



**PRENDRE LA TRAJECTOIRE CITOYENNE
VERS UN RÉSEAU STRUCTURANT**

**Mémoire déposé dans le cadre de la consultation sur la
mobilité durable et un réseau structurant de transport**

Présenté à la ville de Québec

Par Transport 2000 Québec

13 août 2017

Table des matières

1. Avant-propos	3
2. Introduction	4
3. Les principes d'un réseau structurant de transport collectif pour Québec	5
3.1. Un projet pour desservir le plus de citoyens.....	7
3.2. Assurer une desserte importante vers la Rive-Sud	9
3.3. Un mode de transport durable et respectueux de l'environnement.....	10
4. Une proposition de réseau structurant de transport collectif	11
4.1. Principal corridor de déplacements desservi par un mode structurant	11
4.2. Augmentation de la capacité du transport collectif dans le centre-ville	12
4.3. Augmentation de la capacité du transport collectif dans le pôle Sainte-Foy	12
4.4. Parcours de la basse-ville desservi par un mode structurant	12
4.5. Desserte du secteur nord-ouest	12
4.6. Desserte interrives.....	13
5. Conclusion	14

Transport 2000 Québec

50, rue Sainte-Catherine Ouest, bureau 430

Montréal, QC H2X 3V4

info@transport2000qc.org

1. Avant-propos

Transport 2000 Québec est une association nationale sans but lucratif qui, en 2017, fêtera ses 40 ans et changera de nom en septembre pour devenir Trajectoire Québec. Notre mission demeure de contribuer au développement global des transports collectifs au Québec ainsi qu'à l'amélioration des services offerts aux utilisateurs, en s'assurant que leur point de vue est pris en compte. Créée en 1977 par des utilisateurs du transport collectif, notre vision est que les Québécoises et Québécois aient accès à des services de transports collectifs abordables, de qualité et sécuritaires, partout au Québec.

Des comités permanents sont constitués de nos membres individuels, associatifs et corporatifs, qui s'impliquent bénévolement en vue de réaliser la mission de l'Association. Transport 2000 Québec fait partie d'un réseau d'associations pour qui les transports en commun doivent s'imposer, aussi bien pour des impératifs économiques, sociaux, que environnementaux. Nous collaborons régulièrement avec Transport Action Canada et ses différents chapitres provinciaux.

L'Association est membre de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), du Réseau communautaire de l'action communautaire autonome (RQ-ACA) et du Regroupement des organismes en défense collective des droits (RODCD). Elle est membre du comité directeur de Transit, l'Alliance pour le financement des transports collectifs au Québec.

2. Introduction

Transport 2000 Québec soumet à la Ville de Québec une série de principes permettant de concevoir un système de transport structurant pour Québec. Afin de contribuer positivement à l'exercice de consultation initié par la Ville de Québec, nous soumettons également à la discussion une proposition de ce que doit desservir le réseau structurant de transport en commun pour la Ville de Québec.

Québec a décidé de se doter d'un projet structurant de transports collectifs. Un projet de cette ampleur présente une opportunité de concrétiser plusieurs éléments du Plan de mobilité durable de la ville de Québec de 2010. Le groupe de travail formé à cette occasion avait 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.

La définition qu'on y présentait est la suivante : «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 ».

Dans son Plan stratégique 2008-2012, le MTQ (2008) définissait un « système de transport qui tend vers la mobilité durable ainsi : un système qui permet aux individus et aux sociétés de satisfaire leurs principaux besoins d'accès et de développement d'une manière sécuritaire et compatible avec la santé des humains et des écosystèmes, de façon équitable entre les individus d'une génération et entre les générations et est abordable, fonctionne efficacement, offre un choix de moyens de transport et soutient une économie dynamique (...) ».

La vision de Transport 2000 Québec rejoint selon nous ces définitions: Que les Québécois(es) aient accès à des services de transports collectifs (ou de mobilité durable) abordables, de qualité et sécuritaires sur l'ensemble du territoire.

Avec ces définitions en tête, définissons un projet attrayant, convivial, facile d'utilisation et abordable, qui fera la fierté des gens de Québec.

3. Les principes d'un réseau structurant de transport collectif pour Québec

Pour être un réseau structurant, il faut retrouver les caractéristiques suivantes :

Dimensions	Définition de l'offre	Perception attendue par l'utilisateur
Fréquence	<input type="checkbox"/> inférieur à 5 minutes aux heures de pointe <input type="checkbox"/> inférieur à 15 minutes aux heures creuses <input type="checkbox"/> véhicule à grande capacité	« on l'attend jamais très longtemps ! »
Amplitude horaire	<input type="checkbox"/> Se rapprocher de la plage 5h–24h avec des horaires simples et faciles à retenir	« il circule très tôt et très tard ! »
Régularité (ou ponctualité)	<input type="checkbox"/> Circulation en flot continu et ponctualité aux arrêts <input type="checkbox"/> Constance des temps de parcours grâce à un site propre	« Pour aller à la gare, il faut compter 10 minutes ! »
Temps de parcours	<input type="checkbox"/> Équivalent pour l'utilisateur à un déplacement en voiture <input type="checkbox"/> Vitesse régulière sur le tracé et sur la journée <input type="checkbox"/> Intégré aux autres modes de transport	« il est vraiment rapide ! »
Confort	<input type="checkbox"/> Information à bord et en station en temps réel sur l'accès au voyage et son déroulement <input type="checkbox"/> Confort des sièges, des appuis et des circulations à l'intérieur <input type="checkbox"/> Ambiance générale de qualité (luminosité, ressenti)	« c'est comme un métro ! »
Accessibilité	<input type="checkbox"/> Niveau d'accessibilité supérieure universelle aux lignes de bus classiques et express <input type="checkbox"/> Prépaiement des tarifs	« c'est vraiment pratique ! »
Image (ou lisibilité)	<input type="checkbox"/> Visibilité dans la ville <input type="checkbox"/> Image moderne et performante pour « attirer » l'utilisateur	« c'est facile... et les rues sont devenues plus agréables ! »

D'après CERTU, « BHNS : Du choix du système à sa mise en oeuvre », Editions du CERTU, 2009, p.7

De manière générale, le nouveau réseau de transport en commun doit être **structurant**, c'est-à-dire qu'il doit offrir un niveau de service suffisant pour influencer l'organisation du territoire, en favorisant par exemple la densification de la ville. Il doit également jouer un rôle déterminant dans l'organisation de l'ensemble des transports collectifs de la région.

Pour développer un tel réseau à Québec, Transport 2000 propose les principes suivants :

- Un projet desservant le plus grand nombre de citoyens possible
- Un projet qui prévoit un éventuel lien fort vers la Rive-Sud
- Un système de transport avec un mode durable et respectueux de l'environnement

Développer un système de transport en commun structurant à Québec comporte plusieurs défis. La ville présente en effet des caractéristiques naturelles (falaise, rivières, hiver, etc.) et artificielles (autoroutes, voies ferrées, étalement urbain, etc.) qui rendent impossible le simple copier / coller de solutions mises en place dans d'autres villes. Le réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec devra donc être bâti sur mesure pour celle-ci.

Cela dit, même si cela représente un défi important, il faut agir rapidement: le réseau de transport en commun actuel est saturé sur ses axes majeurs et le nombre d'automobilistes ne cesse de croître. Aussi, afin d'assurer un développement durable de la Ville de Québec, la qualité et l'offre de transport en commun se doivent d'être améliorées notablement, le tout en conjonction avec un aménagement du territoire densifié qui permet de limiter les déplacements motorisés.

Pour y arriver, nous proposons donc une série de critères qui permettront de choisir le meilleur tracé et la meilleure technologie.

Transport 2000 prône depuis plusieurs années que doit être modifiée l'approche actuelle selon laquelle on mesure la fluidité des déplacements au nombre de véhicules circulant sur une voie de circulation. Dans une approche de mobilité durable, on doit dorénavant **mesurer le nombre de personnes déplacées**, ce qui permet de justifier une réallocation plus équitable de l'espace urbain attribué à chaque mode de transport en tenant compte des utilisateurs.

Voici l'application des principes décrits précédemment.

3.1. Un projet pour desservir le plus de citoyens

Principe 1

Le projet doit être implanté **là où son achalandage est susceptible d'être le plus élevé**. En ce sens, le nouveau réseau structurant de transport en commun devra permettre une augmentation de la capacité et de la qualité de l'offre desservant l'axe entre le secteur Laurier, la colline parlementaire et le secteur Saint-Roch.

L'examen des résultats de l'enquête Origine -Destination 2011 nous a amené à cette conclusion.

Déplacements	Région de Québec	Québec	Lévis	Québec	Lévis
Total	1 117 334	820 733	190 548	73%	17%
Automobile	881 372	627 426	162 255	71%	18%
Seul	724 488	511 980	136 132	71%	19%
2 pers et +	156 884	115 446	26 123	74%	17%
Transport collectif	83 698	75 729	7 040	90%	8%
Transport actif	103 177	89 405	10 411	87%	10%
Autres	58 143	33 718	13 284	58%	23%

La population de la ville de Québec effectue 73% des déplacements de la région et 90% des déplacements en transport collectif. D'ailleurs, la part modale des modes dits durables (covoiturage, transports collectifs et actifs) est de 34% sur le territoire de la ville de Québec ce qui représente 1 déplacement sur 3.

Parts modales	Région de Québec	Québec	Lévis
année	2011	2011	2011
Total	100%	100%	100%
Automobile	79%	76%	85%
Auto-solo	65%	62%	71%
Mobilité durable	31%	34%	23%
2 pers et +	14%	14%	14%
Transports collectifs et actifs	17%	20%	9%
TC	7%	9%	4%
Transport actif	9%	11%	5%

Grands bassins de destinations

Grands secteurs	Destinations (tous modes motorisés)	Pourcentage
Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge	233 493	23 %
Cité-Limoilou	180 690	18 %
Les Rivières	148 400	15 %
Charlesbourg	75 104	7 %
Beauport	74 581	7 %
Desjardins (Lévis)	74 536	7 %

Grands bassins d'origines

Grands secteurs	Origines (tous modes motorisés)	Pourcentage
Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge	195 473	19 %
Cité-Limoilou	127 572	13 %
Les Rivières	111 361	11 %
Beauport	94 916	9 %
Charlesbourg	94 773	9 %
Haut St-Charles	92 519	7 %

On constate que les secteurs de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge, Cité-Limoilou et Les Rivières sont les principaux pôles d'origines et de destinations.

Grands liens à desservir

Les déplacements locaux à l'intérieur de chacun des grands secteurs au nombre de 481 033 représentent 47% de l'ensemble des 1 015 166 déplacements sur le territoire.

Le secteur le plus important à ce chapitre est Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge avec 25% des déplacements internes du territoire. Ce niveau d'activités est relié aux grands générateurs que l'on retrouve dans ce secteur tout au long du boulevard Laurier.

En excluant les origines et les destinations hors territoires, il reste 989 924 déplacements quotidiens tous modes motorisés sur le territoire.

Pour la Rive-Nord, des 779 206 déplacements, 334 343 s'effectuent localement dans chacun des grands secteurs alors que 402 235 sont des déplacements entre les grands secteurs. Cela permet d'identifier les liens les plus importants quant à la demande tous modes motorisés.

Origines	Destinations	Déplacements
Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge	Cité-Limoilou	32 489 (8,1%)
Cité-Limoilou	Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge	27 374 (6,8%)
Beauport	Cité-Limoilou	20 323 (5,1%)
Les Rivières	Cité-Limoilou	19 742 (4,9%)
Haut Saint-Charles	Les Rivières	19 672 (4,9%)
Cité-Limoilou	Les Rivières	19 174 (4,8%)
Charlesbourg	Cité-Limoilou	18 693 (4,6%)

Ces liens les plus importants confirment que le secteur Cité-Limoilou attire plus de 90 000 déplacements qui proviennent tant de l'est, que du nord et de l'est. Le réseau structurant doit permettre tant que faire se peut aux citoyens de se rendre directement (sans correspondance) dans ce secteur central de Québec.

On voit un axe secondaire relativement important nord-sud entre les secteurs Haute-Saint-Charles, Les Rivières et Cité-Limoilou avec des échanges de près de 60 000 déplacements.

3.2. Assurer une desserte importante vers la Rive-Sud

Principe 2

Le lien entre la Rive-Sud et la Rive-Nord comptent pour 7% des déplacements de la région, mais sont concentrés sur 2 ponts et la traverse Québec-Lévis.

Rive	Rive-Nord	Rive-Sud
Rive-Nord	779 306 (79%)	20 907 (2%)
Rive-Sud	47 977 (5%)	141 734 (14%)

Dans une phase ultérieure, le nouveau réseau structurant de transport en commun doit éventuellement offrir une **desserte forte vers la Rive-Sud**. Cela est rendu

nécessaire par le nombre croissant de déplacements interrives effectués chaque jour et la congestion qui en découle à la tête des ponts ainsi que dans le pôle du plateau de Sainte-Foy, en plein développement.

3.3. Un mode de transport durable et respectueux de l'environnement

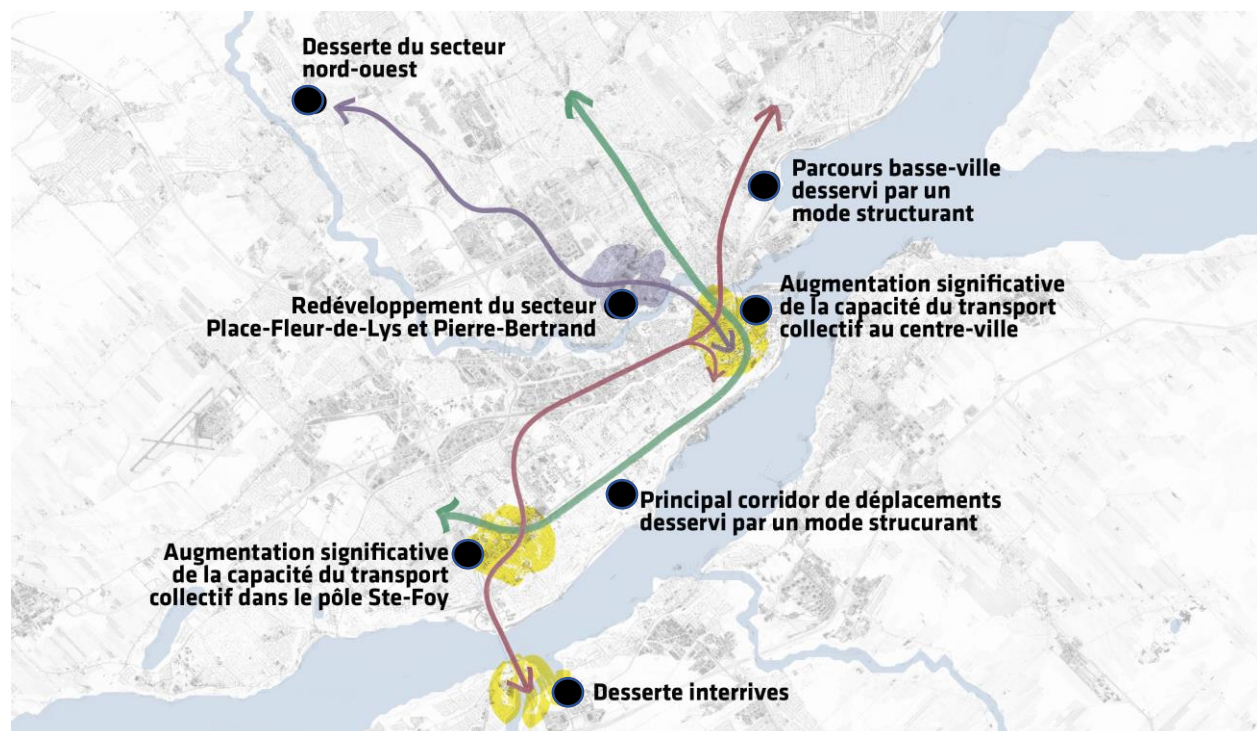
Principe 3

En 2017, il va de soi que tout nouveau système de transport doit utiliser un mode de propulsion durable et respectueux de l'environnement. Afin de répondre aux objectifs d'électrification des transports que s'est fixés le gouvernement du Québec, le réseau structurant de transport en commun doit être, en tout ou en partie, **électrique**. Il est important de souligner que des enveloppes budgétaires dédiées permettent le financement des surplus attribués à l'électrification des transports publics. Plusieurs technologies existent et d'autres sont en développement. Il importe de choisir une technologie éprouvée afin d'éviter de servir de banc d'essai à une technologie qui en est à ses premiers balbutiements.

Le réseau de transport en commun devra être **accessible**, tant physiquement que financièrement, pour tous les citoyens et citoyennes, quelle que soit leur condition physique, mentale ou sociale.

4. Une proposition de réseau structurant de transport collectif

À la lumière des résultats de l'enquête Origine-Destination 2011 présentés à la section 3.1, la carte suivante présente une proposition de ce que pourrait être le réseau structurant de transport en commun idéal pour la Ville de Québec. Il s'agit d'une proposition, et toute suggestion qui respecte les critères nommés plus haut est bienvenue et mérite d'être étudiée.



4.1. Principal corridor de déplacements desservi par un mode structurant

Le corridor du plateau Québec-Sainte-Foy est le principal corridor de déplacements de la région de Québec. Seule une excellente desserte de transport collectif, de la qualité d'un tramway, peut parvenir à y limiter la congestion et à maintenir la qualité de vie de ses résidents, ainsi que l'efficacité des nombreuses entreprises et institutions qui y ont pignon sur rue. C'est aussi dans ce secteur qu'un transfert modal vers le transport collectif est le plus facile à opérer en raison des qualités du tissu urbanisé. Or, la capacité maximale du réseau de transport collectif est en voie d'y être atteinte, son amélioration est donc nécessaire.

4.2. Augmentation de la capacité du transport collectif dans le centre-ville

L'attractivité et l'accessibilité du centre-ville de Québec exigent une meilleure desserte de transport collectif. Le centre-ville reste le principal générateur de déplacements de la région, un poumon économique et un pôle culturel et administratif. Son attractivité est pourtant compromise par un accès rendu plus difficile par l'augmentation de la circulation automobile. Pour que plus de personnes puissent y accéder, la solution passe par le transport collectif. Deux voies réservées, même en site propre intégral, ne suffiront pas aux besoins : dans ce secteur, un tunnel est à envisager comme le fait présentement Ottawa avec la ligne Confédération.

4.3. Augmentation de la capacité du transport collectif dans le pôle Sainte-Foy

Le pôle Sainte-Foy qui s'est développé durant les dernières décennies est devenu le premier générateur de déplacements de la région. La desserte de transport collectif doit s'adapter à cette nouvelle réalité, ainsi qu'à l'étendue du pôle, ce qui plaide en faveur d'un réseau qui mette à profit plusieurs axes de transport : Laurier, mais aussi Hochelaga, par exemple.

4.4. Parcours de la basse-ville desservi par un mode structurant

Le corridor de la basse-ville souffre depuis toujours d'un déficit de desserte en transport collectif. La réflexion sur un réseau structurant est une excellente occasion de remédier à cette situation, qui pénalise notamment le quartier Saint-Sauveur, densément peuplé et avec un certain potentiel de redéveloppement. Le projet de SRB sur l'axe Charest en faisait la promesse.

4.5. Desserte du secteur nord-ouest

Le secteur nord-ouest est mal relié au centre-ville de Québec, ce qui pénalise des quartiers entiers où le transport collectif est actuellement une option peu attrayante. L'absence de lien structurant entre Lebourgneuf et le centre-ville est une anomalie historique à corriger de façon urgente. Intégrer cet axe au réseau structurant de transport collectif contribuera à renforcer le centre-ville, réduira la congestion sur le réseau routier supérieur et atténuera la dépendance à l'automobile pour le secteur nord-ouest, un enjeu à la fois économique, environnemental et social.

La mise en place d'un réseau structurant de transport collectif dans l'axe nord-ouest-centre-ville permettra la consolidation et la requalification du secteur place Fleur-de-Lys et du boulevard Pierre-Bertrand, dont le potentiel n'a pour le moment pas pu être mis à profit, faute d'une bonne desserte.

4.6. Desserte interrives

Le lien Rive-Nord - Rive-Sud ne peut pas être laissé de côté par le réseau structurant. Desservir éventuellement la Rive-Sud sera nécessaire pour optimiser les réseaux de transport, aussi bien les véhicules et les voies utilisées par le transport collectif que les infrastructures occupées par les flux automobiles. Le fort développement de la Rive-Sud dans les dernières décennies, et l'intégration territoriale croissante entre les deux rives, en feront un incontournable.

5. Conclusion

Notre humble contribution au débat en cours à Québec depuis plusieurs années, mais plus particulièrement depuis juin 2017 permettra, nous l'espérons, à la Ville d'atteindre la finalité du Plan de mobilité durable de 2010 qui était « 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. »

Des villes canadiennes de taille comparable à Québec telles Ottawa, Edmonton, et Winnipeg se sont dotées de système de transport collectif structurant. Elles ont toutes des projets pour étendre leur réseau. Ottawa va jusqu'à remplacer 35 ans plus tard son « Transitway », un SRB mis en place en 1983, par un SLR, la « Confederation Line ».

Si la Ville de Québec veut atteindre les cibles qu'elle s'est fixées en 2010 et si elle désire améliorer la qualité de vie de ses citoyens et demeurer compétitive face aux autres régions urbaines québécoises et canadiennes, il faut commencer dès aujourd'hui à planifier et mettre en place un réseau de transport collectif structurant répondant aux besoins de la population et aux standards du 21^e siècle.

Comme le disait Monsieur Labeaume en 2010, « L'heure est venue d'effectuer des choix stratégiques pour FAIRE AUTREMENT. Ensemble, nous y arriverons. J'en suis convaincu. »