

Présentation
du projet de

***Laissez-passer
universel
de transport
en commun***

pour les étudiants
de l'Université Laval

IIII CADEUL

AELÈS
Association des étudiantes et des étudiants
de Laval inscrits aux études supérieures inc.

Présentation des associations



La *Confédération des associations d'étudiantes et d'étudiants de l'Université Laval*, la CADEUL, représente les 28 000 étudiants inscrits au premier cycle et les 84 associations étudiantes des départements et des facultés. Elle a pour mission de représenter ses membres afin de promouvoir et de défendre leurs droits et intérêts, notamment en matières pédagogique, culturelle, politique, sociale et économique. Ses activités se concentrent auprès de l'administration universitaire, mais elle agit également aux niveaux municipal, provincial et fédéral, en tant qu'acteur jeune le plus important de la région de la Capitale-Nationale.

Les étudiantes et étudiants sont des citoyens à part entière; c'est pourquoi la CADEUL entend traiter avec autant d'importance les dossiers qui les touchent avant, pendant et après leurs études.

AVANT

La CADEUL prône l'accessibilité aux études universitaires indépendamment de la capacité financière des individus. Elle s'intéresse particulièrement aux dossiers des normes d'admission et des critères de sélection. La CADEUL s'attarde aussi au régime d'aide financière pour qu'il soit juste et équitable.

PENDANT

La qualité de la formation universitaire est un enjeu fondamental pour la CADEUL. Elle veille particulièrement aux normes d'évaluation, à la vie universitaire et à ce que le baccalauréat corresponde aux besoins des étudiants. Pour tout cela, la CADEUL assure la représentation étudiante dans toutes les instances de l'Université. Elle veille aussi à ce que la condition de vie des étudiantes et étudiants soit convenable et elle accorde une importance particulière aux enjeux environnementaux ainsi qu'à ceux reliés au transport et au logement.

APRÈS

La CADEUL se préoccupe de ce qu'il adviendra de ses membres et des conditions de vie qui les attendent une fois leurs études complétées. L'emploi et les normes du travail deviennent ainsi des priorités.



Tel que son nom l'indique, l'*Association des étudiantes et étudiants de Laval inscrits aux études supérieures*, l'AELIÉS, représente l'ensemble des étudiants inscrits aux 2^e et 3^e cycles de l'Université Laval. La mission qu'elle poursuit depuis plus de quarante ans est la défense des droits et intérêts de ses membres, ainsi que la promotion de leurs idées. Au printemps 1995, l'AELIÉS a obtenu, par voie référendaire, sa reconnaissance officielle et légale à titre de seule association représentant les étudiants des 2^e et 3^e cycles du campus auprès de l'Université Laval et du gouvernement.

Les dossiers que gère l'AELIÉS sont inhérents au financement des universités, aux modifications apportées au régime forfaitaire, à la propriété intellectuelle, à la lutte pour maintenir en vigueur le programme de Fonds de soutien financier pour le doctorat et du Fonds de soutien financier pour la maîtrise, etc. Aussi, l'association mène différentes recherches qui permettent de mieux positionner ses argumentaires dans les instances approuvées.

Ainsi, les liens de l'AELIÉS avec les divers intervenants reliés à l'éducation se sont solidifiés et diversifiés au fil des années. Ces nombreuses implications ont su démontrer le dynamisme, la volonté et le sérieux des chercheurs étudiants et leur désir d'être reconnus et respectés en tant que partenaires à part entière.

L'organisation s'est donc distinguée par une participation constante et responsable à divers paliers, par des échanges francs et cordiaux et par un souci permanent d'accroître et de renforcer la concertation et la participation de nos membres, tout cela dans l'esprit d'être fidèle à notre objectif premier : la défense et la promotion des droits et intérêts des étudiantes et des étudiants aux 2^e et 3^e cycles à l'Université Laval.

LES ASSOCIATIONS ÉTUDIANTES ET LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS

La CADEUL et l'ÆLIÉS ont toujours favorisé les transports collectifs puisqu'il s'agit de modes de déplacement économiquement, socialement et environnementalement responsables. Dans cette perspective, les associations se sont impliquées activement dans les consultations publiques « Vivre et se déplacer à Québec » tenues à l'été 2009 par la Ville de Québec où elles ont réclamé de faire du transport en commun la priorité en termes de transport. C'est également dans cette vision qu'elles offrent depuis 2007, en partenariat avec le Réseau de transport de la Capitale (RTC), la Société de transport de Lévis (STLévis) et les Forums Jeunesse, le Laissez-passer trimestriel (LPT) qui permet aux étudiants de l'Université Laval de bénéficier d'une réduction substantielle sur le prix de leur laissez-passer d'autobus en échange d'un engagement de 4 mois. Dans le même courant, la CADEUL a lancé, en 2006, *Alter Eco*, un service de covoiturage en ligne qui s'adresse à l'ensemble de la communauté universitaire. En février 2004, elle a déposé un mémoire aux *Audiences publiques sur l'avenir du transport en commun* de la Ville de Québec, dans lequel elle prend chaudement position pour le développement du réseau de transport en commun.

Ayant toujours à cœur l'enjeu des transports collectifs et alternatifs, la CADEUL et l'ÆLIÉS ont considéré, à l'automne 2009, que le moment était venu d'effectuer une action supplémentaire. Ainsi, les associations ont tenu un référendum au sujet du Laissez-passer universel. À la question « Afin d'offrir à tous les étudiants du campus de l'Université Laval un accès illimité au transport en commun du Réseau de transport de la Capitale (RTC) et de la Société de transport de Lévis (STLévis), acceptez-vous de cotiser jusqu'à un montant maximal de 60\$ par session, considérant que le montant de la cotisation est sujet à diminution selon la contribution des différents partenaires au projet? », les étudiants du campus de l'Université Laval se sont prononcés à 75,13% en faveur. Avec un taux de participation record, la réponse étudiante est indéniable : le Laissez-passer universel de transport en commun est un projet mobilisateur pour lequel les étudiants sont prêts à investir.

**TABLEAU 1 :
RÉSULTATS DU RÉFÉRENDUM
TENU DU 5 AU 8 OCTOBRE 2009¹**

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

Les pages qui suivent vous permettront donc de découvrir un projet visionnaire et novateur qui s'insère parfaitement dans une vision de mobilité durable : le Laissez-passer universel de transport en commun.

1. Résultats qui ont été adoptés en Conseil d'administration spécial le 9 octobre 2009 par les instances respectives de l'ÆLIÉS et de la CADEUL.

Présentation du projet

Dans un contexte de densification de la circulation automobile, de raréfaction des espaces de stationnement sur le campus et de dégradation de la qualité de l'air, nous nous devons d'aborder de front la question du transport chez les étudiants. Pour eux, cette question est au cœur de nombreuses décisions : le choix du logement, le choix de l'horaire de cours, le choix de l'emploi et bien d'autres encore. Comment pouvons-nous agir pour encourager les alternatives à l'automobile chez cette population au fort besoin en transport? À notre avis, la solution passe par le transport en commun.

C'est pour répondre à ces problématiques que des générations d'étudiants se sont battues pour une plus grande accessibilité au transport collectif. C'est dans cette perspective d'accessibilité au transport que s'est développée l'idée du Laissez-passer universel étudiant, c'est-à-dire un accès illimité au transport pour les étudiants. Au Canada, c'est l'Université Queen's qui, en 1973, a en premier procédé à l'implantation du Laissez-passer universel. Depuis ce jour, plus de vingt établissements d'éducation postsecondaire canadiens, dont l'Université de Sherbrooke, se sont dotés d'un tel programme.

Poussée par l'expérience positive menée à l'Université de Sherbrooke, la CADEUL s'est lancée dans le projet en 2005 en produisant le document *Étude de faisabilité sur la mise en place de Laissez-passer universels de transport en commun pour les étudiants de l'Université Laval*. Ce document fut accompagné d'une première évaluation des coûts du projet par le RTC. En 2006, le RTC a signifié à la CADEUL que la fenêtre d'opportunité n'était pas optimale étant donné les négociations qui étaient en cours pour la construction du centre Métrobus. N'abandonnant pas le projet pour autant, la CADEUL a profité de cette période latente pour mettre sur pied, en collaboration avec différents partenaires, un Laissez-passer trimestriel. Aujourd'hui, en 2010, le centre Métrobus est complété, la clientèle des réseaux de transport a connu une augmentation fulgurante et les valeurs environnementales n'ont jamais été aussi présentes dans la population. C'est dans ce contexte favorable que la CADEUL, accompagnée de l'ÆLIÉS, revient à la charge avec le projet de Laissez-passer universel (LPU) pour l'horizon 2012.

FONCTIONNEMENT DU LAISSEZ-PASSER UNIVERSEL (LPU)

Le Laissez-passer universel, tel que pensé pour l'Université Laval, fonctionnerait de la manière suivante :

En échange d'une cotisation semestrielle, soit jusqu'à 60\$ étudiant/session, tous les étudiants du campus inscrits à au moins un crédit bénéficieraient d'un accès illimité au transport en commun sur la Rive-Nord et la Rive-Sud de Québec. Dans sa mouture actuelle, le Laissez-passer serait valide pour les sessions d'automne et d'hiver. En raison de son caractère universel, le LPU est un programme qui s'apparente aux programmes de santé publique ou aux régimes de pension. Bien que certains étudiants puissent bénéficier plus directement de ce programme que d'autres, le Laissez-passer universel apporte de nombreux avantages à la communauté universitaire et à la collectivité.

OBJECTIFS DU PROJET

- Inscrire le transport en commun comme une priorité dans la région de Québec ;
- Réduire la dépendance automobile chez les étudiants ;
- Réduire la congestion routière ;
- Assurer une masse critique d'utilisateurs du transport en commun pour développer le réseau ;
- Favoriser des habitudes vertes ;
- Diminuer la production de gaz à effet de serre dans la région de Québec.

POURQUOI À L'UNIVERSITÉ LAVAL ?

L'Université Laval présente les caractéristiques qui en font l'endroit idéal pour offrir le Laissez-passer universel. Cette institution regroupe plus de 35 000 étudiants et elle possède les infrastructures nécessaires à la gestion d'un tel projet. L'Université est également bien desservie par les réseaux du RTC et de la STLévis. Plus de dix parcours réguliers y passent, en plus des Métrobus 800-801 et des Express des séries 200 et 300. C'est-à-dire qu'en termes de planification de parcours, les sociétés de transport n'auront pas nécessairement à créer de nouveaux parcours pour permettre la réalisation du projet.

De plus, plusieurs orientations de l'Université Laval cadrent déjà parfaitement avec le projet de Laissez-passer universel. Le *Plan directeur d'aménagement et de développement du campus*², rédigé par la Commission d'aménagement de l'Université Laval en février 2005, prévoit déjà de « rendre concurrentielle ou avantageuse l'utilisation du transport en commun pour l'ensemble de la communauté universitaire ». Le *Plan* prévoit aussi de « privilégier l'aménagement des stationnements souterrains, étagés ou sur rue à celui des stationnements de surface en site propre ». Pour satisfaire les exigences esthétiques du *Plan* et pour permettre la construction de nouveaux pavillons et de nouvelles résidences, réduire la quantité de stationnements est la seule solution. L'Université a d'ailleurs commencé à réduire le nombre de cases, passant de 11 000 à 8 500 en quelques années³. Le projet de LPU semble alors idéal pour résoudre la problématique du transport dont souffrent les étudiants et l'Université.

POURQUOI LES ÉTUDIANTS UNIVERSITAIRES ?

Les étudiants sont la clientèle idéale pour atteindre les objectifs du Laissez-passer universel. Ils sont nombreux, ils ont de forts besoins en transport et ils ont des capacités financières limitées. L'accès universel au transport en commun permettra aux étudiants de réduire leur dépendance à l'automobile en rendant le choix du transport en commun autrement plus attrayant. De plus, le statut d'étudiant ne dure qu'un temps. Ce Laissez-passer universel ne constitue donc pas un avantage permanent. Le LPU permettra aux étudiants de constater les bienfaits du transport en commun et de maintenir de saines habitudes de transport tout au long de leur vie. Nous considérons également qu'une utilisation massive du transport en commun de la part des étudiants universitaires aura un effet d'entraînement sur l'ensemble de la population. À l'instar de Sherbrooke, la Ville de Québec pourra, si le projet s'avère concluant, élargir l'accès à ce type de programme aux étudiants des cégeps ou aux employés de la fonction publique.

Des avantages pour tous

Lorsque l'on aborde la question d'un Laissez-passer universel pour les étudiants de l'Université Laval, la principale opposition qui est formulée est que le projet constitue un favoritisme démesuré envers les étudiants qui utilisent déjà le transport en commun. Les détracteurs affirment que ces étudiants seraient les seuls à profiter du Laissez-passer et qu'à partir de ce moment, ils se doivent d'être les seuls à financer le projet. D'entrée de jeu, il est important de rappeler que le projet n'est pas « gratuit » pour les étudiants. En effet, selon la mouture actuelle, ces derniers verseraient annuellement jusqu'à 3,8 millions de dollars pour le projet. D'un autre côté, il serait faux de prétendre que seuls les étudiants qui utilisent actuellement le transport en commun profiteraient de ce projet. De par ses externalités, le projet de Laissez-passer universel comporte des avantages pour l'ensemble de la population. Les impacts du projet ne sont pas toujours quantifiables, mais il affecte de manière positive et durable la qualité de vie des habitants de la grande région de Québec.

Dans la section qui suit, nous nous attarderons à démontrer les différents avantages du projet. Nous débuterons par les avantages environnementaux avant de décrire les impacts positifs pour la communauté, pour les sociétés de transport, pour l'Université Laval et finalement, pour les étudiants.

AVANTAGES ENVIRONNEMENTAUX

En 2007, Québec a connu 44 jours où la qualité de l'air était considérée comme mauvaise⁴. La situation ne s'améliore pas. Nous pouvons voir dans le projet de Laissez-passer universel un excellent moyen de remédier à ce problème qui inquiète la population. En effet, la détérioration de la qualité de l'air n'est pas étrangère à notre utilisation massive de l'automobile et entraîne des conséquences très réelles au niveau du développement de maladies telles que l'asthme. Nous nous devons de prendre des actions concrètes pour améliorer notre environnement.

1) LE LAISSEZ-PASSER UNIVERSEL RÉDUIT LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE (GES)

Un des objectifs du projet de Laissez-passer universel est de rendre le déplacement en transport en commun beaucoup plus attrayant que le déplacement en automobile pour les étudiants. Chaque déplacement en voiture ainsi évité contribuera à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES). Des calculs ont été effectués par le RTC, puis par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) en 2006. Ceux-ci ont permis d'évaluer l'impact du projet de Laissez-passer universel sur l'environnement. Ces calculs peuvent désormais être actualisés à la lumière des nouvelles données qui ont été transmises par le RTC. En effet, une erreur méthodologique s'était glissée dans les calculs du coût d'implantation faits en 2005, réduisant le nombre d'étudiants touchés par le Laissez-passer universel. Selon les nouveaux calculs produits, le nombre de déplacements supplémentaires effectués en transport en commun serait majoré d'environ 35%. Nous considérerons, à l'instar du RTC, que les données de 2005 sont encore valides aujourd'hui étant donné la relative stabilité de la population étudiante de l'Université Laval depuis 2005.

Le transfert de l'automobile à l'autobus est ainsi estimé à près de 470 voitures par année pour les cinq premières années. Les calculs qui ont mené à ces estimations ne tiennent compte que des automobilistes habitant près d'un parcours d'autobus sans correspondance, donc se rendant directement à l'Université. On peut donc évaluer que le programme de Laissez-passer universel permettra une réduction de près de 2 350 voitures sillonnant les routes de Québec après cinq ans.

À partir de cette estimation de la réduction du nombre de voitures, nous pouvons estimer la réduction du kilométrage automobile que cette mesure entraîne. À partir de ce calcul, nous sommes en mesure de calculer la réduction des émissions de gaz à effet de serre qui en découle. Comme démontré au tableau 1, le LPU permettrait, au bout de cinq ans, de réduire annuellement de 2 912 tonnes les émissions de gaz à effet de serre.

2. Université Laval, Plan directeur d'aménagement et de développement du campus de l'Université Laval http://www.camul.faaav.ulaval.ca/etudes/PDF/rapport_camul_fev2005_web.pdf, 16 septembre 2009.

3. Daphnée Dion-Viens, L'Université Laval triplera son réseau cyclable d'ici trois ans, <http://www.cyberpresse.ca/le-soleil/actualites/education/200906/02/01-862400-luniversite-laval-triplera-son-reseau-cyclable-dici-trois-ans.php>, 16 septembre 2009.

4. Jean-François Néron, Alerte au smog à Québec, <http://www.cyberpresse.ca/le-soleil/actualites/environnement/200902/02/01-823308-alerte-au-smog-a-quebec.php>, 16 septembre 2009.

**TABLEAU 2 :
RÉDUCTION DES ÉMISSIONS
DE GAZ À EFFET DE SERRE**

Données	Après un an	Après 5 ans
Kilomètres d'automobiles éliminés	3 528 000	11 844 000
Consommation de carburant (L/100km)	9,4	9,4
Facteur d'émission CO2 (g/L)	2360	2360
Facteur d'émission CH4 (g/L)	0,12	0,12
Facteur d'émission N2O (g/L)	0,26	0,26
Potentiel de réchauffement planétaire CO2	1	1
Potentiel de réchauffement planétaire CH4	21	21
Potentiel de réchauffement planétaire N2O	310	310
Émission de GES évitées annuellement		
Émission de CO2 (t. éq. CO2)	782,65	2627,47
Émission de CH4 (t. éq. CO2)	58,03	194,83
Émission de N2O (t. éq. CO2)	26,73	89,73
Émissions évitées annuellement (t. éq. CO2)		
Total	867,41	2912,03

Actualisation du tableau préparé par Vicky Leblond, ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, en 2006.

2) UNE TRANSITION VERS DES HABITUDES PLUS SAINES POUR L'ENVIRONNEMENT

Après avoir profité du libre accès au transport collectif, les étudiants seront nombreux à développer des habitudes de vie liées à l'utilisation de ce mode de transport. Que ce soit pour le faible coût du transport collectif comparativement à la voiture, l'étendue des possibilités du réseau, la possibilité d'étudier et de lire durant le transport ou par conviction environnementale, ceux-ci viendront gonfler, suite à leur passage à l'Université, la clientèle non étudiante des sociétés de transport. De plus, l'utilisation massive du transport en commun chez les étudiants aura un effet d'entraînement chez la clientèle non étudiante; puisque les étudiants auront un accès libre, ils inciteront, volontairement ou non, leur entourage à les suivre dans leurs déplacements.

Cet effet de fidélisation de la clientèle ne peut pas être pris en compte dans les projections statistiques actuelles de réduction de la production de gaz à effet de serre. Nous restons cependant persuadés qu'il s'agit d'une des nombreuses externalités positives du projet de Laissez-passer universel qui se fera sentir dans les années suivant son implantation.

AVANTAGES POUR LA COMMUNAUTÉ

Par souci de justice, il est normal que la communauté qui finance par le biais de ses taxes et impôts une partie du Laissez-passer universel tire avantage de celui-ci. Or, en plus de ses qualités environnementales, le LPU apporte des avantages aux automobilistes, aux autres usagers du transport en commun en plus d'apporter une vitalité économique, communautaire et culturelle renforcée aux villes de la grande région de Québec.

1) LA RÉDUCTION DE LA DENSITÉ DE LA CIRCULATION

Grâce à l'implantation du LPU, les villes de la grande région de Québec verront leurs artères importantes nettement soulagées durant les heures de pointe de par le transfert important d'utilisateurs de l'automobile vers le transport en commun. L'impact d'une diminution du nombre de voitures en déplacement, en plus de réduire la congestion, contribue également à diminuer l'usure des routes, donc les coûts d'entretien et de réparation réduisant, par le fait même, le fardeau financier des contribuables québécois.

En ce qui concerne la fluidité de la circulation automobile, il faut également jeter un oeil du côté des travaux publics. Le réaménagement de l'échangeur des autoroutes Charest et Robert-Bourassa qui a débuté à l'été 2009 et qui se poursuivra jusqu'en 2013 constitue le plus grand chantier entrepris par transport Québec, pour la région de Québec, au cours des vingt-cinq dernières années⁵. Ce projet d'envergure aura comme conséquence une congestion majeure de la circulation automobile dans le secteur de l'Université Laval au cours des prochaines années. Le ministère des Transports recommande déjà aux usagers de favoriser le covoiturage et le transport en commun afin de ne pas surcharger le secteur qui sera déjà perturbé par les travaux. Dans cette optique, le développement du Laissez-passer universel d'autobus pour les étudiants de l'Université Laval constitue une solution rapide et durable aux problèmes de congestion qui affligeront la population dans les prochaines années.

2) UN SERVICE ACCRU AUX CITOYENS

Pour répondre à la demande supplémentaire des étudiants suite à l'implantation du Laissez-passer universel, le Réseau de transport de la Capitale prévoit actuellement ajouter trente-trois autobus à sa flotte. Ces autobus ajoutés sur les différents parcours, notamment les parcours « express », permettront de donner une meilleure offre de service aux étudiants, mais aussi aux citoyens utilisant les services des réseaux de transport.

L'instauration du projet de Laissez-passer universel permettra également d'atteindre une masse critique d'utilisateurs qui nécessitera un développement de la desserte des réseaux de transport. Celui-ci sera profitable à toute la population. À moyen terme, de nouveaux parcours pourraient être instaurés dans des secteurs moins bien desservis actuellement afin de satisfaire la demande de transport. La mise sur pied du programme de Laissez-passer universel serait la preuve d'un engagement collectif ferme en faveur du transport en commun. Un meilleur service convaincra davantage de citoyens d'utiliser le transport en commun et des investissements supplémentaires seront alors réalisés. Un cercle vertueux sera enclenché et le transport en commun n'ira qu'en s'améliorant!

3) UN COUP DE POUCE AUX ENTREPRISES

Plusieurs entreprises situées loin des centres et du campus de l'Université Laval ont un accès difficile à la main-d'œuvre étudiante. Ceux-ci forment une part importante des ressources humaines dans les secteurs de la restauration, du commerce de détail et des loisirs, pour ne nommer que ceux-là. Les difficultés liées au transport ne doivent pas être un obstacle au choix des emplois. Le Laissez-passer universel d'autobus permet d'accroître la mobilité des étudiants en élargissant leur zone de prédilection pour l'emploi et en accroissant leur flexibilité géographique. Pour plusieurs entreprises de la région, notamment les centres commerciaux (Galeries de la Capitale, Place Fleur-de-Lys, etc.) et les parcs de grandes surfaces (Gaudarville, Beauport, Lebourgneuf, etc.), l'implantation d'un tel programme ne saura être que bénéfique puisqu'il leur sera désormais plus facile d'avoir accès à ce bassin de main-d'œuvre.

Dans un autre ordre d'idée, après quelques années, des espaces de stationnement pourraient être libérés, permettant ainsi aux entreprises d'augmenter leur clientèle sans avoir à augmenter leur offre de stationnement. Cela favoriserait un urbanisme responsable en évitant le piège des fameux « power center » conçus exclusivement pour l'automobile.

4) UNE RÉINJECTION DE CAPITAUX DANS L'ÉCONOMIE LOCALE

Une critique mentionnée par les détracteurs du projet du Laissez-passer universel est qu'il s'agit d'une dépense trop lourde pour les contribuables et d'argent perdu pour offrir des gratuités. Nous croyons au contraire que ce projet peut servir de stimulant économique. En effet, le LPU permettra aux étudiants de consacrer moins d'argent à leurs dépenses en transport leur permettant ainsi d'avoir plus d'argent pour obtenir d'autres biens et services. Étant donné la forte propension marginale à dépenser des étudiants, un investissement ciblé de leur part ne fait pas sortir beaucoup d'argent du cycle économique. L'argent investi pour le Laissez-passer universel par le biais des taxes et des impôts se retrouve donc rapidement, à nouveau, dans les poches des contribuables en plus de stimuler l'activité économique.

5. Transport Québec, Réaménagement de l'échangeur des autoroutes Charest et Robert-Bourassa (440 et 740) http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/regions/capitale_nationale/chantier_rea_echangeur_a440_740, 16 septembre 2009.

5) PLUS DE SÉCURITÉ SUR LES ROUTES

Renforcer les habitudes d'utilisation du transport en commun permettra de réduire les risques de conduite en état d'ébriété chez les étudiants. En effet, avec l'accès au transport en commun illimité, plusieurs étudiants choisiront désormais de laisser leur voiture lorsqu'il y aura possibilité de consommation d'alcool. Leur sécurité, ainsi que celle des automobilistes, piétons et cyclistes qu'ils auraient pu rencontrer sur la route, est donc renforcée. Si l'implantation du Laissez-passer universel d'autobus permettait de sauver ne serait-ce qu'une vie humaine, nous aurions fait collectivement un choix responsable.

6) UNE VIE CULTURELLE, ARTISTIQUE ET COMMUNAUTAIRE VIBRANTE

Dans le cadre des consultations « Vivre et se déplacer à Québec », de nombreux participants soulignaient l'importance d'avoir une ville animée pour accroître la qualité de vie des citoyens. Or, dans cette perspective, il est judicieux d'encourager la mobilité des étudiants universitaires afin que ceux-ci puissent contribuer au développement de la vie culturelle et artistique de l'entière de la région de Québec. Trop souvent, la question du transport et de la mobilité devient de lourds handicaps au développement de projets étudiants. En permettant aux étudiants d'accroître leur mobilité, on favorise leur implication dans la communauté et cela profite à tous.

AVANTAGES POUR LES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT

Les sociétés de transport ne comptent que des avantages à participer à l'instauration d'un Laissez-passer universel. Ce dernier assure un financement stable et garanti, tout en permettant le développement des services, l'augmentation de l'achalandage ainsi que la fidélisation de la clientèle étudiante.

1) ENTRÉES D'ARGENT FIXES ET GARANTIES

La contribution des étudiants au projet étant fixée par une entente conclue entre la CADEUL, l'ÆLIÉS et les réseaux de transport, ces derniers recevront des recettes fixes, versées deux (ou trois) fois l'an. Ils bénéficieront donc d'un revenu garanti beaucoup plus facile à administrer que la vente de laissez-passer réguliers ou que le programme « Abonne BUS ». Cette constance des versements permettra également de planifier plus aisément le développement du réseau de transport.

2) UNE AUGMENTATION DE L'ACHALANDAGE

En 2006, le gouvernement du Québec déposait sa politique québécoise du transport collectif. Celle-ci donnait comme objectif d'augmenter l'achalandage du transport en commun de 8 % d'ici 2012. À cet égard, les performances du RTC ont été exceptionnelles depuis 2006 avec une augmentation entre 2006 et 2008 de plus de 20 %. Il faut cependant mentionner que les festivités entourant le 400^e anniversaire de la Ville de Québec ont créé une forte demande de transport particulièrement au cours du mois de juillet 2008. Afin de pouvoir assurer la croissance de l'achalandage des réseaux de transport, il sera nécessaire de développer une stratégie misant sur autre chose que la croissance naturelle ou la publicité dans le sens large du terme. À notre avis, le programme « Abonne BUS » constitue un pas dans la bonne direction, mais seule l'implantation du Laissez-passer universel permettra d'assurer une progression nette et constante de la clientèle des réseaux de transport. Des actions concrètes constituent toujours la meilleure publicité.

3) UNE VALORISATION DU TRANSPORT EN COMMUN

Un engagement des municipalités et des autres acteurs autant gouvernementaux que privés en faveur du Laissez-passer universel mettrait à l'avant-scène tous les bénéfices de l'utilisation du transport en commun. Cette publicité favorable à l'utilisation du transport collectif permettrait aux sociétés de transport d'occuper l'espace public et de démontrer le rôle qu'elles jouent dans le développement d'une société plus durable. Cet engouement envers la question du transport leur permettrait aussi de placer leur financement au cœur des enjeux municipaux.

AVANTAGES POUR L'UNIVERSITÉ LAVAL

Favoriser l'accès au transport en commun aux étudiants se traduira, entre autres, pour l'Université Laval, par une diminution du nombre de voitures sur le campus. La sécurité y sera conséquemment accrue et la construction de nouveaux espaces de stationnement ne sera plus nécessaire. Mieux encore, l'implantation du projet constitue un facteur de rayonnement supplémentaire pour l'Université. S'afficher en tant qu'institution qui valorise le développement durable et les initiatives étudiantes ne peut être que bénéfique pour l'Université Laval. L'Université n'en serait d'ailleurs pas à sa première collaboration avec la CADEUL en matière de transport : elle offre depuis l'automne 2006, conjointement avec l'association étudiante, un programme de covoiturage informatisé pour l'ensemble de la communauté universitaire.

1) UNE DIMINUTION DU NOMBRE DE VOITURES SUR LE CAMPUS

Avec un programme de libre accès au transport collectif en place, la quantité d'automobiles sur le campus sera significativement réduite. Ceci diminuera considérablement la congestion et améliorera du même coup la sécurité des piétons et des cyclistes voyageant sur le campus. De plus, l'Université se verra libérée de l'obligation de construire de nouveaux espaces de stationnement, entreprise qui s'avère généralement très coûteuse. Dans la même optique, il sera plus facile pour les automobilistes, étudiants ou non, de trouver de l'espace de stationnement sur le campus de l'Université Laval.

Il est à rappeler que l'Université de Sherbrooke a pu financer le programme de libre accès au transport en commun grâce aux fonds de 5 M\$ qui devaient être attribués à la construction de nouveaux espaces de stationnement. L'économie ainsi réalisée a été presque entièrement investie dans le projet de Laissez-passer universel, soit près de 800 000\$ par année. L'Université Laval pourra donc, par son appui au projet, réduire, voire éviter la construction de nouveaux stationnements, et ainsi miser sur un développement durable. Tel que mentionné précédemment, la réduction du nombre de stationnements est déjà prévue dans le plan de développement de l'Université Laval et sera nécessaire pour la concrétisation de nouveaux projets de construction tels que de nouvelles résidences étudiantes.

2) LE RAYONNEMENT DE L'UNIVERSITÉ

L'implantation d'un programme de Laissez-passer universel contribue également au rayonnement d'une institution d'enseignement. Dans un contexte où l'expression « développement durable » est sur toutes les lèvres, une université se doit non seulement d'en enseigner les principes, mais aussi de veiller à ce qu'ils soient appliqués en ses propres murs. Une institution d'enseignement qui se soucie d'assurer un environnement sain aux générations futures mérite d'être reconnue parmi ses pairs. L'Université Laval, qui offre déjà un programme informatisé de covoiturage ainsi qu'un programme de prêt de vélo, deviendrait incontestablement un leader québécois en matière de transports durables sur les campus.

3) UN MEILLEUR RECRUTEMENT

Lorsque l'on aborde la question des demandes d'admission à l'Université Laval, il faut se rappeler que la meilleure publicité reste l'action concrète. Ce programme peut convaincre plus d'un étudiant de s'inscrire dans une université qui favorise l'accès au transport en commun et qui supporte l'initiative étudiante. L'Université de Sherbrooke en est un bon exemple : bien que le LPU n'en soit pas la seule raison, la fréquentation de l'Université de Sherbrooke a exceptionnellement augmenté depuis la mise en place du programme. L'Université Laval pourra s'en servir dans ses campagnes promotionnelles pour prouver aux étudiants collégiaux qu'elle a l'environnement à cœur et qu'elle mise sur des services aux étudiants concrets et visionnaires.

AVANTAGES POUR LES ÉTUDIANTS DE L'UNIVERSITÉ LAVAL

Le Laissez-passer universel apporte des avantages considérables et concrets à la population étudiante de l'Université Laval. En plus de diminuer les coûts et de permettre une amélioration du service, le projet est également administrativement moins compliqué. Bien que les principaux bénéficiaires du Laissez-passer soient les étudiants utilisateurs du transport en commun, autant les automobilistes, les cyclistes que les piétons trouveront avantage dans l'implantation de ce projet.

1) DES COÛTS DIMINUÉS

Les dépenses en transport constituent une part importante des dépenses pour les étudiants. Pour les sessions d'automne et d'hiver, il en coûte 384\$ pour le laissez-passer du RTC et 698\$ pour celui de la Société de transport de Lévis. Pour les étudiants qui utilisent déjà le transport en commun de manière régulière, le Laissez-passer universel constitue une économie de près de 70% sur le coût du laissez-passer mensuel à prix régulier du RTC. L'économie réalisée dépasse 80% pour les utilisateurs réguliers de la STLévis. Pour ceux qui utilisent de manière ponctuelle le transport en commun, la cotisation est équivalente à l'achat de 12 allers-retours du RTC pour l'entièreté de la session. De ce point de vue, les étudiants demeurant à proximité du campus ou préférant se déplacer à vélo rentabilisent leur cotisation à partir de leur 13^e voyage de la session, de quoi éviter quelques orages ou de faire une plus grosse épicerie sans s'inquiéter...

L'économie la plus importante reste cependant pour ceux qui décideront, au moment de l'implantation du Laissez-passer universel, de délaissier la voiture pour utiliser plutôt l'autobus. Ceux-ci feront des économies de près de 6 000\$⁶. Pour les étudiants vivant dans des zones non desservies par les réseaux de transport en commun, le Laissez-passer universel peut être rentabilisé en utilisant l'automobile pour se rendre dans un des Parc-o-bus du RTC ou dans un autre stationnement à proximité d'un arrêt d'autobus. De cette manière, les étudiants peuvent éviter le coût élevé du stationnement à l'Université Laval en plus de profiter des voies réservées pour les autobus.

Pour toutes ces raisons, la CADEUL et l'ÆLIÉS continuent de défendre l'accessibilité aux études en proposant aux étudiants des alternatives de transport moins coûteuses et plus écologiques.

2) UNE AMÉLIORATION DU RÉSEAU

L'augmentation de l'achalandage provoquée par l'implantation du Laissez-passer universel incitera les sociétés de transport à effectuer des développements importants. Ces développements permettront de donner une meilleure offre de service aux étudiants, notamment par une plus grande fréquence des passages et par le développement de nouveaux parcours. S'il est vrai que tous les étudiants n'habitent pas dans une zone desservie par les réseaux de transport, l'implantation du Laissez-passer universel constitue une étape importante dans le développement de l'étendue du réseau. De plus, il est prévu dans le plan de développement du RTC l'aménagement de nouveaux Parc-o-bus qui permettront à plus d'étudiants vivant dans des zones non desservies de profiter aisément de leur accès illimité au transport en commun⁷.

3) UN SEUL PAIEMENT

Avec le Laissez-passer universel en place, les étudiants vont connaître une plus grande liberté dans leurs déplacements, loin des tracas de l'achat des billets ou des laissez-passer mensuels. Ils recevront automatiquement leur carte d'abonnement et leur vignette et régleront la note en même temps qu'ils paieront leurs frais de scolarité, ce qu'ils ne risquent pas d'oublier!

4) INTÉGRATION DES ÉTUDIANTS ÉTRANGERS

Trop souvent à l'Université Laval, des étudiants étrangers vivant en résidence ne quittent pas, ou presque, le campus, et ce, pour toute la durée de leurs études. Nous croyons qu'en leur accordant un accès illimité au transport en commun dès leur inscription, leur mobilité dans la région de Québec sera encouragée, ce qui favorisera leur intégration sociale. De cette manière, ces étudiants pourront venir enrichir notre collectivité et peut-être même choisir d'y établir domicile après leurs études.

5) DES SORTIES PLUS SÉCURITAIRES

Comme il fut évoqué plus haut, les étudiants acquièrent, par le biais du Laissez-passer universel, une indépendance face à la voiture et ce, notamment lors des sorties où la consommation d'alcool compromet la capacité de conduire.

6. Bureau du registraire, Université Laval.

7. Réseau de transport de la Capitale, Plan stratégique de développement des services 2005-2014, http://www.rtcquebec.ca/site/documents/applications/pdf/Plan_strategique_final.pdf, p.22

Questions-réponses sur le Laissez-passer universel

L'IMPLANTATION DU LAISSEZ-PASSER UNIVERSEL EST PRÉVUE POUR QUAND ?

L'implantation du LPU est prévue pour la rentrée 2012.

EST-CE QUE L'AUTOCAR DES CHUTES EST INCLUS DANS LE PROJET DE LAISSEZ-PASSER UNIVERSEL ?

Étant donné que le service d'Autocar des Chutes est fourni en étroite collaboration avec la STLévis, il est inclus d'office dans le projet.

EST-CE QUE TOUS LES ÉTUDIANTS COTISERAIENT ?

Tous les étudiants inscrits à l'Université Laval et ayant au moins un cours sur le campus (incluant les établissements du Séminaire et l'édifice de la Fabrique) devront cotiser au programme de Laissez-passer universel. Près de 32 000 étudiants sont concernés par le programme. Selon différentes situations exceptionnelles, certains étudiants pourront être exemptés du programme.

QUELS ÉTUDIANTS SONT AUTOMATIQUEMENT EXCLUS DU PROGRAMME ?

- 1) Les étudiants hors campus sont automatiquement exclus du programme et ne seront pas facturés.
- 2) Les étudiants en formation continue sont automatiquement exclus du programme et ne seront pas facturés.

QUELS ÉTUDIANTS PEUVENT DEMANDER UNE EXEMPTION ?

- 1) Les étudiants qui abandonnent tous leurs cours avant la date limite d'abandon de cours avec remboursement ne recevront pas de facture de l'Université, donc ne contribueront pas au programme de Laissez-passer universel.
- 2) Les étudiants profitant déjà d'un laissez-passer mensuel gratuit pourront faire une demande d'exemption auprès de leur association étudiante avant la date limite d'abandon de cours avec remboursement.

POURQUOI LA COTISATION AU LAISSEZ-PASSER UNIVERSEL EST-ELLE OBLIGATOIRE ?

La cotisation obligatoire assure la viabilité financière du projet. Accorder un droit de retrait aux étudiants complexifierait la gestion du programme et ferait radicalement augmenter la cotisation que devrait fournir chaque étudiant, rendant le programme équivalent à la manière actuelle de fonctionner. C'est précisément l'action collective des étudiants qui leur permet de leur donner un rapport de force et de réduire leur facture globale d'utilisation du transport en commun. C'est cette même action collective qui permet au Laissez-passer universel d'avoir des impacts sur la collectivité tels que la réduction de la densité de la circulation et la réduction de l'émission de gaz à effet de serre.

J'HABITE SUR UN TERRITOIRE NON DESSERVI PAR LES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT, À QUOI ME SERT LE LPU ?

Premièrement, le Laissez-passer universel peut être rentabilisé en utilisant l'automobile pour se rendre dans un des Parcs-o-bus du RTC ou dans un autre stationnement à proximité d'un arrêt d'autobus. De cette manière, il est possible d'éviter le coût élevé du stationnement à l'Université Laval en plus de profiter des voies réservées pour les autobus en heure de pointe.

Deuxièmement, pour ceux qui préfèrent tout de même utiliser la voiture, le LPU sert à réduire la densité de la circulation particulièrement durant les heures de pointe. Il permet également d'avoir un accès plus facile au stationnement à l'Université Laval en plus d'avoir un impact positif sur la qualité de l'air de la région de Québec.

À SHERBROOKE LE LPU EST GRATUIT, POURQUOI PAS À L'UNIVERSITÉ LAVAL ?

La structure du réseau de transport et la taille de l'Université de Sherbrooke font que la création d'un tel programme est beaucoup moins coûteuse qu'à l'Université Laval. De plus, l'implication de l'Université de Sherbrooke dans le projet fut beaucoup plus importante que celle que l'Université Laval est disposée à fournir.

Nous nous devons également de mentionner que dans les programmes de Laissez-passer universel, l'Université de Sherbrooke fait figure d'exception. Aucun autre programme au Canada n'est offert gratuitement aux étudiants. Selon des données datant de 2004, les cotisations varient entre 20 \$ et 98 \$ par session, dépendamment des institutions. Une cotisation de 60 \$ par étudiant par session se situe dans la moyenne des cotisations d'un point de vue canadien.

De plus, cette gratuité est actuellement en pleine négociation puisque la direction réclame désormais la participation financière des étudiants.

LE PROGRAMME SERAIT-IL EN FONCTION DURANT L'ÉTÉ ?

Pour le moment, le programme ne serait effectif que pour les sessions d'automne et d'hiver. Il n'est cependant pas exclu que l'on puisse étendre le projet à la session d'été.

COMMENT S'EFFECTUE LE PAIEMENT ?

La contribution pour le Laissez-passer universel sera traitée comme une cotisation étudiante dédiée (pour la CADEUL ou l'ÆLIÉS). La ligne « Cotisation pour Laissez-passer universel pour le transport en commun » sera ajoutée à la facture de chaque étudiant qui doit contribuer. L'étudiant s'acquittera ainsi, en payant ses frais de scolarité, de la totalité des coûts pour la durée de la session.

COMMENT L'ARGENT EST-IL TRANSFÉRÉ AUX SOCIÉTÉS DE TRANSPORT ?

Deux fois par année, les sommes nécessaires sont transférées aux sociétés de transport en fonction de l'entente entre les différents partenaires.

QUELLE HAUSSE D'ACHALANDAGE PRÉVOIT-ON ?

Selon les derniers chiffres, l'augmentation de l'achalandage est estimée à un peu plus de 2 700 déplacements par jour. Pour répondre à la demande, le RTC évalue les besoins à trente-trois autobus supplémentaires.

L'IMPLANTATION DU LPU EST-ELLE CONTRAIGNANTE POUR LES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT ?

Les modalités d'application du Laissez-passer universel sont assez simples. Le programme ne demandera pas la création de nouveaux services, mais plutôt le renforcement de ceux déjà existants.

Échéancier 2009/2012

JUILLET/AOÛT 2009

Révision du coût du projet d'implantation du Laissez-passer universel à l'Université Laval avec le Réseau de transport de la Capitale (RTC) et la Société de transport de Lévis (STLévis).

AUTOMNE 2009

Campagne d'information sur le projet de Laissez-passer universel et consultations générales pour obtenir les appuis nécessaires au développement du projet.

OCTOBRE 2009

Référendum conjoint de la CADEUL et de l'ÆLIÉS auprès de tous les étudiants de l'Université Laval. Cette étape majeure est désormais franchie avec un appui important de la part des étudiants de l'Université Laval. Ces derniers sont disposés à fournir jusqu'à 3,8 millions de dollars par année pour voir ce projet se réaliser.

NOVEMBRE 2009

Élections municipales durant lesquelles le projet de Laissez-passer universel a été mis de l'avant.

ANNÉE 2010

Négociations avec les différents paliers de gouvernement, l'Université Laval et les autres partenaires éventuels afin d'établir le partage financier du projet. Étant donné l'actuel manque de collaboration de l'Université Laval, nous avons dû revoir à la hausse le temps de négociation, car les étudiants devront éventuellement procéder à divers moyens de pression.

ANNÉE 2011

Établir le plan logistique et régler les aspects techniques du projet en vue de la rentrée d'automne 2012. C'est également au cours de cette année que les différents budgets relatifs à l'implantation du LPU devront être prévus.

AUTOMNE 2012

Lancement du Laissez-passer universel pour l'Université Laval.

Coûts du projet

Il est à noter que l'évaluation des coûts faite par le Réseau de transport de la Capitale n'est pas définitive et qu'ils devraient être revus à la baisse étant donné qu'ils ne prennent pas en compte l'implantation des autobus articulés et le rabais « Abonne-BUS » actuellement accordé aux étudiants.

REVENUS ACTUELS DE LA CLIENTÈLE ÉTUDIANTE: 5,5 M\$

Présentement, les sociétés de transport en commun évaluent leurs entrées d'argent provenant des étudiants de l'Université Laval à 5,5 M\$ pour les huit mois présentement applicables au projet (septembre à avril inclusivement). Comme il est essentiel que le projet ne provoque pas de baisse de revenus pour les sociétés de transport, ce montant de 5,5 M\$ devra être inclus dans les coûts du projet.

COÛTS SUPPLÉMENTAIRES DE DÉVELOPPEMENT: 5,7 M\$

Tel qu'expliqué plus haut, la hausse d'achalandage envisagée nécessitera des investissements supplémentaires. Les réseaux de transport ont évalué leurs besoins à 5,7 M\$ par année en coûts de développement (5 M\$ pour le RTC et 0,7 M\$ pour la STLévis). Selon les estimations, environ trente-trois autobus et près de 42 500 heures de travail annuelles sont nécessaires pour absorber l'ensemble des 2700 déplacements supplémentaires par jour.

TOTAL: 11,2 M\$

RÉPARTITION DES COÛTS COTISATION DES ÉTUDIANTS

Les étudiants investiront à l'aide d'une cotisation dédiée dans le Laissez-passer universel lors de sa mise en application. Le montant est d'au maximum 60\$ par étudiant par session, c'est-à-dire 120\$ par année. Ce montant a été jugé politiquement viable à la suite d'une réflexion sur le devoir de participation des étudiants à un projet qui les implique en premier lieu et à la volonté claire de ne pas leur imposer un fardeau financier de plus. Les résultats du référendum ont démontré la volonté des étudiants à investir dans ce projet.

Ayant estimé, selon les données du Bureau du registraire de l'Université Laval, le nombre d'étudiants fréquentant le campus à près de 32 000, la contribution maximale des étudiants serait donc de 3,8 M\$ (32 000 X 120\$). Dans une perspective de répartition des coûts, il est à remarquer que les étudiants, à moins d'accords avantageux qui leur permettraient de réduire leur facture, financent plus du tiers du projet.

UNIVERSITÉ LAVAL

Des pourparlers sont en cours avec l'Université Laval afin d'établir l'ampleur de sa participation au projet. Nous tenons cependant à rappeler les éléments suivants :

- L'Université bénéficierait directement de l'implantation du Laissez-passer universel par l'augmentation de son attraction et par la visibilité que lui apporterait le projet;
- L'Université se voit comme un porte-étendard du développement durable dans la grande région de Québec;
- L'Université prévoit réduire le nombre de cases de stationnement disponible sur le campus.

En considérant ces faits, nous nous attendons minimalement à ce que l'Université Laval s'engage à combler les 1,7 millions manquant pour couvrir la perte de revenu des sociétés de transports. De plus, afin d'amoindrir la congestion sur son campus et de réduire la pression exercée par les étudiants sur les réseaux de transport en commun, l'Université Laval avait proposé en 2006 de modifier les horaires des cours du matin. En déplaçant des cours de 8h30 à 9h30, le nombre d'autobus nécessaires au déplacement des étudiants en heure de pointe chuterait considérablement. Le nombre d'autobus nécessaires à la réalisation du projet pourrait donc être significativement réduit par cette mesure. Une renégociation de cette option en plus de projections statistiques sérieuses reste encore à réaliser avant de pouvoir inclure une telle mesure dans le calcul des coûts d'implantation du Laissez-passer universel.

GOUVERNEMENT MUNICIPAL

Étant donné que le transport en commun est de compétence municipale, nous considérons la participation des villes comme un élément essentiel au développement du projet. Les avantages que celles-ci retirent sont considérables et elles semblent manifester un certain intérêt depuis le début du projet.

Étant donné la structure financière des sociétés de transports, les villes devraient fournir les 2/3 du coût de développement du réseau puisque l'autre tiers est normalement fourni par les utilisateurs. Cependant, dans le montage financier actuel la part devant être fournie par les utilisateurs est déjà fixée à 5,5 millions de dollars. Dans cette optique, l'ensemble du coût supplémentaire de développement du réseau devrait normalement être assumé par le gouvernement municipal et les autres partenaires.

AUTRES PARTENAIRES

Fonds régional d'investissement jeunesse (Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches)

Les Forums jeunesse régionaux se sont vus confier la gestion des Fonds régionaux d'investissement jeunesse (FRIJ). Une part importante de l'argent de ces fonds doit être consacrée à la réalisation d'actions jeunesse structurantes (AJS). Ces ententes d'envergure, engageant le Forum et des partenaires régionaux, portent sur des enjeux ou des problématiques jeunesse particulières ciblées par les acteurs de la région. À ce jour, le Forum jeunesse de la région de la Capitale-Nationale et celui de Chaudière-Appalaches se sont montrés très ouverts à participer activement au développement du Laissez-passer universel d'autobus.

Gouvernement du Québec

Dans sa *Politique québécoise du transport collectif*, le gouvernement du Québec tient à confirmer « son rôle de coordonnateur et d'accompagnateur en assumant notamment la majeure partie des coûts associés au développement et à la modernisation des infrastructures et des équipements [de transport en commun] ». À partir de cette politique, le gouvernement québécois tient à accroître l'utilisation du transport collectif sur un horizon 2012. Nous considérons que le Laissez-passer universel d'autobus cadre parfaitement dans les ambitions du gouvernement et qu'il pourrait facilement être inclus dans le *Programme d'aide gouvernemental sur le transport en commun*.

En prenant en considération les travaux routiers qui seront effectués dans les environs de l'Université Laval, il sera nécessaire de trouver un moyen efficace pour désengorger les routes. Aucune campagne de sensibilisation ne sera aussi efficace que le Laissez-passer universel pour encourager une masse critique d'utilisateurs à prendre le transport en commun. Une participation financière du ministère des Transports du Québec nous apparaît alors comme un incontournable dans le projet du Laissez-passer universel.

Dans un autre ordre d'idée, la réduction de gaz à effet de serre occasionnée par l'utilisation du transport en commun permet au projet de LPU de s'harmoniser avec le Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques. Rappelons que l'objectif premier du *Plan d'action* est « la réduction ou l'évitement d'émissions de gaz à effet de serre (GES) ». À travers le programme *Climat municipalités*, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs pourrait accorder des fonds aux municipalités de la grande région de Québec afin qu'elles puissent réduire leurs émissions de gaz à effet de serre par le transport en commun.

Gouvernement du Canada

Depuis le 1^{er} juillet 2006, le gouvernement du Canada offre un crédit d'impôt de l'ordre de 15 % pour les laissez-passer mensuels de transport en commun dans l'optique d'encourager les Canadiens à utiliser ce type de moyen de transport⁸. Ce crédit d'impôt est également applicable pour la cotisation étudiante versée pour le Laissez-passer universel. Il s'agit d'une façon pratique de réduire le coût du LPU pour les étudiants.

De plus, lors d'un entretien avec le chef du Nouveau Parti Démocratique (NPD), celui-ci a évoqué la possibilité pour le gouvernement canadien de transmettre des fonds au pallier municipal pour le transport en commun à partir d'une portion dédiée de la taxe sur l'essence. Du côté du Bloc Québécois, l'intérêt était également très marqué et on évoquait une possibilité de soutien pour le financement de l'achat des nouveaux autobus. Le Parti conservateur s'est aussi montré ouvert alors que le Parti libéral et le Parti vert n'ont pas encore été approchés sur la question.

En résumé, bien que le champ de compétence du transport en commun ne soit pas fédéral, il existe des possibilités pour que ce palier de gouvernement investisse d'une certaine manière dans un projet tel que le Laissez-passer universel de transport en commun. Le gouvernement du Canada sera donc un acteur impliqué dans les négociations du projet de Laissez-passer universel.

8. *Crédit d'impôt fédéral pour laissez-passer mensuel de transport en commun*, http://www.transitpass.ca/home_f.asp, 16 septembre 2009.

Conclusion

C'est en profitant de l'élaboration du plan de mobilité durable à la Ville de Québec que la CADEUL et l'ÆLIÉS ont tenu à mettre de l'avant le projet de Laissez-passer universel à l'Université Laval comme véritable pilier du développement durable pour la région. Nous avons démontré que ce projet est profitable non seulement aux étudiants, mais également à l'ensemble de la population. Le Laissez-passer universel de transport en commun permettrait d'atteindre des objectifs environnementaux, sociaux et économiques de manière efficiente en plus d'assurer un leadership vert à la région de Québec.

Depuis trop longtemps déjà ce projet a été remis au lendemain. Cette année, les étudiants ont démontré le sérieux de leur démarche en se lançant dans une campagne référendaire sur la question qui s'est conclue par un résultat fort et extrêmement positif. Il s'agit du premier pas décisif dans la poursuite du projet et nous croyons que tous les acteurs concernés devraient maintenant se pencher sérieusement sur la question. Bien au-delà des technicités du Laissez-passer se cachent des enjeux d'urbanisation et de développement durable dans lesquels chacun doit prendre ses responsabilités. Il n'en tient alors qu'à nous de construire un avenir durable.

CADEUL

Bureau 2265, pavillon Maurie-Pollack
Université Laval, Québec, Qc G1V 0A6
T. 418 656-7931 • F. 418 656-3328

ÆLIÉS

Maison Marie-Sirois
Université Laval, Québec, Qc G1V 0A6
T. 418 656-7190 • F. 418 656-2069

