

Guide du participant

Consultation sur la mobilité durable et un
réseau structurant de transport en commun
pour l'agglomération de Québec

Table des matières

Le contexte et les objectifs de la consultation	1
Le Plan de mobilité durable	2
Solutions à la congestion routière	4
Un réseau structurant de transport en commun	6
Notes et Commentaires	8

Le contexte et les objectifs de la consultation

La ville de Québec est en constante croissance. Chaque année, de nouveaux ménages viennent s'y installer, augmentant du coup le nombre de déplacements. D'ici 2041, ce sont 400 000 déplacements quotidiens de plus qui sont prévus comparativement à la situation de 2011¹.

La circulation et le déplacement des personnes sont deux enjeux majeurs pour l'avenir de la grande région de Québec : l'augmentation des déplacements entraînera un accroissement des problèmes de congestion routière et le réseau de transport en commun actuel ne suffira plus à la demande. Québec aura besoin d'un système structurant de transport en commun, ce pour quoi la Ville lance cette démarche de consultation.

Objectifs de la consultation

Avec cette démarche, les citoyens sont invités à réfléchir aux solutions à mettre de l'avant pour assurer la pérennité du développement de la ville et la fluidité des déplacements des citoyens. L'objectif de la consultation est d'améliorer le projet de la Ville de Québec pour se doter d'un réseau structurant de transport en commun pour l'agglomération (villes de Québec, de L'Ancienne-Lorette et de Saint-Augustin-de-Desmaures).

La consultation permettra :

- d'informer les citoyens sur la dynamique de la circulation routière à Québec et sur ce que pourrait être un réseau structurant de transport en commun;
- de recevoir les opinions et les propositions des citoyens.

Comment participer?

- En assistant à l'une des quatre séances de consultation publique :

Mardi 6 juin	15 h à 18 h	Centre sportif Marc-Simoneau 3500, rue Cambronne
Mercredi 7 juin	19 h à 22 h	Club Social Victoria 170, rue du Cardinal-Maurice-Roy
Samedi 10 juin	9 h à 12 h	Centre communautaire Michel-Labadie 3705, avenue Chauveau
Samedi 10 juin	14 h à 17 h	Édifice Andrée-P. Boucher 1130, route de l'Église

Durant ces séances, il sera possible de prendre la parole. Un canevas de prise de note sera distribué sur place afin de recueillir les commentaires écrits des citoyens.

- En répondant au questionnaire en ligne jusqu'au 31 août 2017 à l'adresse suivante : www.ville.quebec.qc.ca/mobilitedurable
- En déposant un mémoire à la Ville de Québec. Vous avez jusqu'au 13 août 2017 à 23 h 59 pour déposer votre mémoire par l'entremise du : ville.quebec.qc.ca/mobilitedurable ou par courriel à consultations@ville.quebec.qc.ca. La Ville de Québec tiendra une séance de présentation des mémoires, sur invitation, qui aura lieu le samedi 26 août.

Pour tout savoir sur la démarche, rendez-vous au www.ville.quebec.qc.ca/mobilitedurable

¹ Étude de faisabilité SRB/Tramway, 2015. En ligne : <http://rtcquebec.ca/Default.aspx?tabid=165>

Comité consultatif

Un comité consultatif dont le mandat est d'enrichir la démarche et de contribuer à la définition de ce que pourrait être un réseau structurant de transport en commun a été mis sur pied.

Il devra :

- prendre connaissance des orientations et des enjeux du Plan de mobilité durable (2011), de ce qu'était le projet de SRB qui en avait découlé et des autres composantes de transport en commun dans l'agglomération de Québec;
- assister à la consultation;
- entendre les commentaires, suggestions et préoccupations exprimées par les citoyens;
- suggérer de nouvelles avenues.

Le comité est présidé par le maire de Québec, M. Régis Labeaume. Il est composé de représentants du comité exécutif de la Ville de Québec, de représentants de l'administration de la Ville, de représentants du Réseau de transport de la Capitale et de représentants externes.

Le rôle de l'Institut du Nouveau Monde

L'Institut du Nouveau Monde (INM), un organisme non partisan dont la mission est d'accroître la participation des citoyens à la vie démocratique, appuiera l'équipe de la Ville de Québec dans la préparation des séances de consultation et assurera le secrétariat de ces séances. L'INM produira un rapport synthèse tenant compte des propos tenus durant les séances de consultation, des résultats du sondage et des mémoires déposés.

Le Plan de mobilité durable

La Ville de Québec a rendu public en 2011 un Plan de mobilité durable dans le but :

- de faire face aux besoins générés par la croissance de la population et de l'emploi;
- d'assurer l'équité sociale ;
- d'agir sur des tendances contraires au développement durable;
- de répondre aux attentes de la population qui se déplace davantage en transport en commun, en vélo et à pied.

Qu'est-ce que la mobilité durable?

Dans un contexte urbain, la mobilité durable se définit comme la capacité, pour les personnes de toutes conditions, 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.

Le Plan de mobilité durable repose sur six grandes orientations :

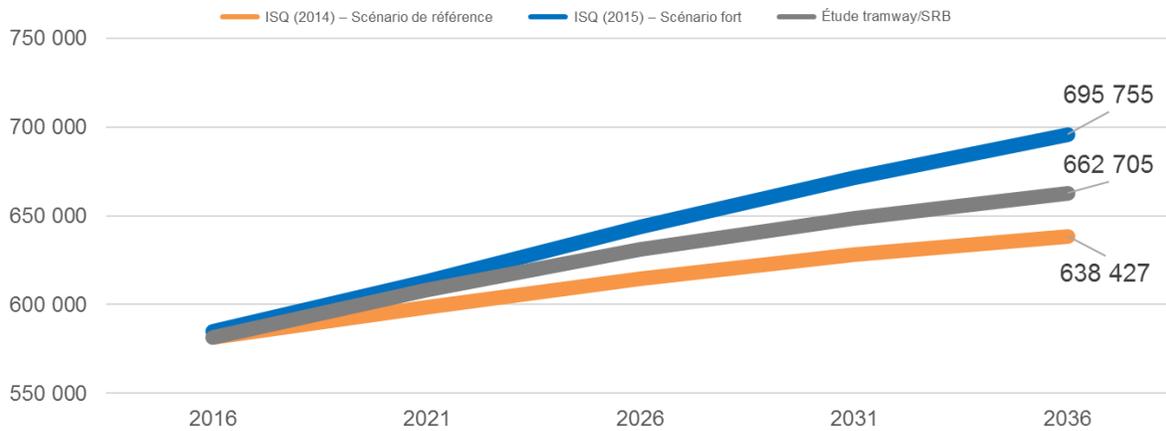
- 1) Assurer le développement et le redéveloppement à l'intérieur du périmètre urbanisé.
- 2) Privilégier une plus grande mixité (résidences, bureaux, commerces, industries légères) dans les pôles urbains et le long des axes et des artères importants.
- 3) Structurer, consolider et développer le territoire urbain par le transport public.
- 4) Assurer l'accessibilité aux lieux d'emploi, d'études, d'affaires et de loisirs par des modes de déplacement autres que l'automobile.
- 5) 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.
- 6) Mettre à contribution les institutions et les entreprises qui génèrent d'importants déplacements dans la mise en œuvre de stratégies de mobilité durable.

Pour consulter le Plan de mobilité durable, rendez-vous au <http://ville.quebec.qc.ca/mobilitedurable>

Croissance de la population et congestion routière

Au courant des prochaines années, la ville de Québec fera face à une importante augmentation de sa population. Les différentes projections indiquent qu'en 2036, la population de l'agglomération de Québec augmentera de 10 à 19 %, ce qui représente 57 140 à 110 760 personnes de plus qu'en 2016.

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



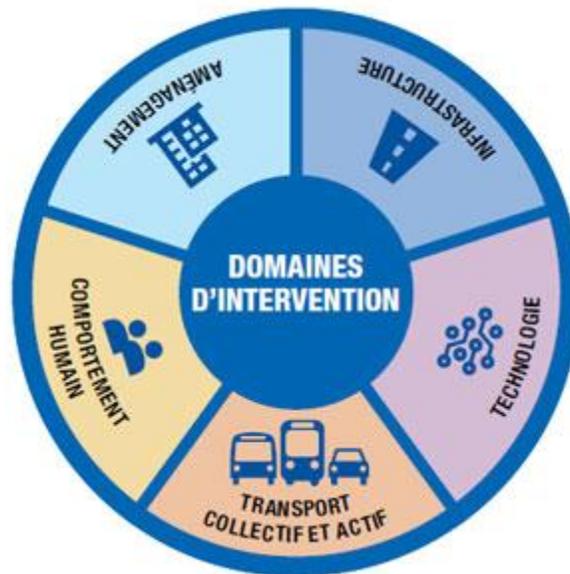
De 2016 à 2036 : de 57 140 à 110 760 personnes (de 10 à 19 %)

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

Cette augmentation de la population entraîne une augmentation du parc automobile et des déplacements quotidiens. Par exemple, de 2006 à 2015, le parc automobile de la grande région de Québec (Rive-Nord et Rive-Sud) a augmenté de 21,7 % et le nombre de déplacements motorisés à la période de pointe du matin a augmenté de 27,8 % entre 2006 et 2011. De 2011 à 2041, le nombre de déplacements quotidiens à l'échelle métropolitaine passera de 1,9 million à 2,3 millions, ce qui représente une hausse de 22 %. Cette croissance générera une augmentation des problèmes de congestion routière à Québec.

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

Favoriser la mobilité durable et diminuer la congestion routière exige une action combinée de plusieurs domaines d'intervention ; la Ville de Québec en priorise cinq. Plusieurs projets ont été réalisés ou sont en cours de réalisation pour agir sur ces domaines d'intervention.



Aménagement (densification du milieu bâti, contrôle de l'étalement urbain)

- Plan de mobilité durable — 2011
- Vision des déplacements à vélo — 2016
- Programmes particuliers d'urbanisme (PPU) (ex. colline Parlementaire, Secteur sud du centre-ville Saint-Roch, Plateau centre de Sainte-Foy)
- Schéma d'aménagement et de développement – 2016-2017
- Écoquartiers (ex. Écoquartiers d'Estimauville et de la Pointe-aux-Lièvres) – en cours
- Rues conviviales – en continu

Comportement humain (modification des horaires de travail, covoiturage, télétravail)

- Autoroute Robert-Bourassa (covoiturage) — 2014

Technologie (synchronisation et gestion en temps réel des feux, information aux voyageurs, etc.)

- Télégéolocalisation (panneaux électroniques affichant les places de stationnement disponibles, les renseignements sur la circulation et les événements spéciaux) — 2015
- Application Copilote (application pour chercher une place de stationnement et la payer à distance) — 2015
- Développement et déploiement du gestionnaire artériel (technologie permettant la synchronisation et la gestion en temps réel des feux de circulation) — 2016-2017
- Mise en service du centre de gestion de la circulation — 2017
- Nouvelle synchronisation des feux sur plusieurs artères — en continu

Infrastructure (ajout de voies de circulation, correction géométrique)

Projets du Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

- Élargissement de l'autoroute Robert-Bourassa — 2013
- Élargissement de l'autoroute Félix-Leclerc — 2016-2017
- Élargissement de l'autoroute Henri-IV — 2015-2022
- 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

- 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 de l'Auvergne — 2016-2018
- Réaménagement du carrefour de la Colline et de la Faune — 2017

Transport actif et en commun (voies réservées, stationnements incitatifs, nouvelles voies cyclables, SRB)

- Autoroute Robert-Bourassa (voie réservée et nouvelle offre de service) — 2014
- Prémption pour bus (feux de circulation prioritaires pour les autobus) — 2016-2017
- Nomade temps réel (application pour localiser les arrêts et parcours et consulter les horaires du RTC) — 2016-2017
- Métrobus 804 et 807 — 2016-2018
- Parc-o-Bus (4) (stationnement gratuit à proximité d'arrêts d'autobus) — 2016-2019
- Développement du réseau cyclable — en continu (315 km déjà construits et 81 km prévus d'ici 2021)

Un réseau structurant de transport en commun

Les domaines d'intervention en matière de congestion routière constituent des actions complémentaires. Notamment, l'amélioration du transport en commun permettrait de maintenir des conditions routières acceptables sur les grands axes routiers en plus de favoriser une cohabitation harmonieuse entre tous les usagers du réseau routier. Il importe donc de se pencher sur la consolidation d'un réseau structurant de transport en commun pour l'agglomération de Québec.

Ce réseau structurant de transport en commun devra être attrayant, confortable, efficace et fiable, en plus de répondre adéquatement à la demande future.

Les caractéristiques d'un réseau structurant de transport en commun :

- Haut niveau de service
Le service offre des passages fréquents à toute heure du jour et est connecté aux réseaux de transport.
- Plateforme dédiée
Le service possède des voies de circulation exclusives, séparées physiquement des voies automobiles, ce qui le met à l'abri des embouteillages. Située majoritairement au centre de la chaussée, la plateforme est une structure permanente qui favorise le développement urbain à moyen et long terme le long du tracé.
- Priorité aux feux de circulation
Le réseau structurant obtient une priorité de passage aux feux de circulation, dont bénéficient également les voitures qui circulent dans la même direction. Les véhicules n'arrêtent qu'aux stations, ce qui permet aux usagers de profiter de temps de déplacements plus rapides, constants et fiables.
- Stations et pôles d'échanges
- Les stations sont confortables, sécuritaires et accessibles à tous. Elles permettent l'embarquement à toutes les portes des véhicules, ce qui rend le service plus rapide et efficace. Les pôles d'échanges offrent des connexions efficaces et rapides avec le réseau de transport en commun. Ils ont un potentiel de développement immobilier et sont situés à proximité des services. Tous les points d'embarquement au réseau structurant disposent de points de vente de laissez-passer et d'information en temps réel.

L'ensemble de ces caractéristiques permet de consolider un réseau rapide, fréquent, permanent, fiable, à l'abri des embouteillages.

Le SRB, de quoi s'agissait-il?

À la suite des recommandations du Plan de mobilité durable, une étude de faisabilité a désigné le service rapide par bus (SRB) comme étant l'option la plus intéressante pour répondre aux besoins de la population à moyen terme et à moindre coût, tout en maintenant la possibilité de transformer le SRB en tramway pour s'adapter à la demande croissante. C'est en se basant sur cette étude de faisabilité que les villes de Québec et de Lévis avaient proposé un projet de SRB.

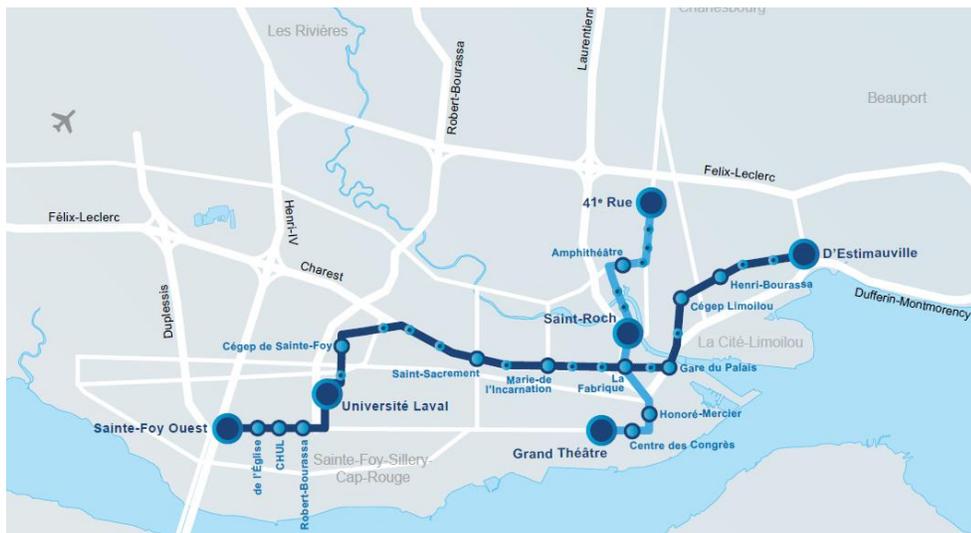


La Ville de Lévis s'est depuis retirée du projet et le projet tel qu'initialement présenté a été abandonné. La Ville de Québec souhaite donc relancer les discussions afin d'écouter les attentes et les aspirations des citoyens en ce qui concerne la définition d'un réseau structurant de transport en commun approprié pour les besoins et le contexte de l'agglomération de Québec.

Le projet de SRB aurait permis de consolider un réseau structurant de transport en commun reliant les principaux pôles d'emploi, d'enseignement et d'affaires. Le SRB aurait circulé à Québec, sur une distance totale de 20,8 km avec :

- une ligne nord-sud, de la 41^e Rue, à Charlesbourg, au Grand Théâtre de Québec (7 km);
- une ligne est-ouest, de l'avenue D'Estimauville à l'avenue Lavigerie (13,8 km).

Carte 1 : Tracé de l'ancien projet de SRB pour l'agglomération de Québec (source : Bureau d'études du SRB)



Pour en savoir plus sur le SRB : www.ville.quebec.qc.ca/mobilitedurable

