transport en commun	2,80% 144	2,10% 108	2,02% 104	4,22% 217	10,32% 531	78,54% 4 041	5 145
La combinaison vélo-transport en commun	0,93% 48	1,21% 62	1,27% 65	2,14% 110	5,18% 266	89,27% 4 586	5 137
La combinaison marche- transport en commun	14,92% 771	7,04% 364	5,75% 297	9,06% 468	13,10% 677	50,13% 2 590	5 167
Le taxi	0,25% 13	0,72% 37	2,00% 103	8,99% 463	32,64% 1 682	55,40% 2 855	5 153

Question 7 : Pour quel(s) motif(s) utilisez-vous actuellement le transport en commun, seul ou en combinaison avec l’auto, le vélo ou la marche ?

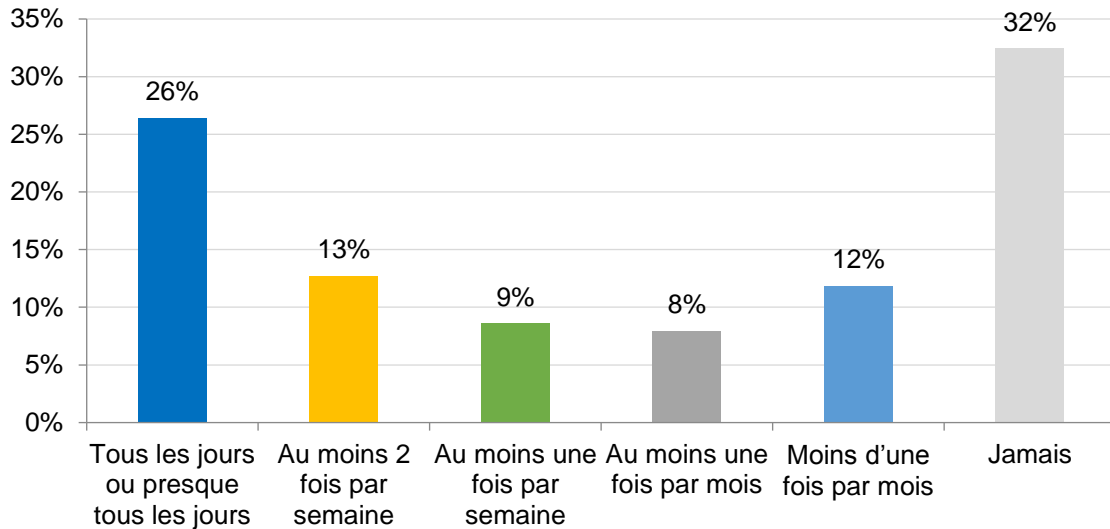
(Plusieurs choix de réponse possible)



CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES	
Le travail	32,23%	1 679
Les études	8,52%	444
Les loisirs (sports, culture, événements, etc.)	44,02%	2 293
Les obligations familiales	7,62%	397
Le magasinage (épicerie, commissions, etc.)	18,83%	981
Autre	10,19%	531
Je n'utilise pas le transport en commun	37,03%	1 929
Nombre total de participants : 5 209		

Question 8 : Avec le projet de réseau structurant, à quelle fréquence envisageriez-vous d'utiliser le transport en commun, seul ou en combinaison avec l'auto, le vélo ou la marche ?

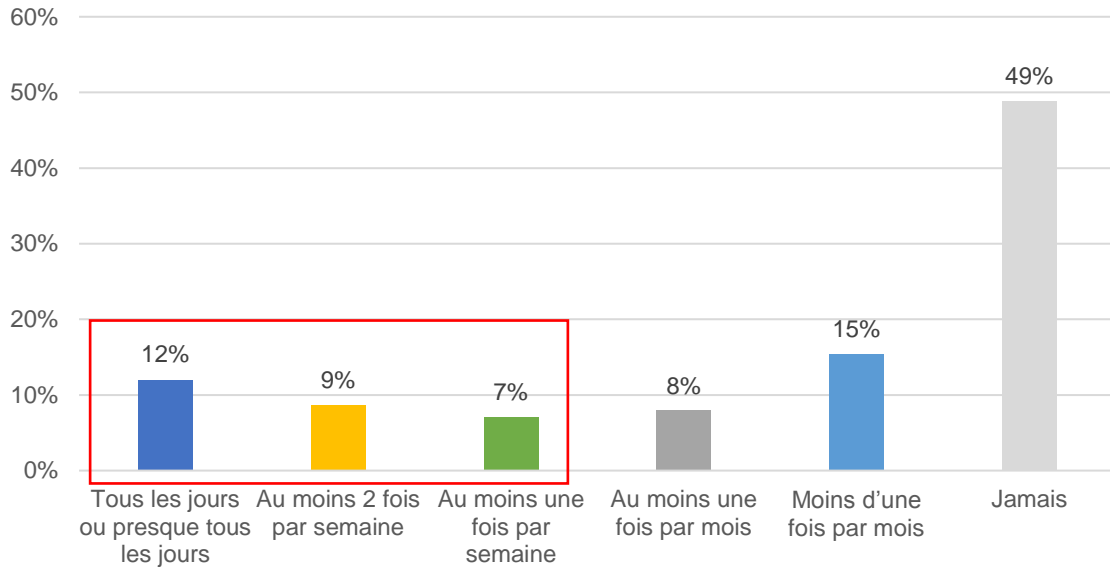
- À l'horizon 2026, 26,4 % des répondants (1 376 répondants) prévoient utiliser le transport en commun, seul ou en combinaison avec l'auto, le vélo ou la marche tous les jours ou presque, alors que ce sont 21 % des répondants (1 104 répondants) qui ont déclaré utiliser le transport en commun tous les jours ou presque à l'heure actuelle.



CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES	
Tous les jours ou presque tous les jours,	26,42%	1 376
Au moins 2 fois par semaine,	12,71%	662
Au moins une fois par semaine	8,62%	449
Au moins une fois par mois	7,95%	414
Moins d'une fois par mois	11,84%	617
Jamais	32,46%	1 691
TOTAL		5 209

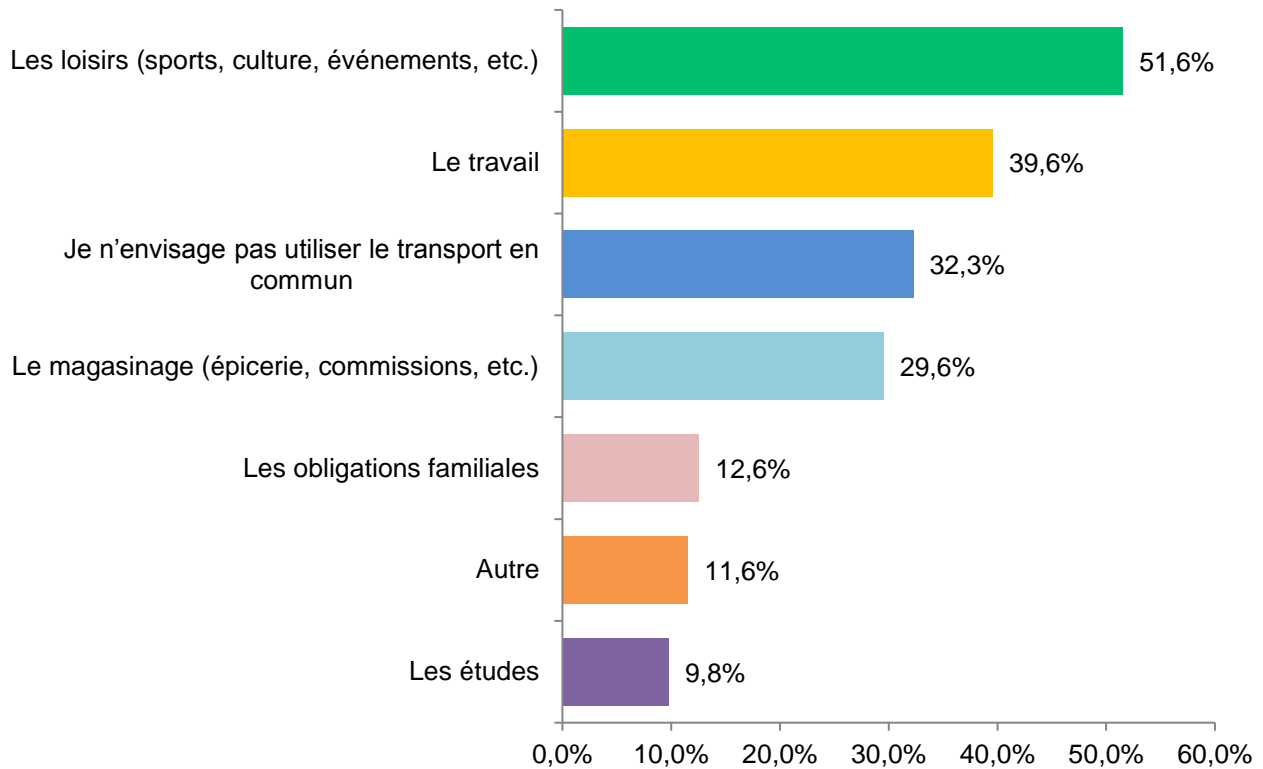
Croisement entre l'utilisation projetée du transport en commun, seul ou en combinaison avec l'auto, le vélo ou la marche en 2026 (Q.8) et l'utilisation de l'automobile (conducteur seul) à l'heure actuelle (Q.6)

- Parmi les 2 709 répondants qui utilisent tous les jours ou presque leur automobile en tant que conducteur seul, 12 % (326 répondants) prévoient utiliser le transport en commun, seul ou en combinaison avec l'auto, le vélo ou la marche, tous les jours ou presque à l'horizon 2026 et 16 % (428 répondants) prévoient l'utiliser au moins une fois par semaine.



Question 9 : Avec le projet de réseau structurant de transport en commun, pour quel(s) motif(s) envisageriez-vous d'utiliser le transport en commun, seul ou en combinaison avec l'auto, le vélo ou la marche ?

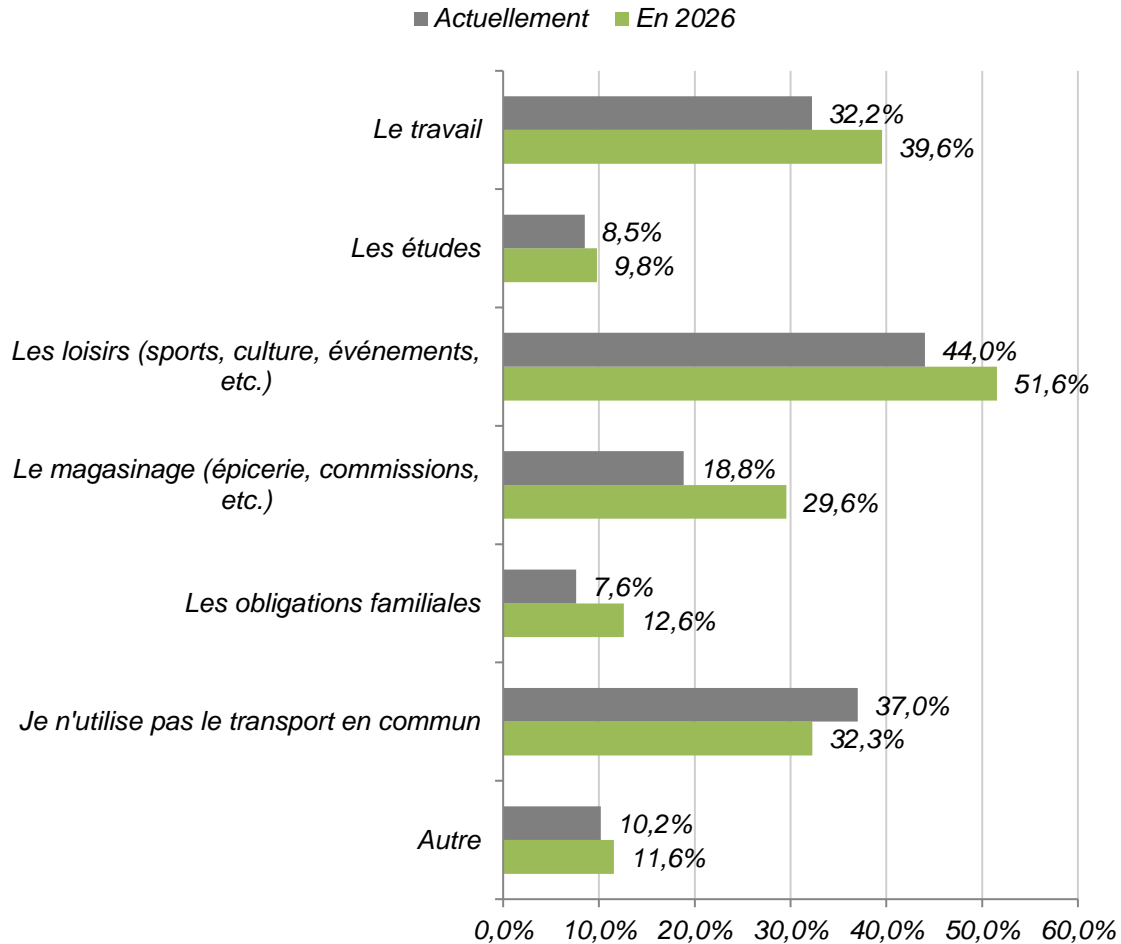
(Plusieurs choix de réponse possible)



CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES	
Le travail	39,57%	2 061
Les études	9,79%	510
Les loisirs (sports, culture, événements, etc.)	51,55%	2 685
Les obligations familiales	12,59%	656
Le magasinage (épicerie, commissions, etc.)	29,56%	1 540
Autre	11,56%	602
Je n'envisage pas utiliser le transport en commun	32,29%	1 682
Nombre total de participants : 5 209		

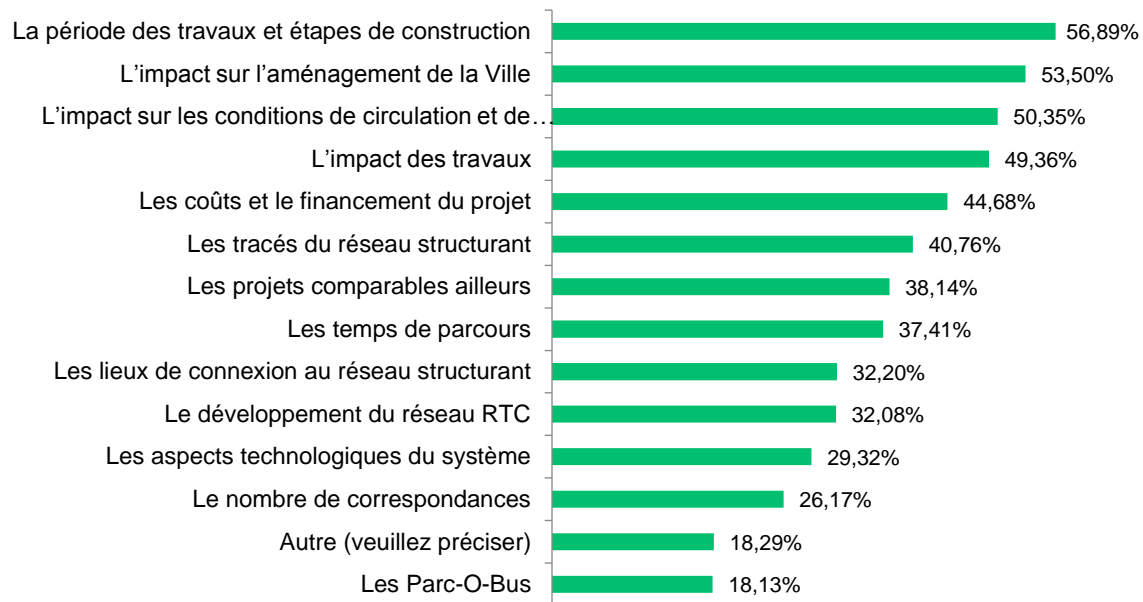
Comparaison des motifs d'utilisation du transport en commun seul ou en combinaison avec l'auto, le vélo ou la marche entre aujourd'hui (Q.7) et 2026 (Q.9) :

- Un plus grand nombre de répondants projette d'utiliser le transport en commun en 2026 pour se rendre au travail (de 32 % en 2018 à 40 % en 2026) ou sur son lieu d'études (de 9 % à 10 %), pour réaliser des déplacements de loisirs (de 44 % à 52 %), pour le magasinage (de 19 % à 30 %) ou pour des obligations familiales (de 8 % à 13 %).



Question 10 : Sur quels sujets souhaiteriez-vous être davantage informé ?

(Plusieurs choix de réponse possible)



CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES	
La période des travaux et étapes de construction	56,89%	2 871
L'impact sur l'aménagement de la Ville	53,50%	2 700
L'impact sur les conditions de circulation et de stationnement	50,35%	2 541
L'impact des travaux	49,36%	2 491
Les coûts et le financement du projet	44,68%	2 255
Les tracés du réseau structurant	40,76%	2 057
Les projets comparables ailleurs	38,14%	1 925
Les temps de parcours	37,41%	1 888
Les lieux de connexion au réseau structurant	32,20%	1 625
Le développement du réseau RTC	32,08%	1 619
Les aspects technologiques du système	29,32%	1 480
Le nombre de correspondances	26,17%	1 321
Autre (veuillez préciser)	18,29%	923
Les Parc-O-Bus	18,13%	915
Nombre total de participants : 5 047		

- 923 répondants ont laissé un commentaire dans le champ « Autre (veuillez préciser) » à la question 10. L'échantillon pour l'analyse de cette question est de 272 commentaires. Les commentaires analysés portent principalement sur les thèmes suivants :

Thèmes	Nombre d'occurrences (sur 272)
Les coûts et le financement du projet	59
Les tracés du réseau structurant	37
L'impact sur l'aménagement de la ville	22
L'impact sur les conditions de circulation et de stationnement	21
Les aspects techniques	20
Le développement du réseau RTC	20
Les lieux de connexion du réseau structurant	17
Le temps de parcours	8
L'impact des travaux	5
Les Parc-O-Bus	3
Les projets comparables	3
Le nombre de correspondances	3
La période des travaux et étapes de construction	1

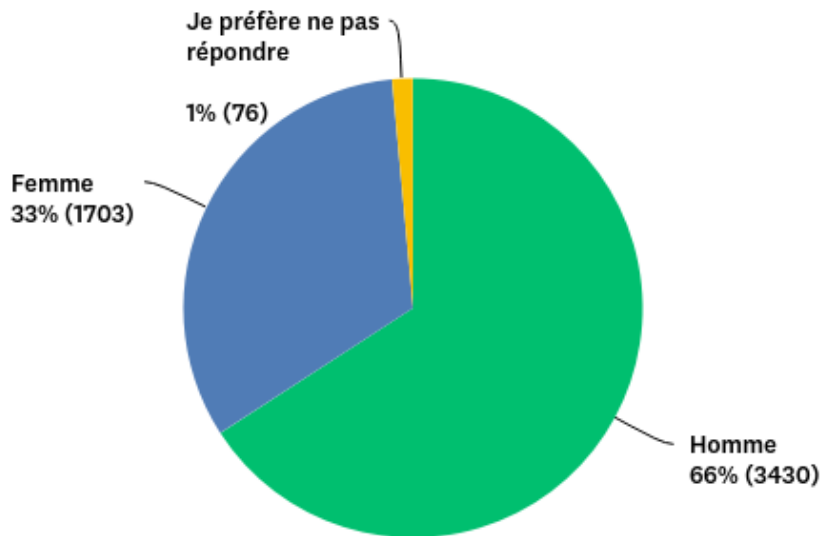
Question 11 : Souhaitez-vous nous faire part d'autres commentaires ou suggestions ?

- 2 673 répondants ont laissé un commentaire à la question 11. L'échantillon pour l'analyse de cette question est de 336 commentaires. Les commentaires analysés portent principalement sur les thèmes suivants :

Thèmes	Nombre d'occurrences (sur 336)
Parcours (desserte, localisation des arrêts)	88
Politique (commentaire politique, demande de référendum)	59
Rive-Sud (lien avec Lévis, Lotbinière, Beauce, Bellechasse, 3 ^e lien, etc.)	42
RTC (parcours et circuits actuels)	41
Questionnaire (commentaire sur le questionnaire)	36
Intermodalité (vélo, triporteur, stationnements incitatifs, conditions de marche, etc.)	34
Autre mode ou technologie (autre véhicule privilégié)	33
Financement (implication des gouvernements, taxes foncières, dette de la Ville, etc.)	29
Temps (gain ou perte de temps, temps de parcours, amplitudes horaires)	26
Accessibilité (universelle, tarification de transport)	20
Nuisances opérationnelles (bruit, circulation, lumière, etc. - lorsque réseau en opération)	12
Échéancier (trop vite ou pas assez vite)	9
Nuisances travaux (bruit, circulation, etc. - durant les travaux)	4

Question 12 : À quel genre vous identifiez-vous ?

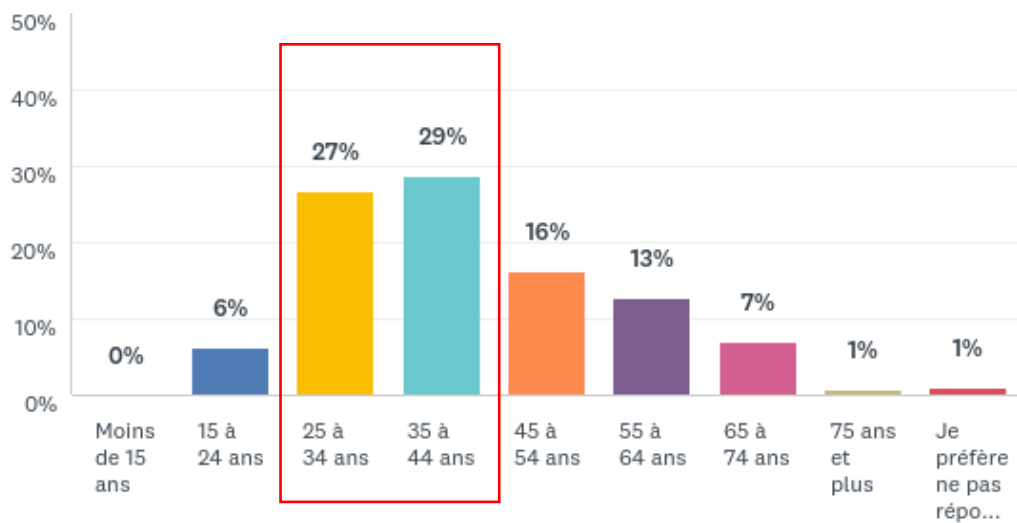
- Deux tiers des répondants au questionnaire (3 430 répondants) sont des hommes.



CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES	
Femme	32,69%	1 703
Homme	65,85%	3 430
Je préfère ne pas répondre	1,46%	76
TOTAL		5 209

Question 13 : Dans quel groupe d'âge vous situez-vous ?

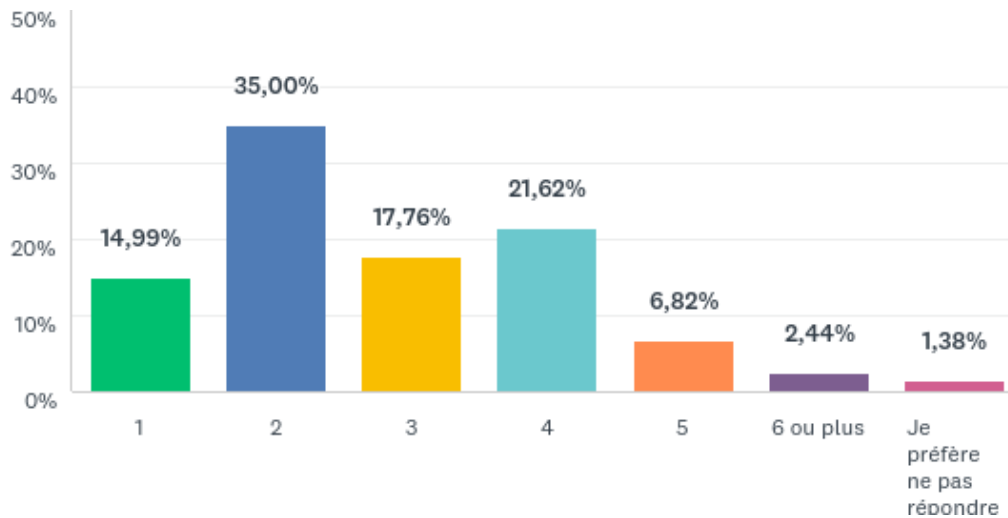
- La majorité des répondants (56 %) ont entre 25 et 44 ans.



CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES	
Moins de 15 ans	0,08%	4
15 à 24 ans	6,32%	329
25 à 34 ans	26,82%	1 397
35 à 44 ans	28,74%	1 497
45 à 54 ans	16,15%	841
55 à 64 ans	12,82%	668
65 à 74 ans	7,12%	371
75 ans et plus	0,86%	45
Je préfère ne pas répondre	1,09%	57
TOTAL		5 209

Question 14 : Combien de personnes résident à votre domicile, en vous incluant ?

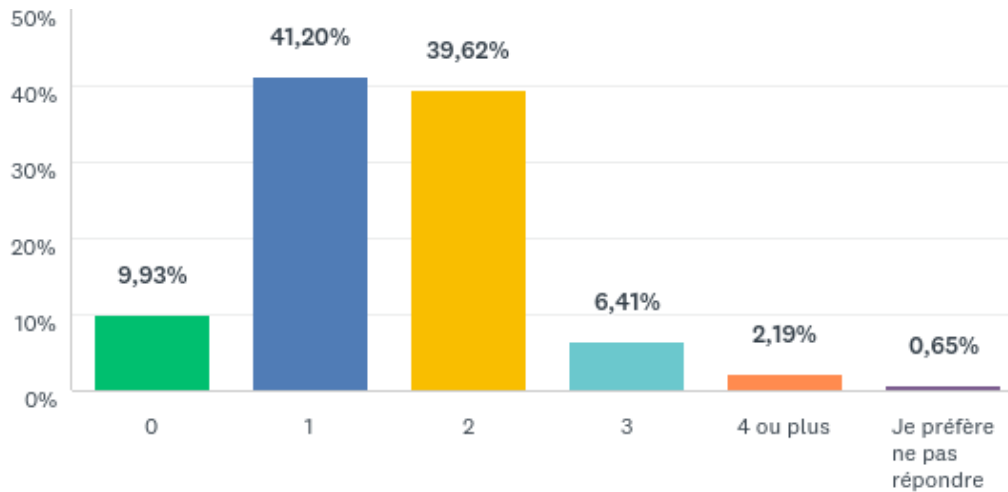
- La moitié des répondants (2 604 répondants) vivent seuls ou à deux, et l'autre moitié vivent dans un ménage composé de 3 personnes ou plus (2 533 répondants).



CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES	
1	14,99%	781
2	35,00%	1 823
3	17,76%	925
4	21,62%	1 126
5	6,82%	355
6 ou plus	2,44%	127
Je préfère ne pas répondre	1,38%	72
TOTAL		5 209

Question 15 : Combien d'automobile(s) votre ménage possède-t-il ?

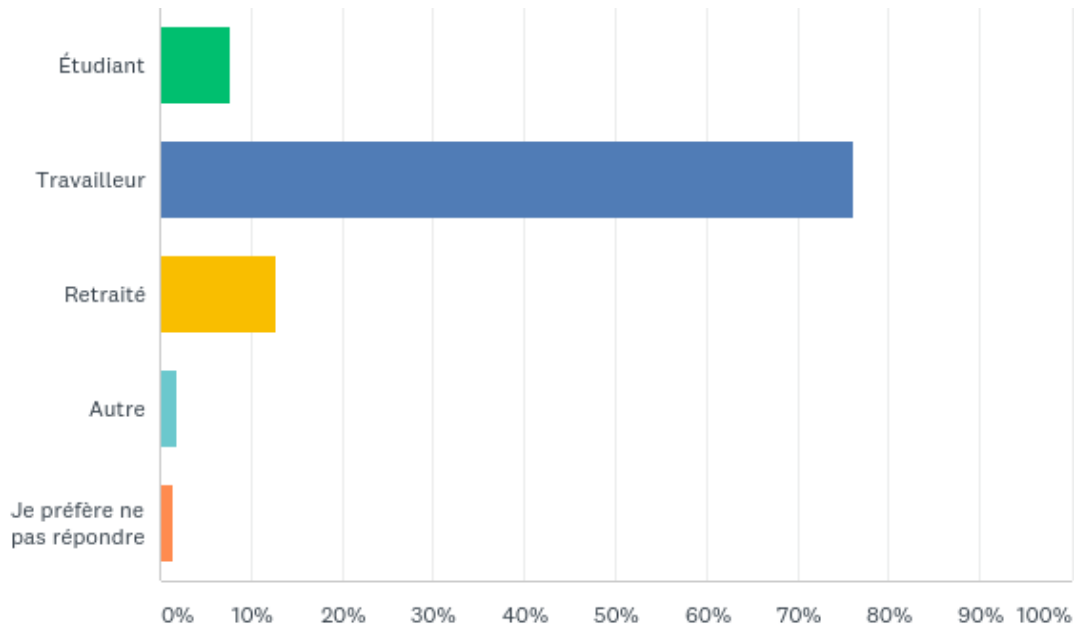
- 89 % des ménages des répondants possèdent une automobile ou plus.



CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES	
0	9,93%	517
1	41,20%	2 146
2	39,62%	2 064
3	6,41%	334
4 ou plus	2,19%	114
Je préfère ne pas répondre	0,65%	34
TOTAL		5 209

Question 16 : Quelle est votre occupation principale ?

- Une forte majorité des répondants sont travailleurs (76 %) et 13 % sont retraités. Notons la sous-représentation des étudiants dans la consultation en ligne sachant qu'ils représentaient 25 % de la clientèle du RTC en 2017.³



CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES	
Étudiant	7,70%	401
Travailleur	76,23%	3 971
Retraité	12,75%	664
Autre	1,84%	96
Je préfère ne pas répondre	1,48%	77
TOTAL		5 209

³ Rapport d'activité 2017 du RTC, en ligne, p.19

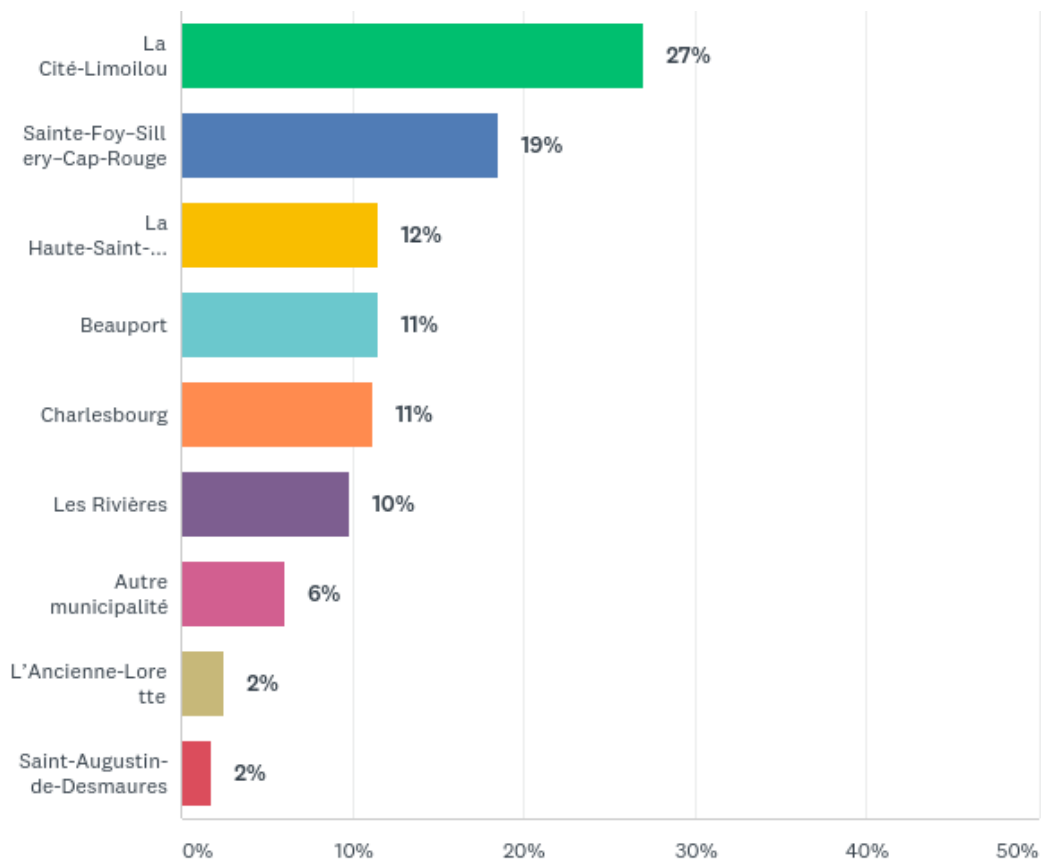
https://www.rtcquebec.ca/Portals/0/Pages/A_Propos_Du_RTC/Publications/Doc/Rapportactivit%C3%A92017.pdf

Question 17 : Quel est votre code postal ?

- La collecte des codes postaux a permis de définir le quartier de résidence des répondants. En tout, ce sont 4 952 codes postaux qui ont pu être spatialisés, dont 4 679 sur le territoire de l'agglomération de Québec.

Question 18 : Dans quel arrondissement ou municipalité habitez-vous ?

- 90 % des répondants au questionnaire en ligne habitent la ville de Québec.



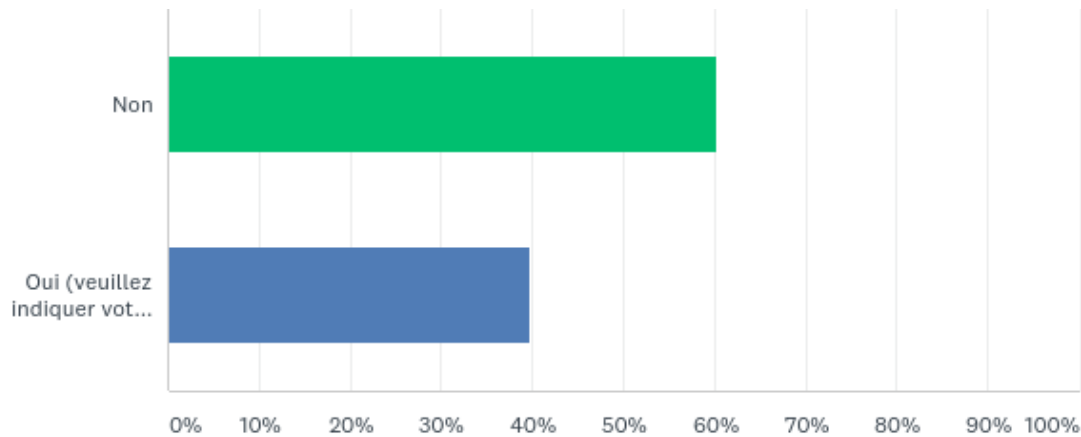
CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES	
La Cité-Limoilou	27,01%	1 407
Les Rivières	9,87%	514
Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge	18,54%	966
Charlesbourg	11,25%	586
Beauport	11,44%	596
La Haute-Saint-Charles	11,58%	603
L'Ancienne-Lorette	2,48%	129
Saint-Augustin-de-Desmaures	1,79%	93
Autre municipalité	6,05%	315
TOTAL		5 209

Question 19 : Parmi les choix suivants, relativement aux quatre séances d'information/consultation d'avril 2018, identifier la réponse qui s'applique à vous :

- 51 % des répondants avaient l'intention ou ont assisté à une séance d'information et de consultation publique.

CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES
J'ai l'intention d'assister à l'une des séances ou d'en visionner une sur le Web	37,28% 1 942
Je n'ai pas l'intention d'assister à l'une des séances ni d'en visionner une sur le Web	19,49% 1 015
J'ai assisté à l'une des séances ou en ai visionné une sur le Web	14,09% 734
Je n'ai pas assisté à l'une des séances ni visionné une sur le web	29,14% 1 518
TOTAL	5 209

Question 20 : Aimerez-vous être tenu informé par courriel des prochaines étapes du projet de réseau structurant de la Ville de Québec « En route vers la mobilité » ?



CHOIX DE RÉPONSES	RÉPONSES	
Non	60,34%	3 143
Oui (veuillez indiquer votre adresse courriel)	39,66%	2 066
TOTAL		5 209

Contenu du questionnaire



Consultation sur le projet de réseau structurant de transport en commun

Présentation du sondage



La Ville de Québec a dévoilé le 16 mars 2018 son projet de réseau structurant de transport en commun « En route vers la modernité ».

La Ville de Québec souhaite connaître l'opinion des citoyens en ce qui concerne ce projet. Le questionnaire permettra également de recueillir des informations qui seront utiles pour la suite des travaux.

Qu'est-ce que le projet de réseau structurant de la Ville de Québec?

Le projet de réseau structurant de la Ville de Québec « En route vers la modernité » comprend:

- Une ligne de tramway de 23 km, dont 3,5 km en souterrains;
- Deux lignes de trambus totalisant 17 km;
- 16 km de nouvelles infrastructures dédiées (voies réservées au transport en commun);
- Un réseau révisé de parcours Métrobus.



- [Carte du projet \(PDF\)](#)
- [Cartes des parcours](#)

Le sondage devrait prendre de 5 à 10 minutes de votre temps. Vos réponses demeureront confidentielles.

Ce sondage s'adresse principalement aux citoyens de l'agglomération de Québec (villes de Québec, de L'Anncienne-Lorette et de Saint-Augustin-de-Desmaures). Vous avez jusqu'au 25 avril 2018, à 23 h 59, pour répondre au questionnaire. Seuls les questionnaires entièrement remplis seront analysés.

Pour en savoir plus sur l'ensemble de la démarche, rendez-vous au www.ville.quebec.qc.ca/reseaustructurant

Merci de votre participation!

Consultation sur le projet de réseau structurant de transport en commun

*** 1. Aviez-vous participé à l'une ou l'autre des étapes de la démarche de consultation publique menée par la Ville de Québec sur la mobilité durable et un réseau structurant de transport en commun en 2017?**

- Oui, j'ai participé au sondage en ligne
- Oui, j'ai participé aux séances d'information
- Oui, j'ai déposé un mémoire
- Oui, j'ai transmis un commentaire écrit
- Oui, j'ai participé au Sommet international sur la mobilité durable
- Non
- Je ne sais pas

*** 2. Avez-vous pris connaissance du nouveau projet de réseau structurant?**

- Oui
- Non

* 3. À quel point êtes-vous d'accord avec les propositions suivantes:

	Totalement d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt en désaccord	Totalement en désaccord	Je ne sais pas
Le projet de réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec répond aux besoins des citoyens	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le projet de réseau structurant incitera plus de gens à utiliser le transport en commun	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le projet de réseau structurant contribuera à améliorer les conditions de circulation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le projet de réseau structurant répond aux besoins que j'ai exprimés lors de la consultation publique de l'été 2017	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 4. Quel est votre niveau de satisfaction quant aux éléments suivants :

	Totalement satisfait	Plutôt satisfait	Plutôt insatisfait	Totalement insatisfait	Je ne sais pas
Le projet de réseau structurant dans son ensemble	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le tracé du tramway	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le tracé du trambus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le tracé des nouvelles infrastructures dédiées (voies réservées au transport en commun)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le tracé des Métrobus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les lieux de destination que le réseau structurant permet de rejoindre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La fréquence du service offert par le réseau structurant	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
L'amplitude horaire offerte par le réseau structurant (5h-1h)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
L'accessibilité au réseau structurant depuis votre lieu de résidence	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
L'accessibilité à un Parc-O-Bus (stationnement incitatif gratuit) depuis votre lieu de résidence	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Autre (veuillez préciser)

* 5. À quel point êtes-vous d'accord avec les énoncés suivants :

	Totalement d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt en désaccord	Totalement en désaccord	Je ne sais pas
Les temps de déplacement en transport en commun seront plus courts	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les temps de déplacement seront plus réguliers	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La fréquence des départs sera augmentée	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
L'amplitude horaire sera améliorée (5h-1h)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
L'accessibilité au transport en commun sera améliorée	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le confort à bord des véhicules sera amélioré	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le confort aux lieux de correspondance sera amélioré	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Autre (veuillez préciser)

Consultation sur le projet de réseau structurant de transport en commun

Vos habitudes de déplacement

* 6. À quelle fréquence utilisez-vous actuellement les modes de déplacements suivants à Québec :

	Tous les jours ou presque tous les jours	Au moins deux fois par semaine	Au moins une fois par semaine	Au moins une fois par mois	Moins d'une fois par mois	Jamais
L'automobile (conducteur seul)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le covoiturage (conducteur avec au moins un passager adulte)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le covoiturage parental (conducteur avec un ou plusieurs enfants)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
L'autopartage (par exemple : Communauto, Auto-mobile, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le transport en commun	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le vélo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La marche	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La combinaison auto-transport en commun	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La combinaison vélo-transport en commun	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La combinaison marche-transport en commun	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le taxi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

* 7. Pour quel(s) motif(s) utilisez-vous **actuellement** le transport en commun, seul ou en combinaison avec l'auto, le vélo ou la marche ?

- Le travail
- Les études
- Les loisirs (sports, culture, événements, etc.)
- Les obligations familiales
- Le magasinage (épicerie, commissions, etc.)
- Autre
- Je n'utilise pas le transport en commun

* 8. Avec le projet de réseau structurant, à quelle fréquence envisageriez-vous d'utiliser le transport en commun, seul ou en combinaison avec l'auto, le vélo ou la marche ?

- Tous les jours ou presque tous les jours,
- Au moins 2 fois par semaine,
- Au moins une fois par semaine
- Au moins une fois par mois
- Moins d'une fois par mois
- Jamais

* 9. Avec le projet de réseau structurant de transport en commun, pour quel(s) motif(s) envisageriez-vous d'utiliser le transport en commun, seul ou en combinaison avec l'auto, le vélo ou la marche?

- Le travail
- Les études
- Les loisirs (sports, culture, événements, etc.)
- Les obligations familiales
- Le magasinage (épicerie, commissions, etc.)
- Autre
- Je n'envisage pas utiliser le transport en commun

Communication du projet

10. Sur quels sujets souhaiteriez-vous être d'avantage informé ?

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Les tracés du réseau structurant | <input type="checkbox"/> Les aspects technologiques du système |
| <input type="checkbox"/> Les temps de parcours | <input type="checkbox"/> Les projets comparables ailleurs |
| <input type="checkbox"/> Le nombre de correspondances | <input type="checkbox"/> L'impact sur les conditions de circulation et de stationnement |
| <input type="checkbox"/> Les lieux de connexion au réseau structurant | <input type="checkbox"/> L'impact sur l'aménagement de la Ville |
| <input type="checkbox"/> Les Parc-O-Bus | <input type="checkbox"/> La période des travaux et étapes de construction |
| <input type="checkbox"/> Le développement du réseau RTC | <input type="checkbox"/> L'impact des travaux |
| <input type="checkbox"/> Les coûts et le financement du projet | |
| <input type="checkbox"/> Autre (veuillez préciser) | |

11. Souhaitez-vous nous faire part d'autre commentaires ou suggestions?

Profil du répondant

* 12. À quel genre vous identifiez-vous ?

- Femme
- Homme
- Je préfère ne pas répondre

* 13. Dans quel groupe d'âge vous situez-vous ?

- Moins de 15 ans
- 15 à 24 ans
- 25 à 34 ans
- 35 à 44 ans
- 45 à 54 ans
- 55 à 64 ans
- 65 à 74 ans
- 75 ans et plus
- Je préfère ne pas répondre

* 14. Combien de personnes résident à votre domicile, en vous incluant ?

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6 ou plus
- Je préfère ne pas répondre

* 15. Combien d'automobile(s) votre ménage possède-t-il ?

- 0
- 1
- 2
- 3
- 4 ou plus
- Je préfère ne pas répondre

* 16. Quelle est votre occupation principale ?

- Étudiant
- Travailleur
- Retraité
- Autre
- Je préfère ne pas répondre

* 17. Quel est votre code postal ?

* 18. Dans quel arrondissement ou municipalité habitez-vous ?

- | | |
|--|---|
| <input type="radio"/> La Cité-Limoilou | <input type="radio"/> La Haute-Saint-Charles |
| <input type="radio"/> Les Rivières | <input type="radio"/> L'Ancienne-Lorette |
| <input type="radio"/> Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge | <input type="radio"/> Saint-Augustin-de-Desmaures |
| <input type="radio"/> Charlesbourg | <input type="radio"/> Autre municipalité |
| <input type="radio"/> Beauport | |

Consultation sur le projet de réseau structurant de transport en commun

Pour terminer

* 19. Parmi les choix suivants, relativement aux quatre séances d'information/consultation d'avril 2018, identifier la réponse qui s'applique à vous :

- J'ai l'intention d'assister à l'une des séances ou d'en visionner une sur le Web
- Je n'ai pas l'intention d'assister à l'une des séances ni d'en visionner une sur le Web
- J'ai assisté à l'une des séances ou en ai visionné une sur le Web
- Je n'ai pas assisté à l'une des séances ni visionné une sur le web

* 20. Aimerez-vous être tenu informé par courriel des prochaines étapes du projet de réseau structurant de la Ville de Québec « En route vers la mobilité » ?

- Non
- Oui (veuillez indiquer votre adresse courriel)