

# Plan de mobilité durable

Document de consultation • Juin 2010

Pour vivre  
et se déplacer

# autrement







C'est avec une grande fierté que je vous présente le rapport élaboré par le groupe de travail sur la mobilité durable.

Le défi était de taille : concevoir un plan de mobilité durable, se projeter dans l'avenir pour aménager une ville et une région fortes, où les efforts de densification seront réalisés en harmonie avec l'humain et son environnement.

Pour y arriver, nous avons décidé de sortir des modes traditionnels de planification. Nous avons choisi de rassembler nos forces vives et de travailler ensemble afin de nous doter d'une vision commune.

Nous avons donc réuni, en un même groupe de travail, des urbanistes, des architectes, des spécialistes en transport, des professeurs-chercheurs, des promoteurs immobiliers et des décideurs politiques. Nous avons mobilisé des gestionnaires des villes de Québec et de Lévis ou de leur société de transport respective, des responsables du ministère des Transports du Québec, ainsi que des experts externes. C'est bien là l'originalité de la démarche, celle de regrouper les acteurs clés dans le processus même d'élaboration d'un plan de mobilité durable, plutôt que de chercher à harmoniser les plans conçus isolément par chacune des organisations.

Ensemble, nous nous sommes attaqués à un objectif commun, celui de préserver pour l'avenir le caractère prospère et attrayant de la région tout en nous distinguant par une approche intégrée de l'aménagement du territoire et des transports, conçue dans

une optique de développement durable. Nous avons voulu prévenir les problèmes de congestion routière qui se sont accrus au cours des dernières années. Ceux-ci constituent une menace à notre pouvoir d'attraction, à notre productivité et à notre qualité de vie. Nous avons également voulu être attentifs aux besoins des familles et des personnes seules qui, dans un contexte d'augmentation du coût du pétrole, veulent avoir le choix des moyens de transport.

La vision et les stratégies proposées dans le présent document résultent de cet extraordinaire exercice de concertation. Je remercie chaleureusement chacun des membres du groupe de travail et tous les collaborateurs des équipes techniques qui ont contribué à cet effort collectif.

Bien sûr, nous n'avons pas réponse à tout. Certaines questions doivent être approfondies, d'autres sont sujettes à être bonifiées. Les enjeux sont majeurs et appellent au dialogue toutes les personnes désireuses de participer à la construction de la ville de demain. J'invite tous les citoyens, organismes, institutions et entreprises de Québec à prendre part à la consultation qui permettra à chacun de se prononcer sur les solutions élaborées par notre groupe de travail, des solutions qui façonneront notre quotidien et nos lendemains.

L'heure est venue de faire les choix stratégiques pour FAIRE AUTREMENT. Ensemble, nous y arriverons. J'en suis convaincu.

Le maire de Québec,

Régis Labeaume

## Collaborations spéciales

Le groupe de travail a bénéficié de la contribution de plusieurs experts et collaborateurs, provenant de diverses organisations.

### Équipe de soutien technique

---

- Liguori Hinse, ingénieur, directeur du groupe de travail
- Yvon Boudreau, secrétaire du groupe de travail et coordonnateur à la rédaction du rapport de consultation
- Gilles Paré, urbaniste, analyste et rédacteur
- Serge Viau, architecte et urbaniste
- David Duval, urbaniste, coordonnateur, Ville de Québec
- Hervé Chapon, conseiller en planification du transport, Ville de Québec
- Nicole Brais, coordonnatrice, Réseau de transport de la Capitale

### Experts et collaborateurs

---

#### Ville de Québec

- Fernand Martin, directeur, Service de l'aménagement du territoire
- Denis Jean, directeur, Division de l'urbanisme, Service de l'aménagement du territoire
- Marc Des Rivières, directeur, Division du transport, Service de l'aménagement du territoire
- Jean-Pierre Lessard, économiste, Service du développement économique

#### Ville de Lévis

- Pierre Boulay, directeur adjoint de l'environnement et des infrastructures
- Madeleine Lindsay, urbaniste, conseillère en transport et en circulation

#### Réseau de transport de la Capitale

- Corine Thomas, chef de la planification des services
- Luc Samson, coordonnateur à la planification du réseau

#### Société de transport de Lévis

- Jean-François Carrier, directeur général
- Michel Savard, directeur de la planification et du développement

#### Ministère des Transports du Québec

- Jean-François Saulnier, directeur, Direction de la Capitale-Nationale
- Luc Bergeron, ex-directeur, Direction de la Capitale-Nationale
- Richard Charpentier, directeur, Direction de la Chaudière-Appalaches
- Luc Tremblay, chef de service, Direction de la Chaudière-Appalaches
- Gabriel Laviolette, chef de service, Direction de la Capitale-Nationale
- Anny-Christine Lavoie, ingénieure, Direction de la Capitale-Nationale

#### Communauté métropolitaine de Québec

- Daniel Hargreaves, coordonnateur en planification du transport
- Michel Rochefort, coordonnateur en aménagement du territoire
- Bruno Labonté, coordonnateur en géomatique

#### Société des traversiers du Québec

- Jean Cantin, Directeur des communications et des services à la clientèle

Ces collaborateurs ont généreusement prêté leur expertise et apporté un éclairage indispensable à la réalisation des travaux. Le groupe de travail sur la mobilité durable les remercie chaleureusement de leur précieuse contribution.

## Les membres du groupe de travail sur la mobilité durable

- **Régis Labeaume**, maire de Québec, président du groupe de travail
- **François Picard**, vice-président du comité exécutif, Ville de Québec
- **Simon Brouard**<sup>1</sup>, membre du comité exécutif responsable de l'environnement, Ville de Québec
- **Raymond Dion**<sup>2</sup>, président, Réseau de transport de la Capitale
- **Anne Ladouceur**, vice-présidente du comité exécutif, Ville de Lévis
- **Yvon Boudreau**, secrétaire du groupe de travail
- **André Caron**<sup>3</sup>, sous-ministre adjoint, ministère des Transports du Québec
- **Louis Côté**, directeur du cabinet du maire
- **Carole Després**, professeure à l'École d'architecture, Université Laval, et directrice du Centre de recherche en aménagement et développement (CRAD)
- **Georges O. Gratton**, ex-responsable de l'intégration du transport collectif dans l'Outaouais
- **Liguori Hinse**, directeur du groupe de travail
- **Marcel Labrecque**, vice-président exécutif, Administration portuaire de Québec
- **Francine Laurent**, associée-conseil, Secor
- **Geneviève Marcon**, Groupe immobilier GM Développement
- **Guy Renaud**<sup>4</sup>, directeur général adjoint au Développement durable, Ville de Québec
- **Nathalie Quirion**<sup>5</sup>, directrice générale par intérim, Parc technologique de Québec
- **Pierre Thibault**, architecte, Atelier Pierre Thibault
- **Michel Veilleux**, vice-président, Planification et Innovations, Agence métropolitaine de transport
- **Serge Viau**, expert-conseil, Ville de Québec
- **Carl Viel**, président-directeur général, Pôle Québec-Chaudière-Appalaches

---

**Note :** Le groupe de travail tient à souligner la collaboration exceptionnelle de MM. Normand Carrier et Pierre Bouvier, respectivement directeur général et directeur de la Planification et du marketing au Réseau de transport de la Capitale, ainsi que celle de M. Marc Rondeau, directeur général de la Communauté métropolitaine de Québec. Des représentants du ministère des Transports du Québec ont contribué aux travaux du groupe de travail et des comités techniques. Certaines recommandations qui engagent le ministère, notamment sur le plan financier, doivent être approuvées par les autorités de ce ministère.

1 Depuis mars 2010

2 A remplacé Gilles Marcotte, en novembre 2009.

3 A succédé à Claude Martin, en février 2010

4 Depuis mars 2010

5 A remplacé Carole Voyzelle, en septembre 2009

## Table des matières

Introduction	7
1. Pourquoi un plan de mobilité durable?	9
2. Définitions	21
3. Finalité, prémisses et orientations	25
4. Les cibles visées	31
5. Les stratégies et les moyens	43
5.1 Urbaniser autrement	45
5.2 Faire du transport collectif un outil structurant de la consolidation et du développement du territoire	52
5.3 Se déplacer autrement - multiplier le choix des modes de déplacement	57
5.4 Utiliser l'automobile autrement	85
5.5 Penser autrement les modes actifs de déplacement	93
5.6 Miser sur l'intermodalité	100
5.7 Transporter les marchandises autrement	101
6. Les partenaires : mobilisation, engagement et partage des responsabilités	111
Conclusion	120
Annexes	121

# Introduction

## Québec 2030 : priorité au développement urbain et au transport collectif

En janvier 2009, le maire de Québec a mis sur pied le groupe de travail sur la mobilité durable constitué de représentants des villes de Québec et de Lévis, du ministère des Transports du Québec et de plusieurs experts externes.

Le mandat envisagé initialement devait porter sur l'amélioration du service de transport collectif. Assez rapidement, il est apparu nécessaire d'étendre la réflexion sur l'aménagement et le développement de la ville de Québec, dans un esprit d'attractivité.

Le groupe de travail a bénéficié de la contribution exceptionnelle de plusieurs services des villes de Québec et de Lévis, du Réseau de transport de la Capitale (RTC), de la Société de transport de Lévis (STL), de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ), de la Société des traversiers du Québec et du ministère des Transports du Québec (MTQ). Ce dernier a également contribué financièrement à la préparation du plan de mobilité. Le groupe a aussi profité de l'éclairage apporté par les consultations publiques menées en mai 2009 auprès des citoyens de Québec. Il a en outre consulté plusieurs institutions, organismes publics et communautaires et entreprises privées.

Au terme de 15 mois de réflexions, d'échanges et d'analyses, le groupe de travail rend publiques les propositions du Plan de mobilité durable. Ces dernières seront soumises à une large consultation de la population de Québec et de Lévis en septembre et octobre prochain, organisée par chacune des villes sur son territoire respectif. Le groupe de travail tiendra compte des résultats de ces consultations dans la production du rapport final qui sera déposé en novembre 2010.

Les propositions formulées dans ce rapport ne reposent pas sur un antagonisme entre les automobilistes et les usagers du transport collectif. Les membres du groupe de travail sont d'avis que c'est par l'amélioration notable du service de transport collectif que les autorités municipales convaincront un nombre grandissant de personnes d'opter pour ce mode de déplacement.

Le Plan de mobilité durable porte sur la portion la plus urbanisée de la région de Québec. Il doit tenir compte des échanges importants entre la Rive-Sud immédiate et l'agglomération de Québec. Il en est de même des déplacements entre la capitale et les municipalités régionales de comté (MRC) situées à l'ouest, au nord et à l'est de Québec qui se sont intensifiés au cours des dernières années. Le Plan de mobilité durable considère donc ces multiples échanges métropolitains.

Cette version du Plan de mobilité durable est un document de consultation, qui ne répond pas à tout. Certains enjeux demandent à être approfondis. Le groupe de travail s'attend par ailleurs à recevoir des commentaires divergents au sujet de certaines propositions qui y sont énoncées. La consultation publique prévue en septembre et octobre constitue une étape très importante du processus d'élaboration du Plan de mobilité durable. Le groupe de travail a apporté une attention particulière à trois enjeux majeurs :

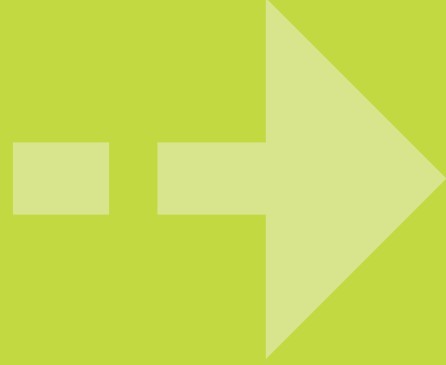
- le développement durable, comme orientation de base sur l'ensemble de la démarche du plan de mobilité;
- la prévention et la congestion routière afin de conserver à Québec un important pouvoir d'attractivité et d'offrir un haut niveau de qualité de vie;
- les besoins des familles à revenu plus modeste et des personnes seules qui ne pourront pas ou ne voudront pas acquérir une automobile ou une deuxième voiture dans un contexte où le prix du pétrole augmentera inévitablement.

Les citoyens, les institutions, les organismes et les entreprises de la région sont invités à étudier les propositions de ce Plan de mobilité, à exprimer leurs commentaires et suggestions d'amélioration et à préparer les changements que commandent une urbanisation et des modes de déplacement axés sur le développement durable.

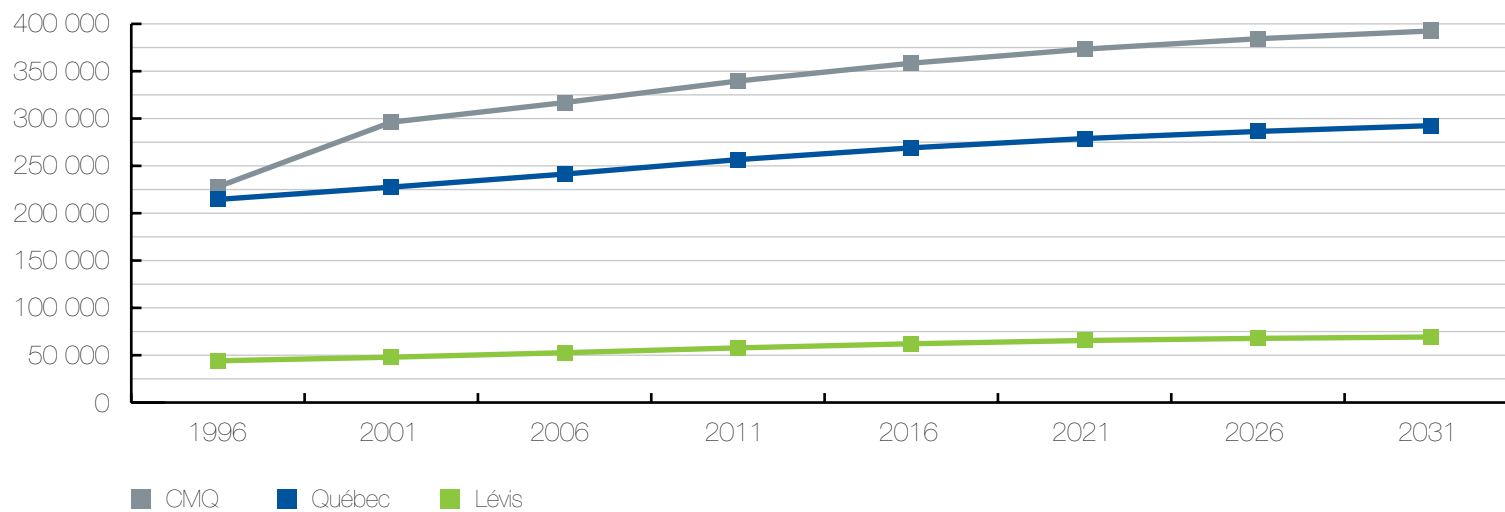


# 1. Pourquoi

un plan de  
mobilité durable?



Nombre de ménages, de 1996 à 2031



Source: Institut de la statistique du Québec. Perspectives démographiques du Québec et des régions.

# Pourquoi un plan de mobilité durable?

L'élaboration d'un plan de mobilité durable pose des défis particuliers à Québec. En 2006, l'agglomération de Québec comptait 525 375 habitants, répartis sur un territoire de 544,85 km<sup>2</sup>, soit une densité moyenne de 964 personnes par km<sup>2</sup>. En comparaison, Montréal offre une densité cinq fois plus grande.

De plus, Québec doit composer avec des caractéristiques physiques et des milieux naturels protégés qui limitent son potentiel de développement : collines escarpées, rivières, forêts, milieux humides, bassin versant du lac Saint-Charles qui alimente la ville en eau potable, etc. Enfin, la Ville de Québec doit assumer des responsabilités particulières à l'égard de son arrondissement historique, inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco.

Plusieurs raisons conduisent à l'élaboration d'un plan de mobilité durable. On en retient trois principales.

## 1.1 Pour répondre aux besoins générés par la croissance de la population et de l'emploi

### Population et ménages

#### Les faits

De 1996 à 2006, la population a augmenté de 38 642 personnes dans la Communauté métropolitaine de Québec (+5,7 %). Cette évolution se traduit ainsi dans les diverses composantes du territoire<sup>1</sup> :

- +20 704 personnes dans l'agglomération de Québec<sup>2</sup> (+4,1 %);
- +11 662 personnes à Lévis (+9,9 %);
- +4 919 personnes dans la MRC de la Jacques-Cartier (+19,8 %);
- +1 307 personnes dans la MRC de la Côte-de-Beaupré (+6,4 %);
- -30 personnes dans la MRC de l'Île-d'Orléans (-0,4 %).

L'augmentation de la population est attribuable, dans une large mesure, à l'attraction des personnes d'autres régions et des immigrants.

<sup>1</sup> Source : Statistique Canada. Recensements 1996, 2001 et 2006. Compilation de la CMQ.

<sup>2</sup> L'agglomération de Québec comprend les villes de Québec, de L'Ancienne-Lorette et de Saint-Augustin-de-Desmaures.

## Les tendances

Selon les plus récentes projections de l'Institut de la statistique du Québec<sup>3</sup>, la population et les ménages devraient évoluer comme suit d'ici 2031 (scénario tendanciel) :

- Près de 100 000 personnes devraient s'ajouter à la population de la Communauté métropolitaine de Québec.
- La population de l'agglomération de Québec devrait s'accroître d'environ 58 000 personnes, celle de Lévis de 25 300 personnes.
- L'augmentation de la population sera principalement assurée par l'arrivée de personnes qui viennent des autres régions du Québec et d'autres pays.
- Le rythme de croissance des ménages sera plus élevé dans les territoires périphériques de l'agglomération de Québec. Malgré tout, le nombre de ménages devrait augmenter de 51 200<sup>4</sup> dans l'agglomération de Québec et de 39 760 dans les MRC de la CMQ et les MRC plus éloignées (Bellechasse, Nouvelle-Beauce, Lotbinière et Portneuf).

L'augmentation de la population et des ménages sera plus forte d'ici 2016; la croissance ralentira par la suite. (voir page 10 et annexe 2 pour plus de détails).

L'Institut de la statistique du Québec a également produit un « scénario fort » pour l'estimation du nombre de ménages dans la région métropolitaine de Québec à l'horizon 2030. Le tableau ci-contre présente ces estimations pour la CMQ, l'agglomération de Québec et Lévis<sup>5</sup>.

Estimations du nombre de ménage (CMQ, Agglomération de Québec et Lévis en 2031)			
	Scénario faible	Scénario tendanciel	Scénario fort
CMQ Québec Variation par rapport à 2006	379 000 +62 000	392 000 +75 600	406 100 +89 200
Agglo. de Québec Variation par rapport à 2006	282 000 +40 700	292 500 +51 200	301 300 +60 300
Ville de Lévis Variation par rapport à 2006	65 700 +12 600	69 200 +16 550	71 930 +19 270

La vigueur de l'économie régionale déterminera l'augmentation de la population et des ménages. Le cadre de vie urbain y jouera également un rôle important.

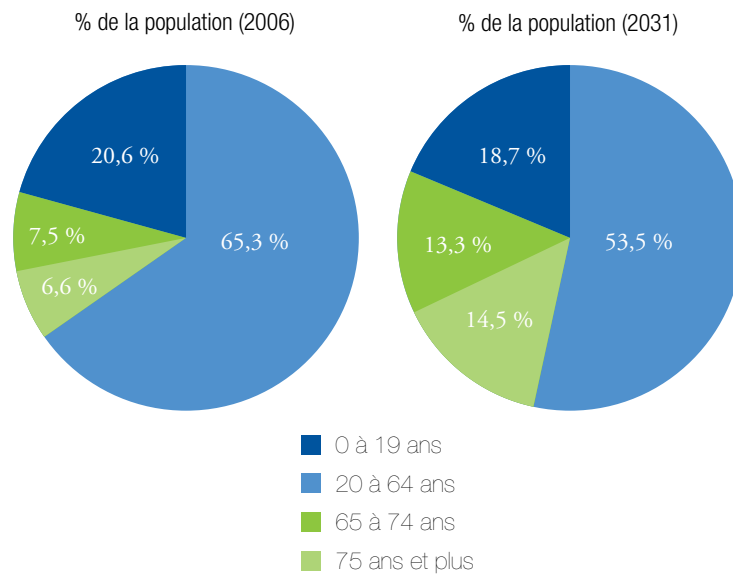
Le vieillissement de la population marquera la démographie de la région au cours des prochaines années, comme le démontre le tableau à la page suivante.

3 Institut de la statistique du Québec, Perspectives démographiques des MRC du Québec, 2006-2031. Scénario tendanciel, 3 décembre 2009. Les chiffres sont arrondis à la centaine près.

4 Le nombre de personnes par ménage dans l'agglomération de Québec serait alors de 2,01 en 2031 comparativement à 2,2 en 2006.

5 Source : Institut de la statistique du Québec. On a présumé ici la même répartition de la croissance du nombre de ménages entre Québec et Lévis que dans le scénario tendanciel.

Poids relatifs de certains groupes d'âge, 2006, 2031 par rapport à la population totale<sup>6</sup> pour la Communauté métropolitaine de Québec



## L'économie et l'emploi

### Les faits

- De 2000 à 2008, la région métropolitaine de recensement (RMR)<sup>7</sup> a créé 70 000 emplois.
- En 2009, la région a maintenu le même nombre d'emplois qu'en 2008, malgré la crise économique mondiale.
- Le taux de chômage se situe autour de 4 % ou 5 %; Québec vit une situation proche du plein emploi. Ainsi, la main-d'œuvre se raréfie dans plusieurs secteurs d'activités.
- Une économie dynamique contribue à attirer des travailleurs d'autres régions et des immigrants. De plus, elle incite certaines catégories de personnes à retarder leur départ à la retraite.

### Les tendances

- D'ici 2013, 51 000 personnes de la RMR quitteront le marché du travail, principalement pour la retraite.
- La direction des études économiques de Desjardins prévoit la création de 25 000 emplois supplémentaires d'ici 2020 dans la RMR de Québec.
- On observe une forte tendance à l'accélération du développement de pôles d'emploi et de commerce à la tête des ponts, tant du côté de Québec que de Lévis.

<sup>6</sup> Institut de la statistique du Québec, Perspectives démographiques des MRC du Québec, 2006-2056.

<sup>7</sup> La région métropolitaine de recensement de Québec comprend : l'agglomération de Québec, la MRC de la Jacques-Cartier, la MRC de l'Île-d'Orléans, une partie de la MRC de la Côte-de-Beaupré, la Ville de Lévis, Saint-Laurent-de-Lauzon et Beaumont. Les statistiques de l'emploi sont publiées, pour la plupart, sur la base de cette délimitation territoriale.

- Pour maintenir les 392 000 emplois actuels dans la région métropolitaine, remplacer les départs à la retraite et créer 25 000 emplois supplémentaires, le nombre de personnes prévues au scénario tendanciel de l'Institut de la statistique du Québec en 2021 ne suffira pas. Il faudrait 33 000 personnes de plus, âgées de 15 à 64 ans.

La disponibilité et la qualification de la main-d'œuvre deviennent donc des enjeux majeurs. L'attractivité de la région pour les personnes capables d'occuper un emploi représente l'un des grands défis pour sa vitalité économique.

## 1.2 Pour infléchir certaines tendances contraires au développement durable

### L'étalement urbain

#### Les faits

- Pendant la période d'expansion des banlieues, le type d'habitation privilégié était la maison unifamiliale isolée. La densité brute moyenne se situait entre 4 et 6 logements à l'hectare.
- Les fonctions de travail, de commerce et d'habitation ont été réparties dans des espaces séparés, ce qui allonge les déplacements.

- En conséquence, l'automobile est devenue le principal moyen de déplacement étant donné la difficulté de relier des résidences isolées sur une grande superficie aux pôles de services et d'emplois, par un mode de transport public.
- Plus récemment, sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, la densité brute moyenne est passée à 15 logements à l'hectare en milieu urbain et à 7 en milieu périurbain.

#### Les tendances

La projection dans l'avenir des choix des dernières années en matière d'habitation conduirait aux résultats suivants :

- un besoin de 3 500 hectares de terrain à des fins résidentielles dans la communauté métropolitaine, dont 1 299 hectares pour l'agglomération de Québec (3 500 hectares représentent plus de 5 600 terrains de football);
- les espaces additionnels requis pour l'habitation seraient obtenus par l'empiètement irréversible sur les terres agricoles, les zones forestières et le milieu naturel;
- plus de 75 % des nouveaux ménages utiliseraient leur automobile pour se déplacer.

## La congestion autoroutière et l'augmentation des temps de déplacement

### Les faits

- De 1996 à 2006, le nombre de véhicules immatriculés (autos et camions légers) dans l'agglomération de Québec a augmenté de 44 599 (+17,9 %), pour atteindre 294 387 véhicules. À Lévis, 83 552 véhicules étaient immatriculés en 2006, en hausse de 21 % par rapport à 1996.<sup>8</sup>
- On compte en moyenne 1,2 automobile par ménage dans l'agglomération de Québec et 1,56 auto par ménage sur la Rive-Sud immédiate de Québec. Trente-six pour cent (36 %) des résidents de Lévis travaillent à Québec et 3 % des résidents de Québec travaillent à Lévis.
- Le nombre de déplacements en automobile a augmenté de 30 % à l'heure de pointe du matin sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec (300 000 déplacements en 2006).
- Pour parcourir la distance entre le pont de l'Île-d'Orléans et le pont Pierre-Laporte par les autoroutes, il faudrait 13,5 minutes à la vitesse réglementaire. Le matin et le soir, la durée du trajet dépasse les 35 minutes (en 2007).

La carte 5 à la page suivante illustre l'augmentation de la congestion aux heures de pointe sur divers tronçons, de 2003 à 2007.<sup>9</sup>

### Les tendances

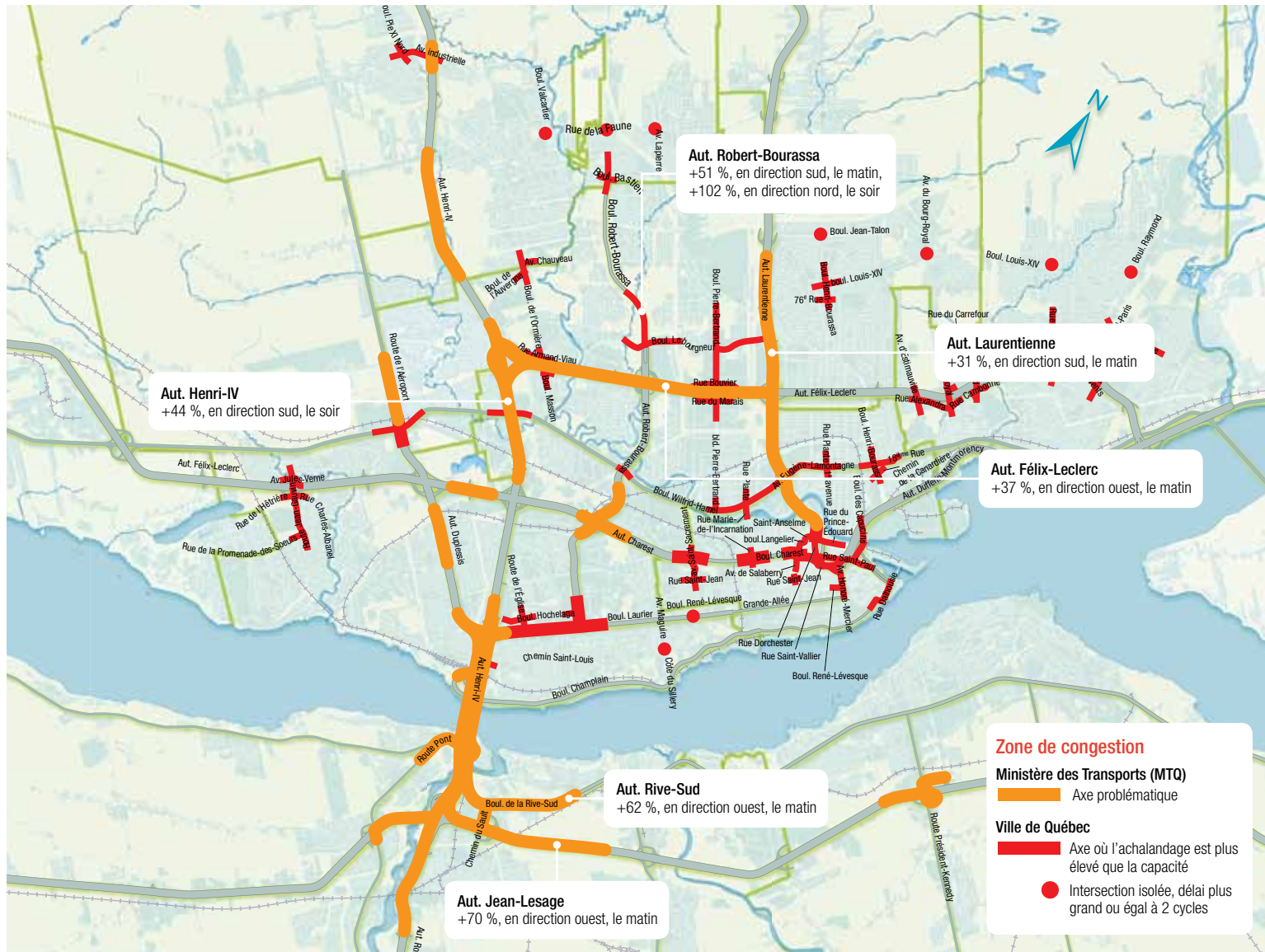
Si les nouveaux ménages, qui s'établiront dans la Communauté métropolitaine de Québec d'ici 2021, adoptaient les mêmes comportements que ceux qui sont venus y résider au cours des 10 dernières années et qu'il y avait, comme le prévoit Desjardins, 25 000 emplois de plus qu'en 2008, on aboutirait aux résultats suivants :

- Le parc automobile augmenterait de plus de 73 000 véhicules dans la communauté métropolitaine.
- Il y aurait entre 20 000 et 40 000 déplacements supplémentaires en automobile à l'heure de pointe du matin. Selon la localisation résidentielle loin des lieux de travail, bon nombre de résidents utiliseraient en majorité les autoroutes, ce qui exerce une pression supplémentaire sur le réseau.
- La congestion routière à l'heure de pointe serait aggravée. Il faudrait ajouter l'équivalent de 3 voies d'autoroute supplémentaires pour maintenir un flux de 2 000 autos par voie à la pointe du matin, qui s'étirerait sur deux heures.

<sup>8</sup> Source : Société de l'assurance automobile du Québec.

<sup>9</sup> Source : Ministère des Transports du Québec.

Carte 5 – Zones de congestion (autoroutes et rues)





## La prédominance du transport routier des marchandises

### Les faits

- Le transport des marchandises joue un rôle primordial dans le développement économique de Québec et de sa région. Ce rôle est lié à la valeur des biens transportés ainsi qu'aux investissements et aux emplois qui en découlent.
- Le camionnage occupe une place prépondérante dans la région. En effet, il assure la presque totalité du transport local et interurbain des marchandises. De plus, sa part sur les marchés national et international est de plus en plus importante.
- On a enregistré une croissance de près de 50 % de la consommation des produits pétroliers par l'industrie du camionnage au Québec, de 1990 à 2005. Cette croissance a dépassé largement l'augmentation observée dans les autres modes de transport. En outre, l'industrie du transport routier des marchandises compte pour une part importante dans la production de gaz à effet de serre (GES) et d'autres émanations polluantes. Le camion produit en effet près de 6 fois plus d'émissions de GES par tonne-kilomètre que le train et près de 13 fois plus que le bateau<sup>10</sup>.
- Alors que le réseau routier est fortement sollicité, le potentiel des autres modes de transport demeure largement sous-exploité, et ce, même si le transport maritime et le transport ferroviaire présentent plusieurs avantages sur le plan de l'environnement, comme la réduction de la consommation d'énergie et des émissions de GES.

- Enfin, du côté aérien, il se fait actuellement peu de cargo à l'aéroport international Jean-Lesage, bien qu'une complémentarité avec Montréal se soit développée dans certains secteurs pour approvisionner l'Est du Québec<sup>11</sup>.

### Les tendances

- La croissance anticipée des activités dans le secteur commercial et la généralisation de nouvelles pratiques logistiques chez les expéditeurs devraient continuer à favoriser l'utilisation du transport par camion au cours des prochaines années.
- Le camionnage aura à composer avec des contraintes de plus en plus fortes qui risquent d'en affecter l'efficacité à plus long terme : restrictions ou interdiction de circuler sur certaines routes, augmentation de la congestion et contraintes de nature économique et opérationnelle propres à l'industrie du camionnage.
- Les opérations au port de Québec risquent également d'être affectées étant donné les difficultés liées notamment à la protection du périmètre portuaire actuel et projeté, à la cohabitation des activités portuaires avec la vie urbaine et à la fonctionnalité des accès routiers et ferroviaires aux secteurs portuaires.
- Des investissements majeurs devront être réalisés par les entreprises de transport ferroviaire. On peut également anticiper des développements à l'aéroport Jean-Lesage pour le fret aérien.

<sup>10</sup> Québec (2009). *Politique sur le transport routier des marchandises 2009-2014*. Ministère des Transports du Québec, Québec, p. 35 et 36.

<sup>11</sup> Communauté métropolitaine de Québec (2009). *La Porte continentale et le corridor de commerce Ontario-Québec*. Mémoire présenté au Bureau de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec dans le cadre de la consultation publique. Québec, 29 janvier 2009.

## L'augmentation des gaz à effet de serre

---

### Les faits

- De 1990 à 2006, l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans l'agglomération de Québec a été de 17,5 %<sup>12</sup>.
- Trente-neuf pour cent (39 %) de ces émissions proviennent du transport routier.
- Le transport routier a été responsable à lui seul, en 2006, de l'émission de plus de 1 650 tonnes en équivalent de gaz carbonique sur le territoire de l'agglomération de Québec, soit une hausse de 24 % par rapport à 1990.

Le mode de déplacement est déterminant sur le volume d'émission de gaz carbonique comme le montre le tableau à la page suivante.

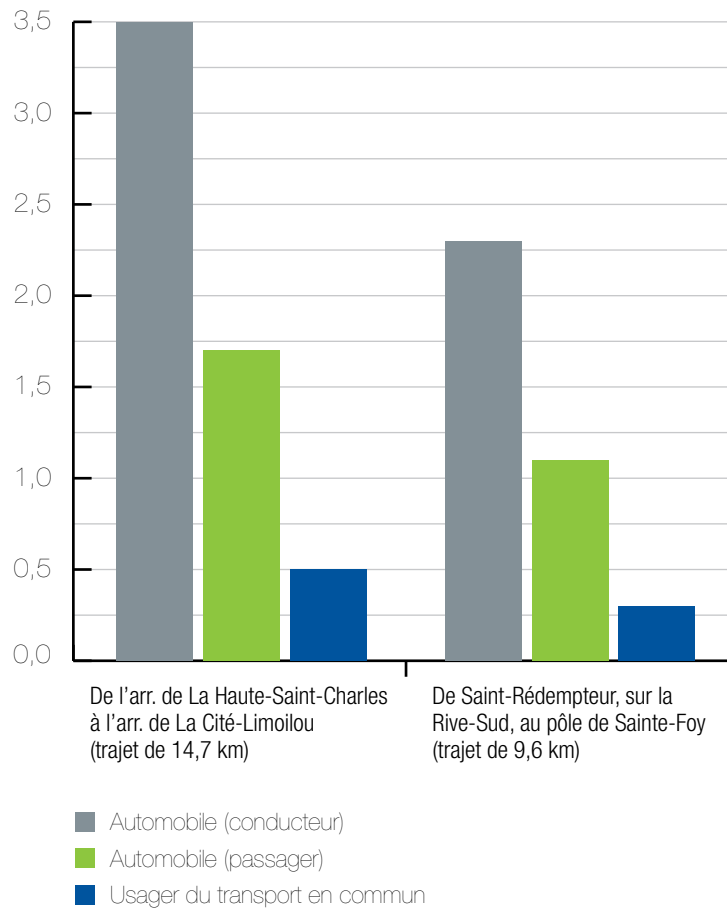
### Les tendances

- La poursuite du choix de la maison neuve en banlieue et la dépendance à l'automobile qui en découle, conduit à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre.
- L'implantation de pôles commerciaux (grandes surfaces) induit des déplacements. La congestion observée sur certaines autoroutes durant les fins de semaine en témoigne.
- En novembre 2009, le gouvernement du Québec a déterminé un objectif de réduction de 20 % de la quantité de gaz à effet de serre d'ici 2020 par rapport à 1990. Au printemps 2009, la Ville de Québec s'était fixé le même objectif. Conséquemment, dans l'agglomération de Québec, il faudra d'abord éliminer l'augmentation de 17,5 % des GES enregistrée depuis 1990, puis fournir un effort additionnel de réduction de 20 %. Il s'agit d'un défi colossal. Ces cibles ne pourront pas être atteintes en poursuivant le mode traditionnel de développement.

---

<sup>12</sup> Les données de cette section proviennent principalement d'une étude réalisée, en 2008, par Tecscult pour la Ville de Québec. De telles données ne sont pas disponibles pour les autres parties du territoire de la région métropolitaine.

Nombre de kg de CO<sub>2</sub> émis par déplacement par personne selon le mode utilisé



### 1.3 Pour répondre aux attentes de la population

#### Les faits

- De 2001 à 2006, les déplacements effectués à pied dans l'agglomération de Québec ont augmenté, passant de 11,7 % à 13,9 %.
- L'achalandage du Réseau de transport de la Capitale est passé de 37,5 millions à 44,5 millions de passagers de 2004 à 2009, ce qui représente une croissance de 18,6 %. À la Société de transport de Lévis, le nombre de passagers a augmenté de 13 % pendant la même période.
- La part modale du transport en commun, qui diminuait depuis le début des années 1990, s'est stabilisée entre 2001 et 2006. Elle demeure modeste.
- De 2001 à 2006, la part des transports actifs a augmenté sur le territoire de la CMQ, passant de 11 % à 12,3 %<sup>13</sup>. Un nombre grandissant de personnes choisissent la marche pour les loisirs, le magasinage, l'école, l'emploi et autres activités.
- La part modale du vélo est demeurée marginale. À peine 1 % des déplacements utilitaires s'effectuent à vélo.

#### Les tendances

- En raison de l'augmentation du prix de l'essence, notamment, les dépenses associées à une automobile accaparent une part importante du budget des ménages. Il faut offrir des solutions de remplacement pour se déplacer.

13 Déplacements attirés, 24 h - tous motifs sauf le retour - Enquêtes Origine-Destination 2001 et 2006.

- Les personnes se déplacent de plus en plus sur le territoire et pour une diversité plus grande de motifs (éloignement des lieux de travail par rapport à la résidence et à la garderie, choix d'une école à vocation particulière, participation accrue à des activités culturelles, sportives et autres, etc.).
- Dans plusieurs villes à travers le monde, la part des déplacements en transport collectif augmente sans cesse. De nombreuses villes se sont donné des cibles ambitieuses de déplacement en transport collectif pour les 10 à 20 prochaines années. Ces villes cherchent activement à réduire les déplacements en automobile ou à en limiter la croissance.
- La marche et le vélo sont des modes de déplacement de plus en plus privilégiés, notamment en réponse aux préoccupations des citoyens à l'égard de leur santé et de la qualité de l'environnement.

Il faut préciser que les gouvernements fédéral, provincial et municipaux investissent des sommes importantes pour rénover les infrastructures routières. La politique du ministère des Transports du Québec, adoptée en 2006, a apporté d'importantes modifications au financement du transport collectif.

# 2. Définitions





## Définitions

### 2.1 L'urbanisation dans un contexte de développement durable

Pour respecter les principes du développement durable, l'urbanisation doit limiter autant que possible l'empreinte écologique de la ville. Cela consiste notamment à réduire la quantité d'espaces naturels consommés par la ville. Cet objectif peut être atteint par divers moyens, mais il passe inévitablement par l'augmentation du nombre de personnes à l'hectare, soit l'accroissement de la densité, en consolidant en priorité les secteurs déjà urbanisés.

Une ville qui s'engage dans le développement durable offre en outre à ses résidents une plus grande accessibilité aux biens et aux services de la vie courante. Les quartiers regroupent ainsi plusieurs activités (commerces, services et emplois), ce qui évite de longs déplacements. C'est ce que l'on appelle « l'accessibilité par la proximité ».

Une telle approche exige une densité minimale d'occupation. Il est possible d'offrir aux résidents un cadre de vie de grande qualité par l'aménagement d'espaces verts, d'espaces publics et d'aires de récréation, par une configuration des quartiers qui favorise la marche et le vélo, notamment pour les jeunes et les personnes âgées, et par l'accès à des réseaux de transport collectif efficaces.

» Des pôles d'activités variées (commerces, bureaux, résidences, équipements, etc.) regroupant 50 % de lieux d'emploi et 50 % de lieux de résidence permettent de réduire de 15 % les déplacements en automobile<sup>1</sup>.

1 R. Ewing, (1996). *Best development practices*. Chicago. APA Press.

## 2.2 La mobilité durable

La mobilité durable, appliquée à un contexte urbain et au déplacement des personnes, se définit comme la capacité, pour les personnes de toutes conditions<sup>2</sup>, de se déplacer :

- de façon sécuritaire, efficace et confortable;
- par un grand choix de moyens intégrés dans des réseaux fluides qui accordent la priorité aux modes de déplacement les plus respectueux de l'environnement.

## 2.3 L'intégration de l'urbanisation et de la mobilité durable

De façon générale, les transports collectifs dans les villes sont planifiés, mis en place et gérés par le secteur public. Le développement urbain, en particulier le développement immobilier, relève davantage du secteur privé.

L'intégration de l'urbanisation et du transport consiste à coordonner ces deux vecteurs du développement d'une ville. Il s'agit de planifier de manière concertée les diverses affectations du sol et les modes de transport. Une telle intégration offre la possibilité d'optimiser l'affectation du sol par un développement ou un redéveloppement de plus forte densité et de favoriser les déplacements en transport collectif.

Le rapprochement des lieux de résidence et d'emploi, la mixité des fonctions des immeubles et des quartiers et le déploiement d'un service efficace et confortable de transport collectif sont des conditions essentielles de réussite d'une intégration de l'urbanisation et des transports.

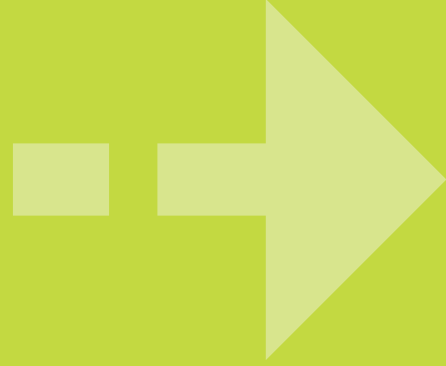
---

<sup>2</sup> L'expression « personnes de toutes conditions » est inclusive. Elle englobe la population dans toute sa diversité, notamment les personnes qui ont une incapacité temporaire ou permanente, de nature physique, intellectuelle ou psychique.



# 3. Finalité,

prémisses  
et orientations





# Finalité, prémisses et orientations

## 3.1 La finalité

La finalité du Plan de mobilité durable est de contribuer à faire de Québec une région attrayante, prospère et durable qui s'illustre notamment par une forte intégration de l'aménagement du territoire et des transports et dont la population privilégie les modes de déplacement actifs et collectifs.

## 3.2 Les prémisses

En mettant l'accent sur le développement durable, la réduction de la congestion routière, la préservation de la qualité de vie et la nécessité d'offrir aux familles et aux personnes seules un véritable choix de moyens de transport, le groupe de travail a retenu quatre prémisses à partir desquelles il a élaboré des orientations et des stratégies d'action.

- Il faut prendre acte des prévisions démographiques de l'Institut de la statistique du Québec. Ces projections indiquent notamment que le nombre de ménages de la région métropolitaine de recensement (RMR) de Québec pourrait augmenter de 75 600 d'ici 2031, dont 51 200 dans l'agglomération de Québec. Ces données devraient servir de base à la planification du développement des municipalités de la région.

La croissance démographique de Québec est nécessaire, parce que :

- la population vieillit et la région doit attirer des jeunes ménages, notamment pour répondre aux besoins de l'économie et de l'emploi et pour assurer une plus grande vitalité urbaine.

- la région doit offrir des milieux de vie de qualité et un parc résidentiel diversifié, comprenant des logements abordables, de manière à répondre aux besoins des ménages qui y habitent.
- Québec et sa région favorisent la poursuite de la croissance économique dans une perspective de développement durable.
  - La région doit créer de la richesse pour financer des services publics de qualité.
  - La région se développera si elle est capable d'attirer des investisseurs, d'offrir des emplois de qualité et de créer des conditions qui favorisent la participation au marché du travail des personnes de plus de 55 ans, notamment.
  - La croissance économique doit impérativement être placée à l'enseigne du développement durable. On ne saurait faire de compromis à cet égard.
- Québec et sa région se distinguent par l'innovation dans les diverses composantes de la vie économique, culturelle et sociale.
  - L'innovation est une condition essentielle de réussite des entreprises, des villes et des pays dans un monde de concurrence.
  - La région de Québec veut s'inscrire comme un lieu majeur de créativité et de production technoculturelle.
  - La région fait déjà preuve d'une grande capacité de créativité et d'innovation et elle a les moyens de raffermir cet atout.
  - L'innovation est une source de fierté pour la population.

- La région de Québec inscrit son action dans le respect des impératifs du développement durable et elle souscrit aux valeurs qui sous-tendent cette orientation. Le développement durable est un vecteur essentiel de la modernité.
  - La région doit contribuer à l'atteinte de l'objectif de réduction des gaz à effet de serre.
  - Le respect de l'environnement et l'utilisation rationnelle des ressources sous-tendent le développement de Québec et de sa région.
  - La région est soucieuse de l'équité sociale et partage certaines valeurs véhiculées notamment par les jeunes, à l'égard de la protection de l'environnement.
  - La région veut favoriser l'obtention de manifestations internationales et elle doit devenir une référence mondiale en matière de développement durable pour maximiser ses chances de réussite.
  - L'environnement naturel de la région offre un excellent potentiel d'activités de récréation. Il constitue un facteur déterminant d'attractivité à préserver et à mettre en valeur.
  - Québec et Lévis comptent parmi les villes les plus intéressantes sur le plan de la qualité de vie<sup>1</sup>.

### 3.3 Les orientations

Le Plan de mobilité durable repose sur six grandes orientations qui placeront Québec et sa région dans le peloton de tête des régions urbaines du monde qui sont modernes, attrayantes, vivantes et respectueuses de leur environnement. Ces orientations guideront le choix des stratégies et des moyens d'action en matière d'urbanisme et de transport.

#### **Assurer le développement et le redéveloppement à l'intérieur du périmètre urbanisé des villes de Québec et de Lévis.**

- Utiliser de manière rationnelle les espaces disponibles et éviter les coûts associés à l'étalement urbain (infrastructures municipales, routes, coûts environnementaux et sociaux).
- Favoriser le développement ou le redéveloppement de secteurs déjà urbanisés ou de secteurs en continuité avec ces derniers.
- Réduire la congestion routière causée par l'éloignement des pôles de travail des lieux de résidence.
- Veiller à protéger les bassins versants des prises d'eau situées sur le territoire de la ville de Québec

#### **Privilégier une plus grande mixité (résidences, bureaux, commerces, industries légères) dans les pôles urbains et le long des axes et des artères importants.**

- Rapprocher les lieux de résidence des lieux de travail, ce qui limite les déplacements.

<sup>1</sup> Source : Palmarès du site Money Sense's Best Places to Live, cité par le *Journal de Québec*, le 18 mai 2010.

- Constituer, dans les quartiers, des milieux communautaires vivants qui rendent possibles le commerce et les loisirs de proximité.
- Favoriser l'aménagement d'aires piétonnes et d'espaces publics.
- Pouvoir desservir efficacement les résidants par le transport collectif.
- Offrir de nouvelles résidences à proximité des axes majeurs de transport en commun pour les jeunes ménages et les personnes âgées.

**Structurer, consolider et développer le territoire urbain par le transport public.**

- Générer de nouveaux investissements privés le long des corridors stratégiques du réseau de transport public.
- Atteindre une plus grande efficacité et réduire les pertes de productivité résultant des temps de déplacement entre les lieux d'habitation et les pôles d'emploi et d'études.
- Accroître l'efficacité du transport public et, de ce fait, l'achalandage.
- Créer ou consolider des pôles mixtes d'habitation et d'activités économiques desservis de manière adéquate par le transport public.

**Assurer l'accessibilité aux lieux d'emploi, d'études, d'affaires et de loisirs par des modes de déplacement autres que l'automobile.**

- Encourager la marche et le vélo à des fins utilitaires en améliorant les conditions de sécurité selon les saisons.
- Rendre le transport public plus attrayant, plus confortable et plus efficace.
- Réduire la dépendance à l'automobile.

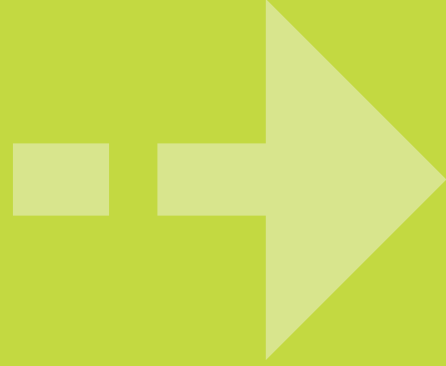
**Favoriser une utilisation efficace de chacun des modes de transport des marchandises en fonction de la portion de trajet pour laquelle il est le mieux adapté.**

- Assurer la plus grande efficacité du transport des marchandises.
- Optimiser le transport maritime et ferroviaire des marchandises.
- Limiter la congestion et les autres nuisances occasionnées par la circulation des camions en milieu urbain.
- Réduire les gaz à effet de serre produits par le transport routier.

**Mettre à contribution les institutions et les entreprises qui génèrent d'importants déplacements dans la mise en œuvre de stratégies de mobilité durable.**

- Offrir à leurs employés et à leurs clients des mesures favorisant l'utilisation du transport collectif et actif;
- Réduire la congestion sur les artères qui mènent aux pôles majeurs d'activités;
- Devenir des partenaires engagés dans la mobilité durable.
- Proposer une plus grande souplesse dans la gestion des horaires de travail ou d'études et encourager le télétravail pour réduire la congestion routière.

# 4. Les Cibles visées







## Les cibles visées

### D'où partons-nous?

Sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, on dénombre près de 2 millions de déplacements quotidiens en 2006<sup>1</sup>, dont la majorité se produisent sur le territoire de l'agglomération de Québec (1 390 000). Trois déplacements sur quatre sont faits en automobile :

Répartition modale des déplacements, Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) et agglomération de Québec (AQ), 2006		
	CMQ	AQ
En auto avec conducteur	60 %	56 %
En auto avec passager	15 %	15 %
En transport collectif	7 %	9 %
En transport scolaire	5 %	5 %
Par la marche	12 %	14 %
À vélo	1 %	1 %
<b>Total</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

Sur le territoire de l'agglomération de Québec, les déplacements de courte distance à l'intérieur d'un même arrondissement représentent plus de la moitié des déplacements totaux (52 %). Par exemple, dans l'arrondissement de Beauport, 63 % des déplacements journaliers partent d'un point à Beauport pour aller à un autre point dans cet arrondissement, alors que seulement 3,2 % vont vers Sainte-Foy.

Bien sûr, la concentration des emplois et des institutions d'études postsecondaires dans les arrondissements de La Cité–Limoilou, de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge et Des Rivières fait qu'un nombre élevé de personnes y convergent chaque jour.

La carte à la page suivante présente les grands axes de déplacements sur le territoire de l'agglomération de Québec et de Lévis.

Les raisons de se déplacer ainsi que le moyen utilisé pour le faire varient selon l'heure de la journée comme le montre les graphiques des pages 35 à 37.

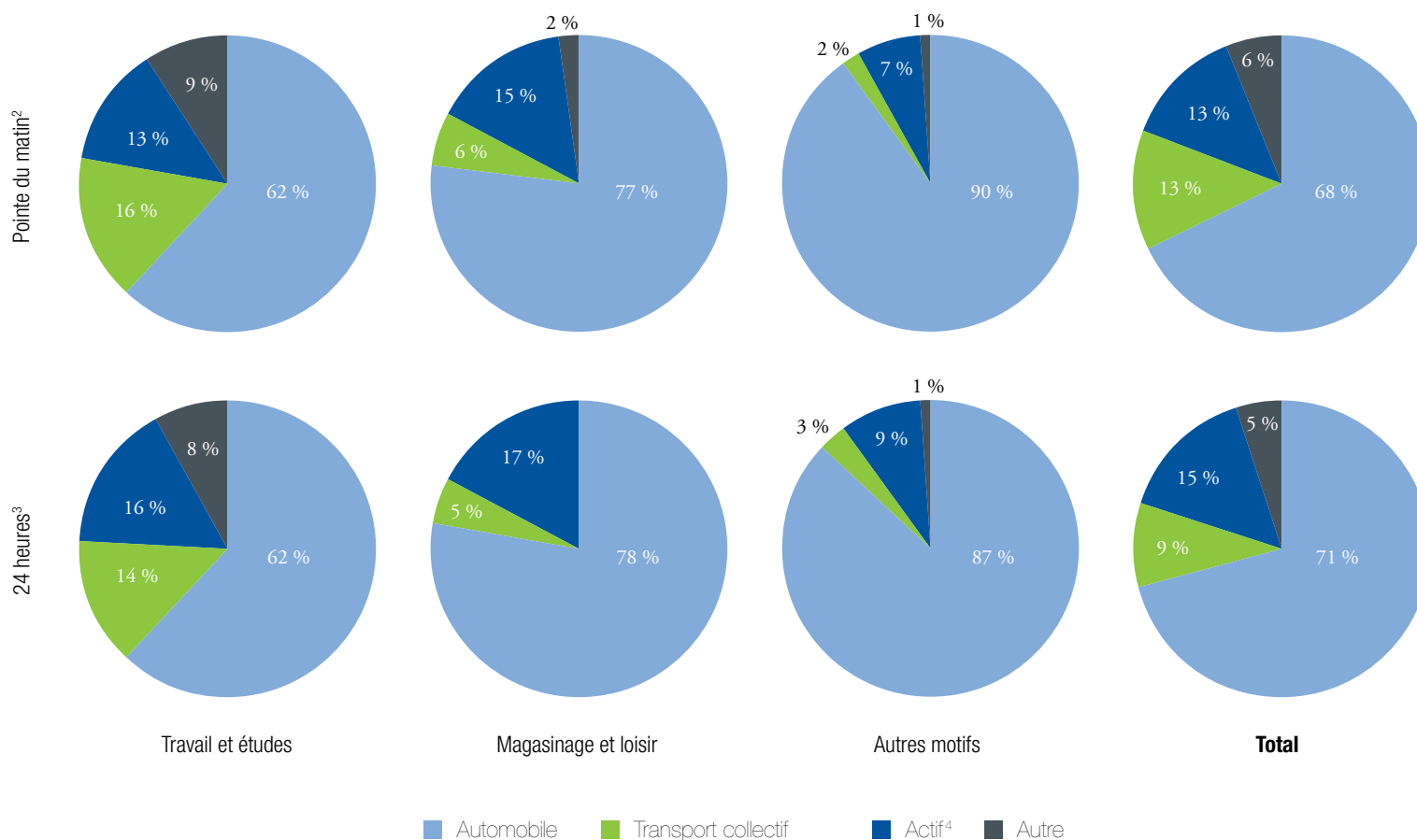
Il faut noter que les deux tiers (66 %) des déplacements pour le travail et les études se font aux heures de pointe. Le matin, 76 % des déplacements sont effectués pour ces deux motifs. Au contraire, le magasinage et les loisirs amènent les gens à se déplacer plutôt en dehors des heures de pointe. Les déplacements en transport en commun, quant à eux, sont surtout faits aux heures de pointe et pour les motifs travail et études. C'est là qu'on observe les parts modales les plus fortes en faveur du transport collectif. Par contre, le transport actif, principalement la marche, demeure relativement fort tant aux heures de pointe que durant une période de 24 heures pour un ensemble de motifs, y compris le magasinage et les loisirs.

<sup>1</sup> Les données de ce chapitre proviennent essentiellement de l'Enquête Origine-Destination réalisée tous les 5 ans conjointement par le ministère des Transports du Québec, le Réseau de transport de la capitale et la Société de transport de Lévis. La plus récente enquête a été menée en 2006.

Carte 3 – Principaux axes de déplacement (2006, 24 h, tous modes, tous motifs sauf le retour à la maison)



Parts modales du transport collectif, du transport actif et de l'automobile selon les motifs pour les déplacements effectués sur le territoire de l'agglomération de Québec (%) (2006)

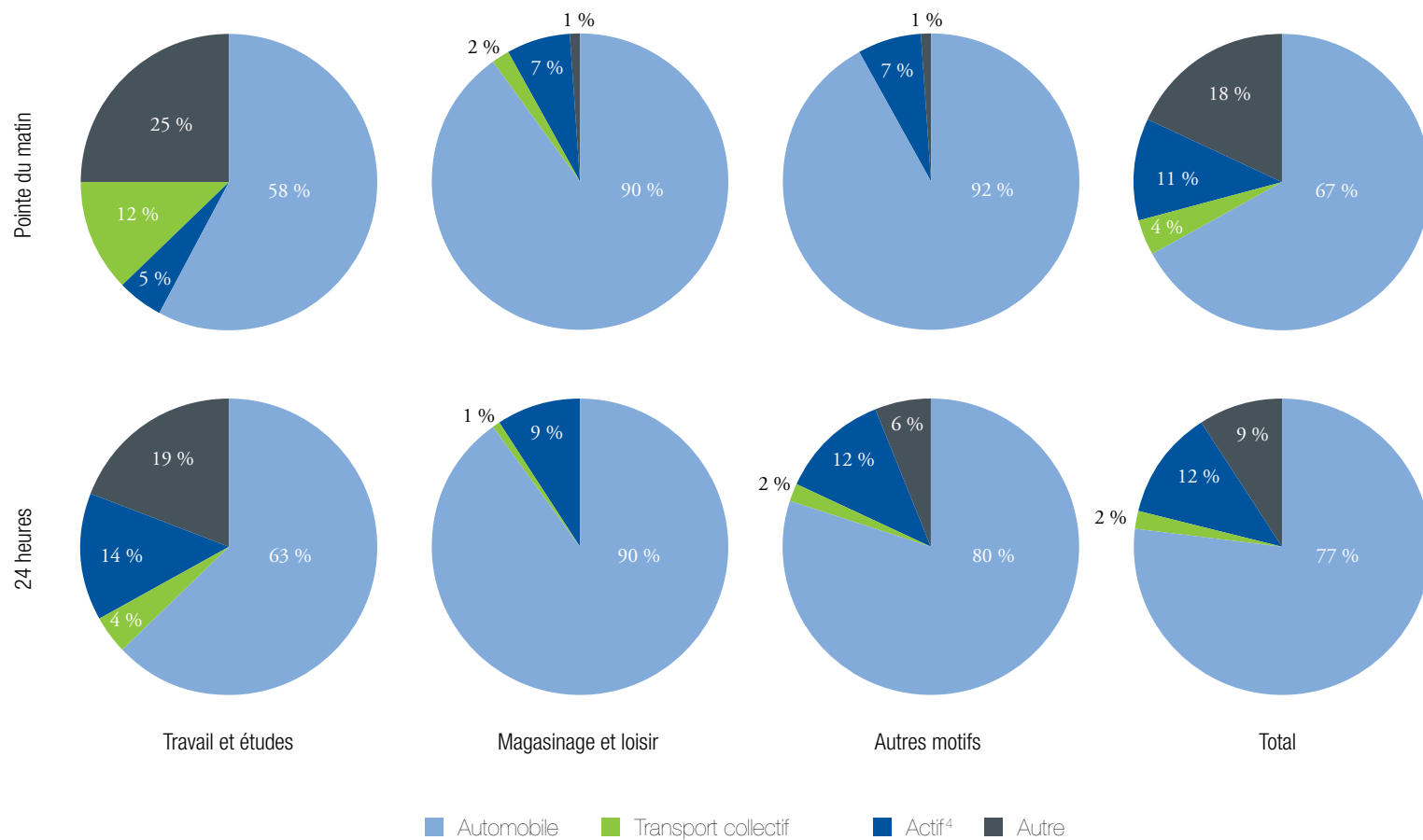


2 Le total n'arrive pas nécessairement à 100 %, principalement à cause des déplacements par transport scolaire qui ne sont pas comptabilisés ici.

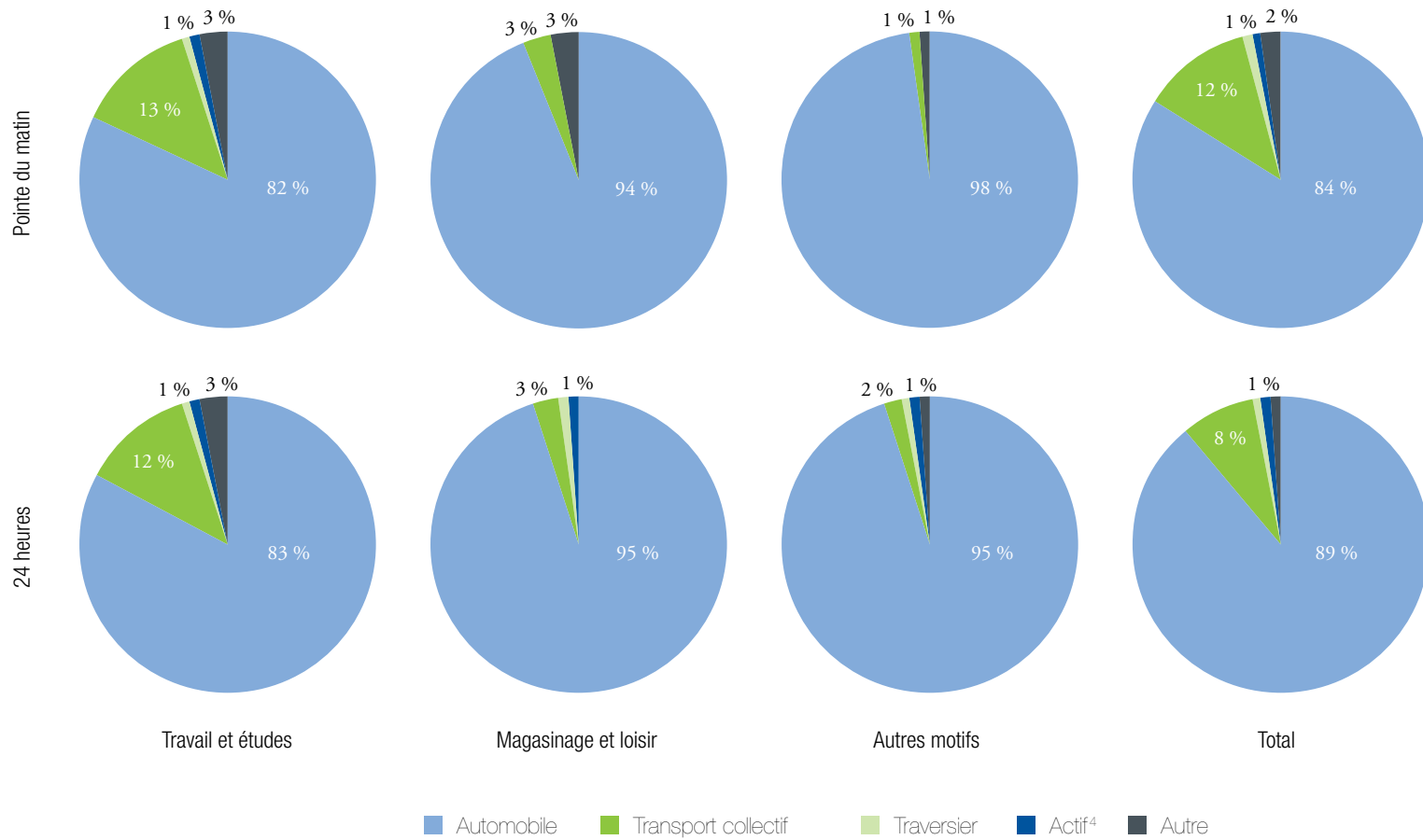
3 Même remarque.

4 Le transport actif comprend essentiellement la marche et le vélo. Ce dernier n'est responsable que de 1 % des déplacements.

Parts modales de l'automobile, du transport collectif et du transport actif selon les motifs pour les déplacements effectués sur le territoire de Lévis (%) (2006)

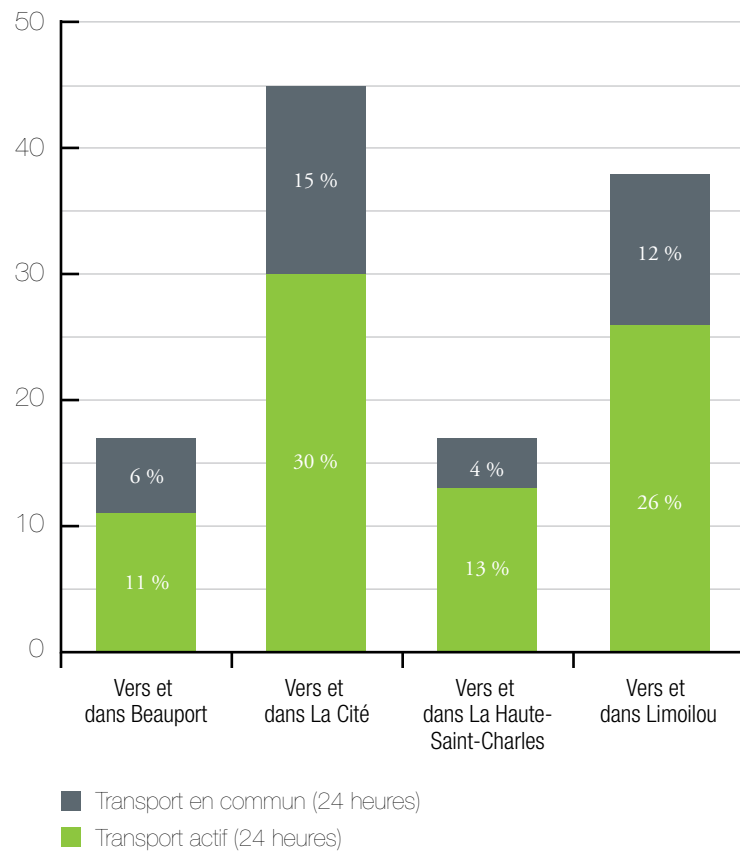


Parts modales de l'automobile, du transport collectif et du transport actif selon les motifs pour les déplacements effectués de Lévis vers l'agglomération de Québec (%) (2006)

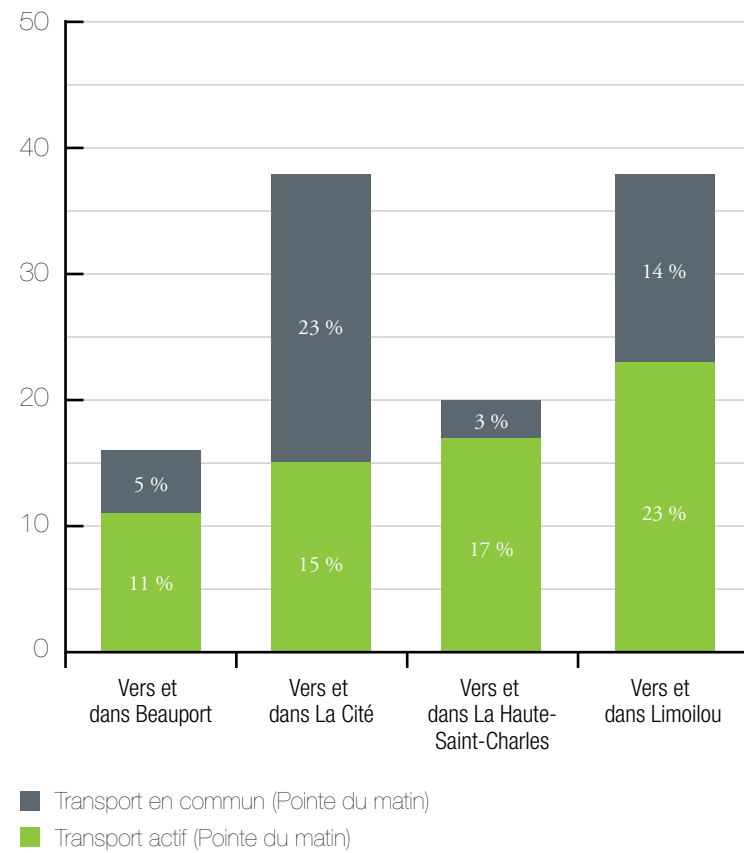


La densité des quartiers ou arrondissements exerce une influence déterminante sur l'utilisation du transport en commun et du transport actif.

Transport alternatif (24 heures)<sup>5</sup>



Transport alternatif (Pointe du matin)<sup>5</sup>



<sup>5</sup> Le transport alternatif comprend le transport collectif, la marche et le vélo.

On observe que la part du transport en commun est moins forte pour les déplacements effectués sur le territoire de Lévis que sur celui de l'agglomération de Québec, mais que la part modale du transport actif est comparable. Par contre, si on considère les déplacements qui se font de Lévis vers l'agglomération de Québec, la part du transport en commun se compare à celle observée pour l'agglomération de Québec alors que la part du transport actif chute, en raison de la distance à parcourir.

Sur une journée complète, près d'un déplacement sur deux (45 %) vers et dans La Cité, où l'on trouve sur un territoire compact un grand nombre de résidences, d'emplois, d'institutions d'enseignement et de services de santé, se fait autrement qu'en automobile. À l'heure de pointe du matin, ce sont 38 % des déplacements vers ce secteur qui se font par d'autres moyens de transport. Si on ne tient pas compte des déplacements qui ont leur origine à l'extérieur de ce secteur, les proportions de déplacements par d'autres moyens de transport grimpent à 56 % à l'heure de pointe du matin et à 65 % pour une période de 24 heures/pour la journée entière. Le secteur de Limoilou se distingue également par le recours fréquent au transport actif (26 % pour une période de 24 heures et 23 % à l'heure de pointe). Dans les arrondissements moins denses, les déplacements effectués en transport alternatif représentent entre 16 % et 33 % des déplacements internes. Le transport actif diminue considérablement lorsqu'il s'agit de parcourir des distances supérieures à 2,5 km.

### **Transport en commun : passer du simple au double!**

Le groupe de travail sur la mobilité durable estime que pour améliorer la qualité de vie urbaine et réduire la congestion routière et les problèmes qui y sont associés, il est essentiel d'accroître nettement la proportion des déplacements en transport collectif.

Le groupe de travail recommande de doubler d'ici 2030 la part modale du transport en commun, à Québec et à Lévis, soit de la porter à :

- 26 % à l'heure de pointe et 20 % sur une base quotidienne dans l'agglomération de Québec;
- 11 % à l'heure de pointe et 5 % pour une période de 24 heures à Lévis. Pour les déplacements de Lévis vers l'agglomération de Québec, la part modale du transport en commun passerait de 8 % à 16 % sur une base quotidienne et de 12 % à 24 % à la période de pointe du matin.

1

Concrètement, cela signifie qu'en 2030, l'achalandage du transport en commun dans l'agglomération de Québec serait de 300 000 passagers (comparativement à 150 000 passagers en 2009). Il s'agit d'une cible qui fait appel à l'action concertée d'un grand nombre d'organisations publiques et privées. De plus, les stratégies devront répondre aux besoins des personnes de 65 ans et plus, qui sera la catégorie d'âge la plus populeuse.

Bien qu'ambitieuse, cette cible s'inscrit tout à fait dans les mouvances mondiale et nationale. L'Union internationale des transports publics (UITP) recommande aux gouvernements,

aux villes et aux investisseurs un *solide engagement dans le but de doubler la part de marché du transport public d'ici 2025*<sup>6</sup>.

Quant à l'Association canadienne du transport urbain, elle propose à l'horizon 2040, pour les villes de la taille de Québec, d'augmenter de 50 % la moyenne annuelle par habitant de déplacements effectués en transport collectif<sup>7</sup>.

Pour atteindre cette cible de transport collectif sur le territoire de l'agglomération de Québec, il faut notamment miser sur l'heure de pointe, moment où les déplacements sont les plus faciles à capter parce qu'ils sont plus concentrés dans le temps et dans l'espace.

Pour cela, il faut améliorer l'offre de transport collectif pour en faire l'option privilégiée pour les déplacements vers les pôles majeurs d'emplois et d'études. Le service doit également permettre les déplacements pendant toute la journée et les fins de semaine, notamment vers les secteurs d'activités où se concentrent des commerces et des équipements de loisirs de même qu'offrir aussi une option pour les déplacements plus locaux.

### **Des cibles pour la marche et le vélo**

Un nombre important de personnes marchent ou prennent le vélo pour se déplacer à des fins utilitaires. Dans l'agglomération de Québec, 14,6 % des déplacements s'effectuent par ces moyens sur une base quotidienne, soit 12,5 % à l'heure de pointe du matin et 17,6 % en d'autres temps. Lorsque l'on compare Québec aux villes nord-américaines, ces fortes proportions reflètent la propension à utiliser ces modes de

déplacement dans les secteurs denses et mixtes du centre-ville. Québec se distingue à cet égard.

Le groupe de travail est d'avis que la mobilité durable passe d'abord et avant tout par l'aménagement de la ville à l'échelle des piétons. Une ville qui se marche, planifiée pour augmenter l'accessibilité par la proximité, réduit la nécessité de se déplacer par des moyens motorisés et offre également des conditions favorables au transport collectif. Les considérations de santé publique militent également dans le sens d'une ville misant sur la proximité et les transports actifs.

Même si la part modale du transport actif est déjà forte à Québec, le groupe de travail pense qu'il est encore possible de l'augmenter en misant sur le réaménagement des pôles locaux d'activités dans plusieurs quartiers de la ville et l'amélioration des conditions pour circuler à vélo.

Le groupe de travail recommande donc de fixer la part modale du transport actif (marche et vélo) à 17 % de l'ensemble des déplacements de l'agglomération de Québec.

2

### **Un allègement de la congestion**

L'effet combiné des parts modales du transport collectif et du transport actif produira des effets majeurs sur le trafic automobile. En 2030, la part des déplacements quotidiens en automobile passerait de 71 % à 58 % dans l'agglomération de Québec.

6 Union internationale des transports publics. Public transport : the smart green solution. Avril 2010. [www.uitp.org](http://www.uitp.org)

7 Association canadienne du transport urbain (2009) Vision 2040 : fixer le cap pour l'avenir, Exposé analytique 33, 4 pages. [www.cutacta.ca](http://www.cutacta.ca)



Comme on le verra plus loin, l'attrait accru des citoyens pour le transport en commun devrait ramener le niveau de circulation routière à celui qui prévalait en 2000, avant les phases de congestion que l'on connaît aujourd'hui. L'attractivité de Québec repose sur l'absence de congestion et sur la qualité de vie. Si on perd ces atouts et si Québec devient une ville comme beaucoup d'autres dont la croissance est marquée par des problèmes aigus de congestion routière, elle réduit de façon notable sa capacité d'attirer des jeunes familles et les travailleurs qualifiés recherchés à travers le monde.

Les cibles ambitieuses de transport alternatif que propose le groupe de travail sur la mobilité durable auront pour effet de ramener le niveau de circulation automobile à celui qui prévalait en 2000. Cette diminution aura des retombées positives sur la qualité de vie, la santé et l'environnement.

### **Une contribution à la réduction des gaz à effet de serre**

Comme on l'a vu précédemment, le transport routier est responsable de 37 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) sur le territoire de l'agglomération de Québec.

Le niveau d'émission des GES par les véhicules de transport dépend de plusieurs variables, dont :

- le type de véhicule utilisé (taille et cylindrée) et la fréquence d'utilisation ;
- le choix de motorisation (essence, diesel, biocarburant, hybride, électricité, etc.);

- les conditions de circulation (congestion, fluidité, vitesse);
- les distances parcourues.

Tous ces facteurs et bien d'autres influencent la quantité de gaz à effet de serre émise. Certains relèvent du transport en tant que tel tandis que d'autres concernent l'aménagement du territoire, d'où l'importance qu'accorde le groupe de travail aux liens unissant urbanisation et transport.

Les normes nord-américaines et québécoises de réduction d'émission des GES qui seront imposées aux constructeurs automobiles à compter de 2011 devraient avoir des effets notables sur le volume de GES émis par ce mode de transport.

La Ville de Québec souscrit à l'objectif du gouvernement du Québec de réduire de 20 % les émissions de GES à l'horizon 2020, par rapport à 1990<sup>8</sup>. La mise en œuvre du plan de mobilité durable contribuera à l'atteinte de cet objectif.

8 Ville de Québec. Plan de réduction des gaz à effet de serre de l'agglomération de Québec, rapport préliminaire, septembre 2009.



# 5. Les stratégies et les moyens





# Les stratégies et les moyens

## 5.1 Urbaniser autrement

### Mettre fin à l'étalement urbain

D'ici 2031, de 62 000 à 89 000 nouveaux ménages devraient s'établir sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec. Dans l'agglomération de Québec, cela représente de 40 700 à 60 000 ménages additionnels.

Comment accueillir ces personnes et ces familles?

Le groupe de travail a cherché d'autres solutions que la poursuite du mode traditionnel de développement résidentiel qui obligerait les villes à construire des milliers de maisons isolées :

- sur les terres agricoles;
- dans les boisés de la région;
- dans les bassins versants des prises d'eau potable et d'autres milieux écologiques fragiles.

La carte 25 présentée à la page suivante illustre les principales contraintes et les reliefs du territoire.

Dans le respect des principes de développement durable, le groupe de travail recommande d'offrir aux nouveaux ménages une diversité de modes d'habitation à l'intérieur du périmètre urbanisé de la ville de Québec.

3

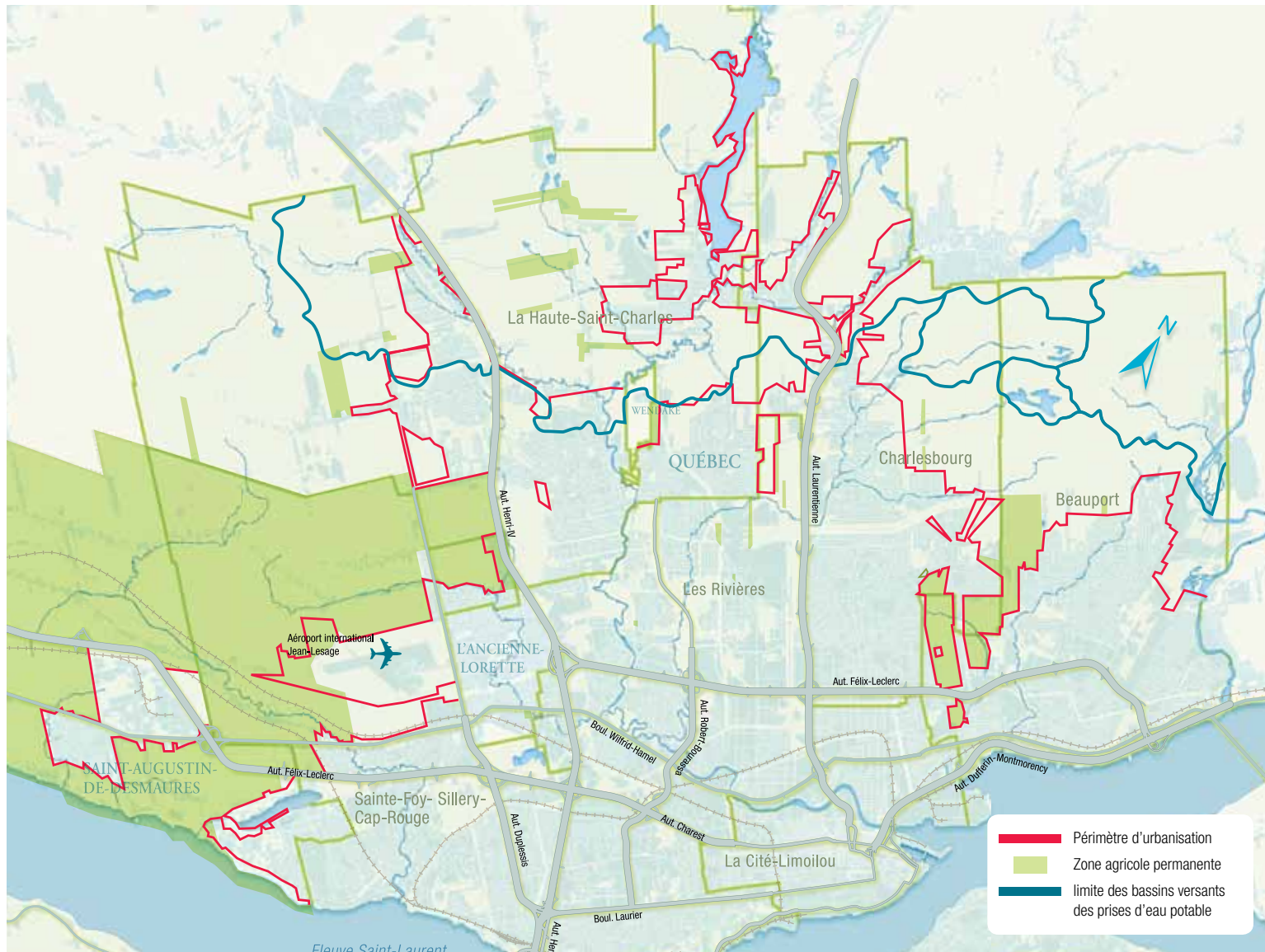
Cette option consiste à :

- lier les développements et redéveloppements domiciliaires et commerciaux à l'offre de service de transport en commun;
- inciter fortement le gouvernement du Québec à épauler la Ville de Québec et la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) dans leurs efforts en vue de contrôler l'étalement urbain dans les MRC situées au pourtour du territoire de la CMQ. En toute cohérence avec ses orientations relatives au développement durable, le gouvernement doit prendre des décisions qui ont pour effet de contrer l'étalement. Ces décisions concernent notamment les équipements gouvernementaux, les infrastructures et l'approbation des schémas d'aménagement des MRC.

La Ville de Québec a d'ailleurs procédé à une analyse des potentiels de développement résidentiel, commercial et industriel à l'intérieur de son périmètre urbain. Le groupe de travail en arrive à la conclusion qu'il est possible d'y accueillir les nouveaux ménages qui viendront s'établir d'ici 2031 en autant que la Ville mette en application les orientations qui sous-tendent le Plan de mobilité durable.

La carte 10 présentée à la page 48 illustre les potentiels de développement sur le territoire.

Carte 25 – Relief et contraintes



## Raffermir le caractère novateur de l'aménagement urbain

Le défi des villes modernes consiste à allier la demande pour un cadre de vie agréable, sécuritaire et sans congestion aiguë avec le besoin d'innovation, de croissance et d'accueil des grandes manifestations internationales.

Québec est appelée à croître. Elle assumera cette croissance dans un cadre urbain en poursuivant ouvertement un objectif d'attractivité.

### En harmonisant les « centres d'activités » et la desserte par transport en commun

Dans le passé, des pôles d'emplois et des centres d'activités ont émergé dans des secteurs isolés, non accessibles en transport en commun.

La Ville doit désormais réserver les usages qui génèrent un grand nombre de déplacements aux endroits les mieux desservis par le transport en commun.

Dans certains pays, les villes font du « zonage d'accessibilité », c'est-à-dire qu'elles planifient la localisation des immeubles générant d'importants déplacements (bureaux, collèges, hôpitaux, équipements sportifs, etc.) dans les pôles et le long des axes les mieux desservis par le transport public. C'est le cas des Pays-Bas où l'on applique « la politique ABC » qui consiste à accorder une cote « A » aux projets qui répondent à ce critère et des cotes « B » et « C » aux projets qui s'en écartent.

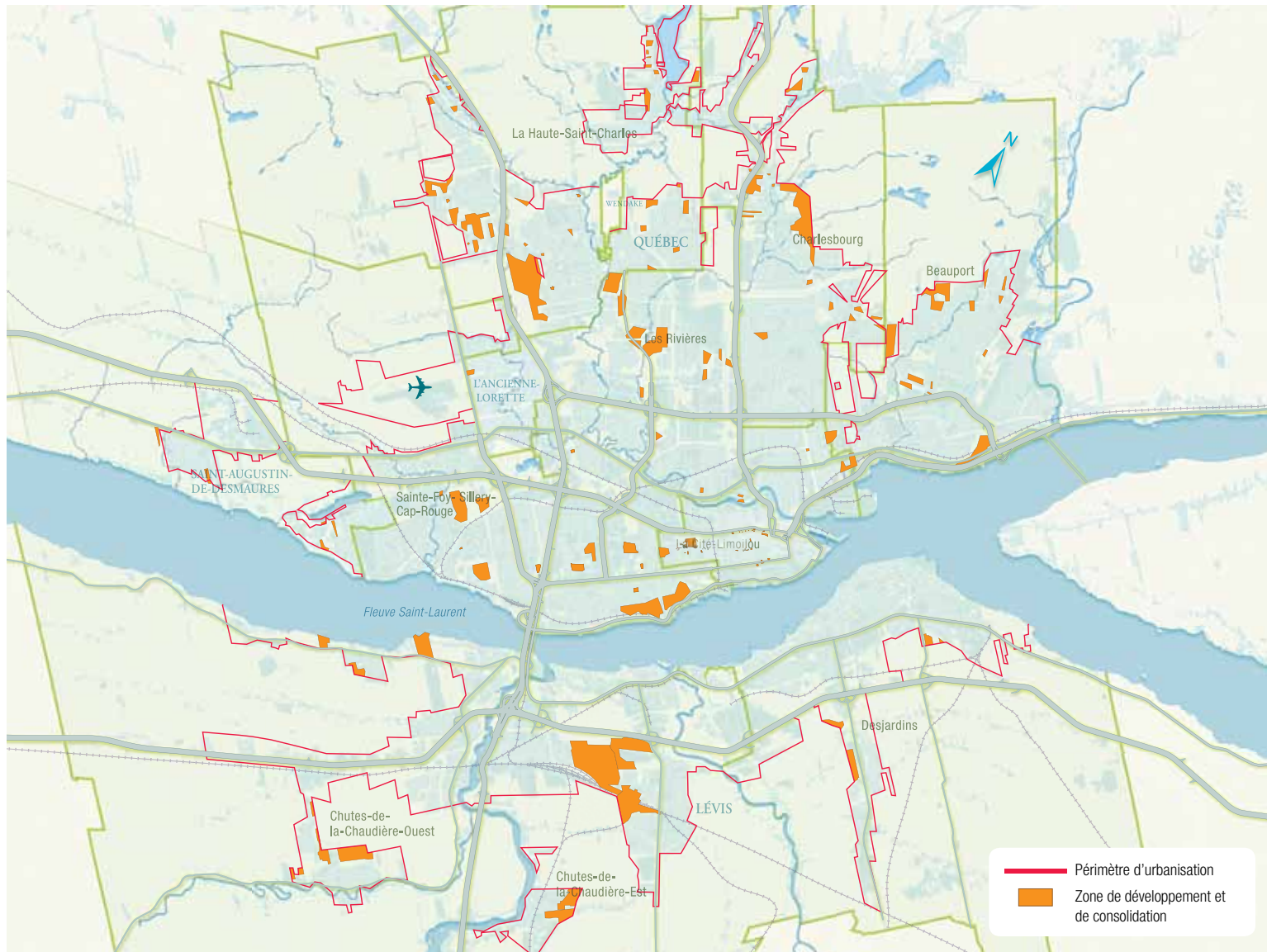
Potentiels de développement et de redéveloppement estimés	
Potentiel de consolidation connu (colline Parlementaire, plateau de Sainte-Foy, cimenterie de Beauport, etc.)	6 400 logements
Nouveaux quartiers et écoquartiers (Pointe-D'Estimauville, Pointe-aux-Lièvres, Cité Verte)	3 000 logements
Lotissements potentiels (secteur Lebourgneuf, secteur Chaudière, Charlesbourg, etc.)	11 000 logements
Espaces libres et sous-utilisés (ex. : petits centres commerciaux des années 50 et 60)	14 000 logements
Grandes artères des Métrobus actuels et projetés	16 000 logements
Axe Wilfrid-Hamel et Père-Lelièvre	3 000 logements
Axe Charest (du boulevard Robert-Bourassa à D'Estimauville, excluant l'écoquartier)	10 000 logements
Université Laval (pacte Myrand)	1 300 logements
PPU de Sainte-Foy	7 500 logements
<b>Total estimé</b>	<b>72 200 logements</b>

Le groupe de travail sur la mobilité durable recommande à la Ville de Québec de réviser son Plan directeur d'aménagement et de développement et d'y introduire un mode de zonage d'accessibilité.

4

On note par ailleurs que certains services fréquemment utilisés sont implantés sans égard à la facilité de s'y rendre. L'exemple le plus préoccupant à cet égard est celui des services de garde. Un très grand nombre de parents se voient dans l'obligation

Carte 10 – Potentiels de développement





de se déplacer en auto uniquement parce que la garderie n'est pas située le long des parcours de transport collectif et qu'elle est localisée de manière excentrique par rapport aux lieux de résidence.

5

Le groupe de travail recommande que le ministère de la Famille et des Aînés prenne entente avec les villes afin que parmi les critères importants d'octroi d'un nouveau permis pour un service de garde, la localisation de ce service à proximité d'une desserte d'un service de transport collectif soit prioritaire.

#### En développant de nouveaux quartiers

Il est possible de développer de nouveaux quartiers à l'intérieur des limites du territoire de la ville de Québec. En concevant ces nouveaux milieux de vie urbaine, la Ville poursuit deux objectifs :

- elle veut y attirer des personnes et des ménages qui souhaitent vivre et travailler à Québec;
- elle entend leur offrir un cadre de vie urbaine privilégiant la mixité des usages, le transport collectif et le transport actif.

Ces quartiers ne seront évidemment pas tous développés selon le même modèle. Diverses formes d'aménagement seront proposées.

Le groupe de travail recommande d'appliquer les caractéristiques suivantes aux nouveaux quartiers qui seront développés :

- Ils sont tous desservis par un ou des modes de transport collectif à fréquence élevée.
- Certains immeubles ont une vocation mixte : commerces aux étages inférieurs et habitations au-dessus.
- On cherchera à y attirer la plupart des services de « commodité » afin que les résidents de ces quartiers puissent trouver à proximité, idéalement à distance de marche, les biens et services de la vie quotidienne.
- Des espaces verts et des parcs d'amusement pour les enfants y sont partout accessibles et sécuritaires.
- Des aires piétonnes sont aménagées.
- Le réseau de pistes et de voies cyclables permet de se rendre à ces quartiers à partir des autres secteurs de la ville.

6



Le concept de l'esplanade projetée pour l'écoquartier de la Pointe-D'Estimauville.

Dans la ville de Québec, de tels quartiers verront le jour : Pointe-D'Estimauville, Pointe-aux-Lièvres et la Cité Verte. Éventuellement, de nouveaux quartiers pourraient émerger.

#### En urbanisant des espaces libres et sous-utilisés

Dans la région, de nombreux terrains demeurent vacants ou sous-utilisés. Dans une optique d'utilisation rationnelle des ressources d'une ville, il faut utiliser ces superficies « gaspillées » pour y aménager des résidences et des services qui s'insèrent dans une trame urbaine axée sur la qualité de vie.

Dans la ville, diverses formes de réurbanisation sont possibles, notamment à Sainte-Foy (quartier militaire), aux alentours de place Fleur de Lys, à Limoilou (1<sup>re</sup> Avenue) et le long de certaines grandes artères.

Le groupe de travail recommande à la Ville de Québec d'axer l'aménagement des espaces libres et sous-utilisés en y privilégiant l'implantation d'immeubles à vocation mixte, de densité moyenne, et en accordant une nette priorité aux ensembles qui peuvent être desservis efficacement par le transport en commun.

7

#### En encourageant le développement le long des grandes artères : une densification à l'échelle humaine

Dans plusieurs villes, la mise en service d'un mode structurant de transport en commun le long de grandes artères génère d'importants développements immobiliers. Plusieurs personnes et commerces veulent se rapprocher de ces voies majeures de desserte.



Il faut utiliser les terrains vacants ou sous-utilisés pour y aménager des résidences et des services.

La Ville de Québec a estimé que le long des lignes Métrobus actuelles et projetées, il serait possible d'accueillir, au cours des 20 prochaines années, plus de 16 000 unités de logement sur les terrains vacants ou sous-utilisés ainsi que sur certains terrains de stationnement. Ce potentiel estimé correspond à une densité nette variant de 50 à 125 logements à l'hectare, selon les contextes urbains, soit des immeubles résidentiels de 3 à 5 étages.

Il s'agit donc de densifier à l'échelle humaine. Il n'est pas nécessaire, étant donné la taille de la population de la région de Québec et des perspectives de croissance faible, d'ériger à plusieurs endroits des immeubles de 15 à 20 étages.



Densifier le long des grandes artères : une recommandation du groupe de travail.

8

Le groupe de travail sur la mobilité durable recommande à la Ville de Québec de procéder à une densification à l'échelle humaine le long des grandes artères.

#### **En stimulant le développement de nouveaux concepts de résidences unifamiliales et bifamiliales**

Pour attirer les ménages avec enfants dans les quartiers urbains, il faut favoriser les habitations qui donnent accès à un terrain privé ou semi-privé et diversifier l'offre de résidences.

Au cours des dernières années, divers concepts de résidences ont vu le jour, dans une variété de styles et de prix : maisons en rangée, jumelés, duplex, petits multifamiliaux de deux ou trois étages.

Le groupe de travail sur la mobilité durable recommande que la Ville de Québec fasse appel aux architectes et aux designers afin qu'ils innovent dans la conception de nouveaux types de résidences et il invite les institutions financières à en faire la promotion.

9

Le groupe de travail recommande que la Ville de Québec privilégie les projets qui répondent à ce souci d'innovation et qui permettent aux ménages d'avoir des solutions de rechange intéressantes à la résidence unifamiliale isolée en banlieue.

10

#### **En offrant des logements pour répondre aux diverses générations**

Un nombre grandissant de ménages et de personnes seules habitent une maison unifamiliale qui leur apparaît trop grande, maintenant que les enfants sont partis. D'autres personnes ne peuvent plus « tenir maison » pour des raisons de santé. Ces personnes veulent cependant demeurer dans le quartier où elles ont passé une bonne partie de leur vie active.

Il faut offrir à ces ménages diverses options en matière d'habitation. Le groupe de travail sur la mobilité durable invite la Ville de Québec à autoriser et encourager l'aménagement ou la transformation de maisons unifamiliales en immeubles intergénérationnels permettant à des jeunes familles de partager une grande maison avec une personne ou un couple de personnes plus âgées. La présence d'écoles primaires et secondaires dans ces quartiers attire les jeunes familles.



Il faut offrir aux ménages diverses options en matière d'habitation.

11

Le groupe de travail recommande à la Ville d'inciter des promoteurs immobiliers à offrir, en particulier dans les premières banlieues de Québec, des immeubles d'habitation conçus pour les personnes plus âgées.

Ces dernières seront d'autant plus intéressées à vendre leur maison unifamiliale qu'elles pourront trouver dans leur quartier une offre d'habitation de qualité répondant à leurs besoins. Ces immeubles devraient être localisés le long d'axes de transport en commun et à proximité des services de proximité.

## 5.2 Faire du transport collectif un outil structurant de la consolidation et du développement du territoire

### Le centre-ville, prédominance réaffirmée

Une agglomération urbaine peut avoir plusieurs pôles structurants, mais elle n'a généralement qu'un seul centre-ville. Ce dernier a toujours été un lieu de concentration des fonctions urbaines, des pouvoirs publics, qu'ils soient civils, judiciaires, religieux, voire militaires, des grandes institutions du savoir et de la culture de même que des activités d'affaires.

Au cours des dernières décennies, certaines de ces fonctions ont été déconcentrées dans des pôles ou des axes structurants avec plus ou moins d'intensité, ce qui a parfois fait perdre au centre-ville sa prédominance dans ces domaines spécifiques.

Un retour vers le centre-ville s'est amorcé lentement ces dernières années. Ce phénomène s'accélère désormais : on densifie à nouveau les espaces urbains, on rebâtit la trame urbaine démolie, on réinsère de nouvelles fonctions culturelles ou éducatives, on ramène l'habitation, bref on recrée un milieu de vie urbaine débordant d'activités diverses. Le centre-ville regagne ses fonctions de centralité, son rôle politique et administratif et sa propension à l'animation et aux activités ludiques.



Le quartier Saint-Roch offre des perspectives de développement plus grandes que le Vieux-Québec ou la colline Parlementaire.

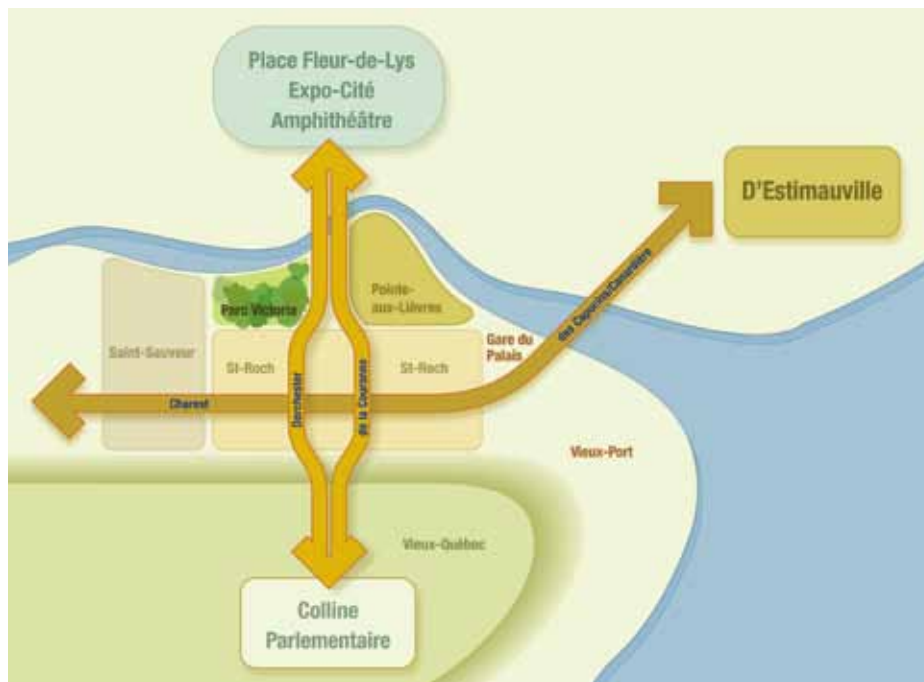
La Ville de Québec souhaite mieux affirmer l'identité du centre-ville de Québec en assurant de meilleures connexions entre ses trois composantes : le Vieux-Québec, la colline Parlementaire et le quartier Saint-Roch. La relation et la communication entre chacun des secteurs ont été rendues difficiles par la séparation entre la haute et la basse-ville et la différence de leur vocation, ce qui engendre une compétition pour les grandes fonctions urbaines.

Il a fallu trois décennies d'efforts pour réhabiliter chacun des secteurs et leur redonner une mixité fonctionnelle nécessaire à la vitalité de tout centre-ville, dans une saine complémentarité. On peut résumer ainsi ces efforts :

- dans le Vieux-Québec, en haute-ville, en basse-ville et dans le Vieux-Port : réinsertion des fonctions de centralité et revalorisation de l'animation des lieux publics;
- sur la colline Parlementaire : consolidation de la fonction administrative et de l'activité de congrès;
- dans Saint-Roch : émergence de nouvelles vocations axées sur la haute technologie, la création artistique et le haut savoir.

La fonction résidentielle est restée présente dans chacun des secteurs, ce qui distingue le centre-ville de Québec des autres centres-villes nord-américains. Sa réanimation a été réussie parce que la consolidation résidentielle était le fondement de l'intervention des pouvoirs publics dans les trois secteurs concernés. Des quartiers vivants et sécuritaires, à fortiori des quartiers centraux, sont des quartiers habités.

Le plan proposé de structuration du territoire assure que le centre-ville de Québec restera au cœur fonctionnel de la région avec toute l'intensité nécessaire au maintien de sa vitalité et de la prédominance qu'il doit renforcer.



### Saint-Roch, moteur du développement futur

On estime que le Vieux-Québec et la colline Parlementaire peuvent encore accueillir environ 1 000 logements. Ces deux secteurs sont pour ainsi dire parvenus à maturité. Saint-Roch offre des perspectives de développement nettement plus grandes.

La localisation au cœur de Saint-Roch de grandes institutions et d'équipements culturels majeurs en ont renforcé le rôle central : la bibliothèque Gabrielle-Roy, le palais de Justice, les quatre composantes de l'université du Québec et l'école des

Arts visuels de l'Université Laval, le complexe Méduse, des théâtres, etc. La réalisation éventuelle du projet du Diamant de Robert Lepage et la possibilité de relocalisation des deux conservatoires continueront cette opération de renforcement de la centralité de Saint-Roch. Plus on axera sa transformation sur le cumul et la synergie de diverses activités, plus on fera de Saint-Roch un véritable moteur de développement, en même temps qu'on projetera une nouvelle image de marque de Québec.

La restructuration du transport en commun, entreprise depuis une dizaine d'années, a beaucoup contribué au renforcement du centre-ville et de Saint-Roch, en particulier. Mais le système actuel a ses limites. Dans l'état présent du développement de la région, seule la mise en service d'un système de transport collectif plus performant, plus moderne, plus convivial et plus confortable donnera l'impulsion nécessaire

à un développement économique accéléré, à une densification urbaine plus structurante, à une plus grande vitalité du centre-ville et des pôles ou noyaux bordant les axes de ce transport.

Saint-Roch deviendra donc le nœud de ce système de transport, le noyau où se rencontrent les deux grands axes est-ouest et nord-sud. Cette jonction est essentielle pour la vitalité de Saint-Roch et le renforcement de sa fonction de pôle régional majeur, particulièrement sur les plans résidentiel, culturel, commercial et touristique, domaines qui ont encore besoin d'une consolidation.

Saint-Roch retrouve la vigueur économique et le rôle central qu'il avait avant le développement des banlieues au début des années 60.

### Pôles et axes structurants : consolidation par le transport en commun

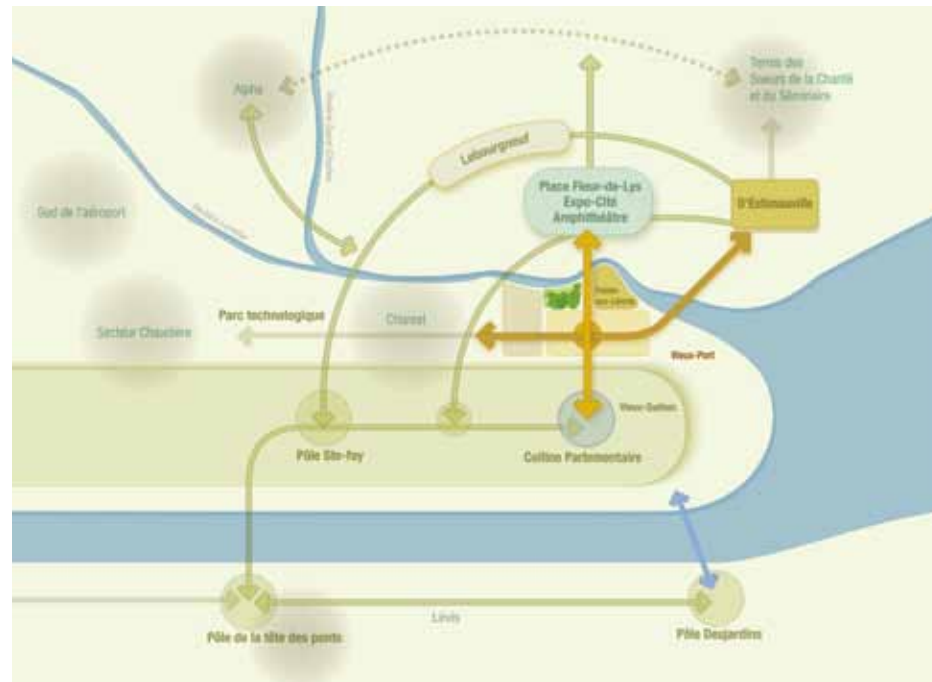
Cette mise en valeur du centre-ville s'insère dans une vision « multipolaire » de Québec où Sainte-Foy, Lebourgneuf et D'Estimauville deviennent d'importants pôles complémentaires. À partir de ce nœud, on peut imaginer une expansion des axes de densification dans quatre directions (voir le schéma ci-contre) :

- Vers l'est par les boulevards Jean-Lesage et des Capucins, le chemin de la Canardière, le boulevard Sainte-Anne, jusqu'à D'Estimauville dans un premier temps<sup>1</sup>.
- Vers l'ouest, sur le boulevard Charest, jusqu'à un premier noyau autour du boulevard Langelier, puis jusqu'aux nœuds de la rue Marie-de-l'Incarnation et de l'avenue Saint-Sacrement, pour se connecter éventuellement par l'autoroute Robert-Bourassa à l'axe de Sainte-Foy, à l'Université Laval, et au pôle structurant qui s'y trouve.
- Au nord, jusqu'au secteur d'ExpoCité, du nouvel amphithéâtre et du centre commercial Fleur-de-Lys, en passant par la Pointe-aux-Lièvres et se prolongeant éventuellement vers le

nord pour atteindre le pôle structurant de Lebourgneuf qui lui aussi accélérera son développement.

- Vers le sud, c'est-à-dire vers la colline Parlementaire et les quartiers adjacents.

Le potentiel de ces axes est important, notamment en matière de grands équipements (le futur amphithéâtre), d'usages administratifs et commerciaux ou de grands ensembles d'habitation, voire des quartiers complets. Il faudra sans doute plusieurs décennies (de 30 à 50 ans) avant d'épuiser tout ce



<sup>1</sup> Cet axe pourrait éventuellement se prolonger jusqu'à la chute Montmorency, pôle récréotouristique important. Une requalification souhaitable du boulevard Sainte-Anne dans ce secteur serait alors engendrée.

potentiel, selon le rythme de développement de la région et des actions qu'entreprendra la Ville en faveur de la consolidation du tissu urbain. Il faut profiter de la croissance accrue des 15 prochaines années pour accélérer davantage le développement de Québec.

Ces deux axes majeurs concentrent quelques-uns des grands générateurs de déplacements actuels et surtout ceux qu'on souhaite développer dans l'avenir.

Cette structure croisée de deux grands axes a l'avantage de la simplicité et de la clarté. Elle permet à la région de Québec d'opérer une restructuration majeure de son développement, d'éviter l'éparpillement que l'on connaît aujourd'hui et de relier ensemble tous les éléments forts existants. Elle procure un potentiel de développement à très long terme, au-delà même des prévisions tendanciennes de la population et des ménages, tout en préservant les secteurs patrimoniaux de la ville qui sont à la base de son identité. Elle permet de « reconstruire la ville sur la ville » selon les tendances urbaines actuelles et de projeter à l'extérieur une image forte de région et de ville structurées et ouvertes au développement.

### **Un centre de gravité lié aux autres grands pôles d'activités**

Il est essentiel que le centre-ville soit relié, notamment par un système de transport en commun efficace et fiable, aux autres grands pôles d'activités.

- Le pôle de l'Université Laval/boulevard Laurier demeurera un centre majeur d'emplois et d'activités commerciales et il poursuivra son développement.

- Lebourgneuf possède également un grand potentiel de croissance et il doit être connecté au centre-ville.
- Le développement d'un nouveau parc technologique et d'un écoquartier à D'Estimauville entraînera une densification de tout ce secteur pour en faire un véritable pôle d'activités.
- Le parc technologique de Québec, où sont concentrées des entreprises hautement stratégiques, doit lui aussi être branché sur les grands réseaux qui mènent au centre-ville, à l'Université Laval et à Sainte-Foy.
- Les quartiers situés au nord (arr. de La Haute-Saint-Charles, y compris Saint-Émile et Val-Bélair, et l'arr. des Rivières) doivent également être reliés de manière plus directe et efficace au centre-ville.
- Pointe-aux-Lièvres offre un intéressant potentiel de densification de la fonction résidentielle au centre-ville.
- À Lévis, en particulier aux pôles structurants de la tête des ponts et de Desjardins.

Enfin, il est essentiel de raccorder Lévis à Québec.

Le groupe de travail recommande à la Ville de Québec d'adopter un concept urbain selon lequel Saint-Roch devient un des piliers du centre-ville qui s'insère dans une vision multipolaire de Québec. Selon cette vision, Saint-Roch est à la jonction de deux axes reliant d'une part, la colline Parlementaire à ExpoCité; d'autre part, les pôles majeurs d'activités de Sainte-Foy, Lebourgneuf et D'Estimauville.



Depuis les fusions municipales de 2002, le territoire de la ville de Lévis a quadruplé et atteint maintenant une superficie de plus de 444 km<sup>2</sup>.

L'illustration ci-contre présente les grandes affectations du territoire de Lévis, conformément au schéma d'aménagement et de développement qu'elle a adopté en 2008.

Lévis connaît une forte croissance. Pour la période de 2006 à 2012, la Ville de Lévis prévoit réaliser par le concours du secteur privé :

- des projets d'investissement manufacturiers pour plus de 2,4 milliards \$;
- des projets commerciaux privés pour plus de 927 M\$;
- des projets d'investissement résidentiel totalisant plus de 900 M\$ (2004-2008).

La Ville de Lévis a identifié deux pôles structurants situés dans le secteur de Desjardins et à la tête des ponts.

## 5.3 Se déplacer autrement – multiplier le choix des modes de déplacement

### 5.3.1 Développer un système de transport collectif attrayant et performant

#### Efficacité, équité et développement durable

Comme on l'a déjà signalé, la population de la région de Québec augmentera au cours des prochaines années. De plus, les personnes ont tendance à diversifier leurs déplacements. Bref, si rien ne change, la congestion s'aggravera. Il faut éviter cette situation.

Pour réduire la congestion, il faut donc se déplacer autrement. Une partie de la solution passe par le développement de modes de transport qui présentent une option compétitive à l'automobile. Seul un système intégré de transport en commun à l'échelle de la région offrira aux citoyens des solutions de remplacement à l'automobile pour des déplacements rapides, sécuritaires et confortables.

Le transport alternatif est au cœur de la mobilité durable. C'est en créant les conditions pour faire de la marche, du vélo et du transport en commun des moyens de déplacement bien intégrés aux modes de vie que les villes et les régions relèveront le défi d'une accessibilité à faibles coûts économiques, environnementaux et sociaux.

Le transport en commun constitue un des éléments centraux du Plan de mobilité durable. En étant utilisé par un plus grand nombre de personnes, ce mode de transport réduit le nombre de véhicules sur le réseau routier. Il donne la possibilité de parcourir des distances intéressantes et peut, combiné à d'autres moyens, offrir une solution de rechange au fait de posséder une voiture individuelle. De ce fait, il contribue à diminuer la part du budget des familles consacré au transport, l'espace de stationnement, récupéré à d'autres fins, et la circulation des véhicules privés. Voilà pourquoi le groupe de travail sur la mobilité durable propose une cible ambitieuse concernant le transport en commun, soit de doubler le nombre de passages quotidiens d'ici 2030.

Pour que le transport en commun attire un nombre grandissant de passagers, il doit répondre à la diversité des besoins et des situations. Il doit permettre aux gens d'accéder facilement aux principaux lieux où se déroulent leurs activités professionnelles, ludiques et sociales.

Ainsi, il doit desservir de manière efficace :

- les pôles majeurs d'activités;
- les pôles et les axes de développement futur;
- les axes denses et mixtes;
- les pôles locaux d'activités.

Et permettre de se déplacer :

- à l'intérieur des quartiers;
- entre les quartiers.

L'ensemble du réseau doit :

- offrir un service de qualité, fiable et performant;
- être conçu et entretenu avec un souci d'accessibilité universelle et de confort pour tous tant pour les déplacements vers les stations et l'accès aux véhicules que pour les périodes à bord ou en attente;
- s'inscrire de manière très visible et facilement lisible dans la ville;
- favoriser l'intermodalité, c'est-à-dire le passage facile d'un moyen de transport à un autre pour un seul déplacement : infrastructures adéquates, tarification et information intégrées, connexion avec les réseaux piétons et cyclistes et avec les services d'auto-partage;
- s'arrimer aux réseaux mis en place sur la Rive-Sud ainsi que dans les MRC situées au pourtour de l'agglomération pour diminuer le nombre de voitures convergeant vers les principaux pôles d'activités de la région;

- profiter des nouvelles technologies pour fournir une information complète sur l'ensemble des options de mobilité, rendre cette information accessible à tous, augmenter la performance du service et réduire ses impacts environnementaux;
- offrir une tarification abordable.

Le groupe de travail recommande aux gouvernements de maintenir et de renforcer leurs investissements dans les transports collectifs.

13

Les investissements publics dans le transport collectif répondent aussi à des impératifs d'équité sociale. Considérant l'augmentation inévitable des coûts du pétrole dans l'avenir et le nombre croissant de ménages constitués d'une personne seule, le coût d'achat et d'entretien d'une voiture personnelle n'est pas à la portée de tous.

Il faut donc offrir aux personnes à plus faible revenu et à celles qui renoncent à l'automobile des moyens appropriés de se déplacer dans la ville. Il est inadmissible que certains lieux d'emplois (parcs industriels, centres de divertissement, hôpitaux, centres commerciaux, aéroport) ne soient pratiquement accessibles qu'en automobile, ce qui crée une situation d'exclusion pour des personnes qui pourraient y travailler.

Enfin, un système moderne de transport collectif constitue un outil essentiel du développement durable d'une ville.

## Une organisation du transport en commun qui tient compte de la structure urbaine actuelle et à venir

L'agglomération de Québec se caractérise actuellement par :

- la concentration d'une grande diversité et d'un grand nombre d'activités dans le centre-ville, le pôle de Sainte-Foy et le secteur de Lebourgneuf;
- la concentration d'activités le long de quelques axes denses et mixtes : les axes en haute-ville (chemin Sainte-Foy, boulevard René-Lévesque, boulevard Laurier et Grande Allée), l'axe de la 1<sup>re</sup> Avenue vers Charlesbourg, et l'axe Charest, de Saint-Roch jusqu'à Saint-Sacrement);
- des milieux résidentiels de plus faible densité à mesure que l'on s'éloigne du centre-ville;
- un important réseau autoroutier qui ceinture la partie la plus dense de l'agglomération.

Comme on l'a vu au chapitre précédent, le groupe de travail sur la mobilité durable recommande de contenir la croissance résidentielle et industrielle à l'intérieur du périmètre urbanisé actuel.

L'organisation du transport collectif doit appuyer la consolidation et le développement du territoire selon les orientations retenues. Elle doit également tenir compte de la structure urbaine actuelle, laquelle lui impose des contraintes évidentes, mais lui offre également des opportunités sur lesquelles elle doit miser, de concert avec les partenaires concernés, pour donner un véritable essor à la mobilité durable.

Une offre de transport en commun, c'est bien davantage que des autobus qui circulent dans la ville. Aux services offerts, il faut ajouter les infrastructures, celles destinées aux véhicules comme

aux usagers, les systèmes d'information et de perception ainsi que l'ensemble des interfaces du réseau avec d'autres services, d'autres réseaux ou avec le milieu urbain dans lequel s'inscrit cette offre de transport.

Les gens se déplacent sur une base quotidienne pour toutes sortes de raisons : aller au travail ou fréquenter une institution d'enseignement, accéder à des services commerciaux ou professionnels, visiter des amis, pratiquer des activités de loisir et autres. Ces raisons varient selon l'âge des personnes, leur condition et la période de la journée. Pour certains de ces déplacements, comme se rendre au travail ou à un cours à l'heure de pointe, le transport en commun et actif est utilisé par un nombre important de personnes. En contrepartie, une grande majorité de personnes se déplacent en voiture, celle-ci offrant plus de souplesse.

Convaincre un grand nombre de personnes de délaisser l'automobile au profit du transport en commun, le plus souvent possible pour les distances qui se font plus difficilement à pied ou en vélo, constitue un défi de taille. Le plan conceptuel du réseau proposé veut faciliter ce transfert en offrant un service diversifié répondant à l'ensemble des besoins.

Il importe de poursuivre, voire d'intensifier les efforts afin d'améliorer rapidement les services actuels de transport collectif. Il faudra compter plusieurs années pour mettre en place un système intégré de transport en commun qui répond à l'ensemble des besoins dans la partie urbaine de la région de Québec. On présente ici les grandes caractéristiques du futur système de transport en commun qui est préconisé par le groupe de travail à l'horizon 2030. On en précisera plus loin les grandes étapes de déploiement.

Le groupe de travail recommande au Réseau de transport de la Capitale de mettre en place un système intégré de transport collectif qui comprendrait quatre composantes répondant à des besoins spécifiques et complémentaires.

#### Le réseau à haut niveau de service

Ce réseau dessert de manière efficace les axes denses où l'on trouve une concentration et une diversité d'activités.

Il accueille tant les résidents de l'agglomération que les personnes qui habitent à l'extérieur et qui convergent vers la région par d'autres moyens, afin de leur permettre d'accéder aux lieux d'activités autrement qu'en voiture.

Il contribue, par son caractère structurant, à soutenir le développement de la ville le long d'axes urbains caractérisés par une mixité et une densité d'activités.

Il dessert :

- les axes denses et mixtes actuels et futurs;
- les pôles majeurs d'emplois et d'études;
- les liens entre les principaux lieux d'activités.

Il se caractérise par :

- sa haute fréquence, de 5 à 15 minutes;
- sa fiabilité et sa rapidité, grâce à des mesures préférentielles et des stations plus espacées;
- son amplitude, du matin au soir, en semaine comme en fin de semaine;
- sa capacité d'accueillir un grand nombre de passagers;
- ses infrastructures d'accueil et d'attente multifonctionnelles et intermodales, bien intégrées au milieu bâti et localisées aux endroits stratégiques du réseau.

Il utilise :

- des mesures préférentielles (circulation en site propre ou en voie réservée, feux prioritaires, etc.) pour assurer sa fiabilité et sa rapidité;
- différents types de véhicules, selon la capacité requise : de l'autobus conventionnel au tramway.

La carte 11 à la page suivante présente le réseau à haut niveau de service



Carte 11 – Réseau à haut niveau de service



### Le réseau 15/30

Le réseau 15/30 vise une desserte fréquente et attrayante sur l'ensemble du territoire. Il emprunte essentiellement les rues collectrices à l'intérieur des quartiers et se connecte au réseau à haut niveau de service.

Il dessert :

- les pôles locaux d'activités;
- les secteurs de quartier localisés en dehors du réseau à haut niveau de service;
- les liens entre les quartiers.

Il se caractérise par :

- sa fréquence, de 15 à 30 minutes;
- ses arrêts rapprochés;
- les connexions qu'il permet entre les quartiers et avec le réseau à haut niveau de service;
- des stations intermodales aux lieux de connexion.

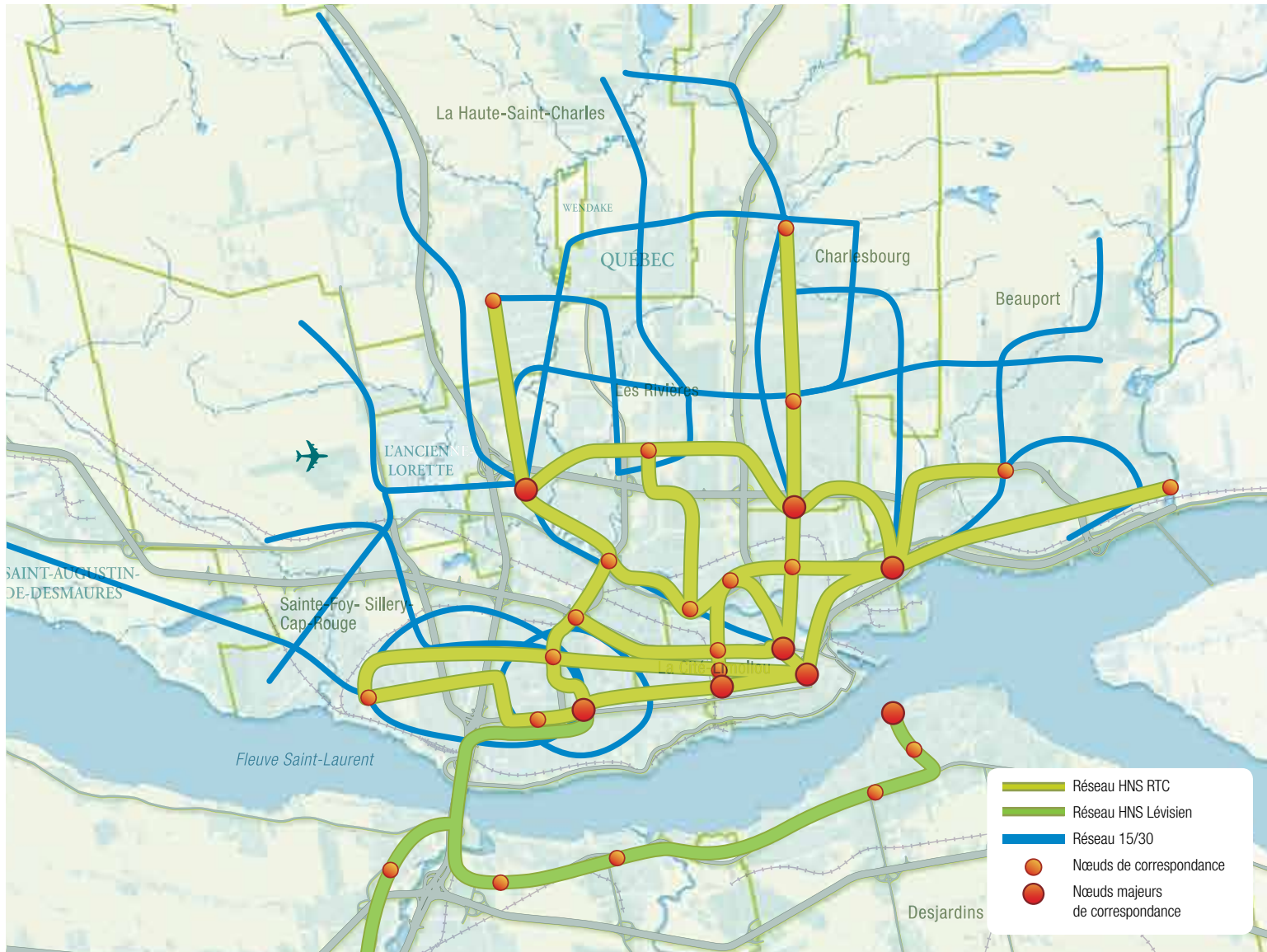
Il utilise :

- des mesures préférentielles lorsque l'achalandage le justifie, pour assurer sa fiabilité;
- des autobus conventionnels.

La carte 12 à la page suivante présente le réseau 15/30.



Carte 12 – Réseau 15/30



### Le réseau de proximité

Le réseau de proximité complète les autres réseaux, dans la partie la plus urbanisée de la ville. Résolument tourné vers les besoins de se déplacer sur de courtes distances à des heures variables, il est conçu comme un service s'adaptant à la réalité particulière des quartiers qu'il dessert, notamment à leur profil démographique.

Il dessert :

- les pôles locaux d'activités (artères et centres commerciaux, centres de loisirs, etc.);
- les liens entre les quartiers;

- les liens internes aux quartiers.

Il se caractérise par :

- son adaptabilité à la clientèle;
- la variabilité de l'offre selon les besoins : parcours réguliers, sur demande, spécialisés (par exemple : vers les parcs industriels) ou communautaires.

Il utilise :

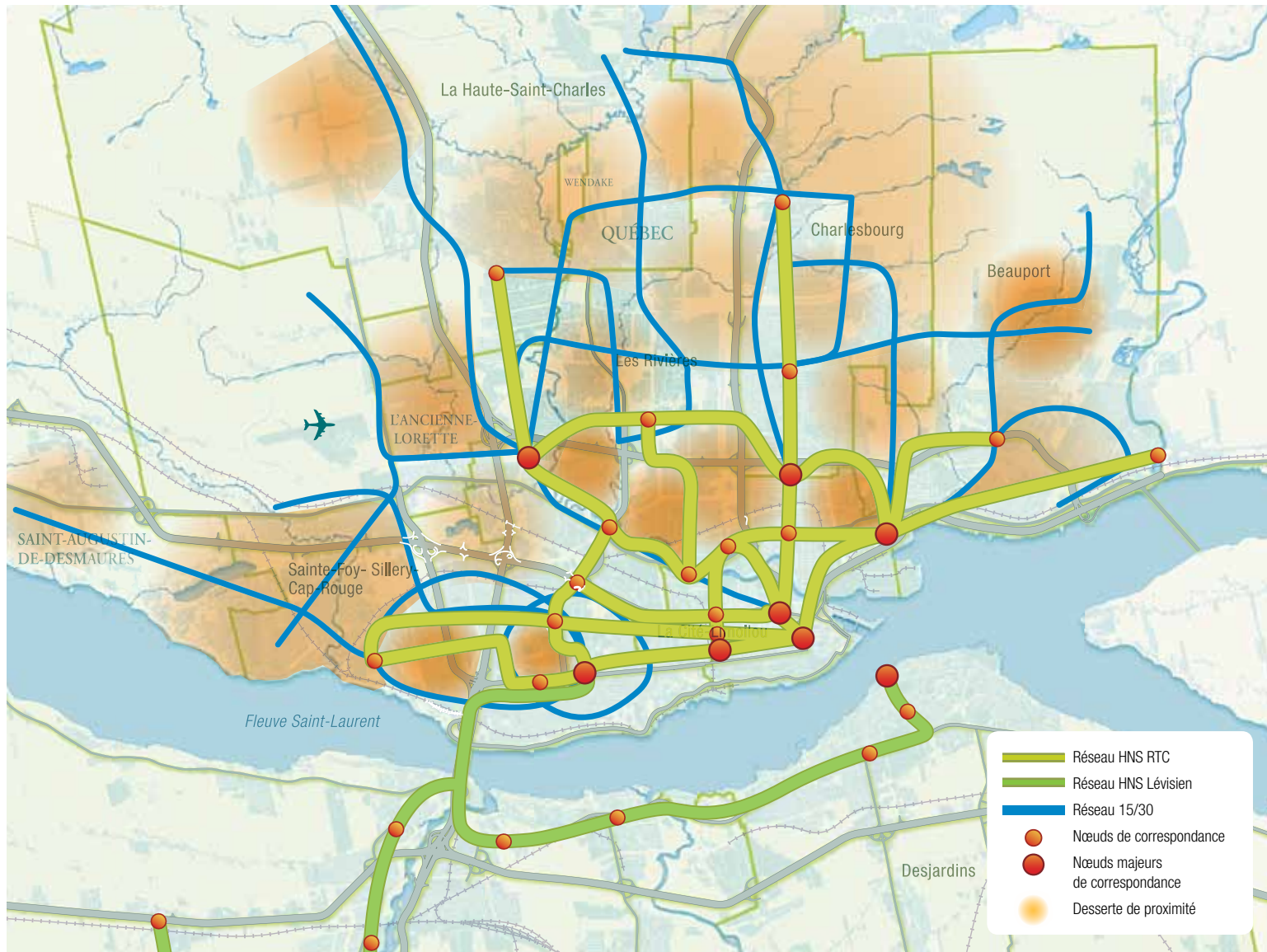
- des autobus conventionnels, des minibus ou des taxibus selon les besoins et les milieux desservis.

La carte 13 à la page suivante présente le réseau de proximité.





Carte 13 – Réseau de proximité



### Le réseau rapide

Ce réseau offre un service rapide à l'intention des personnes qui habitent la banlieue ou à l'extérieur de l'agglomération pour les trajets entre la résidence et les lieux de travail, d'études ou de services. Pour ces déplacements de type pendulaire entre les secteurs de banlieue et les principaux lieux d'activités, le service, une desserte de transit, doit pouvoir se comparer avantageusement à l'automobile en matière de vitesse de déplacement. Il faut miser sur la rapidité et la fiabilité en tirant parti du réseau de voies rapides de l'agglomération.

Il dessert :

- les pôles majeurs d'emplois et d'activités;
- les pôles futurs de développement.



Il se caractérise par :

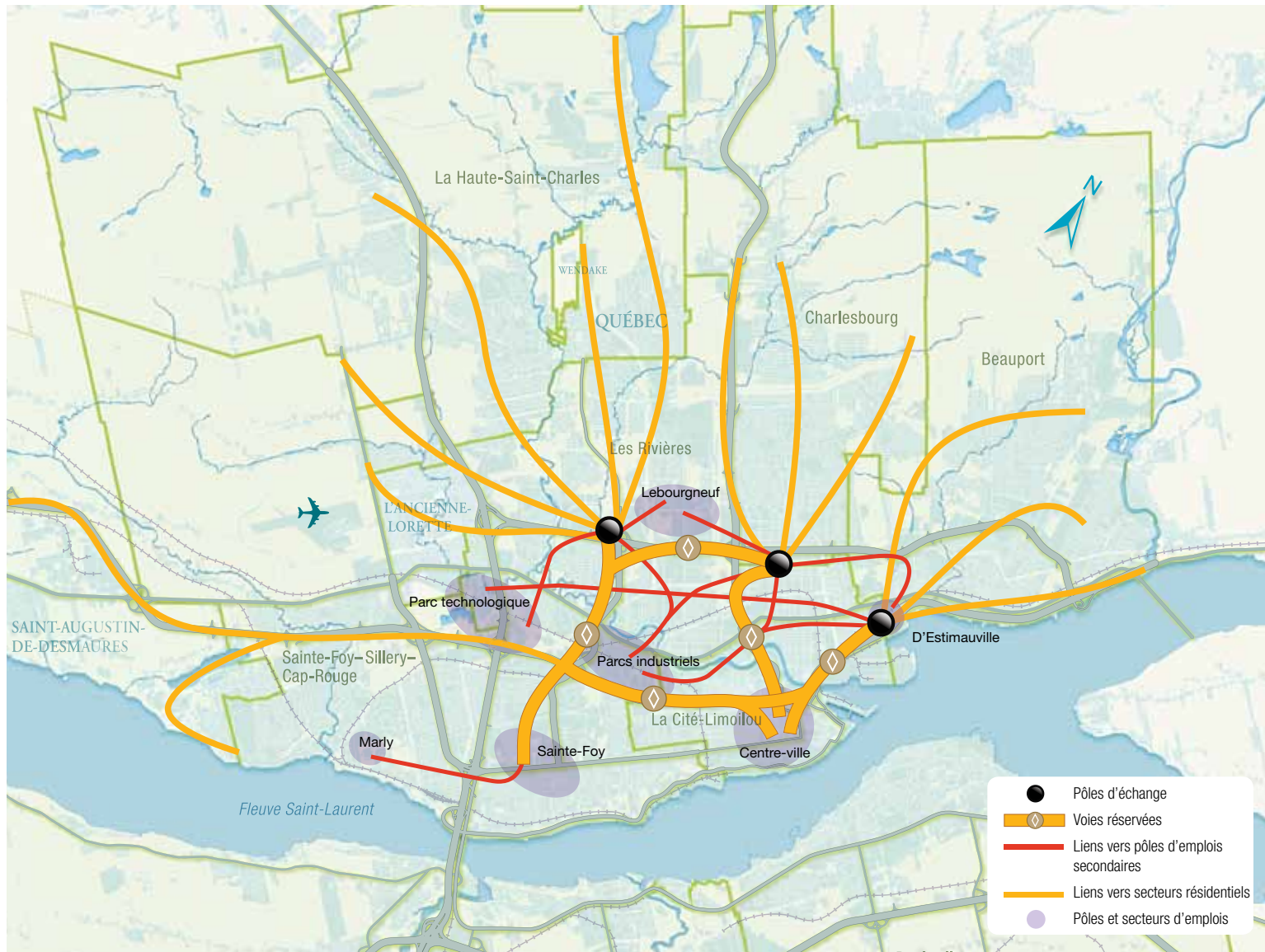
- sa rapidité et sa fiabilité, du fait qu'il emprunte les voies réservées, notamment sur le réseau autoroutier;
- sa haute fréquence en période de pointe, de 10 à 20 minutes;
- son amplitude, puisque le service demeure en activité toute la journée;
- des pôles d'échanges localisés stratégiquement de manière à augmenter l'offre de destinations.

Il utilise :

- des voies réservées sur le réseau routier supérieur et local;
- des autobus conventionnels ou articulés comptant un maximum de places assises.

La carte 14 à la page suivante présente le réseau rapide.

Carte 14 – Réseau rapide



## À Lévis : un réseau restructuré, modernisé et connecté au RTC

Lévis connaît depuis quelques années des problèmes aigus de congestion, en particulier à l'heure de pointe.

La Société de transport de Lévis a décidé de réorganiser et de moderniser son service de transport collectif. Elle poursuit les objectifs suivants :

- améliorer de façon générale l'offre de services;
- améliorer la desserte est-ouest du territoire de Lévis et la desserte de quartier;
- bonifier l'offre de services dans les pôles de développement retenus par la Ville de Lévis et auprès des grands générateurs de déplacements sur le territoire;
- bonifier l'offre de services dans l'axe de la traverse Lévis-Québec;
- favoriser le transport multimodal (marche, vélo, auto, traverse, autobus).

Le nouveau service de transport collectif présente les caractéristiques suivantes :

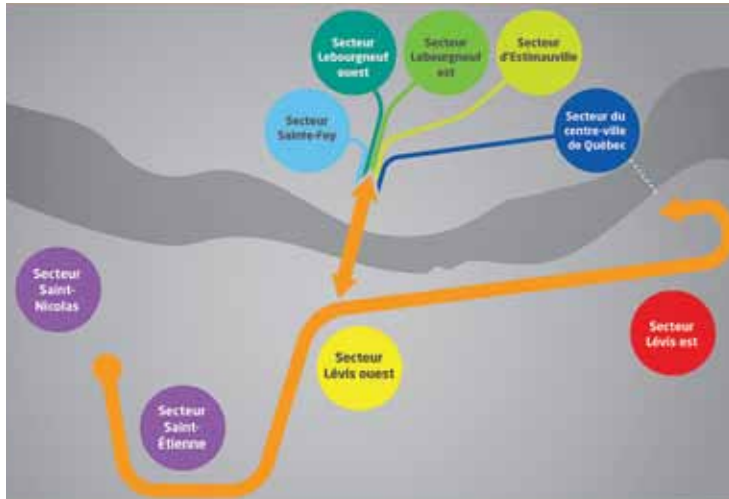
- couverture complète du territoire de Lévis en mode bidirectionnel;
- complémentarité entre les réseaux de la Société de transport de Lévis (STL) et ceux du Réseau de transport de la Capitale (RTC);

- Québec et ses arrondissements deviennent des pôles générateurs d'achalandage potentiel pour la STL et le RTC.

Il est important de noter que le réseau de transport collectif de Lévis est étroitement connecté à celui de la Ville de Québec.



Le réseau principal de la Société de transport de Lévis.



### Un système de transport en commun prenant appui sur des infrastructures qui contribuent à son efficacité

La mise en place graduelle du système de transport en commun envisagé à l'horizon 2030 commande des investissements et des actions vigoureuses à l'égard d'infrastructures qui visent à rendre le transport en commun efficace et confortable.

### Des voies réservées sur certaines autoroutes et artères

Pour rendre le transport en commun compétitif à l'automobile, il est essentiel d'éviter que les autobus et les autres véhicules de transport collectif soient pris dans la congestion routière. Cette condition est particulièrement importante pour les déplacements en direction du centre-ville et des pôles majeurs d'activités à l'heure de pointe. Sur certaines autoroutes, le ministère des Transports ajoute une voie de circulation réservée au transport en commun. Sur certains tronçons, il est possible d'utiliser l'accotement comme voie réservée au transport public.

Pour l'instant, le Réseau de transport de la Capitale et la Société de transport de Lévis doivent absorber des coûts importants liés à la congestion sur les autoroutes et les grandes artères. Le RTC doit en effet ajouter des véhicules supplémentaires afin d'assurer un service fiable. Ainsi, près de la moitié des heures d'exploitation ajoutées au budget du transport en commun depuis 2001, l'ont été pour tenir compte de l'allongement des temps de déplacement imputable à la congestion.

Il est donc essentiel que sur certains tronçons d'autoroute et quelques grandes artères, une voie soit strictement réservée aux véhicules de transport en commun, aux taxis et au covoiturage.

15

Le groupe de travail recommande qu'une voie soit réservée aux véhicules de transport en commun, aux taxis et au covoiturage sur certains tronçons d'autoroute, comme il est autorisé sur une section de l'autoroute Dufferin-Montmorency.

La carte 14 (page 67) montre les autoroutes et les artères sur le territoire de l'agglomération de Québec et de Lévis, sur lesquelles une voie réservée au transport en commun devrait être aménagée.

### **Des mesures prioritaires de circulation**

On peut améliorer l'efficacité du transport collectif en appliquant des mesures prioritaires de circulation, notamment sur le réseau à haut niveau de service, mais également sur le réseau 15/30 lorsque l'achalandage le justifie. On peut notamment :

- lui donner la priorité aux intersections munies de feux de circulation de manière à éviter les arrêts autres que ceux effectués pour la montée et la descente de passagers;
- permettre certains virages qui ne sont pas autorisés aux automobiles;
- éliminer ou réduire les stationnements le long de certains boulevards.

16

Le groupe de travail recommande la mise en œuvre de mesures qui donneront la priorité à la circulation des véhicules de transport collectif sur le réseau à haut niveau de service et le réseau 15/30, de manière à en assurer la régularité.

### **Des nœuds de correspondance et des pôles d'échanges**

Il n'est pas possible d'offrir, dans tous les cas, des liaisons directes entre la maison et la destination visée. En croisant des lignes, le système de transport en commun augmente le choix de destinations pour sa clientèle. Les nœuds de correspondance



Un pôle d'échange à Hambourg.

ainsi créés, notamment ceux localisés à des endroits stratégiques, doivent être conçus non seulement comme des opportunités de correspondance, mais également d'intermodalité (passage d'un mode de transport à un autre). Il s'agit de lieux où les gens sont en transit, souvent en attente. Il convient de les rendre accessibles, agréables et de les concevoir comme des lieux aux fonctions multiples où les gens ont accès à certains services et commerces.

Selon leur localisation sur le réseau, ces pôles d'échanges auraient pour fonction :

- d'assurer l'interconnexion des réseaux de transport en commun de l'agglomération de Québec, de Lévis et des MRC périphériques;
- d'augmenter l'offre de destinations vers des pôles secondaires d'emplois;
- d'accueillir les automobilistes ou les cyclistes qui veulent garer leur véhicule ou leur vélo pour poursuivre en transport en commun le trajet vers les lieux d'activités;
- d'offrir la possibilité aux automobilistes de déposer un passager pour lui permettre d'accéder au transport collectif, etc.;
- d'avoir accès à des services d'auto-partage.

Les pôles d'échanges sont des carrefours axés sur le transport en commun. À la jonction des réseaux de transport, ces pôles d'échanges sont constitués d'espaces aménagés dans un ensemble immobilier de qualité :

- ouverts au public de 16 à 18 heures par jour;
- disposant de lieux d'attente chauffés, d'installations, d'équipements et de services de base (accès à Internet, petits commerces, guichets automatiques);
- permettant d'accéder facilement aux services de transport en commun;
- offrant un affichage en temps réel des heures d'arrivée et de départ des divers réseaux de transport.

Le groupe de travail recommande de porter une attention particulière à l'aménagement des pôles d'échange des réseaux de transport en commun afin d'en rendre l'accès facile, sécuritaire et confortable.

17

### Des stationnements incitatifs

Comme on le sait, il est difficile de desservir, par les moyens usuels de transport en commun, des résidents de quartiers éloignés et peu denses. Ceux-ci sont souvent contraints de se déplacer en automobile. Mais doivent-ils nécessairement se rendre en auto jusqu'au centre-ville ou aux pôles majeurs d'activités?

Les stationnements incitatifs sont des espaces offerts gratuitement aux personnes qui y accèdent en automobile, mais utilisent le transport en commun pour le reste de leur déplacement. Ils sont situés à des points de connexion des systèmes rapides de transport en commun. Ils diminuent ainsi le nombre d'automobiles circulant sur les autoroutes et artères très achalandées.



Le groupe de travail recommande de prévoir l'aménagement de parcs de stationnement incitatifs aux pôles majeurs d'échange, dans la partie la plus urbaine, et à la périphérie des villes de Québec et de Lévis.

18

La carte 15 (page 82) offre un aperçu des lieux où seraient avantageusement situés des parcs de stationnement incitatifs dans la grande région de Québec. Leur taille variera selon leur localisation. L'aménagement de ces aires de stationnement nécessitera la collaboration des sociétés de transport et des municipalités.

### 5.3.2 La composante « tramway » du réseau à haut niveau de service de Québec

Le réseau à haut niveau de service sera d'abord assuré par des autobus articulés et réguliers. À moyen terme, ce réseau sera renforcé par la mise en service d'un tramway.

La carte 16 à la page 74 présente le parcours du tramway.

### Pourquoi un tramway?

Les grands systèmes de transport ont toujours influencé l'organisation spatiale des villes. Plus un système de transport collectif est lourd (tramway, système léger sur rail, métro), plus il a d'influence sur la trame urbaine et sa densification. On peut ainsi affirmer que les réseaux de transport dits supérieurs organisent le territoire, les autres ne font qu'en accompagner le développement.

La région de Québec est déjà très étalée et de faible densité. Il est devenu nécessaire d'effectuer une restructuration du développement qui permettra une densification du territoire et une croissance à long terme, dans les secteurs qui offrent une bonne capacité et une réelle possibilité de redéveloppement. Un réseau de tramway peut donner l'impulsion nécessaire au démarrage ou à l'accélération du développement.

Par ailleurs, la volonté de doubler les parts modales du transport en commun se heurtera à une résistance de la population si on ne lui offre pas un système efficace, rapide et confortable, organisé de telle sorte qu'il desserve la plupart des grands générateurs de déplacements, avec le moins de ruptures de charge possible. La technologie en matière de tramway possède tous ces atouts et elle a démontré, dans plusieurs villes, ses capacités à modifier la façon dont se déplace la population.

L'implantation d'un système de transport de grande capacité dans les corridors proposés devrait entraîner un redéveloppement majeur en y concentrant la plus grande partie des pressions de développement. Plusieurs villes ont utilisé les nouveaux réseaux de transport à haute capacité pour imprimer une nouvelle dynamique à leur développement urbain. On peut notamment citer :



- Strasbourg qui a desservi par le tramway le quartier européen où sont concentrées les grandes institutions d'Europe;
- Stockholm qui a investi dans le tramway pour construire un tout nouveau quartier (Hammarby) dans une friche industrielle désaffectée;
- Portland, en Oregon, qui a concentré son développement le long d'un axe métropolitain structurant de 54 km et a ainsi diminué la pression sur les collines périphériques;
- Minneapolis, où la dernière ligne de système léger sur rail, implantée en 2000 (Hiawatha, 20 km à partir du centre), a été conçue dans le but de développer des zones de terrains vacants et des friches industrielles; depuis l'inauguration de ce service, 7 700 nouvelles habitations ont été construites et 6 750 autres sont prévues.

Enfin, les objectifs de réduction des gaz à effet de serre et la volonté de faire de Québec un milieu de haute qualité de vie obligent à choisir des systèmes qui n'utilisent plus de carburants fossiles, qui sont silencieux, et qui projettent une image compatible avec ces objectifs. L'utilisation du tramway engendre une nette économie de moyens, car chaque rame peut varier de 30 à 45 m et transporter de 190 à 290 passagers.

#### **Une vision d'avenir**

Les tramways qui sont implantés de nos jours coûtent de 25 à 60 M\$/km. La mise en place d'une telle infrastructure à Québec ne présente pas, à priori, de grandes difficultés. Les coûts ne devraient donc pas dépasser 50 M\$/km. On parle donc d'un projet de l'ordre de 1,5 milliard \$ en 2010.

Un projet de cette envergure se réalise en plusieurs phases échelonnées sur plusieurs années. Les travaux ne démarrent qu'après la réalisation d'études complètes sur l'ensemble du parcours envisagé au départ et sur chaque section du trajet proposé. Ces études portent notamment sur les caractéristiques techniques, les coûts et bénéfices ainsi que les impacts environnementaux du projet.

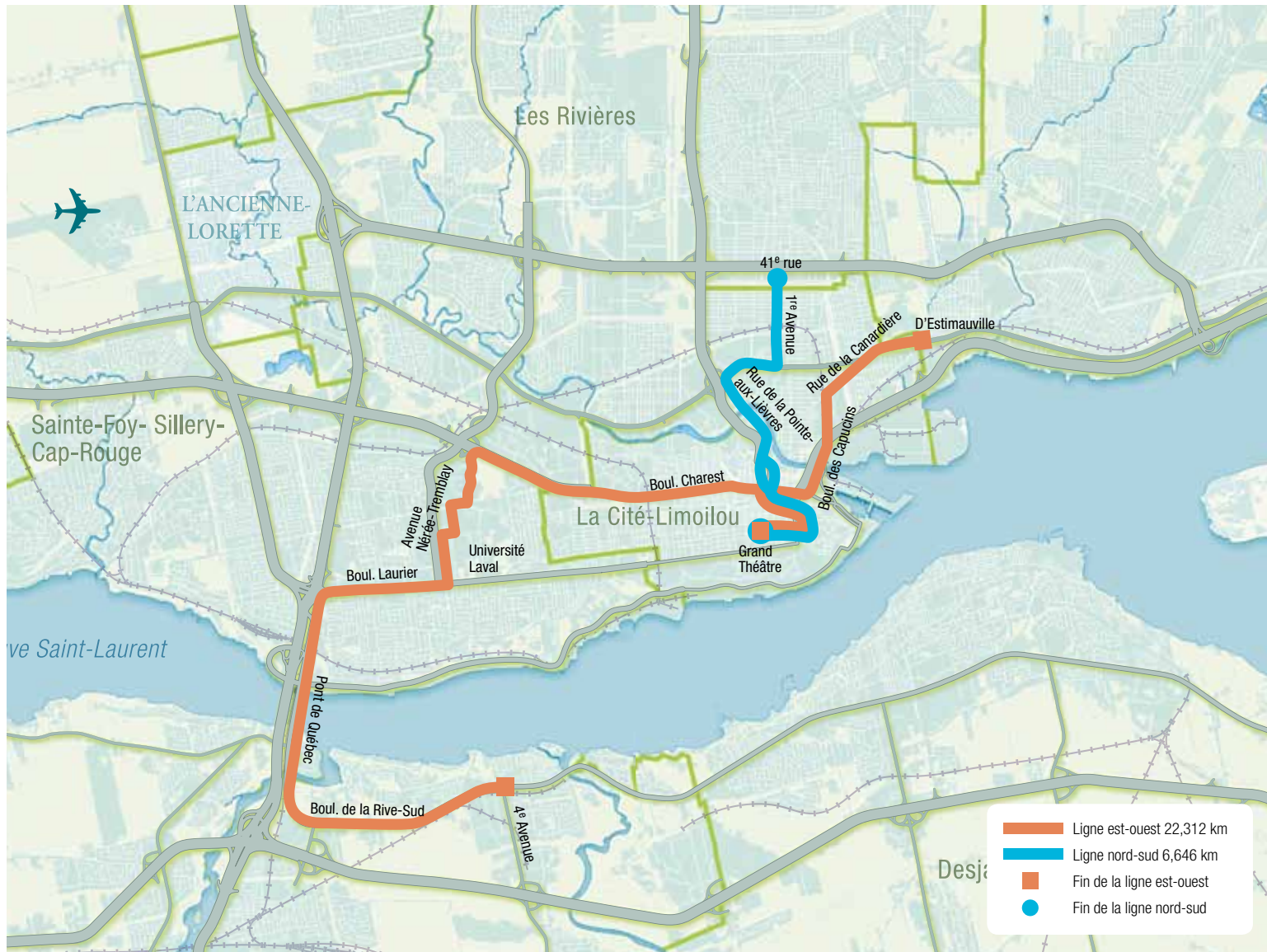
Ces études confirmeront, bonifieront ou nuanceront certains éléments de la vision d'ensemble présentée dans ce document. Elles détermineront le trajet retenu et le choix des technologies les plus performantes alors disponibles.

Le tramway contribuera à accélérer le développement des quartiers et des grands espaces publics tout en offrant un service de transport moderne aux milliers de personnes qui y vivent ou s'y dirigent chaque jour. Il faut souligner qu'un mode de transport attrayant et efficace représente une condition préalable à l'accueil des grandes manifestations internationales (Olympiques d'hiver de 2022, notamment).

À Québec, l'investissement dans un tel équipement de transport collectif imprimera une nouvelle structure d'urbanisation. Une telle stratégie favorisera en outre l'augmentation de la part modale du transport collectif par une densification maximale de l'axe de transport choisi.

Le gouvernement du Québec accorde une grande importance aux modes de transport de type tramway. En vertu de la politique québécoise du transport collectif, adoptée en 2006, le ministère des Transports du Québec assume 100 % des coûts

Carte 16 – Réseau de tramway proposé



(voitures, équipements et infrastructures) « du développement du réseau du métro, du réseau de trains et des autres systèmes de transport rapide<sup>2</sup> ».

Il est important de se donner dès maintenant une vision de ce qui apparaît nécessaire pour le développement de la ville.

### Une desserte des grands pôles d'activités

Le tramway offrira un service fiable et confortable de transport collectif en desservant les pôles majeurs d'activités de la région, notamment :

- les pôles d'emplois : de Lévis (à la tête des ponts), du secteur de Sainte-Foy, depuis la sortie des ponts jusqu'au boulevard Robert-Bourassa, les pôles de Saint-Roch, de place Québec, du centre des Congrès, de la colline Parlementaire, du secteur D'Estimauville et de la future gare du TGV;
- les établissements d'enseignement postsecondaire : l'Université Laval, l'Université du Québec (ENAP, INRS) dans Saint-Roch et les cégeps de Sainte-Foy, St. Lawrence, Limoilou et Garneau (via un escalier);
- les centres hospitaliers : centre hospitalier de l'Université Laval (CHUL), Saint-François d'Assise, Enfant-Jésus et Hôtel-Dieu;
- les centres récréotouristiques actuels et futurs : ExpoCité, le « super » PEPS, le stade du Rouge et Or, le Grand Théâtre, le palais Montcalm, la bibliothèque Gabrielle-Roy, le Vieux-Port, le futur amphithéâtre et les sites des grands événements (Cirque du Soleil, Moulin à images, Crashed Ice, Festival d'été);

- les quartiers actuels et futurs : Lévis (à la tête des ponts), Sainte-Foy, Saint-Sauveur, Saint-Roch, Pointe-aux-Lièvres, des Capucins/Canardière, D'Estimauville, etc.

### Pourquoi l'axe Charest?

Un tel système de transport collectif est implanté pour plusieurs décennies; il aura des retombées à très long terme, c'est-à-dire bien au-delà de l'horizon du Plan de mobilité durable. Il faut donc que les lieux qu'il dessert démontrent le plus haut potentiel de redéveloppement possible. Une ville comporte toujours plusieurs secteurs dits mutables ou en mutation, des secteurs qui peuvent supporter une forte densification du bâti sans engendrer de problèmes de qualité de vie et de confrontation avec des populations de plus en plus soucieuses de la protection de leur milieu.

L'axe Charest, entre Saint-Roch et l'autoroute Robert-Bourassa, offre un grand potentiel de reconversion urbaine pour plusieurs décennies, particulièrement dans Saint-Roch et à l'ouest de la rue Marie-de-l'Incarnation. Les analyses démontrent qu'on pourrait y aménager quelque 7 600 logements et 480 000 m<sup>2</sup> de commerces et de bureaux. Au contraire, l'axe de la haute-ville, de la limite ouest de la colline Parlementaire au campus universitaire, est un secteur stable et à maturité. Un système de transport lourd dans ce corridor aurait peu de retombées notables, soit sur une distance de 4,5 km.

2 Ministère des Transports du Québec. Programmes d'aide au transport collectif. Politique québécoise du transport collectif. Avril 2006.

En tenant compte des préalables mentionnés précédemment, le groupe de travail recommande de mettre en place un réseau de tramway sur une distance de 28,6 km, constituant l'ossature qui soude les liens entre le cœur du nouveau centre-ville (Saint-Roch), la colline Parlementaire, les centres émergents de développement (D'Estimauville, Pointe-aux-Lièvres et ExpoCité) et le pôle majeur de Sainte-Foy et Lévis.

#### **Saint-Roch, l'épicentre du système et ses prolongements immédiats**

Saint-Roch constitue la plaque tournante du système de tramway, en appui à son rôle futur de centre-ville. Le tramway en soutiendra le développement.

La Ville de Québec fait le pari qu'en implantant le tramway dans l'axe Saint-Roch, elle stimulera les investissements dans ce quartier et ses prolongements. Certes, un tel moyen de transport vise également à desservir plus efficacement les usagers actuels et futurs du système de transport en commun. Mais l'investissement requis est tel qu'il pourrait difficilement se justifier uniquement sur la base de l'accroissement anticipé de l'achalandage du transport en commun. Une infrastructure de cette importance doit générer des investissements importants par son caractère structurant, par son attractivité et par la concentration de personnes et d'activités le long de ses axes.

Une telle décision stimulera le développement de Saint-Roch tout en offrant un formidable potentiel de consolidation aux secteurs de Saint-Sauveur, Langelier et Saint-Dominique.

**Le parcours nord-sud** du futur tramway de la région de Québec est particulièrement stratégique. Il rejoint la colline

Parlementaire, en empruntant la côte d'Abraham et la place D'Youville. Au nord, il emprunte le corridor de la rue Dorchester/Pointe-aux-Lièvres/avenue Lamontagne/1<sup>re</sup> Avenue et le pôle ExpoCité/place Fleur-de-Lys pour se terminer, dans une première phase, au nœud intermodal de la 41<sup>e</sup> Rue.

Le tramway réunit les trois composantes du centre-ville, soutient le développement d'ExpoCité et du nouvel amphithéâtre, dessert un nouveau quartier, Pointe-aux-Lièvres, et favorise une consolidation majeure du nord de la 1<sup>re</sup> Avenue.

Dans son **prolongement à l'est**, le tramway se rend jusqu'au pôle D'Estimauville en empruntant le corridor du boulevard Charest/rue Jean-Lesage/chemin de la Canardière/boulevard Sainte-Anne. Tout ce secteur de Québec a besoin d'être redynamisé sur le plan de l'urbanisme et la desserte par un tramway est de nature à attirer les promoteurs, les nouveaux résidents et les commerçants.

Parmi les zones de développement situées à proximité de cette section du parcours du tramway, on note :

- le pôle Saint-Dominique, au pied des bretelles de l'autoroute Dufferin-Montmorency;
- la future gare du TGV;
- le boulevard des Capucins qui dessert le cégep de Limoilou;
- le chemin de la Canardière, dont la vocation résidentielle et commerciale peut être considérablement renforcée;
- le pôle D'Estimauville pour lequel des projets majeurs d'écoquartier et de parc technologique sont déjà élaborés.

Dans son **prolongement à l'ouest**, le tramway part de Saint-Roch pour aboutir au pôle structurant que la Ville de Lévis prévoit consolider à la tête des ponts. Le tramway emprunte donc le boulevard Charest, la rue Nérée-Tremblay, en passant par le cégep de Sainte-Foy et l'Université Laval, puis le boulevard Laurier et le pont de Québec.

Ce parcours devient l'instrument du développement des pôles suivants :

- Marie-de-l'Incarnation : pôle commercial et habitation de moyenne densité;
- parc industriel Saint-Malo : redéveloppement et densification;
- Saint-Sacrement : pôle multifonctionnel dense avec une forte composante résidentielle;
- autoroute Charest, transformée en boulevard urbain et offrant un potentiel de développement mixte;
- Université Laval et cégep de Sainte-Foy, en empruntant le parcours de l'autoroute Robert-Bourassa, transformée en boulevard urbain;
- boulevard Laurier et son grand potentiel de revitalisation, notamment des immeubles mixtes à haute densité;
- chemin Saint-Louis et avenue des Hôtels où sont projetés des développements institutionnels et résidentiels.

Le tramway doit rejoindre Lévis, au pôle structurant de la tête des ponts. Certes, l'achalandage actuel du transport en commun entre les deux rives ne justifie pas l'investissement dans un tel mode de transport. Mais en se projetant dans 20 ans, en tenant compte des développements prévisibles à Québec et à Lévis et en

poursuivant l'objectif de réduire la circulation automobile sur les deux ponts (lourdement congestionnés par 25 000 automobiles à l'heure de pointe du matin), il devient nécessaire d'offrir un service de cette qualité. Les études plus poussées qui seront requises avant de lancer le projet de tramway viseront à valider cette vision.

### 5.3.3 Les technologies de l'information à l'usage de la mobilité

Les nouvelles technologies de l'information et des communications permettent d'offrir de l'information en temps réel, sur divers médiums, à l'intention des gestionnaires du transport et des gens qui se déplacent. Elles permettent aussi une gestion plus efficace de la circulation, notamment la coordination des feux de circulation ou le passage prioritaire à certains types de véhicules ou aux piétons. Elles sont également intégrées aux systèmes d'exploitation des réseaux de transport public.

Pour les gestionnaires des sociétés de transport en commun, ces technologies offrent divers services, dont :

- la localisation des véhicules en temps réel (par GPS, notamment);
- le contrôle de l'exploitation des véhicules et la gestion des déplacements (entrées-sorties des autobus et des passagers, consommation d'énergie, temps de travail des chauffeurs, vitesse, congestion, accident, événement météorologique, etc.);
- la préemption aux feux de circulation (le feu change au vert, le jaune est retardé pour permettre le passage de l'autobus);



Les technologies de l'information et des communications fournissent des renseignements utiles aux personnes qui effectuent des déplacements, notamment les heures de passage.

- la coordination entre les sociétés ou modes de transport;
- le paiement électronique (à domicile, aux stations, aux autres points de vente ou au moyen d'un cellulaire intelligent);
- l'information aux voyageurs (par l'affichage aux arrêts ou dans les véhicules, par Internet pour les utilisateurs d'un ordinateur ou d'un téléphone cellulaire intelligent, ou par un appareil de navigation GPS);
- la modélisation de projets et la simulation de parcours.

Ces technologies servent aussi les personnes qui effectuent des déplacements, en leur fournissant des renseignements utiles et fiables, accessibles sur des ordinateurs, des cellulaires intelligents, des tablettes électroniques, des panneaux d'affichage aux arrêts d'autobus, etc. On peut donc connaître :

- les conditions de circulation (embouteillages, travaux routiers, accidents, etc.);
- l'heure précise du passage du prochain autobus à un arrêt et l'heure prévue d'arrivée à la destination choisie;

- le nombre de places disponibles dans les parcs de stationnement près de la destination;
- le temps estimé de déplacement en fonction du lieu de départ, de la destination, du mode de transport utilisé et des conditions météorologiques;
- le coût détaillé d'un déplacement;
- la localisation d'une station, d'un arrêt, des commerces et des points d'intérêt les plus proches d'un endroit donné en temps réel.

À Québec, tant à la division du transport de la Ville qu'au Réseau de transport de la Capitale, plusieurs applications des technologies de l'information sont déjà en place et des investissements sont prévus à court et à moyen terme afin d'améliorer les services et l'accès à divers renseignements sur les circuits de transport et l'état de la circulation.

Le groupe de travail sur la mobilité durable recommande aux villes de Québec et de Lévis :

- d'investir dans les systèmes d'information en temps réel sur les déplacements;
- de favoriser la coordination des sociétés de transport, des sociétés de gestion du stationnement, du ministère des Transports du Québec et de l'Office du tourisme de Québec et de Tourisme Lévis afin de mettre en place des systèmes intégrés d'information sur les déplacements;
- de développer des systèmes d'information et de paiement des billets de transport intégrés et transparents pour les utilisateurs;
- d'instaurer un système d'information sur le nombre de places libres dans les stationnements publics.

20

### 5.3.4 La mobilité réduite et l'accessibilité universelle

Les personnes ayant des incapacités et, parmi celles-ci, les personnes à mobilité réduite comptent pour une bonne proportion de la population. La proportion de personnes âgées et très âgées augmentera de façon importante dans les prochaines décennies dans la région de Québec. Avec l'âge, apparaissent certaines incapacités qui limitent la mobilité.

La capacité à se déplacer est une condition importante dans une société qui se soucie de la pleine participation sociale, professionnelle et académique de tous ses membres. Le groupe de travail est d'avis que les mesures prises et les moyens mis en place pour offrir le maximum d'options et de combinaisons de

modes pour se déplacer doivent tenir compte de la diversité des personnes qui habitent ou transitent sur le territoire de la région.

Les personnes ayant des limitations peuvent, lorsque leur condition ne constitue pas un empêchement, utiliser le transport collectif régulier. Lorsque cela n'est pas possible, elles peuvent recourir au service du transport adapté. Le Réseau de transport de la Capitale<sup>3</sup> et la Société de transport de Lévis ont la responsabilité du transport adapté sur leur territoire respectif.

Le transport adapté est un service essentiel pour toute personne qui, autrement, ne peut pas accéder aux services et aux lieux d'activités et d'emplois. Il doit disposer de moyens suffisants pour pouvoir répondre adéquatement à une demande croissante tout en offrant un service efficace et de qualité. Plus encore, le transport adapté doit être considéré comme une des composantes d'une offre de service globale en mobilité et donc se développer dans le sens d'une plus grande complémentarité et d'une intégration plus étroite avec les autres moyens offerts sur le territoire, notamment avec le transport collectif régulier.

Le groupe de travail sur la mobilité durable recommande que :

- les services de transport adapté disposent de ressources suffisantes pour répondre aux besoins croissants et pour améliorer la qualité du service;
- les efforts de modernisation des services soient poursuivis.

21

3 Sur le territoire du RTC, le mandat d'exploiter le service a été confié au Service de transport adapté de la Capitale (STAC).

Afin d'augmenter les options offertes aux personnes ayant des limitations et de faciliter leurs déplacements, le groupe de travail recommande également que les services de transport adapté se développent dans un esprit de complémentarité :

- avec les services de transport adapté des territoires limitrophes;
- avec les autres acteurs locaux et régionaux, notamment l'industrie du taxi;
- avec le transport collectif régulier.

22

Sans rien enlever à la nécessité du transport adapté, un effort particulier doit être fourni pour augmenter l'accessibilité au transport collectif régulier. L'effort requis est nécessairement progressif; il s'agit de saisir les opportunités qui se présentent pour améliorer l'accessibilité du réseau. Ces modifications répondent non seulement au besoin des personnes ayant des incapacités, mais elles améliorent le confort et la mobilité de l'ensemble de la clientèle.

Enfin, il est nécessaire de rappeler que l'accessibilité au transport collectif régulier doit englober l'ensemble de la chaîne des déplacements, depuis l'accès à l'information jusqu'à l'arrivée à destination, en passant par l'achat de titres de transport, le cheminement jusqu'aux zones d'attente, la montée dans les véhicules et la descente de même que la circulation à bord.

À l'égard de l'accessibilité universelle, le groupe de travail recommande que le réseau de transport collectif soit rendu progressivement accessible dans un horizon de 20 ans.

23

À cette fin :

- que le renouvellement du parc de véhicules soit l'occasion de rendre les véhicules universellement accessibles. Soulignons que sur le réseau Métrobus, l'accessibilité universelle sera assurée dans un horizon de 3 à 5 ans;
- que dès la mise en service du tramway, l'accessibilité universelle y soit offerte;
- que la réfection des infrastructures du réseau (zones d'arrêt, stations, etc.) et des infrastructures municipales (trottoirs, mobilier urbain, etc.) soit l'occasion de rendre celles-ci accessibles universellement;
- que toute politique opérationnelle (déneigement, enlèvement des ordures et travaux publics) tienne compte de la diversité de conditions des personnes de manière à faciliter leurs déplacements et à en assurer la sécurité et le confort.

### 5.3.5 La traverse Québec-Lévis

La traverse Québec-Lévis relie les deux centres-villes de la région. Étant donné l'intensification des échanges entre ces deux villes, il est essentiel que la traverse soit considérée comme un service structurant qui contribue à la mobilité durable dans la région.

En 2008-2009, la traverse Québec-Lévis a transporté plus de 415 000 véhicules et 2,2 millions de passagers. Le nombre de cyclistes qui empruntent cette voie fluviale augmente également; il a atteint 188 452 en 2008-2009.



Les traversiers ont une capacité de 442 passagers, qui pourrait être augmentée à 590 passagers, par l'ajout de personnel et de matériel de sécurité. L'achalandage aux heures de pointe est de 300 passagers et de 55 automobiles par traversée (d'une durée de 20 à 30 minutes, selon la saison).

L'utilisation de la traverse permet aux automobilistes d'épargner une trentaine de kilomètres par rapport au trajet par les ponts de Québec.

Dans un contexte de mobilité durable, la traverse de Lévis doit avant tout être associée au transport des passagers. Il y a lieu d'exploiter le plein potentiel qu'offre la traverse de Lévis, surtout pour les usagers du transport en commun et les adeptes du transport actif.

À court terme, il serait possible de transporter près de 600 personnes par traversée d'une durée de 20 minutes, soit plus de 1 500 passagers à l'heure de pointe, sans réaliser d'importants investissements. Cela représente une diminution d'au moins 1 000 voitures sur les ponts de Québec. La priorité de la traverse de Lévis doit être accordée aux passagers et non aux voitures, même si la traverse continuera de transporter des automobiles, du moins pour plusieurs années encore.

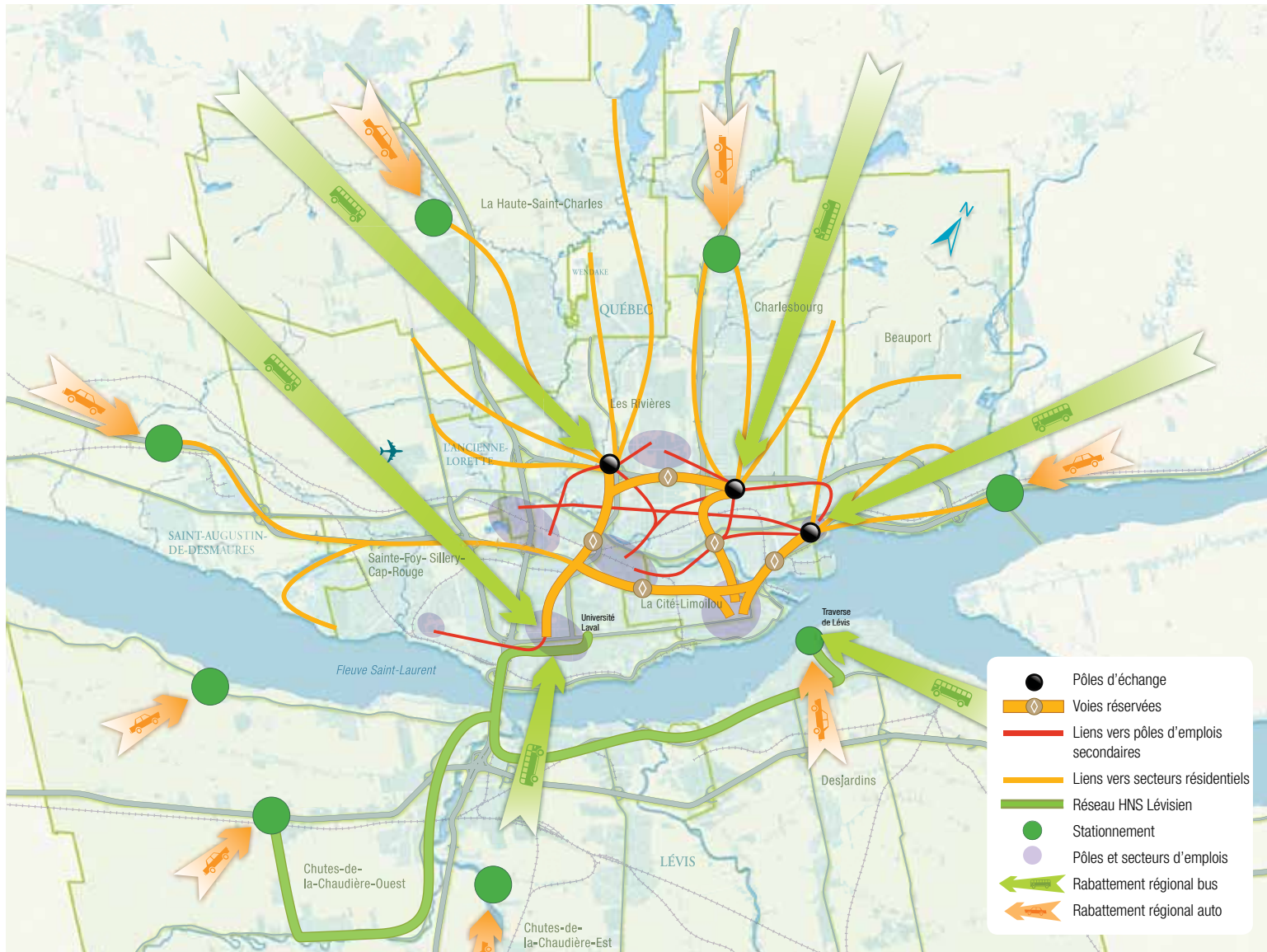
Le groupe de travail recommande qu'une série d'actions soient prises afin d'améliorer et de développer les services de la traverse Québec-Lévis.

24

À cet effet, il est proposé :

- D'augmenter la capacité du parc de stationnement incitatif au quai de la traverse de Lévis.
- À court terme, de prendre les mesures nécessaires pour accroître de façon notable la capacité de transport des passagers sur les bateaux actuellement en service.
- D'harmoniser les parcours d'autobus, à Québec et à Lévis, avec les horaires des traversiers.
- D'accorder la priorité au transport des passagers (piétons, cyclistes et usagers du transport en commun).
- À moyen terme, de mettre en service, huit mois par année, un troisième bateau qui servirait au transport rapide des passagers aux heures de pointe et pendant les grandes manifestations culturelles ou sportives.
- D'aménager un quai supplémentaire à Québec et à Lévis de manière à accueillir, à la suite du renouvellement des bateaux actuels, des navires de plus forte capacité, ce qui permettrait d'accroître substantiellement l'achalandage des passagers entre les deux rives.
- D'améliorer la signalisation pour assurer une meilleure diffusion des conditions d'utilisation de la traverse.

Carte 15 – Arrimage régional (Rive-Sud et MRC)



### 5.3.6 Les liens avec les MRC limitrophes

Les villes de Québec et de Lévis offrent un service relativement stable de transport en commun sur leur territoire respectif.

Six municipalités régionales de comté (MRC) situées à la périphérie de ces deux villes<sup>4</sup> ont mis en place, au cours des derniers mois et des dernières années, des services de dessertes ponctuelles entre leur principal pôle d'activité et les villes de Québec et de Lévis. Il existe présentement 11 parcours réguliers de transport en commun dans ces MRC, soit 19 allers-retours par jour. Les MRC ont également aménagé 28 stationnements incitatifs sur leur territoire. Un budget annuel d'environ 1,2 M\$ est consacré par les six MRC et le ministère des Transports du Québec à ces services de transport en commun.

Le groupe de travail sur la mobilité durable salue les initiatives des MRC. Pour des raisons évidentes d'efficacité, les dessertes offertes ont tout intérêt à s'intégrer au réseau de transport en commun des villes de Québec et de Lévis. Si l'on veut réduire la congestion dans les deux villes et sur les principales voies qui y mènent, il est essentiel qu'une proportion grandissante des résidents des MRC périphériques utilise aussi le transport en commun pour se rendre au centre-ville et dans les pôles majeurs d'activités.

Le groupe de travail recommande aux élus de la grande région de Québec de collaborer au développement d'un service harmonisé ou intégré de transport collectif, sur la base d'objectifs communs.

25

Cette démarche devrait viser :

- Une harmonisation des services de transport en commun, c'est-à-dire la planification concertée des circuits et des horaires des divers réseaux de transport collectif.
- Une intégration tarifaire la plus complète possible et, le cas échéant, le partage des coûts entre les instances municipales, afin qu'un passager puisse se déplacer sans contrainte dans les différents réseaux de transport en commun.
- Un partage des infrastructures de transport, notamment l'utilisation conjointe des terminus, des pôles d'échanges, des voies réservées et des stationnements incitatifs.
- Une harmonisation et une mise en commun de l'information s'adressant aux usagers du transport en commun.

### 5.3.7 Le taxi

Sur le territoire de l'agglomération de Québec, on compte 629 permis réguliers de taxi. Du point de vue des représentants de l'industrie, le gouvernement aurait attribué un trop grand nombre de permis de taxi dans la région. Certains grands générateurs de déplacements, notamment l'aéroport sont, au contraire, d'avis qu'il faudrait ajouter plusieurs permis.

À priori, ce qu'il faut avant tout chercher à corriger, c'est la répartition des permis de taxi sur le territoire. Les permis ont été délivrés sur la base des anciennes municipalités, avant la fusion de ces dernières<sup>5</sup>. Le groupe de travail recommande que la Ville de Québec étudie cette question avec les porte-parole du ministère des Transports et les représentants de l'industrie du taxi.

<sup>4</sup> Soit les MRC suivantes : La Côte-de-Beaupré, L'Île-d'Orléans, La Jacques-Cartier, Lotbinière, La Nouvelle-Beauce et Bellechasse.

<sup>5</sup> La répartition actuelle est la suivante : ancien territoire de la ville de Québec (427 permis), Sainte-Foy-Sillery (100 permis), Charlesbourg (38 permis), Est de Québec (51 permis), Val-Bélair (10 permis), Saint-Émile (2 permis) et Wendake (1 permis).  
Source : Commission des transports, 2 mars 2009.

Les taxis font partie de la solution de la mobilité durable. Ils doivent être mis à contribution. Le Réseau de transport de la Capitale fait déjà appel aux taxis pour une partie du service de transport adapté. On peut prévoir que le RTC fera de même pour les services du futur réseau de proximité (dessertes à l'intérieur des quartiers). Ainsi, des « taxibus » pourraient, sur la base d'un horaire préétabli, recevoir des passagers le long d'un parcours menant, par exemple, à une clinique médicale, un centre communautaire, une bibliothèque ou un centre commercial. Le taxi interviendrait de manière complémentaire aux véhicules du RTC affectés à ce réseau de proximité.

Cette contribution comporte cependant des obligations. Les voitures de taxi fonctionnent de nombreuses heures par jour; on peut légitimement s'interroger sur la source d'énergie qu'elles utilisent et ses effets sur la pollution atmosphérique. Les taxis sont souvent les premiers contacts des voyageurs étrangers; ils sont partie intégrante de l'image de la ville.

Le groupe de travail recommande que la Ville cherche à conclure des ententes avec les sociétés de taxi afin :

- de convenir de certains modèles de véhicules qui consomment moins de combustibles fossiles, véhicules qui seraient les seules voitures taxis autorisées sur son territoire au terme du renouvellement des véhicules actuels;
- d'associer les sociétés de taxi à la présentation d'une image distinctive de Québec.

26

### 5.3.8 La desserte de l'aéroport

L'aéroport international de Québec est en plein développement. Il accueille un million de voyageurs par année, à raison de 350 vols par semaine. Les responsables de l'aéroport estiment que l'achalandage atteindrait 1,5 million de passagers en 2015 et près de 2 millions en 2020<sup>6</sup>.

Environ 2 200 employés travaillent déjà à l'aéroport international de Québec. De plus, la main-d'œuvre augmentera au rythme du développement des services de l'aéroport et de l'accroissement de l'achalandage.

Or, aucun système de transport en commun ne dessert l'aéroport international de Québec. Il s'agit d'une lacune sérieuse qu'il faut impérativement corriger :

- au bénéfice des salariés des entreprises localisées à l'aéroport, salariés qui n'ont pas tous les moyens ou le goût d'aller au travail en automobile;
- au bénéfice des voyageurs dont une proportion grandissante cherche d'autres moyens de déplacement que le taxi pour se rendre à l'université, au centre-ville ou dans un pôle majeur d'activités.

Pour desservir adéquatement les voyageurs qui débarquent à l'aéroport ou qui s'y rendent, il faut viser l'interaction dynamique de trois services complémentaires de transport :

- les taxis, qui répondent aux besoins d'un grand nombre de voyageurs;
- les navettes, souvent associées aux grands hôtels, qui offrent des parcours efficaces ne comportant que quelques arrêts;

6 Aéroport de Québec, Communiqué du 3 mai 2010.

- le transport en commun, offrant une fréquence déterminée de parcours conduisant à des pôles d'échanges.

À Québec, seuls les taxis assurent une desserte régulière à l'aéroport.

Le groupe de travail sur la mobilité durable est d'avis que la mise en place d'un service intégré de transport de qualité à l'aéroport international de Québec doit être une priorité à court terme, pour le bénéfice du développement économique et de la préservation de l'image de marque de Québec comme ville touristique et cité moderne. Il est impératif de développer les services rapidement et de les faire évoluer en fonction de l'achalandage.

Le groupe de travail recommande que la Ville de Québec rassemble les acteurs-clés afin de développer une offre de service de transport de qualité à l'aéroport de Québec.

Ce service coordonné comprendrait :

- une desserte par des taxis associés à une marque et à une couleur propre à Québec;
- une offre de transport en commun, avec des fréquences relativement élevées, particulièrement aux heures de pointe;
- le développement de services de navettes pour les arrondissements de la ville où sont concentrés des hôtels. Ce type de navette pourrait être exploité par le secteur privé et cofinancé par la Ville de Québec, les hôtels concernés et l'aéroport.

27

## 5.4 Utiliser l'automobile autrement

### Partager la route

Jusqu'ici, la route a été conçue et utilisée à l'usage quasi exclusif de l'automobile et du camion. Il y a peu ou pas de place pour les autres usagers. Une attention insuffisante a été portée aux piétons. D'ailleurs, le grand nombre de rues qui n'ont qu'un seul trottoir ou n'en ont aucun en témoigne. La plupart des automobilistes considèrent que les cyclistes devraient circuler sur des pistes cyclables qui, dans la région, sont aménagées principalement à des fins récréatives plutôt qu'utilitaires. Enfin, les sociétés de transport doivent négocier ferme pour obtenir des voies réservées sur les grandes artères.

Mais de plus en plus, les villes repensent la voirie. Bien sûr, une route est conçue pour la circulation des véhicules. Mais, c'est aussi un espace urbain de communication qui appartient à toute la collectivité. La route et la rue doivent aussi être partagées avec les piétons et les cyclistes. À certains endroits, la rue peut même être aménagée de manière à ce que l'usage premier ne soit pas la circulation de voitures. Les rues piétonnes sont en train de prendre une popularité grandissante dans les centres-villes des cités attrayantes.

On peut et on doit partager la route. Mais comment?

### En préservant la fluidité du réseau autoroutier

Au Québec, le réseau d'autoroutes est sous la responsabilité du ministère des Transports. La principale fonction de ce réseau est de favoriser, dans les meilleures conditions, la circulation de transit entre les villes, les régions et les provinces. Le ministère réalise et planifie d'ailleurs plusieurs investissements majeurs dans la réfection et l'amélioration du réseau autoroutier dans la région de Québec comme l'illustre la carte 20 à la page suivante. À priori, il n'y a pas lieu d'augmenter la capacité autoroutière dans la région. Il n'est pas nécessaire non plus de réduire le nombre de voies d'autoroute.

La Ville de Québec a également planifié d'importants travaux d'amélioration et de consolidation de son réseau routier. La liste des principaux projets est présentée à l'annexe 4.

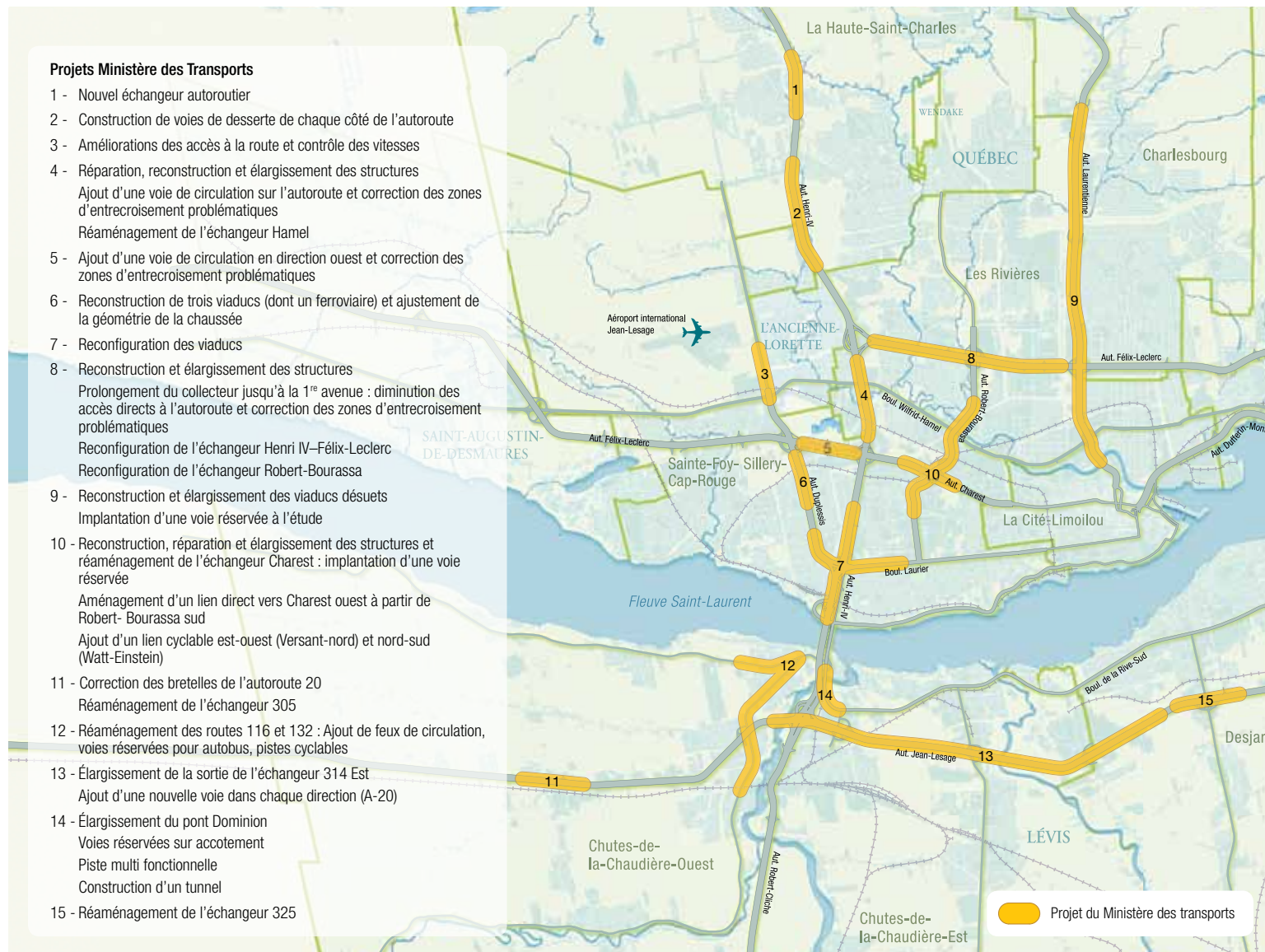
Les autoroutes de la région sont de plus en plus congestionnées et cette situation s'aggrave avec les années. Certains tronçons autoroutiers ne jouent pas leur rôle de circulation de transit, car ils sont utilisés en bonne partie pour des déplacements locaux, ce qui contribue à leur engorgement et à la détérioration des conditions de sécurité. Le ministère des Transports du Québec pourrait contribuer financièrement au développement de routes collectrices, dans la mesure où celles-ci aident à diminuer les débits de circulation sur le réseau autoroutier.

Lorsqu'elles traversent les villes, les autoroutes exercent une pression sur les réseaux municipaux de transport et elles interfèrent avec les autres usages de l'espace urbain. La conception des autoroutes influence l'aménagement du territoire et la qualité de vie urbaine.

Des arrimages doivent être effectués entre les villes et le ministère des Transports du Québec afin de concilier les impératifs d'urbanisation et les enjeux de transport.

- Il faut assurer la fluidité du réseau autoroutier, dans le respect de sa mission de transit interrégional. Les villes de Québec et de Lévis doivent collaborer à l'atteinte de cet objectif.
- Le réseau autoroutier doit également être mis à contribution dans la gestion globale de la mobilité sur le territoire des villes. Le ministère des Transports doit notamment convenir que certains tronçons d'autoroute puissent être convertis en boulevard urbain et que certaines voies d'autoroute ou des accotements soient réservés au transport en commun.

Carte 20 – Projet du ministère des Transports du Québec



### En transformant des tronçons d'autoroutes en boulevards urbains

Certaines autoroutes pénètrent profondément en milieu urbain, outrepassant leur vocation de transit. Certains tronçons d'autoroute pourraient donc être convertis en boulevard urbain. De telles transformations ont été réalisées avec succès dans plusieurs villes comme San Francisco, Seattle et Milwaukee.

Les emprises autoroutières sont très larges et elles excluent toute autre fonction que le transport routier. Lorsque les autoroutes sont converties en boulevard urbain, elles offrent un important potentiel de développement. Il devient alors possible d'y aménager des voies réservées pour le transport en commun et le covoiturage, des pistes cyclables et des aires piétonnes. Une telle mixité change l'environnement urbain, rendant ces secteurs de la ville attractifs pour de nouveaux résidents et des commerçants.

Le groupe de travail sur la mobilité durable recommande que de tels boulevards urbains soient aménagés aux endroits suivants :

- sur l'autoroute Laurentienne, entre le boulevard Wilfrid-Hamel et la rue Prince-Édouard;
- sur l'autoroute Robert-Bourassa, entre le chemin des Quatre-Bourgeois et le boulevard Laurier;
- sur le boulevard Charest, entre l'autoroute Robert-Bourassa et l'avenue Saint-Sacrement.

29

La carte 19 à la page suivante présente ces tronçons et l'ensemble du réseau autoroutier.



L'Octavia boulevard, à San Francisco, est un exemple de transformation d'une autoroute en boulevard urbain.

### En révisant les normes de conception des rues

Dans plusieurs quartiers résidentiels, la circulation de transit aux heures de pointe constitue un irritant majeur. La qualité de vie et la quiétude des résidents sont menacées. Ce problème risque de s'aggraver si des voies préférentielles sont offertes au transport en commun et au vélo sur certaines grandes artères. En effet, les automobilistes chercheront alors à emprunter les « petites rues » afin de contrer le manque de fluidité de la circulation automobile sur ces artères. Il faut éviter cette dérive. L'objectif est de favoriser une plus grande utilisation d'autres options de transport et non pas de multiplier les courts-circuits qu'empruntent les automobiles.

Les quartiers construits dans les années 50 et 60 comprennent des rues locales souvent très larges qui incitent à circuler vite, ce qui pose un problème de sécurité. Une révision en profondeur des normes de conception des rues s'impose afin que les piétons



Carte 19 - Réseau autoroutier stratégique, prioritaire et tronçons pouvant être convertis en boulevards urbains



et les cyclistes puissent circuler en sécurité, autant dans les rues résidentielles que sur les boulevards actuels et futurs.

Depuis quelques années, les normes américaines de conception des rues et des boulevards ont été revues afin de diminuer les vitesses et de faire plus de place aux piétons et aux cyclistes.

Le groupe de travail sur la mobilité durable recommande aux villes de Québec et de Lévis de s'inspirer des nouvelles normes américaines en matière de construction des rues afin de permettre un partage optimal et sécuritaire de la rue entre les automobilistes, les cyclistes et les piétons.

30

Le groupe de travail recommande aussi aux villes d'accroître les mesures qui découragent l'utilisation des rues de quartier pour la circulation de transit.

31

### En aménageant des aires piétonnes

Les aires piétonnes constituent, dans un nombre grandissant de villes, des centres majeurs d'attraction par l'intensité de leurs activités commerciales, récréatives et artistiques. Certaines villes en ont d'ailleurs fait leur marque distinctive et elles déploient des efforts particuliers pour animer ces places, dans un cadre paisible et sécuritaire.

Loin de nuire au commerce, ces espaces piétons sont des lieux fréquentés où l'activité commerciale est particulièrement dynamique et diversifiée. Les expériences de réaménagement de la Grande Allée Est dans le secteur de la colline Parlementaire, de la rue Saint-Joseph et de la place de l'Université-du-Québec,

dans le quartier Saint-Roch, ou de fermeture de la rue Saint-Jean, dans le Vieux-Québec, à certaines périodes de la journée durant la saison estivale, en ont d'ailleurs fait la démonstration.

Le groupe de travail recommande que des parcours piétons et des places publiques soient aménagés dans les nouveaux quartiers de la ville de même que dans le centre-ville, dans le centre de Sainte-Foy et dans le cœur des quartiers existants.

32

### Un usage rationnel de l'automobile

Plus de 80 % des ménages de l'agglomération de Québec possèdent une automobile. Vingt-sept pour cent (27 %) des ménages possèdent deux autos et 4,9 % des ménages en ont trois. De 1996 à 2006, la population de l'agglomération a augmenté de 4,2 % et, pendant la même période, le nombre d'automobiles et de camions légers a connu une croissance de 17,9 %<sup>6</sup>.

Plus de 75 % des déplacements dans la Communauté métropolitaine de Québec s'effectuent en automobile. Même en concevant d'ambitieux plans de développement du transport en commun, l'automobile demeurera pendant encore plusieurs années le mode le plus important de déplacement dans la grande région de Québec. Pour optimiser la mobilité, il faut d'ailleurs utiliser tous les moyens de déplacement disponibles.

Il y a certains types de déplacements pour lesquels l'automobile représente le mode de transport le plus approprié. De même, l'aménagement urbain et la localisation de certains services rendent difficile le recours à d'autres moyens de mobilité.

6 Source : Société de l'assurance automobile du Québec.

La gestion de la circulation routière est aussi une préoccupation majeure. Outre les questions de sécurité, la lutte contre la congestion représente un enjeu économique de première importance. Selon le Rapport sur la mobilité 2005, produit par le Texas Transportation Institute, la congestion routière aux États-Unis fait perdre chaque année 3,7 milliards d'heures de travail et 2,3 milliards de gallons de carburant, ce qui représente une perte de 63 milliards de dollars pour l'économie du pays. L'Institut C.D. Howe a appliqué ce modèle aux villes canadiennes. Il en arrive à la conclusion que la congestion routière occasionnait, en 2002, des pertes annuelles de 52 M\$ dans la région métropolitaine de Québec et de 954 M\$ pour la région métropolitaine de Montréal<sup>7</sup>. Les villes doivent donc se préoccuper de la fluidité de la circulation sur leur territoire.

On peut cependant utiliser l'automobile autrement. Il est hautement souhaitable d'avoir une approche nouvelle à l'égard de l'usage d'une automobile ou de l'acquisition d'une deuxième voiture. On doit également aménager des infrastructures et adopter des politiques de gestion qui favorisent une moins grande dépendance à l'automobile. Comment?

#### En partageant certaines préoccupations financières et économiques

Le Québec ne produit pas d'automobiles ni de pétrole. Les dépenses associées à l'usage d'un véhicule routier creusent donc le déficit commercial du Québec de 3,5 milliards \$ de dollars par année. En 2007, le Québec a importé des produits pétroliers pour une valeur de 2 milliards \$. Les dépenses associées à l'usage

d'un véhicule routier creusent le déficit commercial du Québec. Ce n'est pas sans conséquence sur notre économie.

Le Club automobile de Québec estime que le coût d'achat, d'entretien et d'utilisation d'une automobile se situe de 6 500 \$ à 8 600 \$ par année<sup>8</sup>. Plusieurs ménages n'ont pas les moyens de consacrer une part aussi importante de leur revenu disponible à l'automobile ou souhaitent affecter leurs ressources à d'autres priorités. Au nom de l'équité sociale, les villes ont la responsabilité d'offrir à ces personnes d'autres moyens de mobilité.

De nombreuses familles résideront à la périphérie de la ville, parce que le coût de l'habitation y apparaît plus faible. Mais, ces familles ont alors besoin de deux automobiles puisque les deux conjoints travaillent. On a calculé que ce couple pourrait acquérir en ville une propriété résidentielle qui lui coûterait 75 000 \$ de plus s'il renonçait à la deuxième auto<sup>9</sup>. Ce capital immobilier fructifierait tout au long de la vie active du couple alors que les dépenses d'automobile sont des pertes sèches. Les institutions financières pourraient d'ailleurs accorder des prêts hypothécaires plus élevés ou à des taux préférentiels aux personnes ne possédant pas de voiture ou aux ménages qui n'en ont qu'une.

Le groupe de travail recommande que la Ville et les gouvernements diffusent de l'information sur les coûts réels associés à l'acquisition et à l'usage d'une automobile de même que sur les coûts cachés de la résidence localisée loin des lieux d'études et de travail.

7 Source : C.D. Howe Institute. Congestion Relief : Assessing the case for Road Tools in Canada. Mai 2007.

8 <http://www.caaquebec.com/NR/rdonlyres/13A3F0E9-DB9F-4933-BF85-BE0A0012BD38/0/CoutUtilisationAutomobileFrfev2009.pdf>

9 Service de développement économique, Ville de Québec.



L'auto-partage, une solution de rechange éprouvée et peu coûteuse.

### En favorisant l'auto-partage

On estime qu'une automobile passe 96 % du temps stationnée. De nombreuses personnes n'ont besoin d'une auto qu'à des occasions particulières ou pour des déplacements occasionnels. Objectivement, ces personnes pourraient choisir de ne pas acheter une automobile. Elles pourraient combler autrement leurs besoins d'utiliser une auto.

Il existe justement une solution de rechange originale, éprouvée et peu coûteuse : l'auto-partage. Une entreprise fondée en 1994 à Québec, Communauto, est l'un des leaders mondiaux dans ce domaine. Le concept est simple : une personne devient membre ou client d'une entreprise d'auto-partage et elle a accès à une auto au moment voulu et pour une durée de temps convenue. On estime que cette option remplace sept automobiles individuelles.

Le groupe de travail sur la mobilité durable recommande aux villes de Québec et de Lévis et aux entreprises d'intensifier la promotion de l'auto-partage et d'en faciliter l'utilisation, notamment en offrant aux entreprises d'auto-partage des stationnements à des conditions avantageuses dans les quartiers centraux et dans certains pôles d'activités en banlieue.

34

### En facilitant le covoiturage

Le covoiturage est une solution efficace pour réduire la congestion routière et les problèmes qui y sont associés, en particulier pour les personnes qui résident ou vont travailler dans des quartiers ou des lieux mal desservis par les services de transport en commun. Cette solution est très peu utilisée dans la région de Québec.

Certains employeurs ont cependant mis en place des dispositifs permettant de faire des arrimages entre des employés qui résident le long d'un même parcours menant au travail et qui seraient intéressés par le covoiturage. Le ministère des Transports du Québec fournit aux employeurs un logiciel qui facilite cet arrimage. Des organismes à but non lucratif ont également développé des dispositifs comparables. De tels outils seraient particulièrement utiles aux entreprises localisées dans certains parcs industriels relativement isolés. Le représentant d'une grande entreprise a suggéré que des escomptes sur les primes d'assurance-automobile puissent être accordés aux adeptes du covoiturage.

Dans certaines villes, une partie des voies autoroutières réservées au transport en commun et au taxi sont également disponibles pour les automobiles qui transportent plus d'une personne. Il s'agit d'une mesure fortement incitative à l'égard du covoiturage, dans un contexte de congestion des autoroutes. Cette solution ne doit cependant pas être appliquée aux voies réservées au transport public sur les artères des zones les plus urbanisées de la ville.

35

Le groupe de travail recommande :

- Que les entreprises privées et les employeurs du secteur public de la région encouragent leur personnel à recourir au covoiturage et qu'ils mettent en place à cette fin des dispositifs qui favorisent l'identification des employés résidant dans le même quartier.
- Que certaines sections des autoroutes réservées au transport en commun soient également ouvertes aux automobilistes pratiquant le covoiturage.

#### En encourageant l'utilisation des véhicules hybrides et électriques

L'augmentation du prix du pétrole et les règlements adoptés par les gouvernements dans la foulée des objectifs de réduction des gaz à effet de serre incitent fortement les constructeurs d'automobiles à produire des voitures nettement moins énergivores. La popularité des voitures hybrides augmente sans cesse et plusieurs constructeurs sont engagés dans des travaux de recherche et développement afin de commercialiser, dans quelques années, des voitures totalement électriques. Le développement de telles voitures fait d'ailleurs partie des orientations énoncées par le président américain.

Les voitures « écoénergiques » n'allègent pas les problèmes de congestion et de consommation d'espace. Elles diminuent cependant la pollution de l'air, réduisent de beaucoup les émissions de gaz à effet de serre et sont nettement moins bruyantes.

10 François Desbiens, directeur régional de santé publique de la Capitale-Nationale, 15 avril 2010.

La Ville de Québec et ses partenaires disposent de divers moyens pour encourager un virage vers les véhicules consommant peu d'énergie.

Le groupe de travail recommande à la Ville de recourir aux moyens suivants :

- N'acheter que des véhicules hybrides pour remplacer et augmenter la flotte actuelle d'autobus du Réseau de transport de la Capitale.
- Convenir, avec Hydro-Québec et les gestionnaires de parcs de stationnement, de l'installation de bornes de recharge électrique pour les voitures.
- Poursuivre l'utilisation de véhicules de type Écolobus et implanter de telles navettes ailleurs sur le territoire.

36

## 5.5 Penser autrement les modes actifs de déplacement

Le directeur régional de santé publique du Québec suggère qu'une section du rapport du groupe de travail sur la mobilité durable porte sur la volonté de « vivre et se déplacer à Québec... en santé »<sup>10</sup>. Il rappelle que les modes actifs de déplacement, la marche et le vélo, contribuent à l'amélioration de la santé des personnes et réduisent l'incidence de l'obésité et, par voie de conséquence, les risques de maladies cardiaques et cérébrovasculaires qui y sont associés.

Le groupe de travail endosse cette vision. Les personnes actives sont généralement plus productives et ont tendance à participer à de nombreuses activités culturelles et sociales. Le dynamisme d'une ville repose largement sur l'engagement de ces personnes.

Certes, la volonté de bouger, de faire de l'activité, est une décision personnelle. Mais, comme on l'a vu au chapitre précédent, les villes ont la responsabilité de mettre à la disposition des résidents et des visiteurs des infrastructures et des services qui facilitent les déplacements actifs et qui en assurent la sécurité.

Des améliorations majeures doivent être apportées afin de répondre, en particulier, aux besoins des piétons. Il faut aussi tenir compte du vieillissement de la population et adapter les espaces piétons à un contexte où on comptera un nombre grandissant de personnes à mobilité quelque peu réduite.

Le développement du réseau cyclable doit également être intégré. Ce réseau doit offrir des ramifications dans chaque quartier, relier les grands parcs et les équipements publics et se connecter au réseau de transport en commun de manière à répondre aux attentes de la population pour tous ses déplacements urbains, qu'ils soient utilitaires ou récréatifs.

Les villes de Québec et de Lévis ont développé un réseau intéressant de voies cyclables. Il manque cependant des liens entre les tronçons et de nombreux obstacles rendent difficile et même peu sécuritaire la circulation à vélo sur certaines portions du territoire. De même, une majorité d'employeurs du secteur privé et public n'offrent pas aux cyclistes les équipements ou les services élémentaires, à savoir stationnement protégé et douches.

Les infrastructures destinées aux cyclistes requièrent un regard neuf. Le vélo doit être considéré comme un mode utilitaire de déplacement.

La Ville de Québec s'est dotée d'un plan directeur de développement du réseau cyclable et elle poursuit l'objectif de tripler la part modale du vélo en 10 ans et notamment de doubler le kilométrage de voies cyclables existantes, ce qui porterait la longueur totale du réseau cyclable à 615 km.

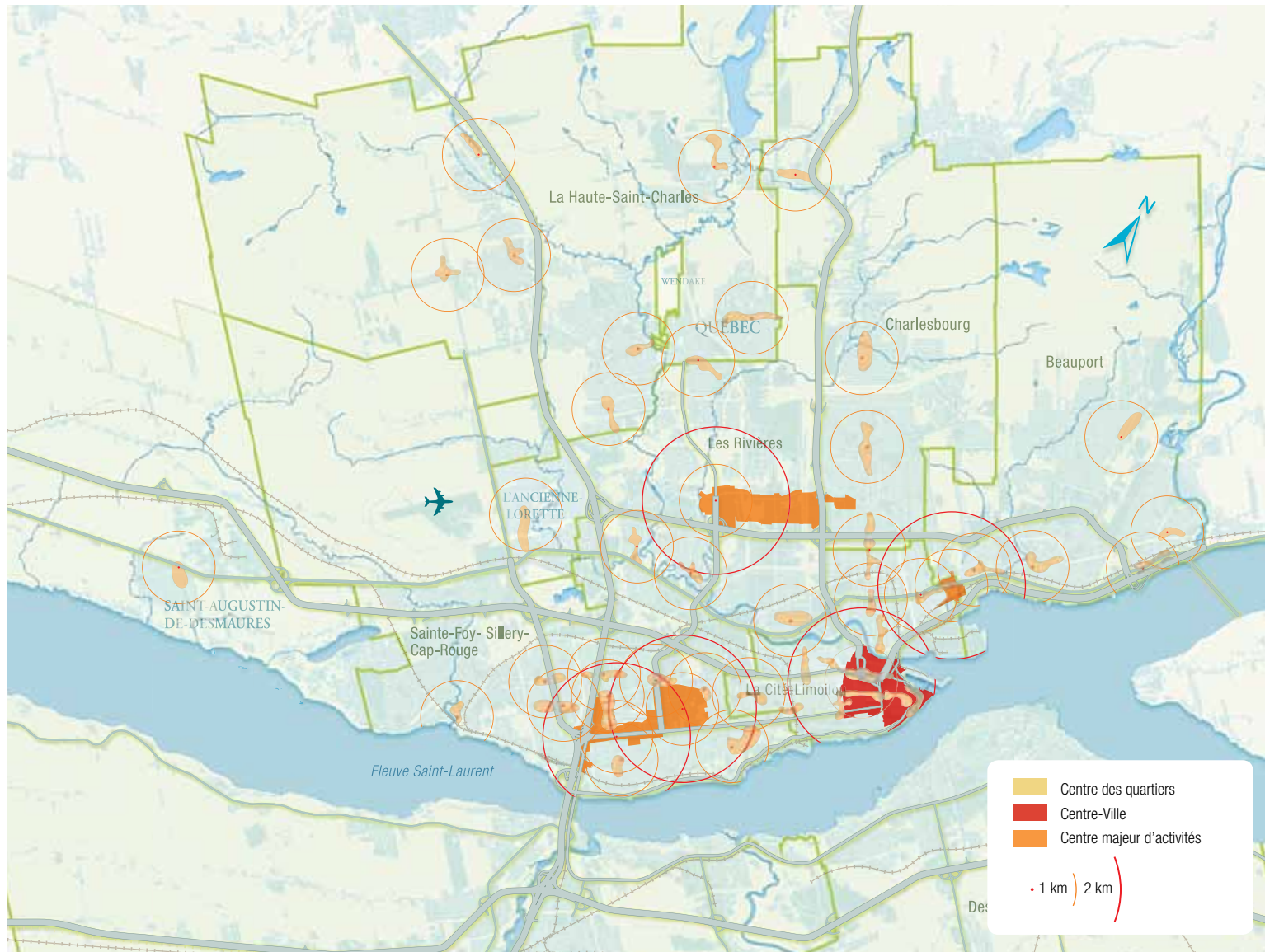
Le groupe de travail incite fortement la Ville à mettre en œuvre rapidement ce plan de développement et à l'inscrire dans une vision plus large de soutien au transport actif.

37

Dans la région de Québec, les gens ont tendance à marcher pour des déplacements de moins de 2,5 km, soit l'équivalent de 30 minutes de marche. En moyenne, ils utilisent le vélo pour des déplacements de moins de 7 km, soit l'équivalent d'un parcours de 30 minutes ou moins. Au-delà de ces distances, les gens optent pour le transport collectif (distances de 2,5 à 15 km). L'automobile est utilisée pour toute distance supérieure à 1 km.

La marche et le vélo sont des moyens de déplacement privilégiés dans les secteurs de plus forte densité d'activité humaine, soit là où l'on trouve le plus grand nombre combiné de résidents, d'employés et d'étudiants au postsecondaire sur un territoire donné.

Carte 17 - Territoires privilégiés pour la marche



## Choix du mode de déplacement selon la distance à parcourir

Mode	Moins d'1 km		1 km à 2,4 km		2,5 km à 6,9 km		7 km à 14,9 km		15 km et plus	
	NB	%	NB	%	NB	%	NB	%	NB	%
Auto-conducteur	117 440	35,1 %	170 210	54,9 %	294 534	63,9 %	227 469	70,7 %	64 388	76,2 %
Auto-Passager	37 864	11,3 %	48 475	15,6 %	76 572	16,6 %	45 753	14,2%	13 489	16,0 %
TC	3 990	1,2 %	23 672	7,6 %	57 235	12,4 %	40 350	12,5 %	2 930	3,5 %
Marche	160 193	47,9 %	36 766	11,9 %	3 778	0,8 %	262	0,1 %	39	0,0 %
Vélo	3 765	1,1 %	5 084	1,6 %	3 885	0,8 %	1 058	0,3 %	98	0,1 %
Autres	11 234	3,4 %	26 001	8,4 %	24 688	5,4 %	7 009	2,2 %	3 579	4,2 %
<b>Total</b>	<b>334 487</b>	<b>100,0 %</b>	<b>310 207</b>	<b>100,0 %</b>	<b>460 693</b>	<b>100,0 %</b>	<b>321 900</b>	<b>100,0 %</b>	<b>84 522</b>	<b>100,0 %</b>

Note: Tous les déplacements bi-modaux (TC+ un autre mode) sont inclus dans TC

On constate qu'à l'intérieur des secteurs de La Cité, de Limoilou, de Sillery et du plateau de Sainte-Foy, la part des déplacements actifs est particulièrement élevée. Elle a d'ailleurs progressé en dix ans bien qu'il n'y ait pas eu d'aménagements particuliers en faveur des piétons et des cyclistes depuis 1996 dans ces secteurs. Par contre, entre 1996 et 2006, la part modale des transports actifs a diminué dans tous les autres secteurs de la ville de densité plus faible.



Déplacements tous modes et transport actifs, selon la densité d'activités humaines

	1996			2006			
	NB tous modes	NB transport actif	% transport actif	NB tous modes	NB transport actif	% transport actif	% population
Forte densité	119 740	45 933	38 %	145 667	64 446	44 %	28 %
Densité moyenne	40 632	12 365	30 %	47 173	12 037	26 %	19 %
Faible densité	98 296	31 361	32 %	92 816	23 184	25 %	53 %

### Une stratégie qui poursuit six enjeux

Le groupe de travail recommande aux villes de Québec et de Lévis de faire du transport actif une solution au défi de la mobilité durable. Il leur recommande de poursuivre six enjeux dans la mise en œuvre de leur stratégie de transport actif.

38

#### L'enjeu de la continuité

Pour répondre à cet enjeu, il est proposé :

- que soient aménagés des parcours piétons et cyclables continus dans l'espace et dans le temps, c'est-à-dire qui ne sont pas interrompus par les autoroutes, les voies ferrées, la falaise et les cours d'eau ou par un manque ou une absence d'entretien hivernal;
- que soient améliorés les accès piétons aux pôles structurants, le long des boulevards urbains et vers le cœur des quartiers;
- que soient aménagés des places publiques et des parcours piétons au cœur des noyaux de commerces et de services des grands pôles d'activités et des quartiers;

- que soient améliorées les normes de conception géométrique des rues en fonction des besoins des piétons.

#### L'enjeu de la complémentarité

Afin de tenir compte de cet enjeu, il est proposé :

- que soient aménagés des espaces d'attente et de rencontre pratiques utiles et confortables aux terminaux, dans les centres d'échanges et aux principaux arrêts de quartier du transport en commun;
- que soit améliorée l'intermodalité du transport collectif avec le vélo aux arrêts et dans les véhicules;
- que soit planifié l'aménagement de zones d'arrêt et de la chaîne des déplacements vers ces arrêts qui soient accessibles aux personnes à capacités limitées;
- que soit encouragée l'application de normes de stationnements à vélo dans les bâtiments et sur la voie publique en fonction des usages des règlements d'urbanisme des Villes de Québec et de Lévis.

### **L'enjeu de la sécurité**

Il faut affirmer avec force que le piéton et le cycliste sont des usagers à part entière de la voie publique. Pour ce faire, il est proposé :

- d'améliorer les conditions de marche dans les rues commerciales aux débits piétons et cyclistes élevés et dans les rues résidentielles;
- d'adapter la gestion des phases piétonnes aux feux de circulation en fonction notamment des besoins des personnes âgées.

### **L'enjeu de la mixité**

En vertu de cet enjeu, les villes sont invitées à concentrer les activités de commerce et de services à proximité des noyaux de quartiers et autour des arrêts du réseau de transport en commun.

### **L'enjeu de la connectivité**

Il consiste à se doter d'une grille de rues plus serrée, ce qui permet d'aménager des parcours plus directs et plus nombreux au sein des secteurs urbains résidentiels, industriels et commerciaux.

### **L'enjeu de l'innovation**

L'aménagement d'une ville axé sur la préoccupation des piétons fait appel à la capacité d'innovation des acteurs publics et privés, à la fois dans le design urbain, l'information aux personnes qui se déplacent, la convivialité des lieux de transit et des aires d'attentes et l'aménagement de zones piétonnes.

Pour répondre à cet enjeu, il est proposé :

- de créer une image de marque des transports actifs par un design urbain harmonisé des aménagements piétons et cyclables;
- d'encourager les entreprises privées et publiques à proposer des incitatifs à la marche et au vélo dans leurs plans de déplacement d'entreprise;
- de développer la mise en marché des modes de transports alternatifs, notamment par la diffusion partout et en tout temps de l'information utile sur le transport collectif, le stationnement, le vélo et la marche.

### **Le boulevard René-Lévesque : zone prioritaire de transport alternatif**

Dans l'axe Sainte-Foy/colline Parlementaire, il existe un potentiel de développement du transport actif. C'est d'ailleurs dans cette section de la ville de Québec que l'on trouve les parts modales de la marche les plus élevées de la région. Il faut dire que la mixité des pôles d'emplois ainsi que les zones résidentielles et commerciales majeures favorisent ce mode de déplacement. Dans ces quartiers, on peut se rendre à pied au travail, à l'école, aux commerces, aux services publics et communautaires.

Le transport collectif est également un mode de déplacement largement utilisé dans ce secteur de la ville. Son potentiel est cependant atténué par les effets de la congestion. Les voitures stationnées et les autres véhicules ralentissent les autobus, particulièrement à l'heure de pointe, ce qui engorge le boulevard René-Lévesque.

Le groupe de travail recommande d'éliminer graduellement les stationnements sur le boulevard René-Lévesque afin d'améliorer le service du transport collectif.

L'utilisation du vélo comme moyen utilitaire de déplacement demeure marginale, car il a été impossible jusqu'à maintenant d'aménager des voies cyclables sécuritaires dans cette partie de la ville. Pourtant, relier la colline Parlementaire à l'Université Laval par des voies cyclables sûres est nécessaire.

Dans une optique de développement durable, le groupe de travail estime essentiel, en particulier dans l'axe Sainte-Foy/colline Parlementaire :

- d'améliorer les infrastructures et les services favorisant la marche et la sécurité des piétons;
- d'offrir aux cyclistes des voies sécuritaires, correctement signalées et bien entretenues;
- d'accroître l'achalandage du transport collectif et d'en renforcer l'efficacité;
- de permettre un niveau raisonnable de circulation automobile.

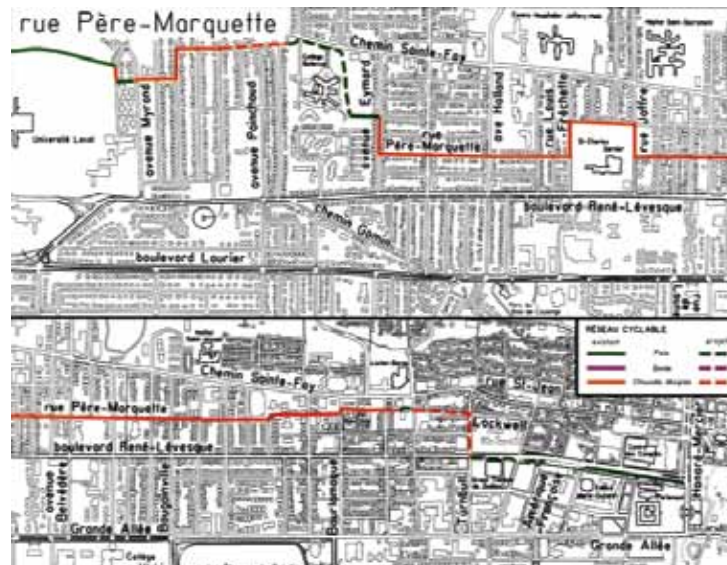
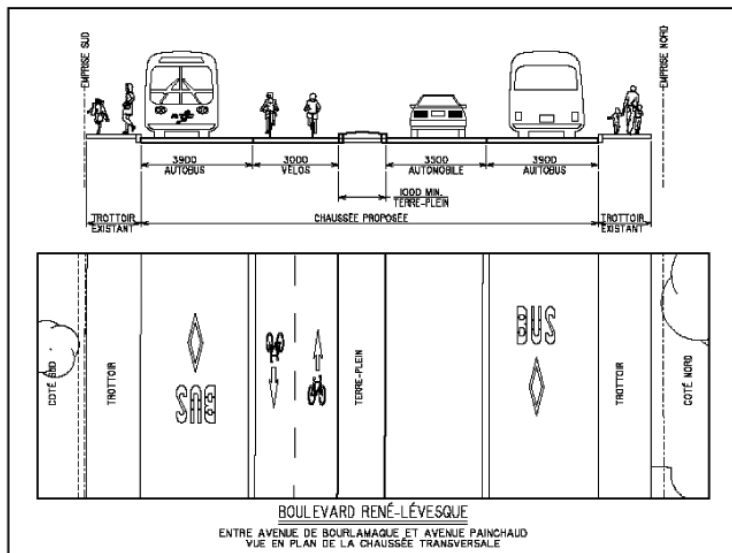
La Ville de Québec a exploré divers scénarios et élaboré certaines stratégies qui permettraient d'atteindre ces objectifs. Les points de vue exprimés par les cyclistes, les résidants et les commerçants divergent. À ce jour, aucune solution n'a été jugée satisfaisante. Il s'agit d'une question importante et complexe. La mise en place des solutions se fera graduellement; elles ne sauraient être déployées sans phase transitoire.

Le groupe de travail soumet à la consultation deux hypothèses de transformation du boulevard René-Lévesque visant à améliorer le transport alternatif dans ce corridor stratégique. Chacune des solutions comporte des avantages et des inconvénients qui sont présentés en toute transparence.

La première hypothèse consiste à réaménager le boulevard René-Lévesque pour :

- maintenir des voies réservées au transport public en bordure des trottoirs;
- aménager des voies cyclables, dans les deux directions (entre les avenues De Bourlamaque et du Bon-Air);
- aménager des voies cyclables sur les rues parallèles au boulevard René-Lévesque entre les avenues De Bourlamaque et Honoré-Mercier et entre l'avenue du Bon-Air et l'Université Laval.

En conséquence, la circulation automobile serait grandement modifiée : maintien d'une voie de circulation automobile en direction ouest, à partir de l'avenue Turnbull jusqu'à l'avenue Myrand, et retrait de la voie de circulation automobile en direction est. Le tableau ci-contre présente cette hypothèse de réaménagement du boulevard René Lévesque qui serait hautement favorable au transport actif (collectif et actif).



La deuxième hypothèse vise à aménager les bandes cyclables principalement dans l'axe Père-Marquette. Concrètement, les aménagements suivants seraient prévus :

- des bandes cyclables unidirectionnelles sur les rues Crémazie Ouest, Père-Marquette, De Callières, Hélène-Boullé, Rochette, de la Somme et Liénard;
- l'aménagement d'une piste cyclable sur la propriété du Collège Bellevue entre la rue Eymard, la rue Hélène-Boullé et l'avenue Madeleine-De Verchères;
- le maintien d'une voie de circulation automobile dans une direction et retrait du stationnement d'un côté des rues mentionnées ci-dessus du 1<sup>er</sup> mai au 31 octobre.

L'illustration ci-contre présente le tracé de ces bandes cyclables.

Le groupe de travail recommande de soumettre ces deux propositions à la consultation publique.

## 5.6 Miser sur l'intermodalité

L'intermodalité se définit comme l'intégration, dans un système cohérent et transparent, des différents modes de transport. Elle permet d'effectuer un déplacement en passant facilement d'un moyen de transport à un autre.

L'intermodalité assure une continuité dans la chaîne des déplacements. C'est ainsi qu'une personne peut partir de chez elle le matin en voiture, laisser son véhicule dans un stationnement incitatif d'où elle prend l'autobus pour se rendre au centre-ville et, à cet endroit, emprunter un vélo pour compléter son trajet. L'intermodalité comprend aussi une tarification intégrée. Un seul laissez-passer pourrait être utilisé pour l'ensemble des opérations décrites précédemment : stationnement, autobus, vélo. Ces dispositifs sont en place dans certaines villes, notamment à Berlin, en Allemagne.

La mobilité durable préconise une multiplication des choix de moyens de déplacement. Leur intégration dans un système cohérent facilitera l'utilisation de plusieurs moyens de déplacement en fonction des besoins particuliers de l'utilisateur, de la période de la journée et de la saison. Il faut aussi mettre en place des stations multiservices et multimodales.

Pour qu'une plus grande part de la population privilégiée, dans l'avenir, les moyens de déplacement pouvant remplacer l'automobile solo (marche, autobus, vélo, auto-partage, covoiturage, etc.), l'utilisation de ces modes devra être grandement facilitée. Personne n'aime attendre l'autobus au froid au coin de la rue ou, pire encore, rater sa correspondance de 30 secondes et devoir attendre 30 minutes le prochain autobus.

De même, l'aménagement des points de correspondance entre les lignes d'autobus ou de tramway devrait faire l'objet d'une attention particulière dans le futur. Les stations tempérées doivent être multipliées et certaines d'entre elles, localisées à ces carrefours stratégiques, devraient offrir, en plus d'un endroit confortable pour l'attente, un éventail d'équipements et de services.

Le système de transport en commun doit évidemment assurer la desserte des gares et de l'aéroport. Actuellement, les gares de Sainte-Foy et de Québec sont bien desservies par le Réseau de transport de la Capitale. Ce n'est pas le cas à l'aéroport. Cet enjeu a été traité au point 5.3.8.

Le groupe de travail recommande aux villes de Québec et Lévis et aux sociétés de transport en commun de favoriser l'intermodalité pour répondre à des objectifs de développement durable.

## 5.7 Transporter les marchandises autrement

Le transport des marchandises soulève des enjeux économiques, environnementaux et sociaux d'une grande complexité. Il touche aussi aux échanges entre les provinces et les pays et, à ce titre, il relève de la compétence de divers ordres de gouvernement.

De façon générale, les organisations municipales ont peu de pouvoir d'intervention sur les grands systèmes qui assurent le transport des marchandises, ni sur les mécanismes de coordination des divers modes de transport des biens. Elles peuvent cependant contribuer, grâce aux pouvoirs qui leur sont dévolus en matière d'aménagement du territoire et de circulation locale, à mettre en place des conditions favorables au bon fonctionnement des systèmes de transport de marchandises et à harmoniser les opérations liées au transport avec la vie urbaine.

Le transport des marchandises demeure une nécessité. La production manufacturière et l'approvisionnement quotidien d'une multitude d'établissements reposent sur des systèmes de transport efficaces. Une véritable industrie du transport des marchandises s'est développée et elle assure plus de 18 500 emplois directs et indirects dans la région de Québec.

### Le camionnage

La production manufacturière, axée sur le « juste-à-temps », a entraîné une multiplication des livraisons. Chaque élément d'un bien à produire est acheminé au moment où il est requis dans le processus de fabrication, de manière à réduire les stocks au minimum. Un tel mode de production requiert une exceptionnelle coordination des livraisons et une grande flexibilité dans le transport des intrants et des produits manufacturés. Cette façon de faire a grandement favorisé le transport routier des marchandises.

Le camion s'est ainsi avéré, surtout en Amérique du Nord, le moyen le plus efficace et le plus souple pour soutenir la production de biens. Le camionnage est aussi, et de loin, le mode de transport le plus utilisé pour les expéditions d'une grande variété de marchandises (produits agricoles, matières premières brutes, produits transformés, biens de consommation courante, équipements, etc.).

Cette prédominance du camion a de lourdes conséquences sur la mobilité. Le camionnage contribue à la détérioration du réseau autoroutier et à la congestion. Il est par ailleurs lui-même victime de la congestion, son efficacité étant lourdement affectée par les embouteillages et les bouchons de circulation.

Dans l'agglomération de Québec, la majorité des entreprises ont recours au camionnage pour assurer leur approvisionnement et leurs expéditions. Comme on peut le voir sur la carte ci-contre, celles-ci sont regroupées à l'intérieur de zones et parcs industriels qui forment de grands ensembles majoritairement localisés le long des axes autoroutiers auxquels elles ont directement accès, sauf pour les secteurs portuaires qui, pour des raisons de nature géographique et historique, se trouvent au cœur de la ville.

Comme l'illustre le tableau à l'annexe 3, à Québec, deux grands ensembles industriels se distinguent du fait qu'ils regroupent à eux seuls plus de 80 % des 2 800 entreprises et des 52 000 emplois compris à l'intérieur des zones et parcs industriels.

- Le premier ensemble industriel (I), le plus important, est globalement concentré dans le quadrilatère autoroute Henri-IV – boulevard Charest – boulevard Hamel et avenue Saint-Sacrement. On y trouve notamment le Parc technologique

du Québec métropolitain. Ce dernier comprend près de 100 entreprises qui génèrent plus de 3 700 emplois dans des secteurs d'activités liés à la haute technologie.

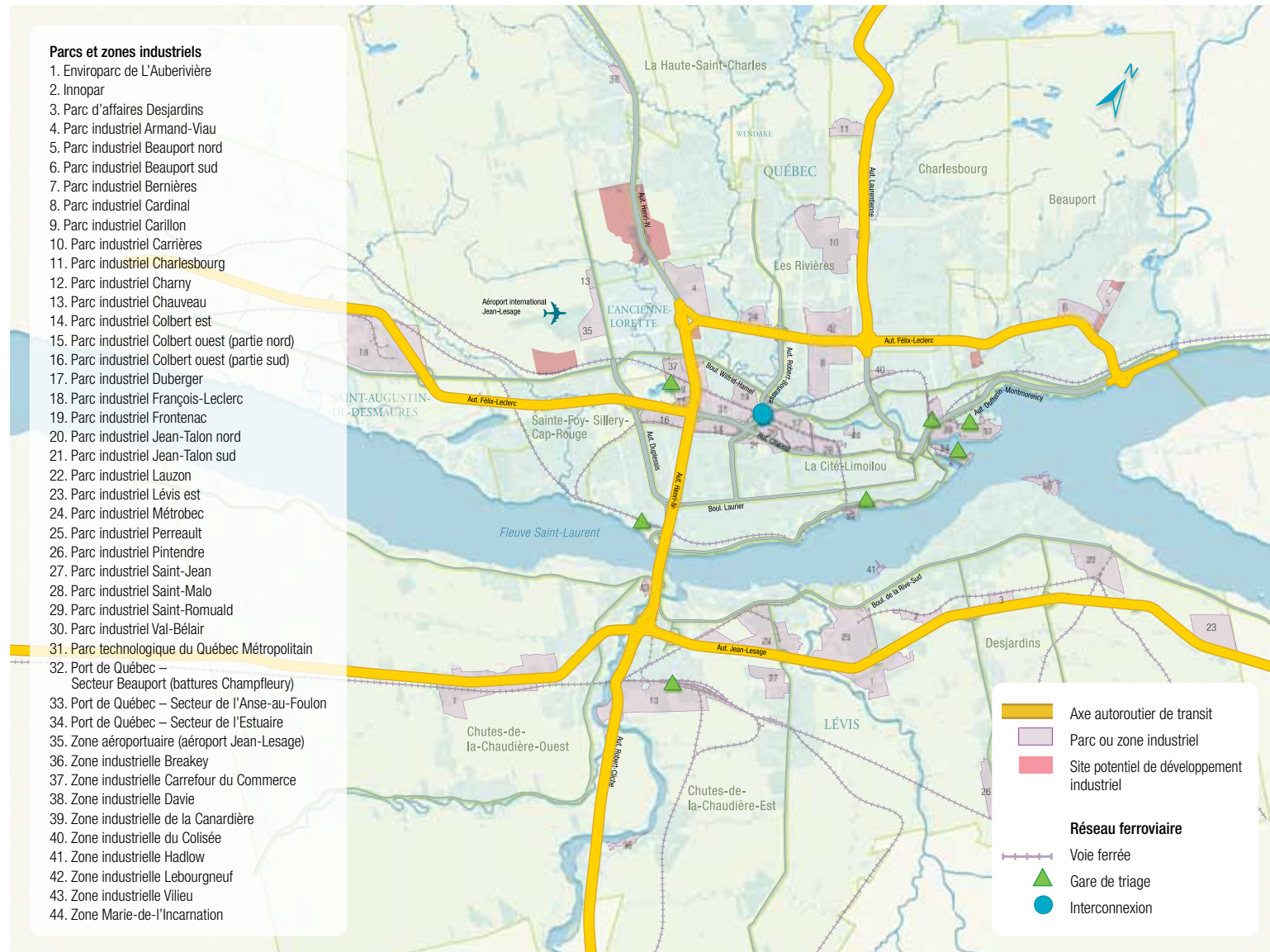
- Le deuxième ensemble industriel (III) est situé le long de l'autoroute Félix-Leclerc entre l'autoroute Henri-IV et l'autoroute Laurentienne. Il regroupe, entre autres, plusieurs entreprises de distribution et de commerce de gros dont les activités dépendent du transport par camion.

Les déplacements générés par les entreprises situées dans ces deux grands ensembles industriels ont comme particularité d'être canalisés le long d'un axe principal de circulation interrégionale qui a la forme d'un « L » inversé. Cet axe stratégique, qui est formé par le pont Pierre-Laporte, l'autoroute Henri-IV et l'autoroute Félix-Leclerc jusqu'à l'autoroute Laurentienne, sert aussi de passage obligé pour le camionnage de transit.

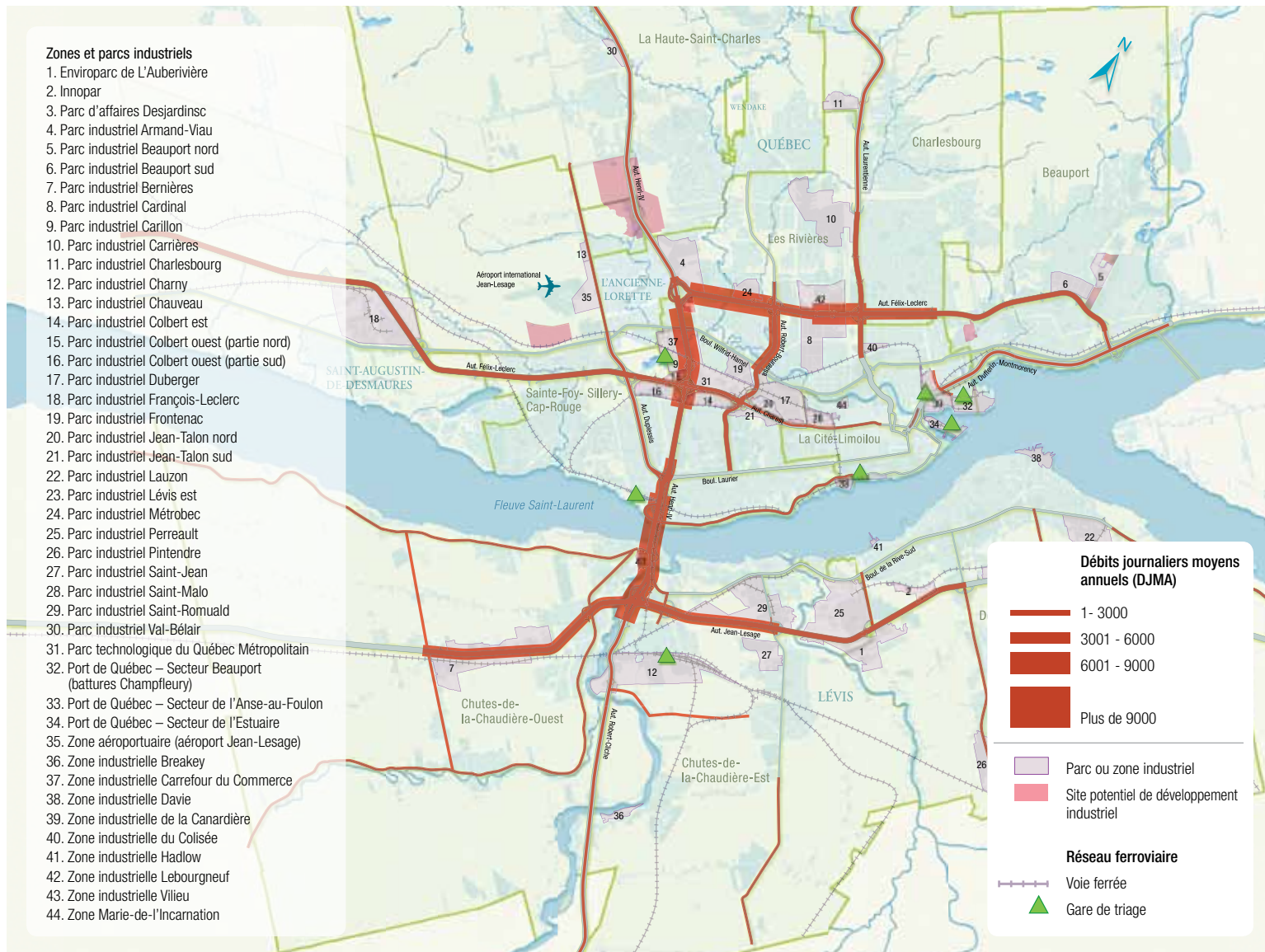
À Lévis, les zones et parcs industriels se trouvent en grande partie le long de l'autoroute 20, notamment à l'est de la rivière Chaudière entre l'autoroute et le boulevard de la Rive-Sud. Ce secteur regroupe également un grand nombre d'entreprises dont les activités génèrent du trafic lourd.

Or, les voies d'accès aux principales zones industrielles, tant à Québec qu'à Lévis, sont lourdement congestionnées. Les entreprises de transport cherchent à atténuer les effets néfastes de cette congestion en évitant autant que possible la circulation de leurs véhicules aux heures de pointe. Mais sur certaines artères, la circulation demeure problématique, même en dehors des heures de pointe. Il faut porter attention à cet enjeu parce que la perte de productivité occasionnée par des véhicules de transport

Carte 21 - Réseau autoroutier de transit



Carte 22 - Débits de circulation des camions (2008)





ralentis par la congestion peut amener des entreprises à localiser ailleurs certaines activités de production qui requièrent une plus grande fluidité du transport des marchandises.

Le camionnage est une activité qui peut perturber la vie urbaine. Ses besoins particuliers doivent être conjugués avec les autres impératifs de la vie urbaine, d'autant plus que les citoyens sont de plus en plus sensibles aux nuisances occasionnées par la circulation lourde.

En conséquence, le groupe de travail recommande de privilégier un ensemble de mesures qui pourront faciliter la circulation lourde sur les axes routiers qui desservent les parcs et les zones industrielles et qui donnent accès aux secteurs de distribution des marchandises, tout en s'efforçant de réduire l'impact de ces activités de transport sur la vie urbaine.

42

Le groupe de travail recommande de favoriser une série de mesures destinées à préserver le potentiel offert par le réseau ferroviaire existant considérant les avantages que ce mode de transport offre sur le plan du développement durable et son importance pour le développement économique de Québec et sa région.

43

Il est proposé dans cette optique :

- Que le ministère des Transports du Québec et les villes poursuivent leur collaboration afin de maintenir la plus grande fluidité du réseau autoroutier.
- Que le ministère des Transports du Québec évalue, lors du processus de réaménagement du réseau routier, la possibilité

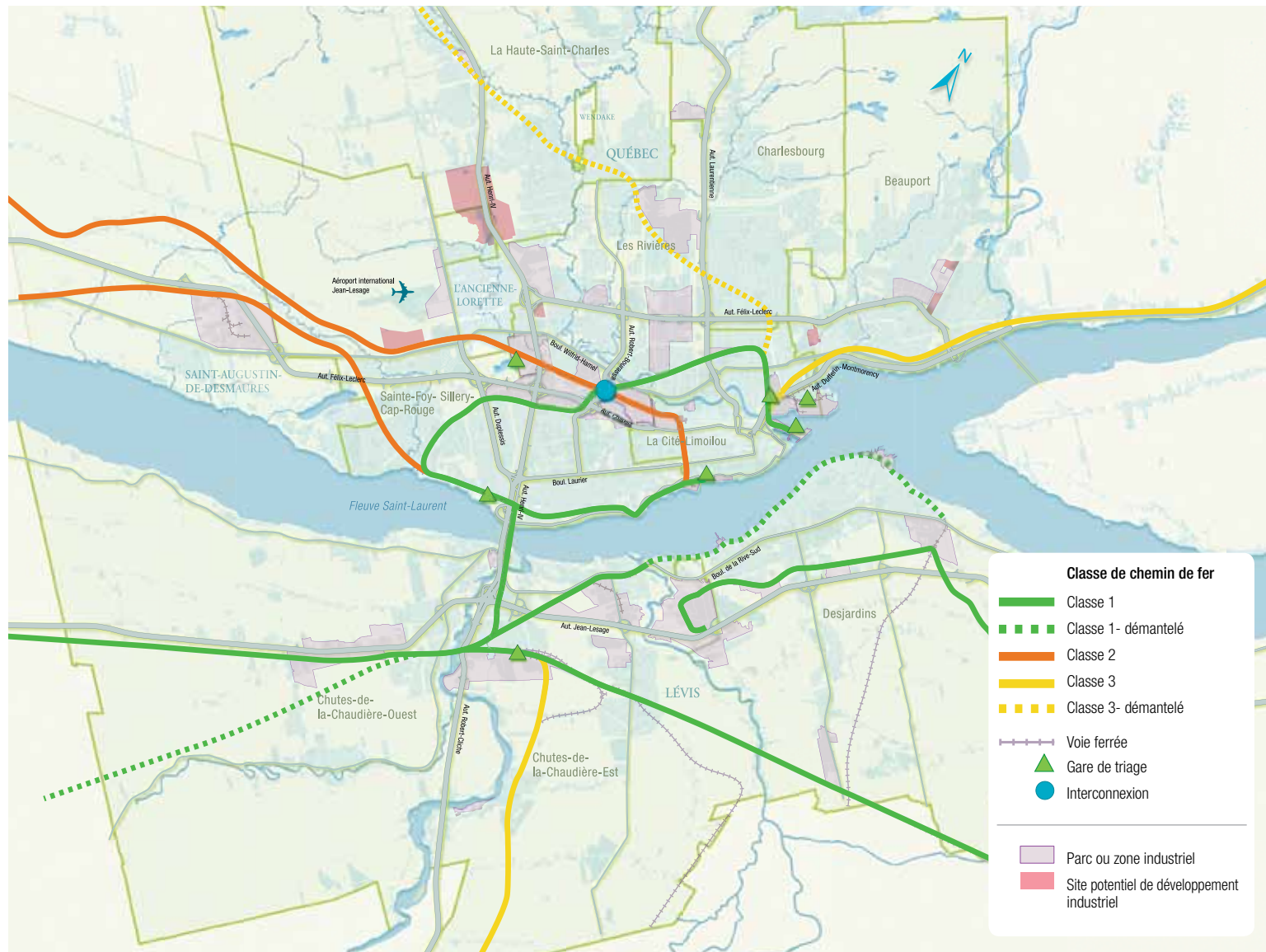
que les camions puissent, en dehors des périodes de pointe, utiliser de façon préférentielle les futures voies réservées au transport en commun sur le réseau autoroutier (en particulier sur les autoroutes Henri-IV et Félix-Leclerc), ou qu'il examine toutes autres mesures similaires permettant d'améliorer la desserte des zones et parcs industriels.

- Que soient évaluées les possibilités d'aménager des centres logistiques permettant d'optimiser la redistribution des marchandises dans les villes de Québec et de Lévis.
- Que les villes de Québec et de Lévis limitent la construction d'immeubles résidentiels à proximité immédiate des zones majeures de transit des camions.

#### Le mode ferroviaire

Bien qu'il offre un grand potentiel pour le transport des marchandises et qu'il présente des avantages bien documentés, notamment sur le plan environnemental, le train est peu utilisé à cette fin. La flexibilité du camionnage semble difficile à concurrencer. Il faut reconnaître aussi que le partage des voies ferrées entre deux sociétés privées « rivales » complique l'utilisation optimale du réseau ferroviaire. Enfin, l'absence de liens intermodaux efficaces entre le train et les autres modes de transport des marchandises hypothèque le recours à l'option ferroviaire.

Carte 24 - Réseau ferroviaire



La facilité avec laquelle on a aboli des voies ferrées pour les convertir en pistes cyclables illustre bien le peu d'intérêt apporté au train. Aujourd'hui, ces aires cyclables sont hautement fréquentées par les familles et il serait proprement impensable d'y faire revenir les trains.

Il est proposé à cette fin :

- Que les villes de Québec et de Lévis cherchent à conserver l'intégralité des voies ferrées et des aires de triage actuelles, en particulier celles qui sont nécessaires aux opérations du port de Québec.
- Que les villes soient sensibles aux impacts liés à la construction d'immeubles résidentiels ou de complexes hôteliers à proximité des zones de triage.
- Que le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada entreprennent des démarches auprès des compagnies de chemin de fer afin d'améliorer l'interconnexion des voies ferrées, et qu'ils investissent dans les infrastructures assurant l'intermodalité du transport des marchandises en visant l'objectif d'accroître nettement la part du transport ferroviaire.

### Le transport maritime

Le transport maritime est marqué, dans la région, par les activités du port de Québec. Le port assure le transport en vrac de matériaux dans l'un des plus grands corridors fluviaux du monde (Grands Lacs et fleuve Saint-Laurent). Le port de Québec peut compter sur une profondeur d'eau de 15,5 mètres, ce qui le rend capable d'accueillir, à l'année longue, des navires de plus de 150 000 tonnes. Cela lui permet d'effectuer le

transbordement des marchandises des bateaux de plus petite taille en provenance ou en direction de la voie maritime du Saint-Laurent, des Grands Lacs et de plusieurs ports de l'Est et du Midwest des États-Unis. La position stratégique du port de Québec lui permet d'envisager d'importants projets d'expansion dans son créneau particulier, celui du transport des marchandises en vrac, et de favoriser, par effets induits, le développement d'autres activités, comme les croisières.

En 2009, 69 % du tonnage manutentionné au port de Québec s'effectue par le mode de transport maritime, essentiellement de bateau à bateau. Dix-sept pour cent (17 %) du tonnage est manutentionné par le mode de transport ferroviaire et 14 % par camionnage. Il s'agit surtout, dans ce dernier cas, de matériaux destinés au marché domestique (sel pour les routes, produits pétroliers, etc.). Ces pourcentages excluent les tonnages manutentionnés par Ultramar.

Le fleuve Saint-Laurent a perdu, depuis longtemps, sa vocation de cabotage. En dehors du trafic national ou international, il n'y a pratiquement pas de transport maritime local en provenance ou à destination de Québec.

Le groupe de travail sur la mobilité durable recommande aux gouvernements de poursuivre leurs investissements dans les infrastructures qui favorisent l'utilisation du transport maritime des marchandises, ce mode de transport étant le plus avantageux sur le plan écologique.

### Le fret aérien

Aujourd'hui, le fret aérien à l'aéroport international Jean-Lesage est une activité tout à fait marginale. Pourtant, plusieurs raisons militent en faveur du développement du fret aérien à Québec.

La région de Québec a en effet une production manufacturière constituée principalement de produits de haute valeur ajoutée, des produits qui ne sont pas nécessairement très lourds. Une bonne part de cette production est exportée dans plusieurs pays et le transport par avion pourrait présenter un avantage indéniable pour Québec et la région.

Mais ce potentiel, semble-t-il, n'a jamais été véritablement évalué.

Le groupe de travail sur la mobilité durable recommande :

- Que le ministère des Transports du Québec évalue, avec le concours de l'Aéroport international Jean-Lesage, le potentiel de développement à moyen et à long terme du fret aérien à cet aéroport.
- Que dans les plans d'aménagement d'un parc industriel aux limites de la zone aéroportuaire, la Ville de Québec favorise l'implantation d'entreprises pouvant tirer profit du transport des marchandises par voie aérienne.

45

### L'intermodalité

Le recours à une utilisation complémentaire des modes de transport s'avère un élément de solution à privilégier dans le but de faciliter un transfert modal vers le transport fluvial et ferroviaire, afin de réduire le nombre de camions qui circulent sur les routes et les nuisances qui en découlent. Le transport intermodal est en progression constante à l'échelle nord-américaine.

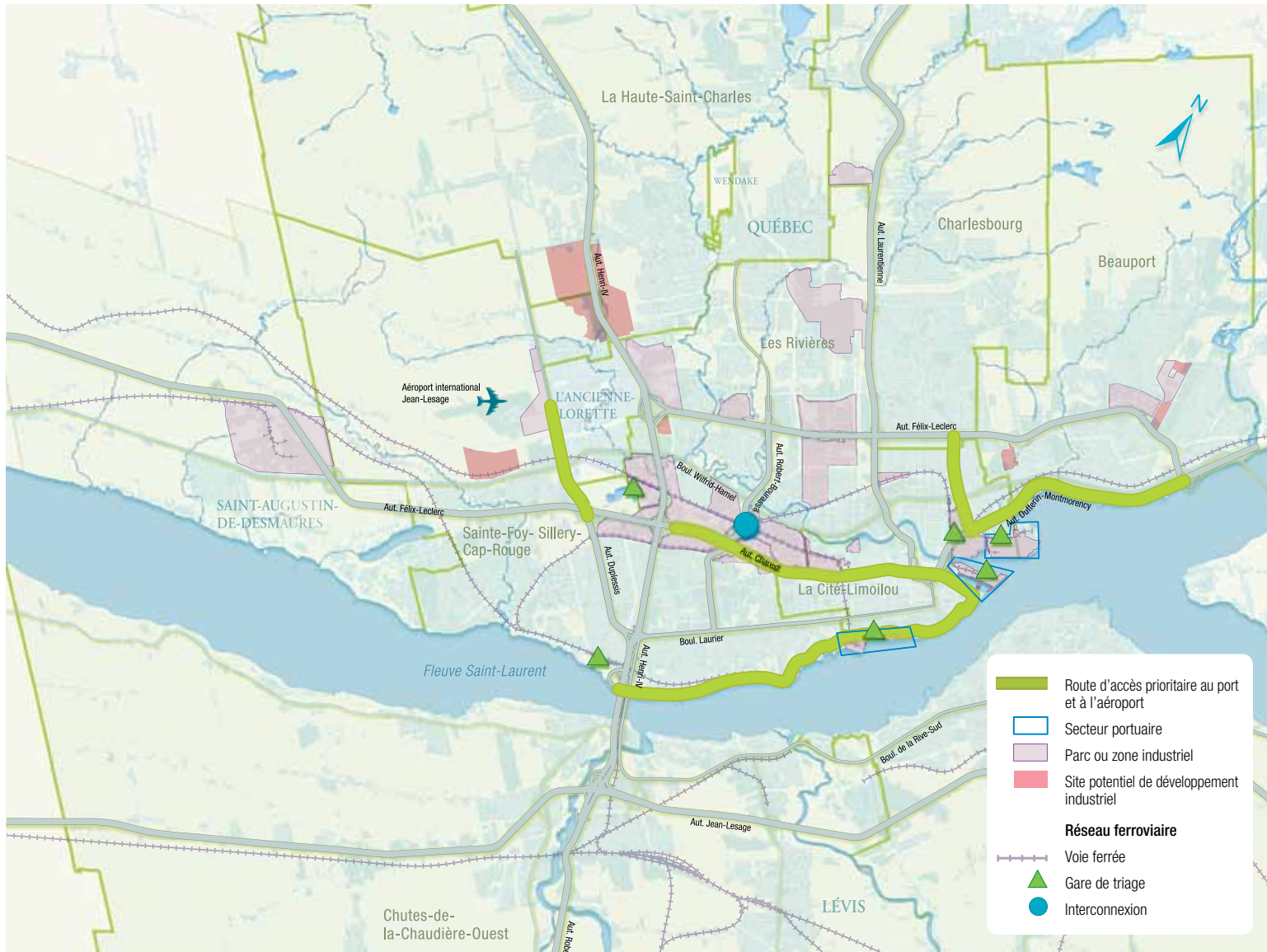
La mise en place d'infrastructures et de services de transport intermodal repose toutefois sur le secteur privé. Les chaînes logistiques, qui permettent d'acheminer des produits depuis les fournisseurs jusqu'aux consommateurs et à partir desquelles les pratiques intermodales se structurent, sont complexes et en situation de concurrence.

Deux projets concrets d'intermodalité potentiels ont été élaborés à Lévis et à Québec :

- la gare Joffre de Charny, sur les terrains du Canadien National (CN);
- la gare de triage Henri-IV à Québec où pourrait être implanté un terminal.

Dans les deux cas, toutefois, la décision de donner suite aux projets relève de la volonté des compagnies ferroviaires et elle ne s'est pas concrétisée jusqu'ici.

Carte 23 - Accès routiers prioritaires au port et à l'aéroport



À plus long terme, le potentiel de développement intermodal pourrait s'accroître. L'augmentation des coûts de l'énergie pourrait changer certains comportements. De même, les technologies de l'information permettent de suivre le cheminement d'une marchandise et facilitent grandement le transfert d'un mode de transport à un autre. Par ailleurs, la baisse prévisible du niveau des eaux sur la voie maritime du fleuve Saint-Laurent, liée aux changements climatiques, et l'apparition d'une nouvelle génération de navires à fort tirant d'eau pourraient se traduire par une reprise des activités de transport de conteneurs au port de Québec.

Dans ce contexte, le groupe de travail sur la mobilité durable recommande :

- Que les gouvernements du Québec et du Canada investissent dans la recherche et dans les infrastructures en vue de développer l'intermodalité du transport des marchandises.
- Que le gouvernement du Canada assouplisse la réglementation afin de permettre aux sociétés de transport ferroviaire d'utiliser leurs voies respectives afin d'améliorer l'efficacité d'ensemble du transport des marchandises et l'intermodalité.

**6.**

Les partenaires :

**mobilisation,**

engagement et partage des responsabilités







## Les partenaires : mobilisation, engagement et partage des responsabilités

La mise en œuvre du Plan de mobilité durable implique la participation de plusieurs partenaires qui auront à interagir, selon leurs champs d'intérêt et de compétence respectifs, en fonction de six grands objectifs communs, qu'il convient de rappeler brièvement, soit :

- Assurer le développement à l'intérieur du périmètre urbanisé.
- Privilégier une plus grande mixité (résidences, bureaux, commerces, industries légères) dans les pôles urbains et le long des axes et des artères importants.
- Structurer, consolider et développer le territoire urbain par l'outil du 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 selon la portion de trajet pour laquelle il est le mieux adapté, dans une optique de développement durable.
- Mettre à contribution, dans la mise en œuvre des stratégies de mobilité durable, les institutions et les entreprises qui génèrent beaucoup de déplacements.

L'atteinte de ces objectifs repose sur la mobilisation et l'engagement de chacun des partenaires tant du secteur public que du secteur privé.

### Les villes de Québec et de Lévis

Les premières concernées sont les villes de Québec et de Lévis. Les municipalités sont en effet responsables du transport collectif sur leur territoire dont elles contrôlent la gouvernance et le financement. Elles assurent la responsabilité financière des coûts d'exploitation du transport en commun et du financement complémentaire à celui du gouvernement pour les coûts d'immobilisation. Elles sont aussi responsables de l'aménagement du territoire et gèrent la réglementation d'urbanisme et l'utilisation du réseau routier municipal.

Le groupe de travail recommande donc à la Ville de Québec de procéder à la révision de son Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD), adopté en 2005, et de la réglementation d'urbanisme qui en découle, de manière à y intégrer les stratégies d'urbanisation et de développement du territoire, ainsi que celles relatives au transport collectif et actif et au transport des marchandises, visées par le Plan de mobilité durable.

47

Le groupe de travail recommande également à la Ville de Lévis de poursuivre, à l'instar de la Ville de Québec, ses démarches en matière d'aménagement et d'urbanisme de manière à contenir l'étalement urbain et à favoriser un usage rationnel de l'automobile et du camion sur son territoire, et ce, en vue de diminuer la pression de plus en plus importante engendrée par la circulation routière à la tête des ponts et de faciliter les échanges interrives.

48

Enfin, le groupe de travail recommande à la Ville de Québec et à la Ville de Lévis de s'assurer que les sociétés de transport en commun disposeront des ressources financières nécessaires à l'implantation des systèmes de transport collectif prévus dans le Plan de mobilité durable et à la prestation des services qui en découlent.

49

### Les sociétés de transport en commun

Les sociétés de transport en commun se doivent de fournir des services de qualité de manière performante. Le Réseau de transport de la Capitale (RTC) s'est ainsi donné pour mission « de permettre aux citoyens de mieux vivre la ville par un transport collectif de qualité, au meilleur coût pour la collectivité<sup>1</sup> ». Dans son plan stratégique de développement des services 2005-2014<sup>2</sup>, rendu public en mars 2005, le RTC a établi les stratégies et les actions qu'il entendait mettre en œuvre pour remplir sa mission. Ce plan devra être ajusté en fonction de la stratégie d'intervention préconisée dans le Plan de mobilité durable.

Le groupe de travail recommande au RTC de réviser son plan stratégique afin de tenir compte des recommandations du Plan de mobilité durable à l'égard du transport collectif. Il recommande également d'établir un partenariat avec la Société de transport de Lévis, étant donné l'importance des liens et des échanges entre les deux villes.

50

Sur la rive sud, la Société de transport de Lévis (STL) a amorcé récemment une révision en profondeur de ses services de transport collectif.

Le groupe de travail sur la mobilité durable recommande à la STL de poursuivre son exercice de restructuration et de modernisation des services de transport en commun en vue d'améliorer l'interconnexion des systèmes et des services de transport en commun de la rive nord et de la rive sud dans une optique de planification à long terme.

51

### Les municipalités régionales de comté (MRC)

Les municipalités régionales de comté (MRC) situées dans l'aire d'influence des villes de Québec et de Lévis sont appelées à prendre des décisions relatives à l'urbanisation et au transport en commun qui sont susceptibles d'influencer de façon importante certains éléments de la mise en œuvre du Plan de mobilité durable.

Le groupe de travail recommande aux MRC concernées de planifier le développement urbain de leur territoire et l'implantation de réseaux de transport en commun en direction et en provenance des villes de Québec et de Lévis en considérant les orientations, les stratégies d'intervention et le plan d'action proposés dans le Plan de mobilité durable.

52

### La Communauté métropolitaine de Québec (CMQ)

La Communauté métropolitaine de Québec a pour mandat de développer une cohésion des interventions des municipalités et des MRC qui la composent. Pour ce faire, elle a notamment à élaborer et à assurer le suivi de divers documents de planification dans les domaines de l'aménagement du territoire,

1 [www.rtcquebec.ca](http://www.rtcquebec.ca)

2 Réseau de transport de la Capitale (2005). *Plan stratégique de développement des services 2005-2014*, Québec, mars 2005, 68 p.

du développement économique, de la gestion des matières résiduelles et du transport métropolitain. Elle possède entre autres des compétences pour planifier, coordonner et financer le transport en commun métropolitain sur son territoire<sup>3</sup>.

En vertu du projet de loi n° 58, qui modifie la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et d'autres dispositions législatives concernant les communautés métropolitaines, la CMQ aura notamment à produire et à maintenir en vigueur *un plan métropolitain d'aménagement et de développement*. Ce plan constituera un outil destiné à apporter des solutions durables aux grands défis de nature métropolitaine liés en particulier à la croissance économique, à l'urbanisation ainsi qu'à la mobilité des personnes et des marchandises.

Le groupe de travail propose des stratégies d'intervention aptes à relever ces défis pour le noyau urbanisé du territoire métropolitain. L'agglomération de Québec et la Ville de Lévis regroupent en effet plus de 94 % de la population du territoire de la CMQ et constituent le principal pôle d'attraction de la région.

En conséquence, le groupe de travail recommande à la CMQ de s'appuyer sur les orientations, les stratégies d'intervention et le plan d'action proposés dans le Plan de mobilité durable pour assurer la cohérence des stratégies adoptées aux différentes échelles du territoire métropolitain. Il lui recommande également de poursuivre ses démarches en vue de faciliter l'arrimage du transport en commun entre les MRC et les villes de Québec et de Lévis.

53

## Le gouvernement du Québec

### • Le ministère des Transports du Québec (MTQ)

En ce qui concerne le gouvernement du Québec, le ministère des Transports représente, à juste titre, le partenaire dont la contribution s'avère la plus importante pour la mise en œuvre du Plan de mobilité durable.

Le ministère est particulièrement interpellé à titre de responsable de l'application de la Politique québécoise du transport collectif adoptée par le gouvernement du Québec en 2006<sup>4</sup>. Le gouvernement vise avec cette politique une cible d'augmentation du transport en commun de 8 % d'ici 2012, ce qui doit contribuer à accroître de 40 millions le nombre de déplacements en transport en commun à l'échelle du Québec. Il a retenu, à cette fin, quatre séries de moyens visant à :

- « répartir de façon équitable les efforts de chacun des intervenants concernés, soit les municipalités, les gouvernements provincial et fédéral, les autorités organisatrices de transport en commun, les usagers, les automobilistes et les employeurs »;
- « améliorer les services offerts à la population »;
- « moderniser et développer les infrastructures et les équipements »;
- « appuyer les alternatives à l'automobile, notamment la marche à pied et le vélo ».

La Politique comprend un ensemble de mesures de nature fiscale et financière destinées à appuyer les municipalités en vue de la réalisation de l'objectif du gouvernement.

<sup>3</sup> www.cmquebec.qc.ca

<sup>4</sup> Gouvernement du Québec (2006). *La politique québécoise du transport collectif. Le transport des personnes au Québec : pour offrir de meilleurs choix aux citoyens*. Ministère des Transports du Québec, Québec, XV + 59 p. www.mtq.gouv.qc.ca

Le groupe de travail recommande au ministère des Transports du Québec d'apporter un soutien financier à la mise en œuvre des orientations, des stratégies d'intervention et du plan d'action en matière de transport collectif proposés dans le cadre du Plan de mobilité durable et de transformer certaines sections d'autoroute en boulevard urbain.

54

Le ministre des Transports est également responsable de la Société des traversiers du Québec. Il définit les politiques encadrant ce service et assure le financement public de cette société.

Le groupe de travail recommande que le ministre des Transports inclut les services de la traverse Québec-Lévis dans l'offre globale de services de mobilité, qu'il adapte en conséquence ses politiques d'autofinancement et qu'il accorde à cette société les moyens qui lui permettent de contribuer efficacement aux enjeux de mobilité durable dans la région.

55

Au chapitre du transport des marchandises, le MTQ a aussi un rôle déterminant à exercer pour assurer la mise en œuvre du Plan de mobilité durable. Parmi ses champs de responsabilité et d'intervention les plus significatifs à cet égard, il y a lieu de souligner que le ministère :

- assure l'encadrement réglementaire de l'industrie du transport routier des marchandises sur les plans économique et technique; il s'est d'ailleurs doté récemment d'une politique du *transport routier des marchandises*<sup>5</sup> qui vise à soutenir la croissance et la compétitivité de cette industrie;

- veille au suivi de l'évolution des réseaux de *transport ferroviaire*; il offre notamment une aide technique et financière pour la rénovation de certaines infrastructures ferroviaires en vue de revitaliser ce mode de transport et de développer l'intermodalité;
- contribue, à l'aide de sa politique de *transport maritime et fluvial*<sup>6</sup>, à accroître et à valoriser les activités maritimes sur le fleuve Saint-Laurent;
- et, sur la base de sa politique de *transport aérien*<sup>7</sup>, participe au maintien de la compétitivité et de la viabilité du système de transport québécois.

La Politique comprend un ensemble de mesures de nature fiscale et financière destinées à appuyer les municipalités en vue de la réalisation de l'objectif du gouvernement.

Le groupe de travail recommande que le ministère des Transports du Québec appuie et assure le suivi des recommandations du Plan de mobilité durable à l'égard du transport des marchandises et qu'il apporte son soutien technique et financier à leur réalisation.

56

Enfin, le MTQ planifie et gère le réseau routier supérieur<sup>8</sup>. Ce réseau se déploie, dans la région de la Capitale-Nationale et la région de la Chaudière-Appalaches, sur une longueur totale de 4 550 km, dont un peu plus de 1 000 km en autoroutes.

5 Gouvernement du Québec (2009). *Politique sur le transport routier des marchandises 2009-2014*. Ministère des Transports du Québec, Québec, 83 p.  
6 Gouvernement du Québec (2002). *Politique de transport maritime et fluvial. Le Québec à la barre*. Ministère des Transports du Québec, Québec, 54 p.  
7 Gouvernement du Québec (2001). *Politique nationale de transport aérien. Le Québec en piste*. Ministère des Transports du Québec, Québec, 50 p.

À cet égard, le groupe de travail recommande au ministère des Transports du Québec de tenir compte des orientations, des stratégies d'intervention et du plan d'action proposés dans le Plan de mobilité durable, lors de la préparation des projets de réaménagement et de développement du réseau routier supérieur.

57

- **Le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT)**

Par ailleurs, la collaboration du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire demeure essentielle pour s'assurer que les orientations proposées en matière d'urbanisation dans le cadre du Plan de mobilité durable, et qui s'inscrivent par ailleurs dans les intentions et les objectifs d'aménagement transmis par le gouvernement pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, ne puissent être compromises par des actions qui favoriseraient l'étalement urbain en dehors des limites des villes de Québec et de Lévis, au détriment de ces dernières.

C'est pourquoi le groupe de travail recommande que le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire prenne les mesures nécessaires pour éviter les effets de débordement de l'étalement urbain susceptibles de se produire en dehors des limites du territoire visé par le Plan de mobilité durable.

58

- **Le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP)**

Le Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques<sup>9</sup>, qui est sous la responsabilité du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, détermine des cibles précises de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) pour le Québec et définit les moyens pour y parvenir. Certaines actions à mettre en œuvre en matière de transport des personnes, dans le cadre de ce plan d'action, visent à favoriser le développement et l'utilisation du transport collectif, ainsi que l'utilisation des modes de transport alternatif, tels que le covoiturage, la marche et le vélo. Le Plan d'action entend également soutenir financièrement les projets intermodaux pour le transport des marchandises.

Le groupe de travail recommande que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs prenne acte du fait que plusieurs mesures du Plan de mobilité durable s'inscrivent dans la poursuite des objectifs du Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques. Il compte par conséquent sur le soutien financier prévu dans le Plan d'action pour assurer la mise en œuvre de ces différentes mesures.

59

8 Les routes du réseau routier dit « supérieur », sous la responsabilité du MTQ, sont représentées selon un système hiérarchisé établi en fonction de critères démographiques et socio-économiques permettant de les réunir à l'intérieur de quatre grandes catégories: autoroutes, nationales, régionales et collectrices.

9 GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2008) : *Le Québec et les changements climatiques. Un défi pour l'avenir. Plan d'action 2006-2012*. Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Québec, Version révisée, juin 2008, 52 pages.

## Le gouvernement fédéral

Dans le cadre de sa politique sur le transport collectif, le gouvernement du Québec a reconnu le gouvernement fédéral comme un « nouveau partenaire » en matière de financement. L'injection récente de ressources financières par le gouvernement canadien pour le développement du transport collectif s'est concrétisée par une entente fédérale-provinciale. En vertu de cette entente, le gouvernement du Canada a transféré une partie de la taxe d'accise sur l'essence à la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) à laquelle s'est ajoutée une contribution du gouvernement québécois<sup>10</sup>. Placée sous l'autorité du ministre des Finances du Québec, la SOFIL a pour mission de verser une aide financière aux organismes municipaux pour permettre notamment la réalisation de projets de transport en commun.

Le groupe de travail recommande au gouvernement du Québec de poursuivre ses démarches auprès du gouvernement fédéral afin que ce dernier puisse contribuer financièrement à la mise en œuvre des mesures d'amélioration du transport en commun prévues dans le Plan de mobilité durable.

60

En ce qui concerne le transport des marchandises, le gouvernement fédéral constitue un acteur important. En effet, en vertu de la Constitution canadienne, les secteurs ferroviaire, maritime et aérien, qui jouent un rôle fondamental en ce domaine, relèvent principalement du gouvernement du Canada. Plusieurs recommandations qui ont trait à ces modes de transport dans le Plan de mobilité durable relèvent donc en bonne partie de sa compétence.

<sup>10</sup> www.sofil.gouv.qc.ca

Le groupe de travail recommande au ministère des Transports du Québec de faire les représentations nécessaires, auprès des ministères et organismes fédéraux concernés, afin de favoriser la mise en œuvre des recommandations relatives au transport des marchandises qui impliquent des interventions et des décisions de la part de ces derniers.

61

## Les entreprises et les institutions

Les entreprises et les institutions sont de grands générateurs de déplacements. Le groupe de travail les interpelle donc directement afin qu'elles s'inscrivent dans la foulée des orientations et des recommandations du Plan de mobilité durable.

À cet effet, les entreprises et les institutions peuvent compter sur un appui financier et technique du ministère des Transports du Québec pour développer un plan de mobilité d'entreprise propre à leurs employés et à leurs clientèles, qui touche à la fois le transport en commun, la façon d'utiliser l'automobile autrement (covoiturage) et le transport actif (installations sur les lieux de travail pour les adeptes de la marche et du vélo).

D'ailleurs, le groupe de travail a constaté, lors de rencontres avec des représentants d'entreprises et d'institutions, que plusieurs d'entre elles ont déjà adopté des mesures concrètes à ce chapitre. Certaines institutions, notamment le parc technologique de Québec, l'Université Laval et le Mouvement Desjardins, sont engagées depuis quelques années dans des stratégies de mobilité et de développement durable.

En conséquence, le groupe de travail recommande :

- que la Ville de Québec soutienne les entreprises et les institutions qui veulent développer des projets-pilotes ou prendre des initiatives particulièrement novatrices en matière de mobilité;
- que chaque entreprise et institution de 100 employés et plus se dote d'un plan de mobilité d'entreprise qui s'inspire des orientations du Plan de mobilité durable;
- que la Ville de Québec et la Ville de Lévis encouragent les promoteurs, au moyen de mesures incitatives, à déposer, en même temps que leur demande de permis pour la réalisation de leurs projets, un plan de mobilité qui respecte les orientations du Plan de mobilité durable.

62

## Les citoyens

Les citoyens sont invités à participer aux consultations et aux débats qui s'engagent sur l'avenir de leur ville, sur les façons d'occuper l'espace urbain et sur les modes de déplacement à privilégier. Dans une société démocratique, la participation active des citoyens aux processus qui mènent aux décisions qui les touchent de près est un indicateur de la vitalité d'une communauté.

La citoyenneté est aussi un titre de responsabilité. Chaque décision individuelle en matière d'habitation et de déplacement porte conséquence sur l'organisation de la ville, la congestion ou la pollution. Tout geste qui favorise, par exemple, une utilisation rationnelle des ressources, est un geste responsable. Le monde

change, les enjeux environnementaux sont plus clairs et la structure de la population se modifie. Tout cela, et bien d'autres facteurs, appelle certains changements de comportement des citoyens.

Le citoyen vit dans une communauté, dans une ville. Certes, les villes de Québec et de Lévis accordent une grande importance à la liberté des citoyens. Mais certains enjeux ou certains projets débordent parfois l'intérêt individuel et il faut alors chercher à concilier le point de vue d'un individu avec le bien commun. Le principe du « pas dans ma cour » a forcément des limites. Les débats qui auront cours dans le processus de mise en œuvre du Plan de mobilité durable poseront, à l'occasion, ces défis d'harmonisation de l'intérêt individuel et de l'intérêt collectif. Il faut souhaiter que le dialogue constructif permette de réconcilier ces deux impératifs.

Le groupe de travail sur la mobilité durable invite donc les citoyens à :

- participer activement au processus de consultation sur le Plan de mobilité durable;
- collaborer à la réalisation de projets collectifs, en matière d'aménagement et de mobilité.

63

## Conclusion

Le groupe de travail a voulu présenter ses propositions de mobilité durable avant les vacances d'été afin que les citoyens et les organisations intéressées aient le temps d'en prendre connaissance et de se préparer aux consultations publiques de septembre et octobre. Cette consultation revêt une importance particulière considérant les enjeux soulevés.

Beaucoup de travail reste à accomplir, soit préciser le coût des propositions avancées et identifier les étapes de réalisation des grands projets. Le groupe de travail produira ces estimations dans un proche avenir. Il précisera notamment :

- Le coût estimé des principaux projets, surtout dans le domaine des transports;
- La séquence prévisible de réalisation des projets :
  - dans un horizon de 0 à 5 ans;
  - dans un horizon de 5 à 10 ans;
  - dans un horizon de 10 à 20 ans.
- La contribution financière attendue des principaux partenaires;
- Les sources possibles de financement des grands projets.

Fort de l'éclairage des consultations publiques, le groupe de travail produira, en novembre, le rapport sur la mobilité durable qui exercera sans doute une grande influence sur l'évolution de l'aménagement de la ville de Québec et des autres municipalités de la région et sur le développement des modes de transport.



# Annexes





## ANNEXE 1

### Liste des recommandations du groupe de travail sur la mobilité durable

---

#### Les cibles

1. Doubler d'ici 2030 la part modale du transport en commun, à Québec et à Lévis.
2. Fixer la part modale du transport actif (marche et vélo) à 17 % de l'ensemble des déplacements de l'agglomération de Québec.

#### L'urbanisation

3. Offrir aux nouveaux ménages une diversité de modes d'habitation à l'intérieur du périmètre urbanisé de la ville de Québec.
4. Réviser le Plan directeur d'aménagement et de développement de la Ville de Québec et y introduire un mode de zonage d'accessibilité.
5. Localiser prioritairement les services de garde à proximité d'une desserte de transport collectif.
6. Appliquer des mesures particulières aux nouveaux quartiers qui seront développés (transport collectif, pistes cyclables, aménagements piétonniers, mixité, proximité des services, écoles)
7. Axer l'aménagement des espaces libres et sous-utilisés en y privilégiant l'implantation d'immeubles à vocation mixte, de densité moyenne, et en accordant une nette priorité aux ensembles qui peuvent être desservis efficacement par le transport en commun.

8. Procéder à une densification à l'échelle humaine le long des grandes artères.
9. Faire appel aux architectes et aux designers afin qu'ils innoverent dans la conception de nouveaux types de résidence, et inviter les institutions financières à faire la promotion de ce type de résidence.
10. Privilégier les projets qui répondent à ce souci d'innovation et qui permettent aux ménages de toutes conditions sociales d'avoir des solutions de rechange à la résidence unifamiliale isolée en banlieue.
11. Inciter les promoteurs immobiliers à offrir, en particulier dans les premières banlieues de Québec, des immeubles d'habitation conçus pour les personnes plus âgées.
12. Adopter un concept urbain selon lequel Saint-Roch devient un des piliers du centre-ville à la jonction de deux axes reliant d'une part, la colline Parlementaire à ExpoCité; d'autre part, les pôles majeurs d'activités de Sainte-Foy, Lebourgneuf et D'Estimauville.

#### Le transport collectif

13. Maintenir et renforcer les investissements des gouvernements dans les transports collectifs.
14. Mettre en place, dans l'agglomération de Québec, un système intégré de transport collectif comprenant quatre composantes répondant à des besoins spécifiques et complémentaires (réseaux à haut niveau de service, 15/30, de proximité, rapide).
15. Planter, sur certains tronçons d'autoroutes, une voie réservée aux véhicules de transport collectif, aux taxis et au covoiturage.

16. Donner la priorité à la circulation des véhicules de transport collectif sur le réseau à haut niveau de service et le réseau 15/30, de manière à en assurer la régularité.
17. Aménager des pôles d'échanges des réseaux de transport en commun afin d'en rendre l'accès facile, sécuritaire et confortable.
18. Prévoir l'aménagement de parcs de stationnement incitatifs aux pôles majeurs d'échange dans la partie la plus urbaine ainsi qu'à la périphérie des villes de Québec et de Lévis.
19. Après avoir mené les études appropriées, mettre en place un réseau de tramway sur une distance de 28,6 kilomètres, qui constituera l'ossature du réseau de transport collectif soudant les liens entre le point focal du nouveau centre-ville (Saint-Roch), la colline Parlementaire, les centres émergents de développement (D'Estimauville, Pointe-aux-Lièvres et ExpoCité), le pôle majeur de Sainte-Foy et Lévis.
20. Implanter des systèmes technologiques d'information intégrés, transparents et conviviaux pour faciliter les déplacements en transport collectif et l'accès aux stationnements publics.
21. Voir à ce que les services de transport adaptés disposent de ressources suffisantes pour répondre aux besoins croissants et pour améliorer la qualité du service, et poursuivre les efforts de modernisation de ces services.
22. Voir à ce que les services de transport adaptés se développent dans un esprit de complémentarité avec ceux des territoires limitrophes, les autres acteurs locaux et régionaux en transport, notamment l'industrie du taxi, et le transport collectif régulier.
23. Voir à ce que le réseau de transport collectif soit rendu progressivement accessible le plus rapidement possible sur un horizon de 20 ans.
24. Améliorer et développer les services de la traverse de Lévis : stationnements incitatifs, augmentation de la capacité et priorités transport des passagers, harmonisation des parcours d'autobus avec les horaires des traversiers, troisième bateau durant huit mois par année réservé au transport rapide des piétons et des cyclistes aux heures de pointe et pendant les grandes manifestations culturelles, aménagement d'un quai supplémentaire à Québec et à Lévis, amélioration de la signalisation.
25. Développer un service harmonisé ou intégré de transport en commun avec les MRC limitrophes sur la base d'objectifs communs : harmonisation des services, intégration tarifaire, partage des infrastructures et mise en commun de l'information aux usagers.
26. Conclure des ententes avec les sociétés de taxi afin de convenir de certains modèles de véhicules qui consomment le moins de combustibles fossiles et présenter une image distinctive de Québec.
27. Rassembler les acteurs-clés afin de développer une offre de service de transport de qualité à l'aéroport international Jean-Lesage : taxis distinctifs, transport collectif à fréquence élevée, navettes.

### Le réseau routier

28. Assurer la fluidité du réseau autoroutier, dans le respect de sa mission de transit interrégional, convertir certains tronçons d'autoroute en boulevard urbain, réserver certaines voies d'autoroute ou accotements au transport collectif et inciter le MTQ à contribuer financièrement à l'implantation de collectrices locales contribuant à diminuer les débits de circulation sur le réseau autoroutier.
29. Transformer en boulevards urbains les tronçons de l'autoroute Laurentienne, entre le boulevard Wilfrid-Hamel et la rue Prince-Édouard, de l'autoroute Robert-Bourassa, entre le chemin Quatre-Bourgeois et le boulevard Laurier, et du boulevard Charest, entre l'autoroute Robert-Bourassa et l'avenue Saint-Sacrement.
30. S'inspirer des nouvelles normes américaines en matière de construction des rues afin de permettre un partage optimal et sécuritaire de la rue entre les automobilistes, cyclistes et piétons tout en tenant compte des contraintes hivernales.
31. Accroître les mesures qui découragent l'utilisation des rues de quartier pour la circulation de transit.
32. Aménager des parcours piétons et des places publiques dans les nouveaux quartiers de la ville de même que dans le centre-ville, dans le pôle de Sainte-Foy et dans le cœur des quartiers existants.

### L'automobile

33. Diffuser de l'information sur les coûts réels associés à l'acquisition et à l'usage d'une automobile de même que sur les coûts cachés de la résidence localisée loin des lieux d'études et de travail.

34. Intensifier la promotion de l'auto-partage et en faciliter l'utilisation, notamment en offrant aux entreprises d'auto-partage des stationnements à des conditions avantageuses dans les quartiers centraux et dans certains pôles d'activités en banlieue.
35. Demander aux entreprises privées et aux employeurs du secteur public de la région d'encourager leur personnel à recourir au covoiturage et mettre en place à cette fin des dispositifs qui favorisent l'identification des employés résidant dans le même quartier. Permettre que certaines sections des autoroutes réservées au transport en commun soient également ouvertes aux automobilistes pratiquant le covoiturage.
36. N'acheter que des véhicules hybrides ou électriques pour remplacer et augmenter la flotte actuelle d'autobus du Réseau de transport de la Capitale, convenir avec Hydro-Québec et les gestionnaires de parcs de stationnements, de l'installation de bornes de recharge électrique pour les voitures, et poursuivre l'utilisation de véhicules de type Écolobus et implanter de telles navettes ailleurs sur le territoire.

### Le transport actif

37. Accélérer la mise en œuvre du Plan directeur de développement du réseau cyclable de la Ville de Québec et l'inscrire dans une vision plus large de soutien au transport actif.

38. Faire du transport actif solution au défi de la mobilité durable en demandant aux villes de Québec et de Lévis de poursuivre six enjeux dans la mise en œuvre de leur stratégie de transport actif : continuité, complémentarité, sécurité, mixité, connectivité et innovation.
39. Éliminer graduellement les stationnements sur le boulevard René-Lévesque afin d'améliorer le service du transport collectif.
40. Soumettre à la consultation deux hypothèses de transformation du boulevard René-Lévesque qui poursuivraient l'objectif d'amélioration du transport alternatif dans ce corridor stratégique.

#### **L'intermodalité**

41. Favoriser l'intermodalité pour répondre à des objectifs de développement durable en favorisant une multiplication des choix des modes de déplacement et leur intégration dans un système cohérent.

#### **Le transport des marchandises**

42. Faciliter la circulation lourde sur les axes routiers qui desservent les parcs et les zones industrielles et qui donnent accès aux secteurs de distribution des marchandises, tout en s'efforçant de réduire l'impact de ces activités de transport sur la vie urbaine.
43. Préserver le potentiel offert par le réseau ferroviaire existant compte tenu des avantages que ce mode de transport offre sur le plan du développement durable et de son importance pour le développement économique de Québec et sa région.

44. Demander aux gouvernements de poursuivre leurs investissements dans les infrastructures qui favorisent l'utilisation du transport maritime des marchandises, ce mode de transport étant le plus avantageux sur le plan écologique.
45. Évaluer, avec le concours de l'Aéroport international Jean-Lesage, le potentiel de développement à moyen et long terme du fret aérien à cet aéroport, et favoriser l'implantation d'entreprises pouvant tirer profit du transport des marchandises par voie aérienne dans le parc industriel projeté aux limites de la zone aéroportuaire.
46. Demander aux gouvernements d'investir dans la recherche et dans les infrastructures en vue de développer l'intermodalité du transport des marchandises et au gouvernement du Canada d'assouplir la réglementation afin de permettre aux sociétés de transport ferroviaire d'utiliser leurs voies respectives afin d'améliorer l'efficacité d'ensemble du transport des marchandises et l'intermodalité.

#### **Les partenaires**

47. À la Ville de Québec : procéder à la révision de son Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD), adopté en 2005, et de la réglementation d'urbanisme qui en découle, de manière à y intégrer les stratégies d'urbanisation et de développement du territoire, ainsi que celles relatives au transport collectif et actif et au transport des marchandises, visées par le Plan de mobilité durable.

48. À la Ville de Lévis : poursuivre ses démarches en matière d'aménagement et d'urbanisme de manière à contenir l'étalement urbain et à favoriser un usage rationnel de l'automobile et du camion sur son territoire, et ce, en vue de diminuer la pression de plus en plus importante engendrée par la circulation routière à la tête des ponts et faciliter les échanges interrives.
49. À la Ville de Québec et à la Ville de Lévis : s'assurer que les sociétés de transport en commun disposeront des ressources financières nécessaires à l'implantation des systèmes de transport collectif prévus dans le Plan de mobilité durable et à la prestation des services qui en découlent.
50. Au Réseau de transport de la Capitale : réviser son plan stratégique afin de tenir compte des recommandations du Plan de mobilité durable à l'égard du transport collectif et établir un partenariat avec la Société de transport de Lévis, étant donné l'importance des liens et des échanges entre les deux villes.
51. À la Société de transport de Lévis : poursuivre son exercice de restructuration et de modernisation des services de transport en commun en vue d'améliorer l'interconnexion des systèmes et des services de transport en commun de la rive nord et de la rive sud dans une optique de planification à long terme.
52. Aux municipalités régionales de comtés (MRC) : planifier le développement urbain de leur territoire et l'implantation de réseaux de transport en commun en direction et en provenance des villes de Québec et de Lévis en considérant les orientations, les stratégies d'intervention et le Plan de mobilité durable.
53. À la Communauté métropolitaine de Québec : s'appuyer sur les orientations, les stratégies d'intervention et le plan d'action du Plan de mobilité durable pour assurer la cohérence des stratégies adoptées à l'ensemble de son territoire d'intervention. Il lui recommande également de poursuivre ses démarches en vue de faciliter l'arrimage du transport en commun entre les MRC et les villes de Québec et de Lévis.
54. Au ministère des Transports du Québec : apporter un soutien financier à la mise en œuvre des orientations, des stratégies d'intervention et du plan d'action en matière de transport collectif proposés dans le cadre du Plan de mobilité durable et de transformer certaines sections d'autoroute en boulevard urbain.
55. Au ministre des Transports du Québec : inclure les services de la traverse Québec-Lévis dans l'offre globale de services de mobilité, adapter en conséquence ses politiques d'autofinancement et accorder à cette société les moyens qui lui permettent de contribuer efficacement aux enjeux de mobilité durable dans la région.
56. Au ministère des Transports du Québec : appuyer et assurer le suivi des recommandations du Plan de mobilité durable à l'égard du transport des marchandises et apporter son soutien technique et financier à leur réalisation.
57. Au ministère des Transports du Québec : tenir compte des orientations, des stratégies d'intervention et du plan d'action proposés dans le Plan de mobilité durable, lors de la préparation des projets de réaménagement et de développement du réseau routier supérieur.

58. Au ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire : prendre les mesures nécessaires pour éviter les effets de débordement de l'étalement urbain susceptibles de se produire en dehors des limites du territoire visé par le Plan de mobilité durable.
59. Au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs : prendre acte du fait que plusieurs mesures du Plan de mobilité durable s'inscrivent dans la poursuite des objectifs du Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques. Compter par conséquent sur le soutien financier prévu dans le Plan d'action pour assurer la mise en œuvre de ces différentes mesures.
60. Au gouvernement du Québec : poursuivre ses démarches auprès du gouvernement fédéral afin que ce dernier puisse contribuer financièrement à la mise en œuvre des mesures d'amélioration du transport collectif prévues dans le Plan de mobilité durable.
61. Au ministère des Transports du Québec : faire les représentations nécessaires, auprès des ministères et organismes fédéraux concernés, afin de favoriser la mise en œuvre des recommandations relatives au transport des marchandises qui impliquent des interventions et des décisions de la part de ces derniers.
62. En ce qui concerne les entreprises et les institutions :
- À la Ville de Québec : soutenir les entreprises et les institutions qui veulent développer des projets-pilotes ou prendre des initiatives particulièrement novatrices en matière de mobilité;
  - Aux entreprises et institutions de 100 employés et plus : se doter d'un plan de mobilité d'entreprise qui s'inspire des orientations du Plan de mobilité durable;
  - À la Ville de Québec et à la Ville de Lévis : encourager les promoteurs, au moyen de mesures incitatives, à déposer, en même temps que leur demande de permis pour la réalisation de leurs projets, un plan de mobilité qui respecte les orientations du Plan de mobilité durable.
63. Aux citoyens : participer activement au processus de consultation sur le plan de mobilité durable et collaborer à la réalisation de projets collectifs, en matière d'aménagement et de mobilité.



## ANNEXE 2

### Évolution de la population et du nombre de ménages dans la région métropolitaine de Québec et dans certaines MRC limitrophes

Dans la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ), l'agglomération de Québec et la ville de Lévis, la population devrait évoluer comme suit d'ici 2031, selon les plus récentes projections de l'Institut de la statistique du Québec<sup>2</sup>.

Évolution de la population					
	2006	2016	2021	2031	31/06 (%)
<b>CMQ</b>					
Scénario tendanciel	721 600	777 200	795 800	819 000	+13,5 %
Variation par rapport à 2006		+55 600	+74 200	+97 400	
<b>Agglomération</b>					
Scénario tendanciel	531 900	564 100	574 800	589 900	+10,9 %
Variation par rapport à 2006		+32 200	+42 900	+58 000	
<b>Ville de Lévis</b>					
Scénario tendanciel	131 500	146 000	151 100	156 800	+19,3 %
Variation par rapport à 2006		+14 500	+19 600	+25 300	

Quant au nombre de ménages, il devrait évoluer comme suit, selon l'ISQ<sup>3</sup> :

Évolution du nombre de ménages					
	2006	2016	2021	2031	31/06 (%)
<b>CMQ</b>					
Scénario tendanciel	316 900	358 500	373 300	392 500	+23,8 %
Variation par rapport à 2006		+41 600	+56 400	+75 600	
<b>Agglomération</b>					
Scénario tendanciel	241 300	269 100	278 900	292 500	+21,2 %
Variation par rapport à 2006		+27 800	+37 600	+51 200	

L'Institut de la statistique du Québec a également produit un « scénario fort » pour l'estimation du nombre de ménages dans la région métropolitaine de Québec à l'horizon 2021 et 2031.

Évolution du nombre de ménages (scénario fort)					
	2006	2016	2021	2031	31/08 (%)
<b>CMQ</b>					
Scénario fort	316 900	360 400	378 200	406 100	+28,1 %
Variation par rapport à 2006		+43 500	+61 300	+89 200	

2 Institut de la statistique du Québec, Perspectives démographiques des MRC du Québec, 2006-2031, 3 décembre 2009. Les chiffres sont arrondis à la centaine près.

3 Institut de la statistique du Québec, Ménages privés dans les MRC et les territoires équivalents, 2006-2031, 3 décembre 2009. Les chiffres sont arrondis à la centaine près.

L'augmentation prévisible du nombre de ménages devrait se répartir comme suit entre les diverses MRC de la communauté métropolitaine<sup>4</sup> :

Territoire					
	2006	2016	2021	2031	31/08 (%)
<b>Agglomération</b>					
Scénario tendanciel	241 300	269 100	278 900	292 500	+21,2 %
Variation par rapport à 2006		+27 800	+37 600	+51 200	
<b>Lévis</b>					
Scénario tendanciel	52 660	62 080	65 540	69 210	+31,4 %
Variation par rapport à 2006		+9 420	+12 880	+16 550	
<b>MRC de la Jacques-Cartier</b>					
Scénario tendanciel	11 210	13 570	14 280	14 960	+33,5 %
Variation par rapport à 2006		+2 360	+3 070	+3 750	
<b>MRC de la Côte-de-Beaupré</b>					
Scénario tendanciel	9 390	11 530	12 450	13 740	+46,3 %
Variation par rapport à 2006		+2 140	+3 060	+4 350	

En dehors du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, la croissance anticipée des ménages est forte dans certaines MRC à l'horizon 2031<sup>5</sup>.

Croissance anticipée des ménages					
	2006	2016	2021	2031	31/08 (%)
<b>MRC Bellechasse</b>					
Scénario tendanciel	13 330	14 580	15 170	15 810	+18,6 %
Variation par rapport à 2006		+1 250	+1 840	+2 480	
<b>MRC La Nouvelle-Beauce</b>					
Scénario tendanciel	12 210	14 240	15 040	16 090	+31,8 %
Variation par rapport à 2006		+2 030	+2 830	+3 880	
<b>MRC Lotbinière</b>					
Scénario tendanciel	10 850	12 510	13 180	13 950	+28,5 %
Variation par rapport à 2006		+1 660	+2 330	+3 100	
<b>MRC Portneuf</b>					
Scénario tendanciel	19 620	22 370	23 590	25 270	+28,2 %
Variation par rapport à 2006		+2 750	+3 970	+5 650	

<sup>4</sup> ISQ. Les chiffres sont arrondis à la dizaine près. Les ménages de l'Île-d'Orléans ne sont pas présentés ici; leur nombre devrait passer de 2 869 en 2006 à 3 137 en 2031.

<sup>5</sup> Même source de l'ISQ. Les données sont arrondies à la dizaine près.

## ANNEXE 3

Les principales caractéristiques des ensembles industriels de l'agglomération de Québec – 2009

Ensembles industriels	Superficie (m <sup>2</sup> )	Taux d'occupation	Valeur foncière	Nombre d'entreprises	%	Nombre d'emplois	%
I	8 631 381	97 %	1 146 700 000 \$	1491	52 %	24 880	48 %
II	2 068 096	29 %	167 600 000 \$	75	3 %	2 405	5 %
III	4 290 928	94 %	401 851 300 \$	849	30 %	17 130	33 %
IV	3 482 735	92 %	55 300 000 \$	86	3 %	1410	3 %
V	1 300 000	81 %	122 000 000 \$	166	6 %	2435	4 %
VI	2 551 877	100 %	81 500 000 \$	107	4 %	2475	4 %
VII	1 118 754	45 %	15 000 000 \$	47	2 %	1350	3 %
<b>TOTAL</b>	<b>23 443 771</b>		<b>1 989 951 300 \$</b>	<b>2821</b>	<b>100 %</b>	<b>52 085</b>	<b>100 %</b>

Source: Ville de Québec, Service du développement économique (octobre 2009)

## ANNEXE 4

### Principaux projets d'amélioration et de consolidation du réseau routier de la Ville de Québec

---

#### Liens routiers à réaliser

- Prolongement de la rue Lepire, entre le boulevard de la Colline et le boulevard Valcartier
- Prolongement de l'avenue Blanche-Lamontagne, entre la rue Clemenceau et l'avenue Saint-David
- Accès aux installations récréatives de la baie de Beauport

#### Liens routiers à étudier

- Prolongement de la rue Mendell jusqu'au boulevard du Versant-Nord
- Prolongement du boulevard du Loiret entre le boulevard Louis-XIV et l'autoroute Félix-Leclerc

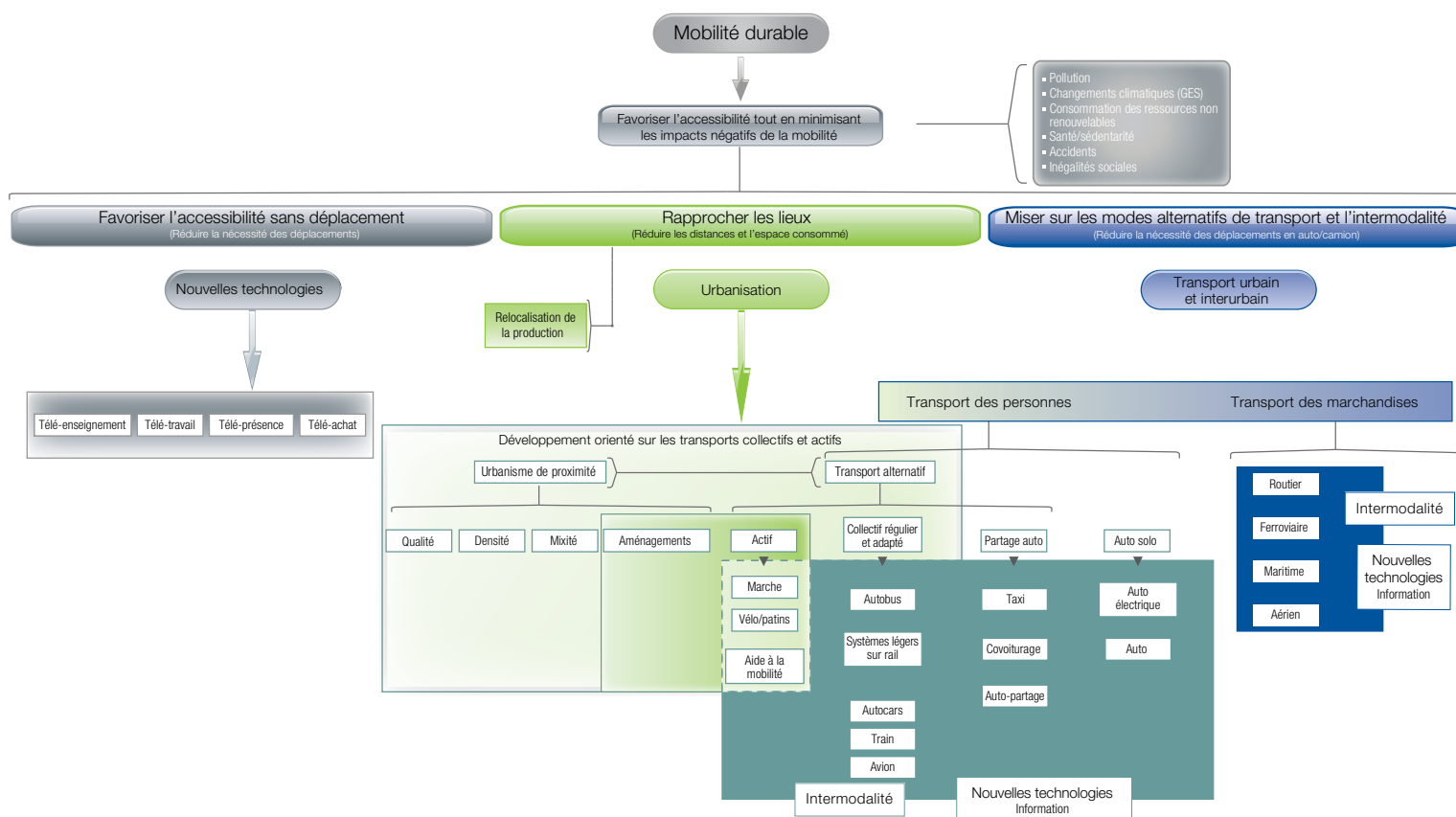
#### Liens routiers à consolider

- Intersections boulevard de l'Auvergne/boulevard de l'Ormière/avenue Chauveau
- Intersection rue Bouvier/rue des Replats
- Intersection des Galeries/rue Bouvier
- Avenue Chauveau, entre le boulevard de l'Ormière et le boulevard Saint-Jacques
- Avenue Chauveau, entre le boulevard Robert-Bourassa et le boulevard Bastien

- Boulevard Pierre-Bertrand, entre la rue des Tournelles et le boulevard Bastien
- Intersection boulevard Raymond/avenue Saint-Michel
- Intersection boulevard de la Colline/rue de la Faune
- Intersection chemin Royal/avenue Larue
- Boulevard Raymond, entre la rue Clemenceau et le boulevard Armand-Paris
- Avenue des Hôtels
- Boulevard Sainte-Anne
- Avenue D'Estimauville
- Boulevard Laurier
- Route de l'Aéroport, au nord de la rue Saint-Jacques
- Boulevard Wilfrid-Hamel, à l'ouest de l'autoroute Duplessis
- Boulevard Louis XIV, à l'est du boulevard Raymond
- Boulevard des Capucins
- Boulevard Chaudière
- Intersection boulevard Wilfrid-Hamel/avenue Saint-Sacrement
- Boulevard Charest, entre le boulevard Langelier et la rue Saint-Vallier et entre la rue Marie-de-l'Incarnation et la rue Anna.

## ANNEXE 5

### Représentation schématique de la mobilité durable







[www.ville.quebec.qc.ca/mobilitedurable](http://www.ville.quebec.qc.ca/mobilitedurable)