

3 Mise en contexte

Comme mentionné dans l'introduction, la mise en contexte et la justification du projet sont présentées pour l'ensemble du réseau structurant. Le tramway constitue la colonne vertébrale d'un réseau plus vaste et cohérent qui répondra au besoin d'un système collectif de transport sur le territoire de la ville de Québec.

Avec en toile de fond une croissance démographique et économique soutenue, la mobilité des citoyens de l'agglomération de Québec demeure plus que jamais une préoccupation de premier plan. Les citoyens eux-mêmes, comme le reflète l'exercice de consultation mené à l'automne 2010 dans le cadre du Plan de mobilité durable de la Ville de Québec, sont interpellés par la question de la mobilité durable et souscrivent largement à la priorité accordée au développement du transport en commun et actif.

La mobilité des personnes constitue, avec la question de l'attraction de la main-d'œuvre requise par le marché du travail, un enjeu majeur pour l'avenir de l'agglomération de Québec. De fait, ces deux questions se rejoignent en quelque sorte, puisque le maintien de conditions de mobilité satisfaisantes est de nature à favoriser la capacité de l'agglomération d'attirer la main-d'œuvre spécialisée dont elle a besoin.

« La région métropolitaine de Québec est la septième économie en importance au Canada. Cette vitalité économique se reflète en particulier sur le marché de l'emploi, avec le taux de chômage moyen le plus bas au pays depuis 2015. L'activité économique soutenue de la région a toutefois mis en lumière, au fil du temps, les limites de la capacité actuelle de son réseau routier et de son réseau de transport collectif. »¹

Or, il n'y a pas de solution unique pour répondre à la diversité des besoins en déplacement sur un territoire comme celui de l'agglomération de Québec. Il faut déplacer plus de gens, dans moins d'espace et de véhicules, en donnant plus de choix aux ménages, selon leur situation et les lieux où ils habitent, travaillent ou ont accès à des services. Le transport en commun joue un rôle majeur pour faire face à cette situation, à Québec comme dans toutes les zones urbaines d'importance.

3.1 Description du besoin

3.1.1 Croissance de la population

Le réseau actuel de transport en commun a atteint ses limites dans un contexte où l'agglomération de Québec continue de connaître une croissance démographique qui, bien qu'elle s'avère plus modeste que celle des dernières années selon les plus récentes projections de l'Institut de la statistique du Québec, demeurera importante. Ainsi, la population de l'agglomération de Québec devrait connaître une croissance de 9,8 % entre 2016 et 2036, pour atteindre 638 427 résidents (+57 139)².

3.1.2 Vitalité économique

Au cours des 20 dernières années, la ville de Québec est devenue l'une des économies les plus dynamiques au Canada. Cette performance économique repose en grande partie sur la diversification de ses activités économiques. Les entreprises de Québec se sont développées dans des secteurs de pointe grâce à l'importance de son infrastructure de recherche – sciences de la vie, technologie de l'information, etc. – mais également dans des industries d'importance telles que, en tête de liste, l'un des plus grands regroupements de compagnies d'assurances au pays qui emploie une personne sur dix dans la région, soit autant que l'administration publique. Les activités gouvernementales demeurent cependant un « coussin » important pour amortir les chocs économiques auxquelles on peut ajouter les secteurs parapublics, soit la santé et l'éducation, qui représentent plus de 20 % des emplois dans la région.

1. Extrait du discours sur le budget 2018-2019 du gouvernement du Québec, 27 mars 2018.

2. Institut de la statistique du Québec (2014), scénario de référence.

Ainsi, depuis le début des années 2000, la ville de Québec s'est démarquée par une croissance économique parmi les plus fortes des grandes villes canadiennes, une augmentation de plus de 100 000 emplois dans la région ainsi qu'une des hausses du revenu personnel parmi les plus rapides de toutes les régions canadiennes.

Aujourd'hui, la région de plus de 805 000 habitants compte une population active – c'est-à-dire qui peuvent et veulent travailler – de près de 475 000 personnes actives dont plus de 96 % ont un emploi.

3.1.3 Déplacements accrus

La croissance démographique de la région de Québec se répercutera également sur le nombre global de déplacements journaliers. Ce nombre est déjà passé de 1,3 million qu'il était en 2011 (sur une période 24 heures, à l'intérieur de l'agglomération de Québec3), à 1,43 million en 2017, et cette croissance se poursuivra dans les décennies à venir.

Cette croissance de la population et du nombre de déplacements contribuera si des modes de transport plus performants ne sont pas mis en place, à la tendance actuelle de détérioration des conditions de déplacement.

3.1.4 Limite des déplacements en automobile

Environ trois déplacements sur quatre dans l'agglomération (73 %, selon l'Enquête Origine-Destination 2017) se font en automobile, à titre de conducteur ou de passager. À l'instar de plusieurs villes nord-américaines, le nombre de véhicules de promenade à Québec a augmenté beaucoup plus vite que la population : en conséquence, le taux de motorisation des ménages augmente (nombre de véhicules par ménage). Il est passé de 1,19 en 2006 à 1,25 en 2011 et 1,31 en 2017⁴.

Cette hausse de la motorisation va de pair avec un aménagement urbain encourageant fortement l'usage de la voiture individuelle. Avec une occupation moyenne de 1,22 passager par véhicule, l'usage de l'auto solo comme moyen de transport au quotidien reste prédominant (Enquête Origine-Destination 2017). Or, l'automobile, tout aussi polyvalente et commode qu'elle soit, accapare beaucoup d'espace, comme en fait foi la figure 3.1 de l'espace utilisé pour transporter 150 personnes en automobile ou dans un véhicule bi-articulé.



Figure 3.1 Transporter 150 personnes

3. Enquête Origine-Destination, 2017.

4. Statistique Canada. 2018. Tableau 36-10-0489-01 – Statistiques du travail conformes au Système de comptabilité nationale (SCN), selon la catégorie d'emploi et l'industrie – Rémunération totale par heure travaillée.

Quand le nombre de déplacements en automobile augmente, la congestion du réseau routier s'aggrave, les files d'attente s'allongent et les temps de déplacement sont de plus en plus longs.

3.1.5 Limite du développement du réseau de transport en commun actuel

Le transport en commun constitue un équipement urbain ainsi qu'un levier économique essentiel. Mais encore faut-il déterminer de quel transport en commun il s'agit. Or, pour des raisons d'espace et de limite de capacité du réseau routier, les solutions traditionnelles de transport en commun à Québec (parcours locaux de bus, eXpress et Métrobus) trouvent leur limite.

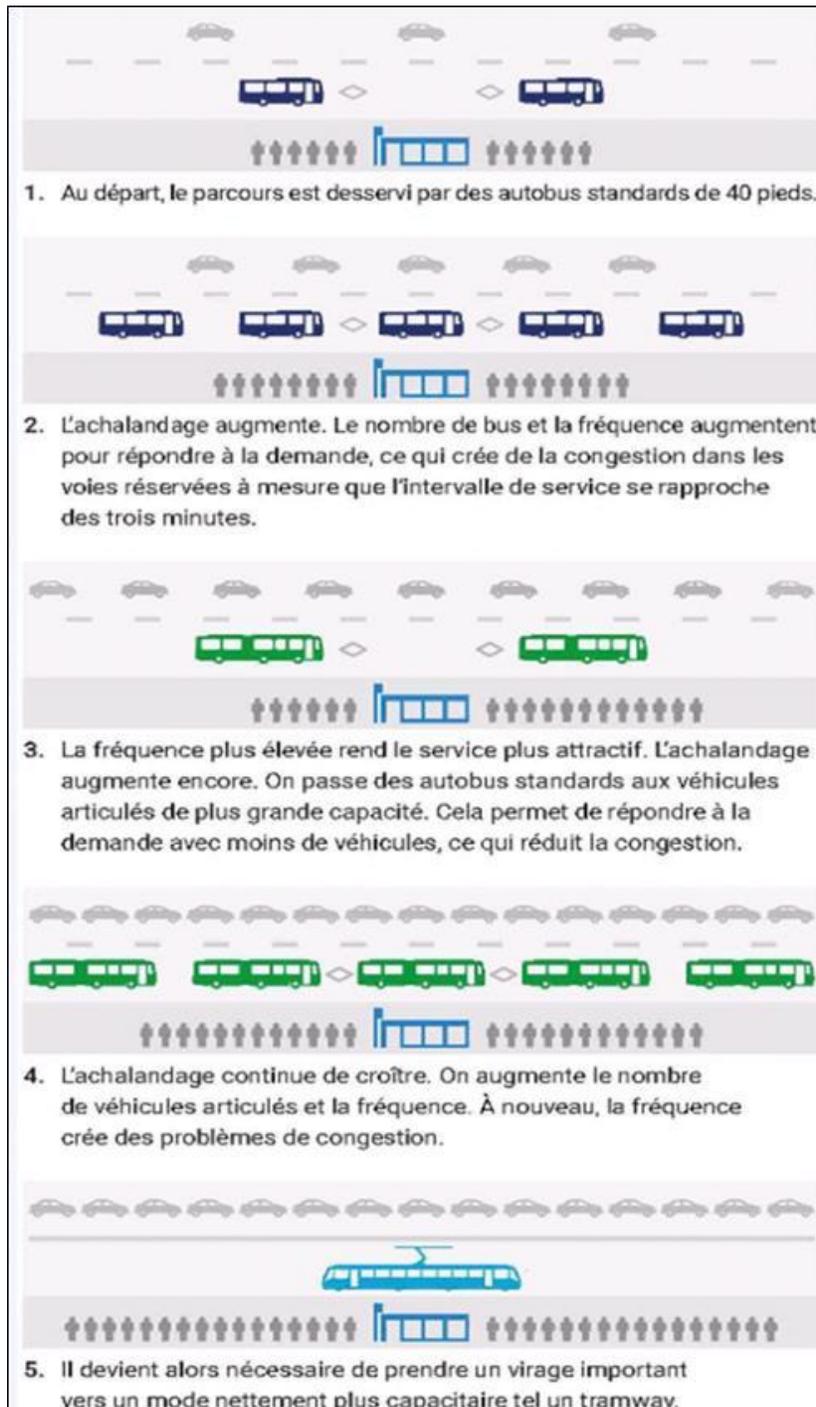
En effet, depuis les années 50, l'organisation du territoire et des transports dans l'agglomération de Québec se fonde essentiellement sur l'utilisation de la voiture individuelle. Le transport en commun, quant à lui, s'est développé selon un modèle unique. Il couvre l'ensemble du territoire avec des autobus de grande capacité qui circulent sur des parcours déterminés et des horaires fixes. Cette organisation du transport a atteint ses limites. On le constate par l'augmentation des durées et des fréquences de la congestion routière et la stabilisation de l'achalandage du transport en commun.

En ce qui concerne la congestion routière, comme illustré à la figure 3.2, lorsque la demande initiale augmente, le type d'autobus est ajusté et la fréquence du service de transport en commun est augmentée jusqu'à un seuil. La littérature en transport parle d'une fréquence de passage d'un maximum de trois minutes (en lien avec les cycles des feux de circulation). Au-delà de ce seuil, le service est inefficace, les autobus se nuisent et ils entrent en congestion sur leur propre voie réservée (effet de train-bus). De plus, la détérioration générale des conditions de circulation contribue à accentuer ce phénomène.

Cette situation prévaut à Québec actuellement, notamment sur certaines artères : dans la côte d'Abraham, sur l'avenue Honoré-Mercier et sur les boulevards René-Lévesque et Laurier. Comme il est indiqué au point 4 de la figure 3.2, « la fréquence des bus crée des problèmes de congestion sur d'importantes voies du réseau ». Et quand le transport en commun ne contribue plus à accroître la mobilité, le bien-être des citoyens diminue. C'est ce qui se produit à Québec actuellement, selon l'Enquête Origine-Destination de la région de Québec 2011⁵ :

- la congestion augmente en durée et en intensité et elle est devenue plus importante l'après-midi que le matin;
- la congestion commence plus tôt le matin (dès 6 h et jusqu'à 9 h);
- toutes les autoroutes sont affectées par la congestion;
- le 2/3 des secteurs congestionnés identifiés sur le réseau municipal sont des accès aux autoroutes;
- le phénomène varie selon les jours de la semaine, les conditions météorologiques et les événements fortuits comme les accidents.

5. Ville de Québec, Bureau du transport, 2014-12-15. Mesures d'atténuation de la congestion routière.



Source : RTC. *Au cœur du mouvement – Plan stratégique 2018-2027.*

Figure 3.2 Évolution de la desserte

Cela se reflète dans l'achalandage que le RTC tente d'accroître depuis dix ans en intensifiant le service par autobus. Malgré ces efforts d'amélioration de l'offre de services et l'augmentation de la population sur le territoire, la clientèle est relativement stable depuis 2009 et il en résulte une légère baisse de productivité. Comme illustré à la figure 3.3, malgré l'amélioration de l'offre de services du RTC, exprimée en heures d'exploitation (courbe en bleu), la clientèle tend à plafonner (courbe en rouge). En 2018, elle est revenue sensiblement au niveau de 2008.

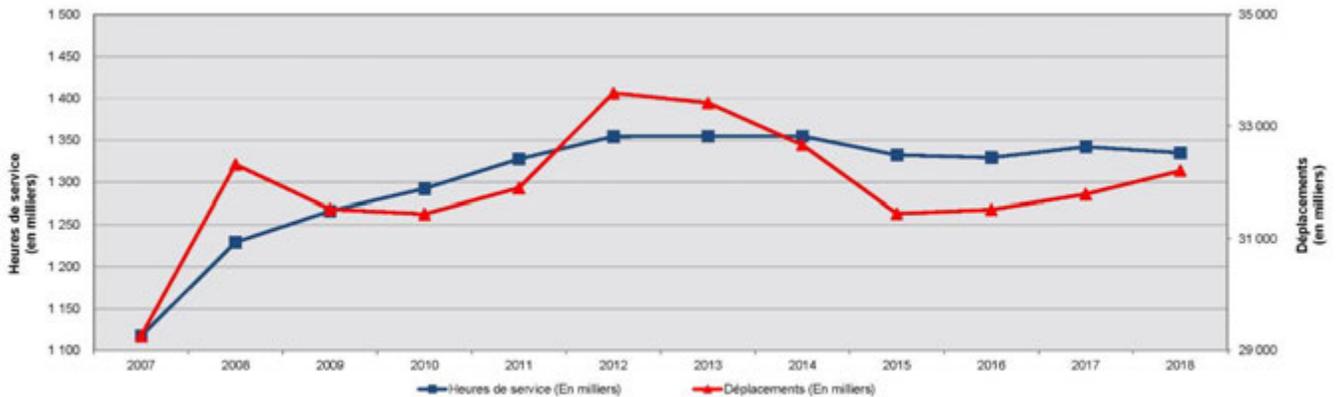


Figure 3.3 Évolution des heures de service et des déplacements 2007-2018

Une des grandes stratégies composant la planification stratégique du RTC pour la période 2018-2027 consiste en une évolution majeure de l'offre de services. Voici un extrait du plan stratégique :

Stratégie A – Transformer l'offre de transport en commun

Transformer l'offre de transport en commun pour en faire une option performante, moderne et avantageuse, adoptée par un nombre grandissant de citoyens, constitue la base sur laquelle implanter la mobilité intégrée.

Renforcer l'offre de transport en commun avec un réseau structurant desservant les secteurs névralgiques de l'agglomération auquel se greffera un réseau d'autobus repensé constitue le fondement de cette révolution en transport pour Québec.

Rendre plus flexible l'offre de transport en commun pour donner plus de souplesse à tous et offrir plus d'options aux personnes à mobilité réduite figure parmi les priorités dans cette transformation qui s'amorce.

3.1.6 Plus de mobilité et de choix pour tous

Une part importante de la population souhaite que soit mis à sa disposition plus de choix de mobilité. Elle veut se déplacer plus facilement, réduire le temps et le budget qu'elle consacre aux déplacements, réduire l'empreinte de ses allées et venues sur l'environnement et avoir la liberté de choisir le mode de transport qui lui convient le mieux au sein d'une offre diverse.

Comme indiqué dans le discours sur le budget 2018-2019 du gouvernement du Québec, « le transport collectif constitue un levier important sur les plans économiques, sociaux et environnementaux. La présence d'un réseau attrayant et compétitif est primordiale afin de favoriser son utilisation par la population. La fréquence du service, la ponctualité, l'accessibilité et le confort sont des éléments ayant une influence sur la décision des citoyens d'utiliser ce service ».

Lorsque l'on s'interroge plus spécifiquement sur l'utilité d'un réseau structurant dans un milieu urbain comme Québec, les constats suivants s'imposent :

- il est nécessaire d'accéder efficacement aux services et aux employeurs de l'agglomération, la deuxième région en importance au Québec, et de disposer d'un degré de mobilité satisfaisant;
- lorsque les options de transport sont variées, flexibles et complémentaires dans une ville comme Québec, la mobilité et, par le fait même, la liberté de l'ensemble de la population d'aller où elle le souhaite à des coûts raisonnables sont accrues;
- le transport en commun constitue une composante importante de l'équation transport et son poids relatif devrait s'accroître au fur et à mesure que la ville se développe, se densifie et qu'il y a moins d'espace disponible.

Pour qu'une part plus importante de la population dispose d'un degré de mobilité accru, il est nécessaire que le transport en commun soit disponible quand on en a besoin (amplitude de service) et qu'il soit à haute fréquence. Ainsi, en raison du nombre plus important de passagers par véhicule et de sa fiabilité, puisqu'il circule dans un site dédié, le mode lourd de transport en commun tel le tramway constitue un équipement urbain indispensable au bon fonctionnement d'une agglomération. De façon différente pour chaque famille, les besoins et les attentes des ménages ne peuvent être satisfaits s'il n'y a pas de transport en commun performant dans l'agglomération; ils doivent alors se limiter aux modes actifs (marche et vélo) ou restreindre leurs déplacements. Voici trois cas d'espèce concernant les ménages :

- un ménage sans voiture : le transport en commun est absolument nécessaire pour celui-ci;
- un ménage avec une voiture : l'accès à un système de transport en commun rapide et efficace peut éviter d'avoir à acheter une deuxième voiture. Il devient possible par exemple de faire les courses et d'aller et revenir de la garderie à proximité, tout en utilisant un stationnement incitatif pour se rendre et revenir du travail au centre-ville;
- un ménage avec plusieurs voitures : le transport en commun contribuera à maintenir des conditions de circulation plus acceptables dans l'agglomération. De plus, le transport en commun demeure une option pour certains types de déplacements (ex. : institution scolaire pour les enfants).

Les individus et les ménages auront un bien meilleur choix qu'actuellement quant au mode de transport qu'ils privilégient, selon leur situation. Lorsqu'il est performant, un mode de transport en commun offre une solution de rechange flexible et économique à l'utilisation de la voiture. Le passage de l'automobile au service de transport en commun a pour effet de favoriser la mobilité des personnes et des marchandises par la décongestion du réseau routier et également, de diminuer les émissions polluantes et de gaz à effet ainsi que d'améliorer la qualité de vie des citoyens.

Qui plus est, un sondage Léger sur la segmentation des clientèles à Québec, réalisé pour le compte du RTC en 2014, faisait état d'un potentiel de conversion chez les non-usagers du transport en commun de l'ordre de 20 %, « si le service est amélioré (16 %) et le fonctionnement mieux connu (4 %) ». On peut donc raisonnablement faire l'hypothèse que le RSTC ait un impact notable sur le taux de possession d'une ou de plusieurs automobiles.

Seul un système intégré de transport en commun à l'échelle de la région (incluant les aménagements améliorant le transport actif) offrira aux citoyens des solutions de remplacement à l'automobile pour des déplacements rapides, sécuritaires et confortables.

3.1.7 Économies potentielles pour se déplacer

Selon des études menées aux États-Unis, les ménages habitant une ville dotée d'un bon système de transport en commun économisent en moyenne 3 000 \$ par année en frais de transport⁶. Ces ménages possèdent seulement 0,9 automobile, comparativement à 1,6 automobile dans une ville reposant essentiellement sur l'automobile⁷. La présence d'un bon système de transport en commun permet à un ménage d'éviter l'achat d'une deuxième voiture.

Sur le territoire du RTC, le taux de possession d'un véhicule est de 1,31 par logis⁸, ce qui représente au total 354 750 véhicules. L'automobile, aussi pratique soit-elle, coûte très cher aux individus. Elle génère un coût évalué à environ 3,5 G\$ annuellement⁹ sur le territoire desservi par le RTC.

En faisant l'hypothèse que la mise en place d'un réseau structurant permettrait de réduire le taux de possession de 1,31 à 1,16 (baisse de 13 %), l'économie pour les familles serait de 410 M\$:

$$354\,750 * 13\% * [(10\,000\ \$/\text{véhicule} - \text{coût annuel du transport en commun (1\,050\ \$)} = 8\,950\ \$)] = 410,6\ \text{M\$}$$

Par ailleurs, si l'on ajoute le fait que l'automobile et l'essence constituent les deux principaux produits d'importation du Québec (21 % du total en 2017¹⁰), on conçoit aisément qu'en plus d'offrir une solution de mobilité valable pour les ménages, la mise en place d'un réseau structurant de transport en commun est de nature à générer des économies qui pourront être utilisées à d'autres fins par ceux-ci.

3.1.8 Québec, au diapason des grandes villes canadiennes

L'exemple des villes d'importance au Canada et dans le monde le confirme : il est impossible de maintenir la mobilité des citoyens en misant uniquement sur l'automobile ou le transport en commun par autobus. Il faut plutôt mettre à profit le plein potentiel de tous les modes de transport, dans une approche intégrée. Mais pour que la mobilité intégrée devienne plus qu'un concept, des solutions efficaces de transport doivent être mises en place selon les différents modes. Ainsi, pour le transport en commun, une exploitation en site propre, complètement à l'abri des aléas du trafic quotidien, devient nécessaire, comme on peut le constater ailleurs.

Il y a actuellement de nombreux projets structurants de transport en commun au Canada : des projets sont en préparation au Québec, en Ontario, en Alberta et en Colombie-Britannique. Québec constitue la seule ville de plus de 500 000 habitants au Canada qui ne dispose pas d'un réseau structurant de transport en commun.

La part modale du transport en commun à Québec plafonne actuellement et la mise en place de modes lourds (tramway et trambus) est la seule solution susceptible d'avoir un impact notable sur la clientèle du transport en commun et de contribuer à atténuer le phénomène de congestion croissante du réseau routier.

6. McCann, B. 2007. *Driven to Spend: The Impact of Sprawl on Household Transportation Expenses*.

7. Newman, P. and J. Kenworthy. *Greening Urban Transportation*.

8. Enquête Origine-destination, région de Québec, 2017.

9. Le CAA estime que le coût moyen d'achat, d'entretien et d'utilisation d'une automobile se situe entre 9 098 \$ par année pour une voiture sous-compacte et 11 855 \$ par année pour un véhicule utilitaire sport. Il y a 354 750 véhicules de promenade sur le territoire desservi par le RTC (l'agglomération de Québec et la municipalité de Boischatel). Le coût de 3,5 G\$ est estimé sur la base d'un coût annuel moyen de 10 000 \$ et du nombre de véhicules.

10. Institut de la statistique du Québec. Outil Commerce international en ligne (CIEL).

Cette affirmation se vérifie en comparant la situation à Québec avec celle d'autres villes canadiennes. Comme illustré au tableau 3.1, le réseau actuel à Québec se compare favorablement en termes d'achalandage à celui des autres municipalités de 400 001 à 2 000 000 d'habitants. Cependant l'utilisation du transport en commun (76,5 déplacements/habitant/année) y est inférieure à celle de municipalités disposant de modes lourds, comme Ottawa (107,6), Edmonton (91,9) et Calgary (81,8). Elle est aussi bien moindre que celle des métropoles du groupe plus de 2 000 000 d'habitants comme Toronto (181,8) et Montréal (212,1). Bref, il est démontré que les modes lourds augmentent les déplacements par habitant.

Tableau 3.1 Utilisation du transport en commun urbain au Canada - 2019

Municipalité	Réseau	Mode de transport lourd	Population desservie	Déplacements/habitant/an
Montréal, QC	STM (Montréal)	Oui	2 025 127	212,11
Toronto, ON	TTC (Toronto)	Oui	2 932 301	181,84
Ottawa, ON	OC Transpo (Ottawa)	Oui	887 289	107,56
Vancouver, BC	Vancouver (Coast Mountain Bus + SkyTrain + SeaBus)	Oui	2 592 206	95,12
Edmonton, AB	ETS (Edmonton Transit System)	Oui	946 442	91,92
Calgary, AB	Calgary Transit (CT)	Oui	1 246 337	81,78
Longueuil, QC	RTL (Longueuil)	En partie	427 050	79,75
Québec, QC	RTC (Québec)	Non	593 061	76,53
Winnipeg, MB	Winnipeg Transit	Oui	694 400	69,27
Mississauga, ON	MiWay (Mississauga Transit)	Oui	768 620	51,26
Laval, QC	STL (Laval)	En partie	437 413	50,42
Brampton, ON	Brampton Transit	Non	607 740	45,07
Waterloo Region, ON	GRT (Waterloo Region)	Oui	460 104	42,91
Hamilton, ON	HSR (Hamilton)	Oui	504 637	42,42
York Region, ON	YRT (York Region Transit)	Oui	1 088 882	20,83
Durham Region, ON	DRT (Durham Region Transit)	Non	579 446	17,66

Source : Association canadienne du transport urbain (traitement par le Bureau de projet).

3.1.9 Financement gouvernemental nécessaire

Le gouvernement du Québec a confirmé son soutien financier au projet dans le budget provincial du 21 mars 2019 :

« Le gouvernement du Québec confirme son engagement à soutenir, à la hauteur de 1,8 milliard de dollars, la réalisation du projet de réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec. »¹¹

Le 19 août 2019, le premier ministre du Canada a également confirmé que le gouvernement du Canada investira jusqu'à 1,2 G\$ dans le projet.

« Cet après-midi, on franchit une étape cruciale pour doter Québec d'une infrastructure moderne et efficace. Les gens de Québec vont enfin avoir accès à des services de transport en commun dignes du 21^e siècle. »¹²

11. Plan budgétaire 2019-2020 du gouvernement du Québec, page F.12.

12. Le très honorable Justin Trudeau, premier ministre du Canada, conférence de presse du 19 août 2019 à Québec.

La Ville de Québec a obtenu un engagement gouvernemental de 3 G\$ pour son projet, ce qui représente 14,6% (20,5 G\$) des enveloppes de projet prévues par les gouvernements provincial et fédéral pour les projets dédiés au transport en commun au Québec (incluant le REM), et ce, pour les dix prochaines années :

Fédéral	5,2 G\$
Québec (PQI)	9,0 G\$
CDPQ et Québec (REM)	6,3 G\$
Total du financement disponible	20,5 G\$

Il est à noter que la proportion de 14,6 % correspond au poids relatif de la population desservie par le Réseau de transport de la Capitale (tableau 3.2) par rapport à l'ensemble des populations desservies par une société de transport au Québec, selon les données de l'Association du transport urbain au Québec.

Tableau 3.2 Répartition des populations desservies par les sociétés de transport

Bénéficiaire final	Population desservie	%
Société de transport de Montréal	1 938 000	46
Réseau de transport de Longueuil	410 852	10
Société de transport de Laval	416 215	10
Réseau de transport de la Capitale	578 537	14
Société de transport de l'Outaouais	291 394	7
Société de transport de Sherbrooke	159 448	4
Société de transport de Saguenay	147 100	3
Société de transport de Lévis	148 776	4
Société de transport de Trois-Rivières	134 012	3
Total	4 224 334	100

Source : Association du transport urbain du Québec, 2019.

3.2 Démarches en vue d'en arriver à la meilleure solution

Ce chapitre présente un résumé de l'historique des démarches réalisées à Québec depuis 2009 afin d'en arriver à une solution optimale comme celle qui est maintenant proposée.

- **Plan de mobilité durable de la Ville de Québec (2011)** : après deux ans d'études, d'activités et de concertation, la Ville a présenté son plan de mobilité durable reposant sur six orientations pour positionner Québec et sa région dans le peloton de tête des régions urbaines modernes, attrayantes, vivantes et respectueuses de leur environnement, et ce, mondialement :
 - assurer le développement et le réaménagement à l'intérieur du périmètre urbanisé des villes de Québec et Lévis;
 - privilégier une plus grande mixité (résidences, bureaux, commerces et industries légères) dans les pôles urbains et le long des axes et des artères importants;
 - structurer, consolider et développer le territoire urbain par le transport public;
 - assurer l'accessibilité aux lieux d'emplois, d'études, d'affaires et de loisirs par des modes de déplacement autres que l'automobile;

- favoriser une utilisation efficace de chacun des modes de transport des marchandises en fonction de la portion de trajet pour laquelle il est le mieux adapté;
 - mettre à contribution les institutions et les entreprises qui génèrent d'importants déplacements dans la mise en œuvre des stratégies de mobilité durable.
- **Étude de faisabilité technique du tramway de Québec et de Lévis (2014)** : cette analyse concluait notamment que le tramway est faisable sur le plan technique et que son insertion dans le milieu urbain peut se réaliser de façon harmonieuse. L'évaluation de l'achalandage indiquait qu'à compter de 2041 la capacité offerte par un système de tramway serait requise en plusieurs points du réseau. Cependant, compte tenu du niveau de financement alors disponible et de la complexité de réaliser le projet par phase, d'autres possibilités ont été considérées.
 - **Étude de faisabilité du SRB de Québec et de Lévis (2016-2017)** : l'étude de faisabilité du SRB Québec-Lévis fut menée par la suite dans l'objectif d'évaluer les besoins et de procéder à l'analyse comparative des options technologiques disponibles pour répondre à la demande. À la suite de diverses considérations, la Ville de Lévis s'est retirée du projet en avril 2017. Quelques jours plus tard, le maire de Québec a annoncé la fin du projet SRB Québec-Lévis.
 - **Consultations publiques (2017)** : l'objectif de ces consultations était de parfaire la définition de ce que pourrait être un réseau structurant de transport en commun pour l'agglomération de Québec. Des séances d'information tenues en juin 2017 ont attiré près de 650 personnes, 143 mémoires ont été déposés et un peu plus de 11 000 personnes ont répondu au sondage en ligne.
 - **Bases du nouveau projet** du réseau structurant de transport en commun de Québec ont été jetées (fin 2017) : la conception de ce projet a été réalisée par l'équipe interne de la Ville affectée au projet précédent, en puisant largement dans les analyses et études déjà réalisées, avec l'appui du comité consultatif sur la mobilité durable et d'experts en planification des transports, notamment par l'organisation d'un sommet international sur la mobilité tenu à Québec en septembre 2017. Des ateliers de conception, avec la participation de services de la Ville et du RTC, ont permis de finaliser la portée du projet.
 - **Consultations (2018)** : plus de 5 000 personnes ont assisté, sur place ou par webdiffusion, aux cinq séances d'information et de consultation tenues les 4, 5, 7 et 11 avril 2018. De façon générale, les personnes qui ont pris part à la démarche consultative se sont déclarées favorables au projet.
 - **Rencontres publiques d'information (juin 2019)** : trois séances publiques ont été organisées pour rencontrer citoyens et commerçants afin de les informer sur l'avancée des travaux et de répondre à leurs interrogations. Quelque 1025 personnes ont participé aux séances.

Le chapitre 5 traite plus en détail de la démarche d'information et de consultation menée par la Ville.