



 **CONSULTATION**
sur la mobilité durable
et un réseau structurant
de transport en commun



➤ Présentations

- Animation
 - M^{mes} Cristina Bucica et Marie Lagier, conseillères en consultation publique, Service de l'interaction citoyenne
- Mot de bienvenue
 - M. Régis Labeaume, maire de Québec
- Présentation
 - M. Jacques Bédard, directeur du bureau d'étude du SRB
 - M. Marc Des Rivières, directeur du Bureau du transport



➤ Présentations

Personnes-ressources

- **M. Benoît Carrier**, chef de projet du bureau d'étude du SRB
- **M. Carl Robitaille**, chef planification du réseau, RTC
- **M. François Trudel**, directeur de la Division de la planification du territoire, Service de la planification et de la coordination de l'aménagement du territoire et de l'environnement
- **M. Clément Villeneuve**, directeur de la Division des réseaux périphérie, Service de l'ingénierie
- **M^{me} Louise Babineau**, conseillère en environnement, Service de la planification et de la coordination de l'aménagement du territoire et de l'environnement
- **M^{me} Johanne St-Cyr**, directrice du comité consultatif sur la mobilité durable



➤ Présentations

- Personnes-ressources de l'Institut du Nouveau Monde
 - M^{me} Liane Morin
 - M^{me} Anouk Lavoie-Isebaert



Objectifs

- Informer
 - Présenter les enjeux de mobilité durable en matière de transport et d'aménagement du territoire dans l'agglomération de Québec
 - Présenter le projet de SRB qui était envisagé
- Écouter
 - Entendre les préoccupations et suggestions des citoyens concernant un futur système structurant de transport en commun pour l'agglomération de Québec



Dérroulement

1. Dérroulement des consultations publiques
2. Présentation du projet
 - Les enjeux de mobilité durable liés au transport et à l'aménagement du territoire par M. Marc Des Rivières, directeur du Bureau du transport
 - Le projet de SRB qui était envisagé par M. Jacques Bédard, directeur du bureau d'études du SRB
3. Période de questions et commentaires du public



» Consultations publiques

Consultation en personne

- Mardi 6 juin à 15 h, Centre sportif Marc-Simoneau
- Mercredi 7 juin à 19 h, Club Social Victoria
- Samedi 10 juin à 9 h, Centre communautaire Michel-Labadie
- Samedi 10 juin à 14 h, Édifice Andrée-P.-Boucher

Consultation en ligne

- 6 juin au 31 août : ville.quebec.qc.ca/mobilitedurable

Dépôt de mémoires

- Jusqu'au 13 août, à 23 h 59 : ville.quebec.qc.ca/mobilitedurable
ou consultations@ville.quebec.qc.ca



➤ Plan de présentation

- Plan de mobilité durable
- Principales données liées au transport
- Solutions pour favoriser la mobilité et limiter les impacts de la congestion
- Un réseau structurant de transport en commun
- Capsules d'information



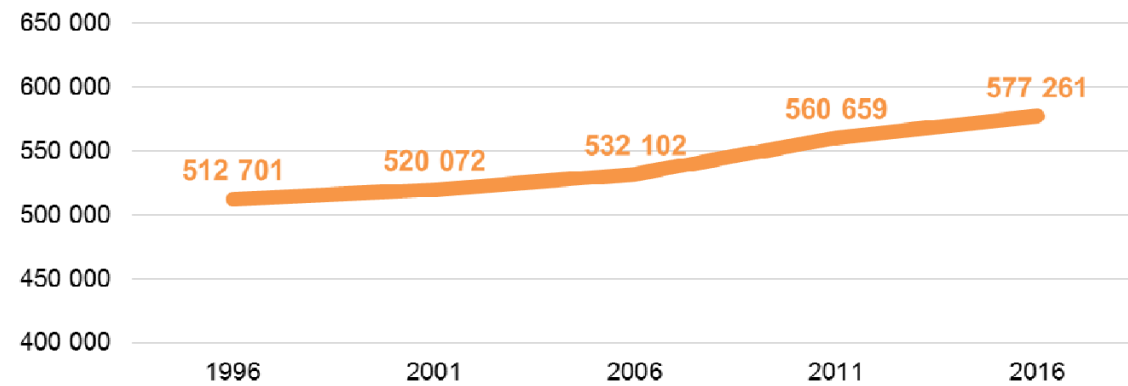
» Six orientations du Plan de mobilité durable

- Développer les villes de Québec et de Lévis à l'intérieur de leur périmètre urbanisé.
- Privilégier une plus grande mixité des fonctions (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 le transport en commun.
- Assurer l'accessibilité des lieux d'emploi, d'études, d'affaires et de loisirs par des modes de déplacement autres que l'automobile.
- Utiliser de façon efficace chacun des modes de transport des marchandises selon la portion de trajet pour laquelle il est le mieux adapté.
- Mettre à contribution les institutions et les entreprises qui génèrent beaucoup de déplacements dans la mise en œuvre de stratégies de mobilité durable.



➤ Croissance démographique

Croissance de la population de l'agglomération de Québec, 1996-2016



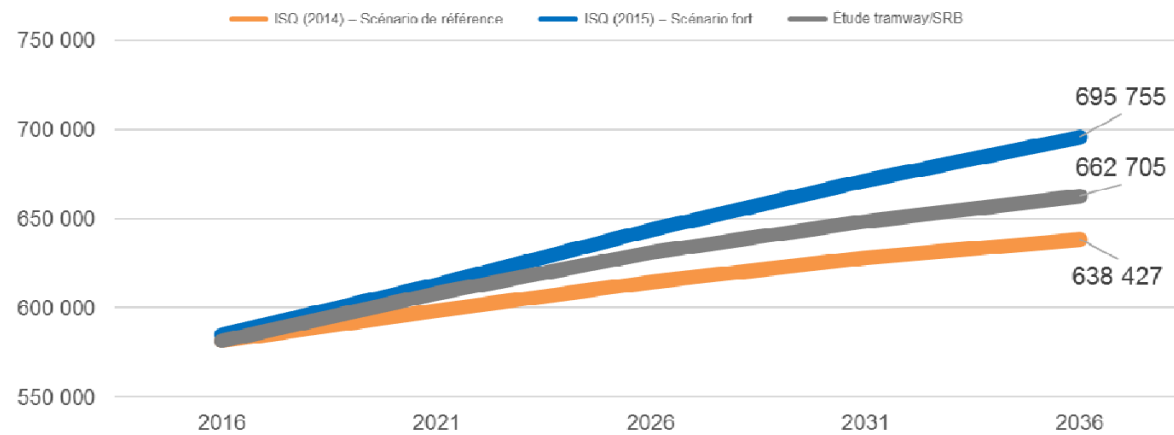
De 1996 à 2016 : + 64 560 personnes (+ 12,6 %)

Sources : Institut de la statistique du Québec, Direction des statistiques sociodémographiques et Statistique Canada, Division de la démographie, *Estimation de la population*



➤ Croissance démographique

Croissance projetée de la population de l'agglomération de Québec
selon trois scénarios, 2016-2036



De 2016 à 2036 : de 57 140 à 110 760 personnes (de 10 à 19 %)

Sources : ISQ, Perspectives démographiques des MRC du Québec, 2011-2036, 2014, ISQ, Scénario personnalisé 4599-FortMRC23, 2016, RTC, Étude de faisabilité du tramway/SRE



➤ Dynamisme économique

- Croissance du PIB régional (35 milliards \$)
- 25 années consécutives de croissance
- Taux de chômage de 4,6 %



➤ Croissance du parc automobile

- Ajout de 99 635 véhicules de promenade de 2006 à 2015 (+21,7 %)
- Augmentation du taux de possession d'une automobile de 1,19 à 1,25 véhicule par ménage de 2006 à 2011



➤ Nombre de déplacements motorisés

- Le nombre de déplacements motorisés à la période de pointe du matin est passé de 360 300 à 460 300 de 2006 à 2011 (+27,8 %)
- Une croissance additionnelle de 22 % est prévue d'ici 2041

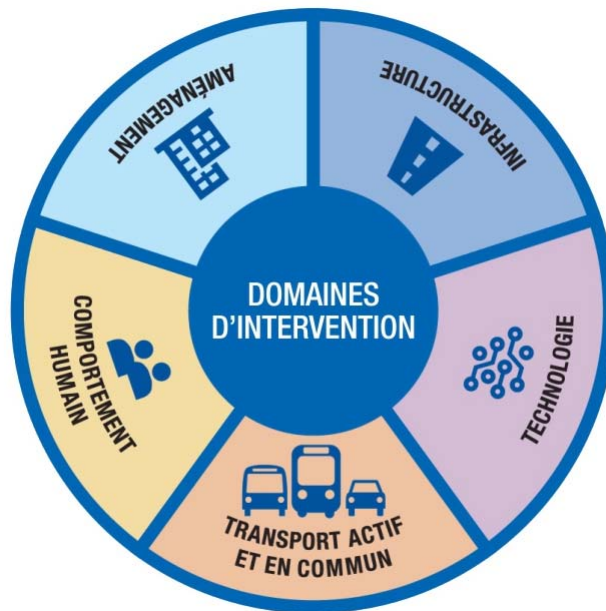


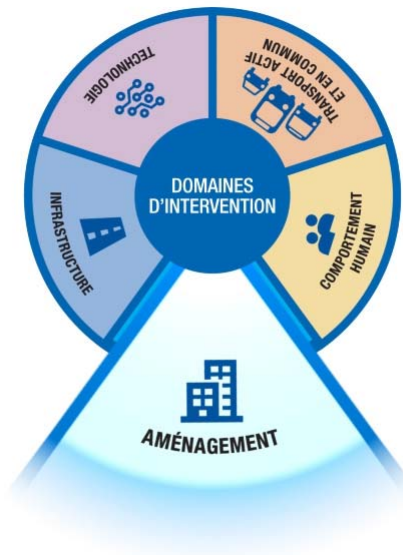
➤ Temps de déplacement

- Les temps de déplacement en automobile ont augmenté de 40 % sur la rive-nord de 2003 à 2007
- La fréquence et la durée des épisodes de congestion se sont accrues au cours des dernières années



➤ Solutions pour favoriser la mobilité
et limiter les impacts de la congestion





Projets réalisés ou en voie de réalisation

Plan de mobilité durable 2011

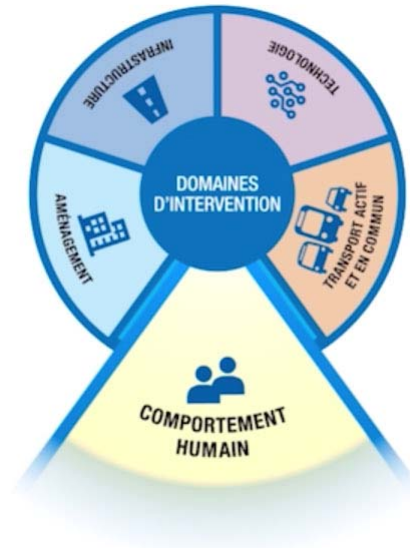
Vision des déplacements à vélo 2016

Programmes particuliers d'urbanisme (PPU)

Schéma d'aménagement et de développement 2016-2017

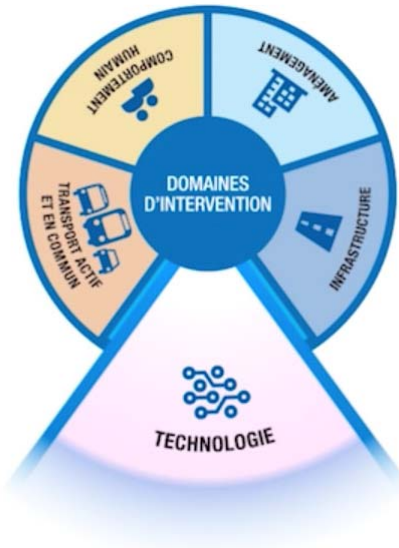
Écoquartiers en cours

Rues conviviales en continu



Projets réalisés ou en voie de réalisation

Autoroute Robert-Bourassa (covoiturage) 2014



Projets réalisés ou en voie de réalisation

Téléjalonnement (centre-ville et ExpoCité) 2015

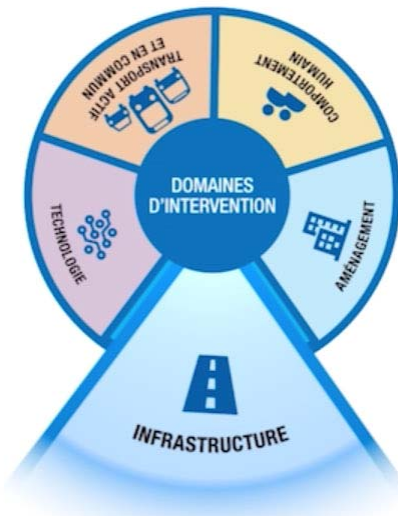
Application Copilote 2015

Développement et déploiement du gestionnaire artériel 2016-2017

Mise en service du centre de gestion de la circulation 2017

Application pour la gestion des entraves 2017

Nouvelle synchronisation des feux sur plusieurs artères en continu



Projets du MTMDT réalisés ou en voie de réalisation

Élargissement de l'autoroute Robert-Bourassa 2013

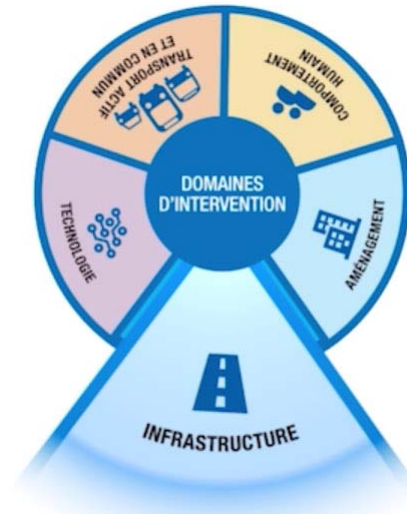
Élargissement de l'autoroute Henri-IV 2015-2022

Élargissement de l'autoroute Félix-Leclerc 2016-2017

Élargissement du tronçon nord de l'autoroute Laurentienne 2017-2018

Élargissement du tronçon sud de l'autoroute Laurentienne à venir

Reconfiguration de la tête des ponts, côté nord à venir



Projets municipaux réalisés ou en voie de réalisation

Prolongement de la rue Lepire 2011

Réaménagement du carrefour Royale/Larue 2012

Prolongement de la rue Blanche-Lamontagne 2013

Réaménagement du carrefour Bouvier/des Replats 2015

Réaménagement de l'axe Chauveau, l'Ormière et l'Auvergne 2016-2018

Réaménagement du carrefour de la Colline et de la Faune 2017



Projets réalisés ou en voie de réalisation

Autoroute Robert-Bourassa (voie réservée et nouvelle offre de service) 2014

Préemption pour bus 2016-2017

Nomade temps réel 2016-2017

Métrobus 804 et 807 2016-2018

Parc-o-Bus (4) 2016-2019

Développement du réseau cyclable en continu



Un réseau structurant de transport en commun

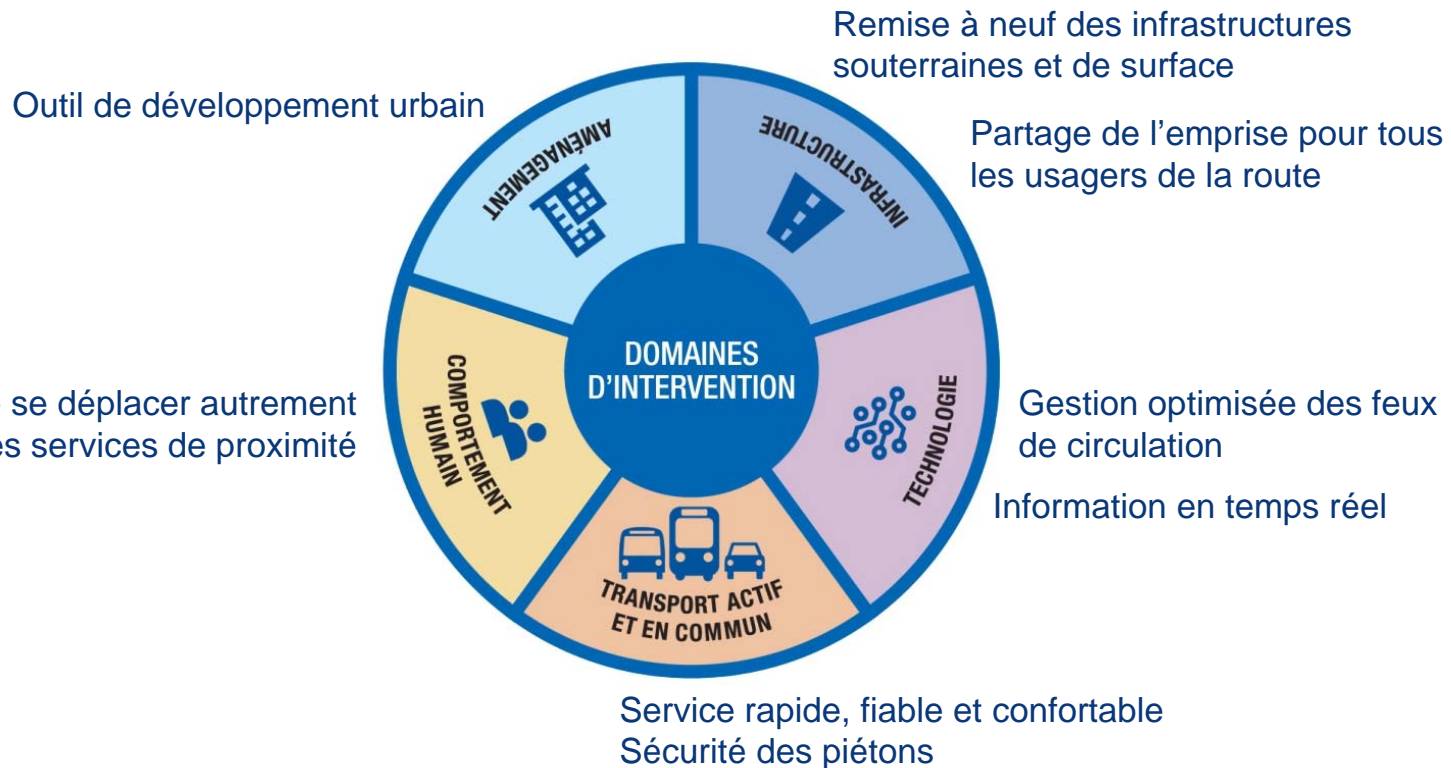
Une solution intégrant les domaines
d'intervention



MM(1)



Un réseau structurant intègre les différents domaines d'intervention



Diapositive 24

MM(1

Magnan, Marie-Christine (COM-DIR); 2017-05-31



➤ Caractéristiques d'un réseau structurant



Haut niveau de service



Plateforme dédiée



Stations et pôles d'échanges



Priorité aux feux de circulation



Haut niveau de service

Rapide, fréquent, permanent, fiable et à l'abri des embouteillages

- Haute fréquence toute la journée
- Grande amplitude de l'horaire
- Connecté aux réseaux de transport



➤ Plateforme dédiée



Rapide, fréquent, permanent, fiable et à l'abri des embouteillages

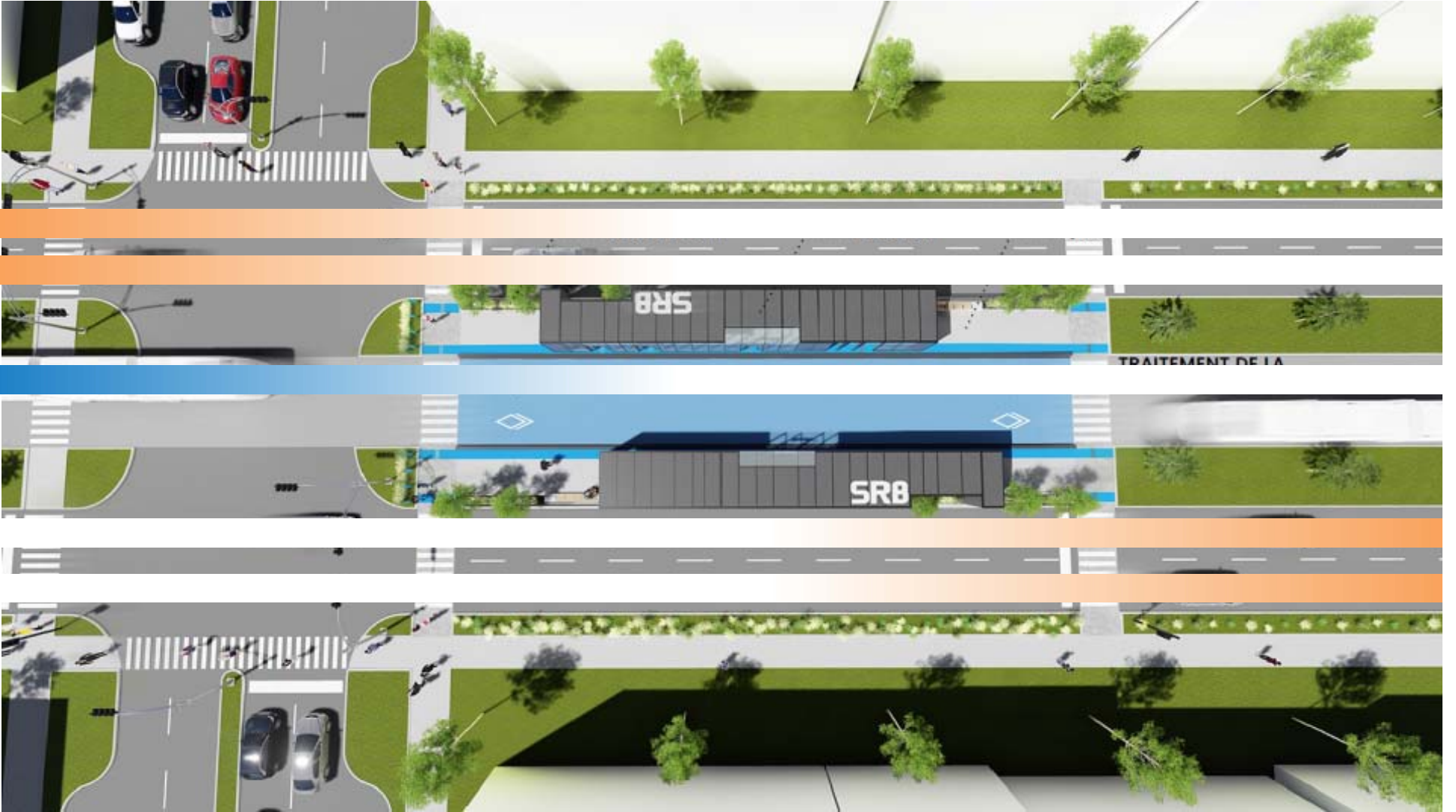
- Des voies de circulation exclusives
- Séparées physiquement des voies automobiles
- Majoritairement au centre de la chaussée
- Permanence des aménagements pour favoriser le développement à long terme

➤ Priorité aux feux de circulation

Rapide, fréquent, permanent, fiable et à l'abri des embouteillages

- Les véhicules n'arrêtent qu'aux stations
- Voitures circulant dans la même direction en bénéficient
- Intégré au centre de gestion de la circulation





➤ Stations et pôles d'échanges



Rapide, fréquent, permanent, fiable et à l'abri des embouteillages

Pôles d'échanges

- Lieux d'échanges efficaces et rapides avec le réseau de transport en commun
- Potentiel de développement immobilier
- Services de proximité
- Intégration des vélos, taxis et piétons



Stations

- Confortables et accessibles
- Traverses piétonnes sécuritaires
- Accessibilité universelle
- Points de vente de laissez-passer



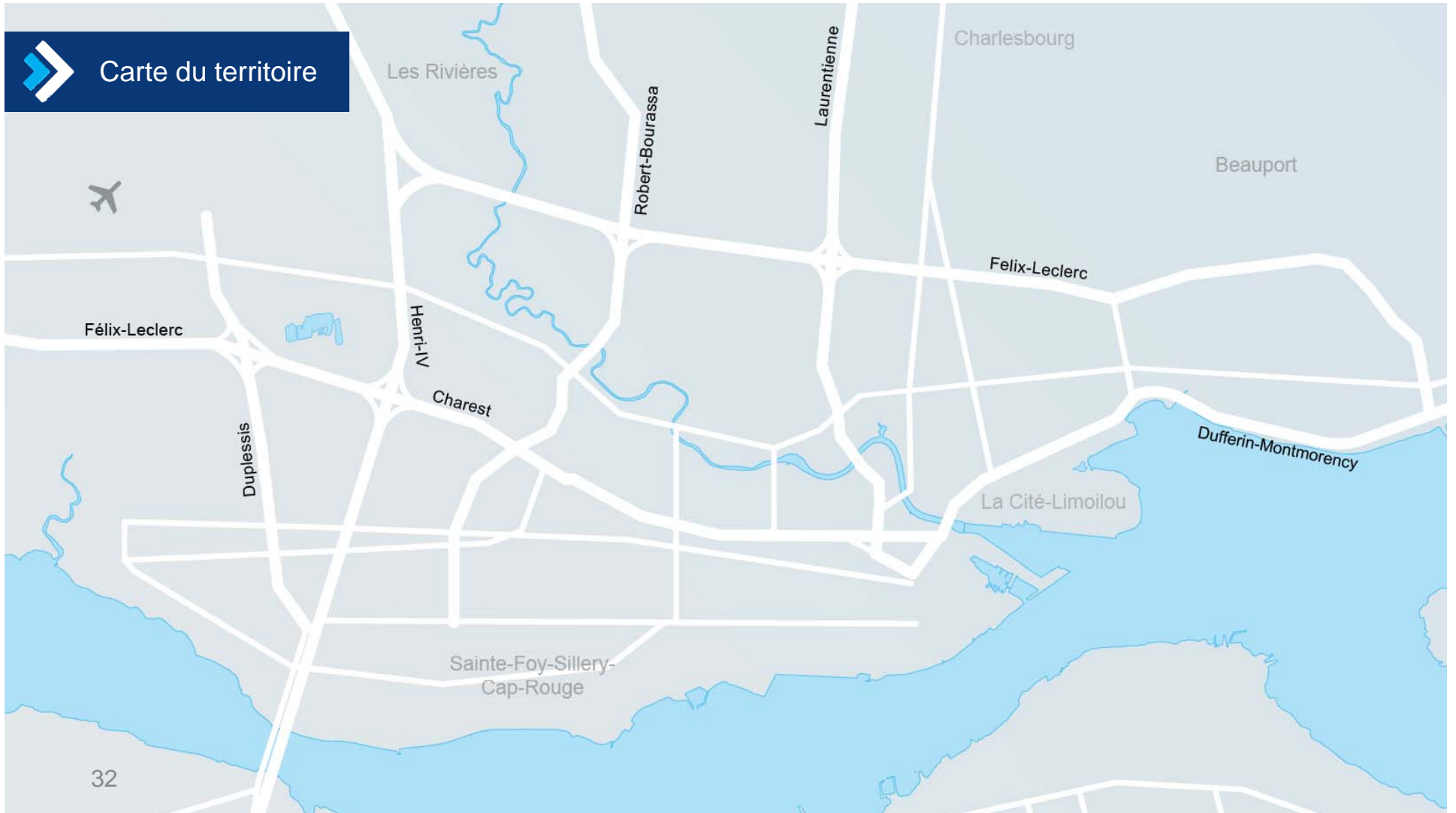
➤ Réseau structurant



Tracé Québec

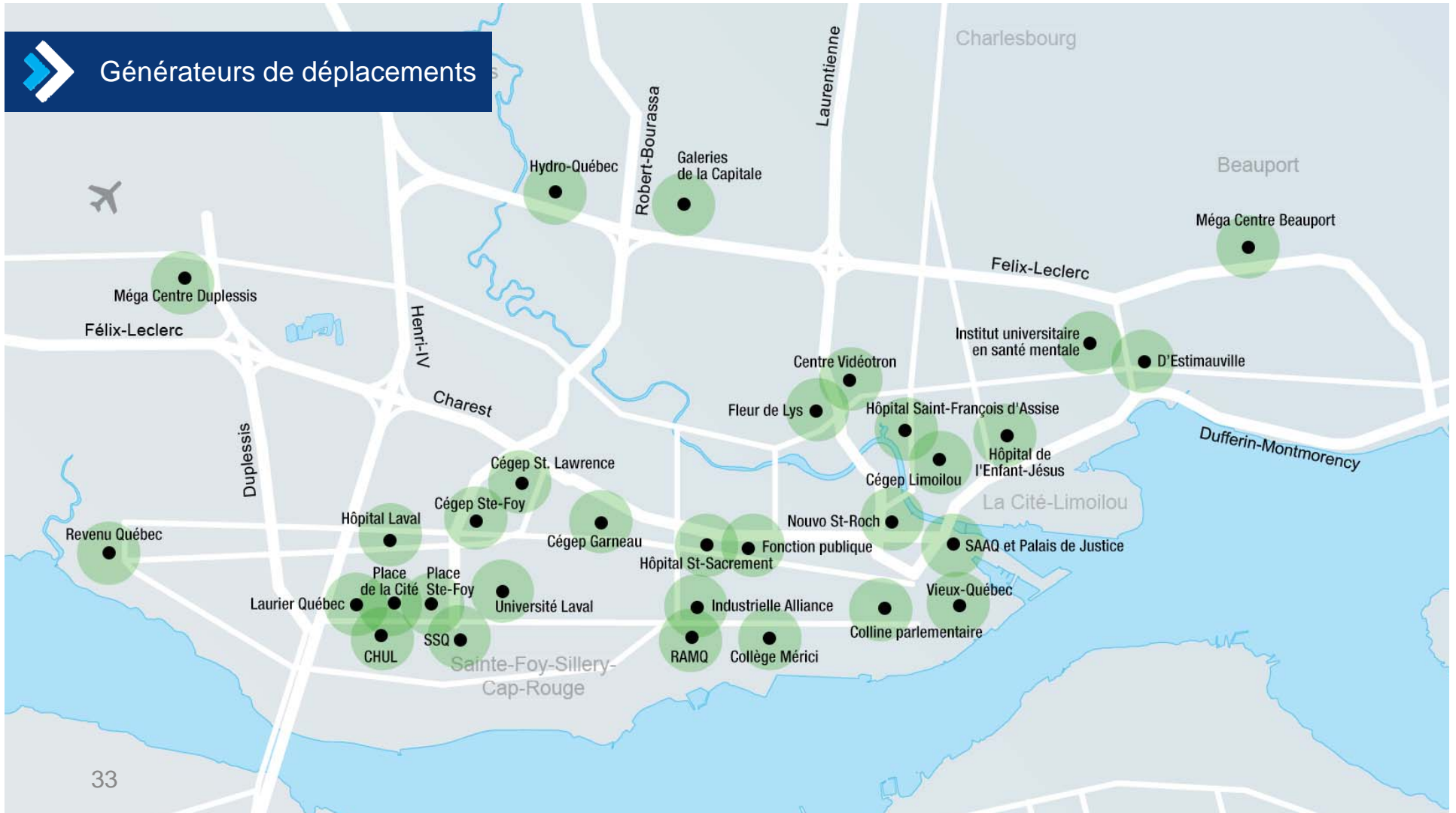


Carte du territoire





Générateurs de déplacements



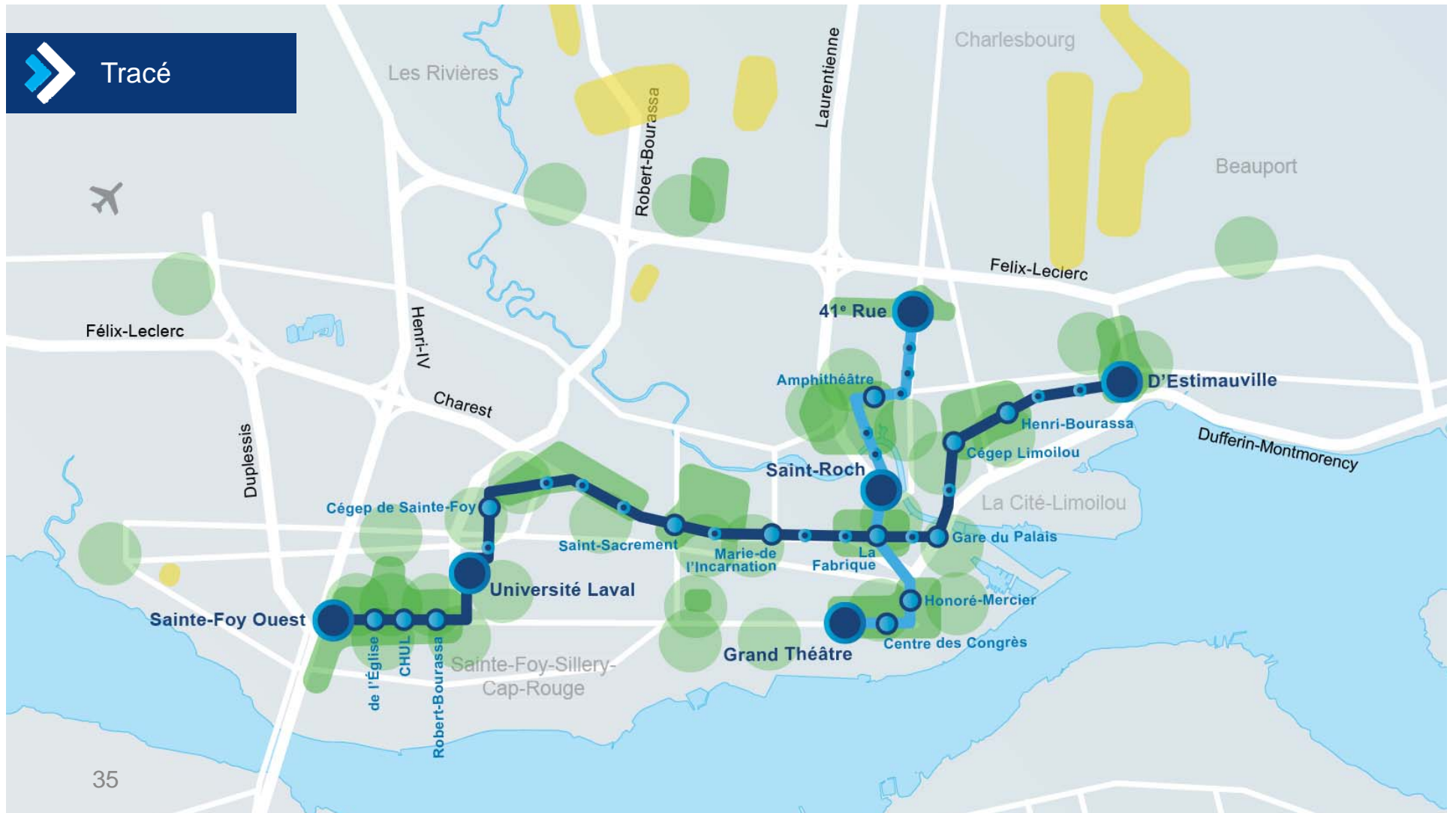


Zones de développement



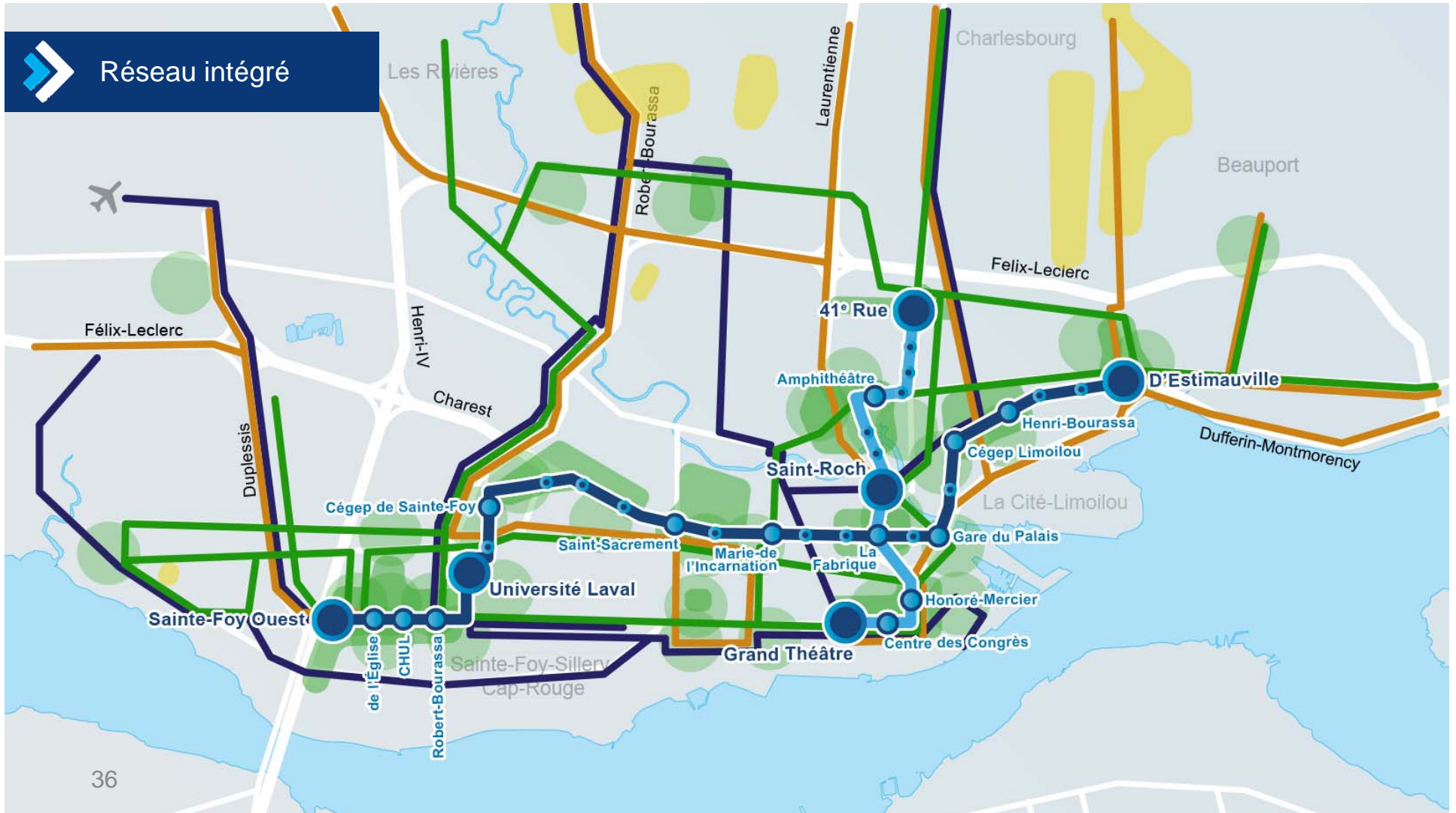


Tracé

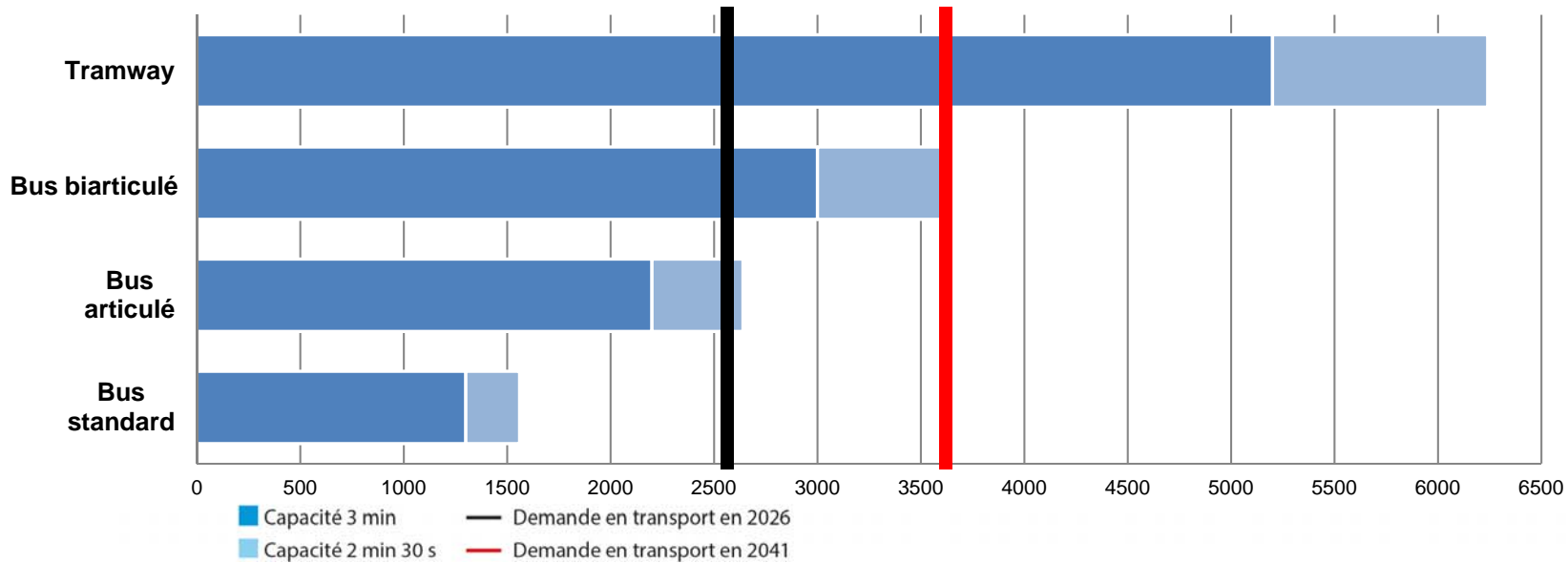


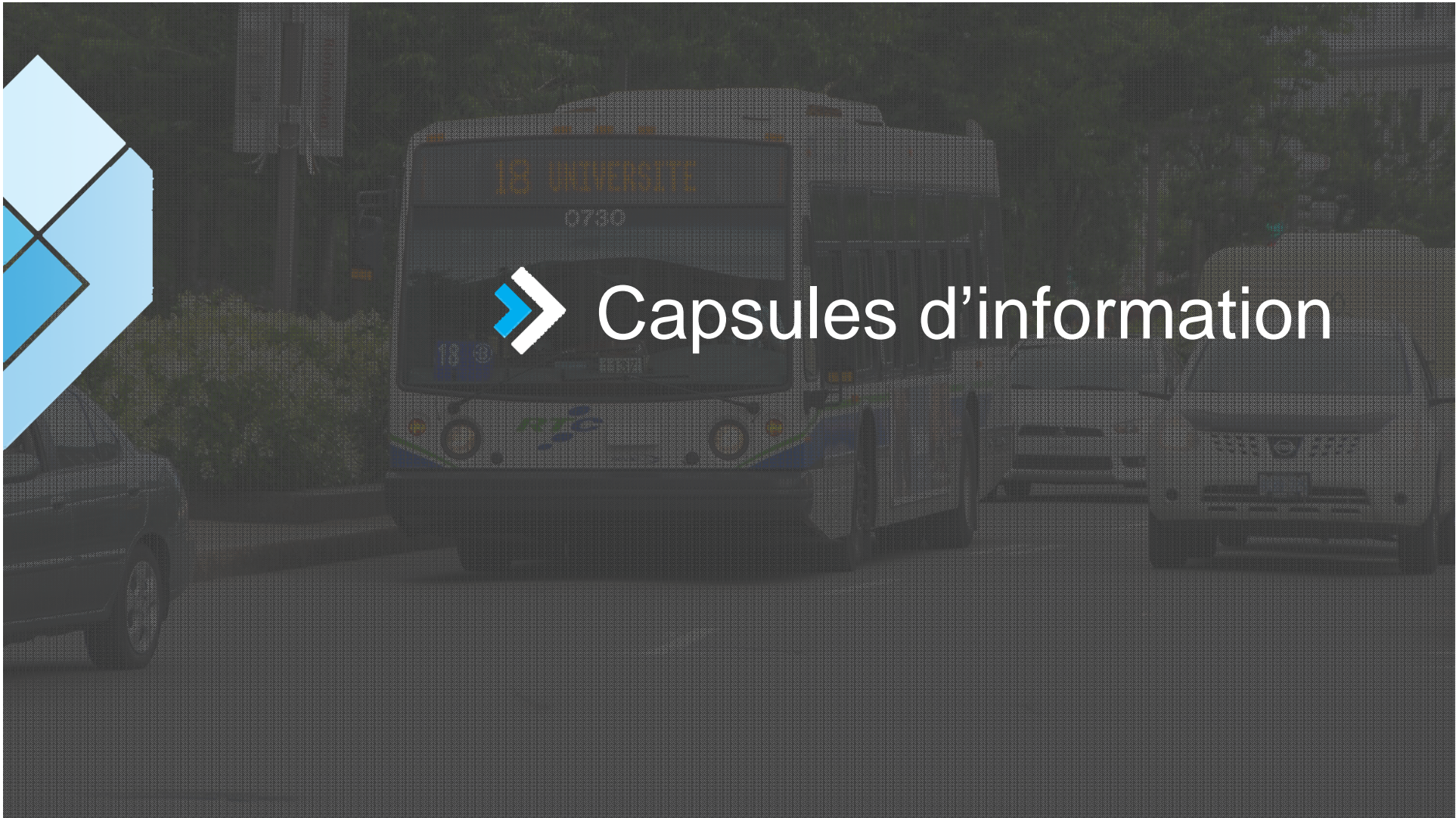


Réseau intégré



Le mode et l'achalandage





Capsules d'information

Le SRB – Me fera-t-il gagner du temps?





Le SRB – Pourquoi faire passer le SRB sur le boulevard Charest?



➤ Le choix du boulevard Charest



- Potentiel de développement urbain
- Aménagement d'entrée de ville
- Près de 50 % des gens circulant sur René-Lévesque en Métrobus sont en transit
- Un véhicule sur deux provenant de Sainte-Foy monterait sur la colline Parlementaire
- Création d'un réseau à haut niveau de service pour le quartier Saint-Sauveur

Le SRB – Pourquoi ne passe-t-il pas sur le boulevard René-Lévesque?





➤ Conséquences d'une intégration sur le boulevard René-Lévesque

- 34 acquisitions d'immeubles pour les démolir
- 52 accès aux bâtiments en moins
- Plus de 300 espaces de stationnement en moins
- 200 arbres coupés



➤ Conséquences d'une intégration sur le boulevard René-Lévesque

- L'emprise est généralement de 18 m.
- L'emprise une insertion standard est de 21,8 m, avec une voie de circulation dans chaque direction.
- L'emprise entre Cartier et Turnbull est de 16 m, ce qui nécessite de nombreuses acquisitions dans ce tronçon.
- Contraintes importantes liées à la présence des cimetières juif et Saint-Michel entre Myrand et Maguire.



➤ Conséquences d'une intégration sur le chemin Sainte-Foy

- Largeur de l'emprise très variable selon les secteurs (entre 12 et 25 m).
- 10 % du tracé possède une emprise supérieure à 20 m (minimum requis pour une voie de circulation automobile par direction).
- 40 % possède du tracé a une emprise de 12 à 16 m.
- 50 %, de 16 à 18 m (insuffisant pour préserver une voie de circulation dans chaque direction).
- 210 propriétés seraient touchées (terrains, accès et aménagements).
- 12 bâtiments de fort gabarit (édifices à bureaux, tour de logements) sont situés dans l'emprise. Il serait impossible d'élargir l'emprise à ces endroits.
- 135 arbres seraient coupés.



➤ Conséquences d'une intégration dans la Grande Allée

- L'emprise est de 30 m sur une bonne partie du tracé, soit des Gouverneurs à De Bougainville. Insertion de la plateforme au centre de la chaussée et conservation de deux voies de circulation automobile dans chaque direction.
- L'emprise varie de 20 m à 25 m entre De Bougainville et De La Chevrotière.
- Les véhicules devraient tourner sur Turnbull pour rejoindre René-Lévesque, car il est impossible de passer dans le secteur commercial de la Grande Allée.
- 600 arbres coupés (enlèvement du terre-plein central entre Thornhill et De Bougainville, un des attraits de la voie protocolaire qu'est la Grande Allée.
- Acquisition nécessaire de 10 m linéaire du parc des Champs-de-bataille entre De Bougainville et De Bourlamaque.



Commentaires, suggestions et questions

ville.quebec.qc.ca/mobilitedurable



➤ Période de questions et commentaires

Rôle de l'animateur

- Assure le bon déroulement et le respect du décorum
- Accorde les droits de parole
- Dirige les questions
- Rappelle l'objectif de la consultation
- Contrôle le temps



➤ Période de questions et commentaires

Consignes pour les participants

- S'identifier en commençant
- Être concis et rester dans le sujet
 - 2 minutes par intervention
 - Invitation à conclure 30 sec. avant la fin
 - 2^e droit de parole, s'il reste du temps
- Respect des opinions et des personnes
- Enregistrement des interventions
- Rapport de consultation

