

Le transport collectif à Québec

POUR UNE QUALITÉ DE VIE AMÉLIORÉE

Document de réflexion sur les orientations stratégiques 2003-2013

Février 2003





Le transport collectif à Québec

POUR UNE QUALITÉ DE VIE AMÉLIORÉE

Document de réflexion sur les orientations
stratégiques 2003-2013

Février 2003

Photographies de la page couverture :
Ville de Québec
Kedl photographies

Dans le but d'alléger ce document, l'utilisation du masculin désigne également le féminin.



Avant-propos

L'année 2003 sera déterminante pour le transport collectif à Québec

Le Réseau de transport de la Capitale (RTC) élabore actuellement un plan stratégique de développement du transport en commun pour les années 2003 à 2013. Il sera complété et rendu public au cours de l'année 2003. De concert avec l'administration municipale, nous devons définir la place que prendra le transport en commun dans la ville de Québec et associer la population à cette démarche. À cet égard, le RTC désire faire connaître le fruit de son travail jusqu'à ce jour. C'est donc au nom des membres du conseil d'administration que je vous présente notre document de réflexion sur les orientations stratégiques du transport en commun de la ville de Québec.



L'année 2003 sera le temps des choix en ce qui concerne le développement et le financement du transport en commun. Le Réseau de transport de la Capitale et la Ville de Québec doivent poursuivre leurs efforts dans la démarche de consolidation et d'amélioration du service de transport en commun comme outil essentiel de développement et d'aménagement du territoire. Ils devront s'assurer que la révision du cadre financier actuellement en cours porte ses fruits pour les années futures. De nouvelles sources de financement sont essentielles au développement du transport en commun et c'est pourquoi le RTC et la Ville de Québec doivent travailler ensemble pour réclamer leur part dans la contribution que doivent faire les gouvernements provincial et fédéral en matière de transport collectif.

Par ailleurs, les attentes de la population à l'égard du développement du transport en commun sont grandes et nous devons être à l'écoute de leurs demandes. Le RTC doit ainsi développer ses services et en améliorer la qualité pour inciter un transfert modal de l'automobile vers le transport en commun.

L'année 2003 sera donc déterminante pour l'avenir du transport en commun à Québec. En effet, le Réseau de transport de la Capitale doit compléter et déposer à la Ville cette année son plan stratégique 2003-2013, comme le prévoit la *Loi sur les sociétés de transport en commun*. La Ville de Québec doit aussi présenter sa vision stratégique avant la fin de l'année. De plus, le gouvernement du Québec devra donner suite aux rapports déposés par les trois mandataires concernant le financement du transport en commun. En ce qui concerne le gouvernement fédéral, il devra définir quelle sera sa contribution permettant au transport en commun d'être un des moyens privilégiés d'atteindre les objectifs fixés à la suite de la ratification du protocole de Kyoto.

C'est dans ce contexte que le Réseau de transport de la Capitale rend publique sa réflexion sur les orientations stratégiques du transport en commun pour les dix prochaines années. L'objectif vise à faire connaître notre vision du transport en commun pour que les principaux intervenants et intéressés nous fassent part de leurs commentaires sur l'avenir du transport en commun dans la ville de Québec. Ces commentaires alimenteront nos discussions et décisions dans la préparation du plan stratégique 2003-2013.

Bonne réflexion!

Le président

A handwritten signature in black ink that reads "Paul Shoiry".

Paul Shoiry



Table des matières

Le transport collectif à Québec	5
L'environnement du transport collectif	7
L'importance du transport collectif dans la ville	11
Un consensus pour le développement du transport collectif	13
L'orientation générale	14
Les grandes stratégies	15
Les conditions de réussite	21
<i>Références</i>	22

Le transport collectif à Québec

Fréquence d'utilisation du transport en commun
Ville de Québec, 2001

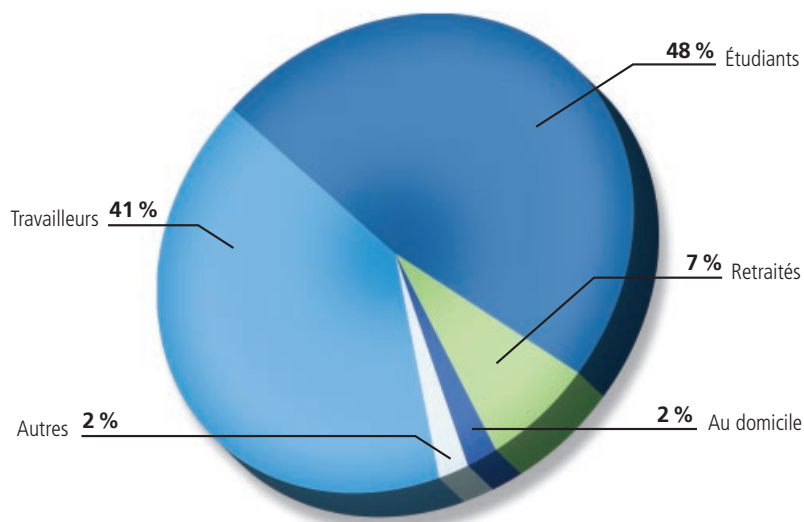
Fréquence d'utilisation	Pourcentage de la population
Plus de 3 jours / sem.	16 %
1-3 jours / sem.	10 %
1-3 jours / mois	10 %
Moins de 1 fois / mois	19 %
Jamais	45 %
Total	100 %

Source : Sondages Som, 2000, 2001 et 2002.

Quelque 133 000 résidents prennent l'autobus chaque semaine

Selon les sondages menés régulièrement auprès de la population de la ville de Québec, une personne sur quatre utilise le transport en commun chaque semaine. Pour 42 000 d'entre elles, l'autobus constitue leur principal mode de transport, puisqu'elles se procurent un laissez-passer du RTC chaque mois. Les sondages indiquent également que plus de la moitié des gens interrogés prennent l'autobus au moins une fois au cours d'une année.

Répartition de la clientèle du transport en commun selon l'occupation
Ville de Québec, 2001



Source : Enquête origine-destination 2001, ministère des Transports du Québec et Réseau de transport de la Capitale.

La clientèle des travailleurs augmente

Les jeunes et les étudiants composent la clientèle la plus importante du transport collectif, notamment les 15 à 24 ans. On note toutefois que le nombre de personnes prenant l'autobus pour se rendre au travail a augmenté de 12 % en cinq ans. Les travailleurs représentent donc aujourd'hui 41 % de la clientèle du RTC.

Le transport collectif à Québec

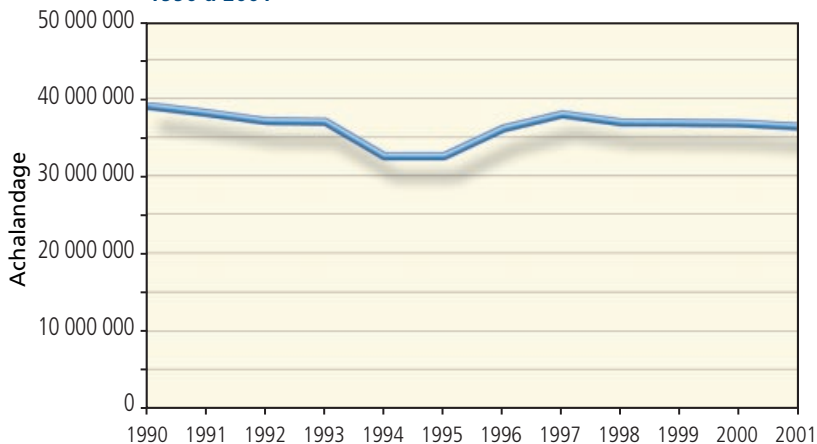
Un achalandage stable à 37,5 millions de passages par année

En 1992, le plan de relance du transport en commun a mis fin à la diminution de la clientèle que connaissait le RTC depuis 1984. Cette relance fut marquée par la création du Métrobus¹ et l'ajout de parcours rapides, services qui répondent mieux aux attentes de la population. Depuis ce temps, le RTC a maintenu un achalandage stable à 37,5 millions de déplacements par année.

La part des déplacements en transport collectif s'effrite

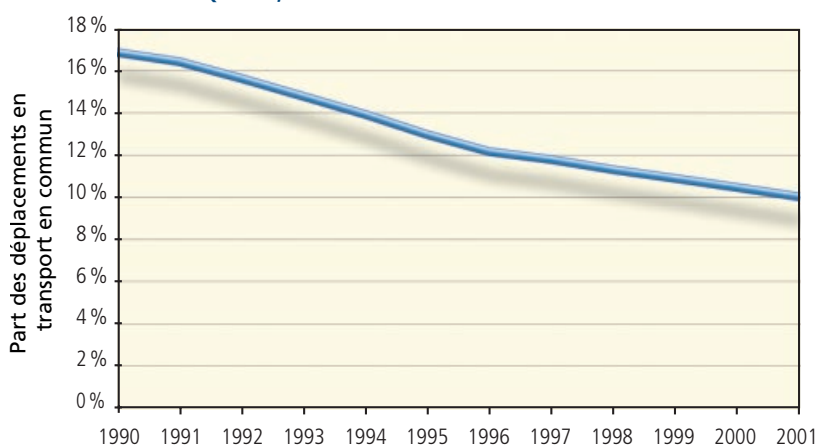
Bien que l'achalandage du transport en commun se maintienne dans la ville de Québec, son importance relative ne cesse de fléchir. En 1991, 16% des déplacements motorisés s'effectuaient en autobus en semaine. Aujourd'hui, ce pourcentage n'est que de 10%. En dix ans, la part du transport collectif dans l'ensemble des déplacements de la population de Québec a chuté du tiers.

L'achalandage annuel du Réseau de transport de la Capitale, 1990 à 2001



Source : Réseau de transport de la Capitale.

Part du transport collectif dans les déplacements motorisés Ville de Québec, 1990 à 2001



Source : Enquêtes origine-destination, 1991, 1996, 2001, ministère des Transports du Québec et Réseau de transport de la Capitale.

¹ Service à haute fréquence offert dans les secteurs les plus urbanisés. Les autobus circulent principalement sur des voies réservées.

L'environnement du transport collectif

Croissance de la population Ville de Québec et Communauté métropolitaine de Québec

	1991-2001		Projection 2001-2011	
	Nb	%	Nb	%
Ville de Québec	18 800	3,8 %	12 400	2,4 %
CMQ	34 500	5,3 %	36 900	5,4 %

Source : Calcul fait par le Réseau de transport de la Capitale selon les données de l'Institut de la statistique du Québec, 2003.

Un faible taux de croissance de la population

On ne peut se fier uniquement à la hausse de la population pour augmenter l'achalandage du transport collectif, les prévisions de croissance étant plutôt faibles. De surcroît, les jeunes seront moins nombreux. Ce facteur aura un impact négatif sur l'achalandage puisque ces jeunes représentent près de la moitié de la clientèle actuelle du transport en commun.

Âge moyen des résidents de la ville de Québec, 1991, 1996, et 2001

	Âge moyen	Groupe d'âge majoritaire
1991	36	30-34 ans
1996	38	35-39 ans
2001	40	40-44 ans

Source : Calcul fait par le Réseau de transport de la Capitale selon les données de Statistique Canada sur le recensement de la population.

Une population vieillissante

L'âge moyen de la population est sans cesse plus élevé. Dans la ville de Québec, la proportion des personnes âgées de 65 ans et plus représentait 14% en 2001. Cette proportion s'élèvera à 18% en 2011, soit près d'une personne sur cinq. Les aînés effectuent plutôt des déplacements irréguliers, peu fréquents et en dehors des grands centres d'activité. Dans cette optique, des services qui répondent davantage à leurs besoins seront requis, notamment au regard de l'amélioration du confort et de la diminution des distances de marche.



L'environnement du transport collectif

Des quartiers et des centres d'activité où l'automobile est avantagée

Entre 1996 et 2001, la croissance de la population s'est manifestée majoritairement dans les quartiers périphériques de la ville. Or, le développement résidentiel de ces quartiers demeure de faible densité et monofonctionnel. De plus, les infrastructures en place privilégient les déplacements en automobile. S'ajoutent à cela, les nombreux commerces à grande surface qui se sont implantés aux carrefours d'autoroutes. On y trouve de

vastes stationnements gratuits, favorisant l'usage de l'automobile, mais peu d'infrastructures piétonnières et d'aménagements pour faciliter l'utilisation du transport en commun. Dans les quartiers périphériques, environ 42 000 nouveaux déplacements s'effectuent chaque jour, comparativement à 1996. Parmi ces déplacements, 75 % se font en automobile.

Des emplois concentrés près des services de transport en commun

La croissance de l'emploi dans les arrondissements La Cité et Sainte-Foy-Sillery, (19 000 emplois supplémentaires depuis 1996), confirme ces secteurs comme pôles économiques majeurs dans la région. Ainsi, la moitié des nouveaux emplois dans la ville de Québec ont été créés dans ces secteurs déjà bien desservis par le transport collectif, où l'environnement est propice à son utilisation.

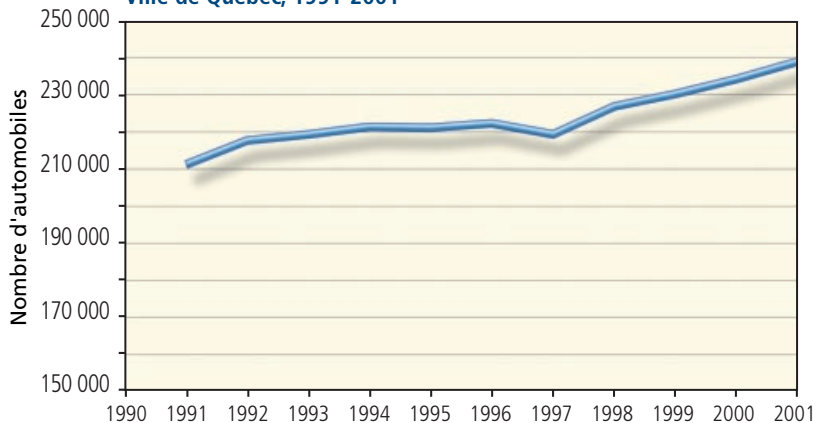
Croissance de l'emploi dans la ville de Québec, 1996-2001

	Croissance de l'emploi
Centre-ville de Québec	11 500
Plateau Qc/ Ste-Foy-Sillery	7 500
Autres	17 500
Total	36 500

Source : Enquêtes origine-destination 1996 et 2001, ministère des Transports du Québec et Réseau de transport de la Capitale.

L'environnement du transport collectif

Nombre d'automobiles immatriculées
Ville de Québec, 1991-2001



Source : Société de l'assurance automobile du Québec.

L'automobile : un mode de transport dominant

Le nombre d'automobiles en circulation a augmenté de 27 000 à Québec en dix ans. De surcroît, la région est dotée d'un réseau autoroutier très bien développé, sans compter la grande disponibilité d'espaces de stationnement, et ce, à des coûts peu élevés en général. À l'inverse, il y a peu de mesures préférentielles et d'incitatifs financiers pour encourager l'utilisation du transport collectif.

Débit journalier de la circulation routière
Ville de Québec, 2000

Autoroute	Débit routier/jour 2000	Augmentation 1996-2000 %
Félix-Leclerc (entre Laurentienne et Pierre-Bertrand)	161 000	15 %
Henri-IV (entre Félix-Leclerc et Charest)	104 000	6 %
Laurentienne (entre Félix-Leclerc et Lebourgneuf)	87 000	7 %
du Vallon (entre Félix-Leclerc et Charest)	72 000	9 %
Charest (entre du Vallon et Saint-Sacrement)	52 000	30 %
Dufferin-Montmorency (entre Henri-Bourassa et Honoré-Mercier)	34 000	6 %

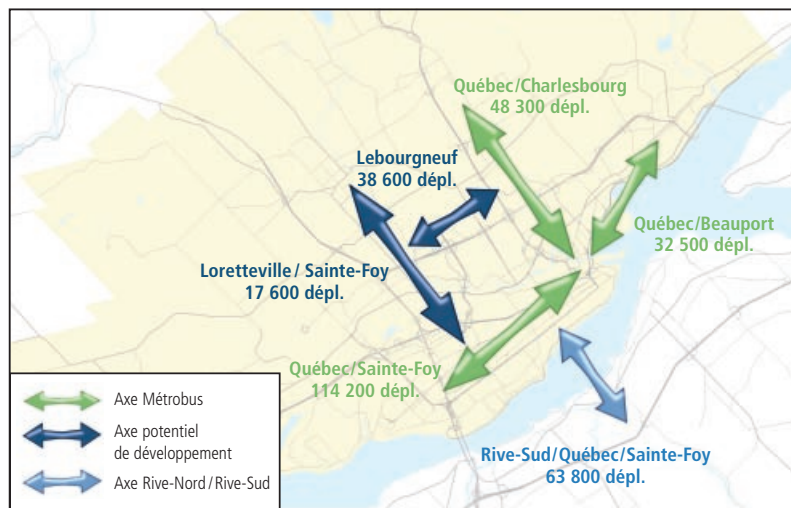
Source : Ministère des Transports du Québec 1996, 2000.

Une circulation routière plus dense

Le flux de la circulation ne cesse d'augmenter à Québec. Entre 1996 et 2000, il s'est accru de 15 %, voire 30 % sur certains tronçons autoroutiers. Aujourd'hui, l'achalandage du réseau routier est tel que la moindre perturbation (accidents, conditions climatiques, etc.) crée de la congestion et des temps d'attente importants. L'augmentation continue du nombre d'automobiles sur le réseau routier ne fera qu'accroître les impacts négatifs sur la fluidité de la circulation et sur les services de transport en commun, notamment ceux des parcours Express.

L'environnement du transport collectif

Principaux axes de déplacements motorisés Agglomération de Québec, 2001



Source : Enquête origine-destination 2001, ministère des Transports du Québec et le Réseau de transport de la Capitale.

Des axes de déplacements à fort potentiel

Le nombre de déplacements demeure élevé dans les axes où circule le Métrobus. Deux autres axes majeurs montrent un fort potentiel de développement du transport en commun : l'axe Est-Ouest qui relie Les Saules à Beauport en passant par Lebourgneuf et l'axe Nord-Sud qui relie Loretteville à Sainte-Foy centre.

Une hausse des déplacements en provenance de la Rive-Sud

Les déplacements provenant de l'extérieur de la ville de Québec se sont accrus de 15 % depuis 1996. Ils proviennent de la Rive-Sud principalement. En 2001, 140 000 véhicules traversaient quotidiennement les ponts de Québec et Pierre-Laporte, soit une hausse de 8 % par rapport à 1996.

Source de financement du transport en commun dans la ville de Québec 1991, 1996 et 2001

	1991 %	1996 %	2001 %
Usagers	31	34	37
Municipalités	26	44	44
Gouvernement du Québec	39	8	6
Automobilistes	0	10	9
Autres	4	4	4
	100%	100%	100%

Source : Réseau de transport de la Capitale

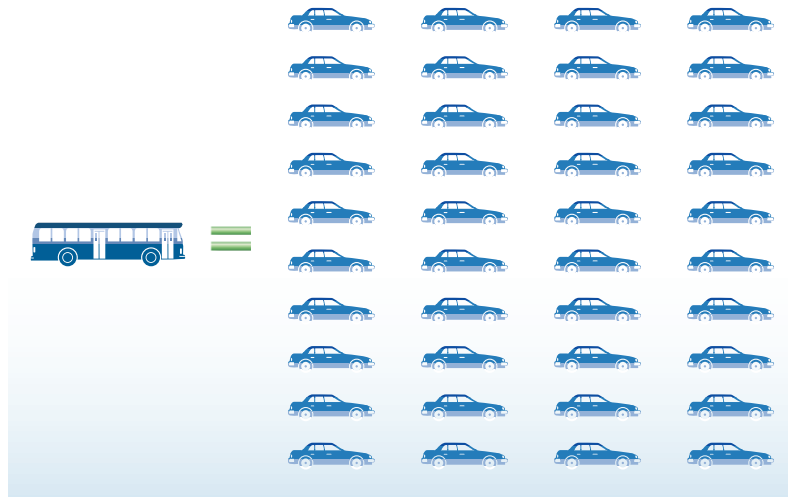
Un financement insuffisant

En 1992, les municipalités sont devenues les principaux bailleurs de fonds du transport en commun, puisque le gouvernement du Québec a cessé d'en financer l'exploitation. En 2001, l'essentiel du financement provenait des usagers du transport en commun et des municipalités. Or, les contraintes financières des municipalités ne leur permettent plus d'assurer, à même leurs ressources actuelles, le maintien et le développement du transport collectif. Par ailleurs, une augmentation de la part de l'usager ne peut se faire que par des hausses importantes des tarifs; des hausses qui se traduisent par un impact négatif sur la clientèle et sur l'achalandage.

L'importance du transport collectif dans la ville

Un autobus remplace 40 voitures

Au-delà d'un simple mode de déplacement, le transport collectif joue un rôle majeur dans le développement d'une ville, tant au point de vue économique que social. Une utilisation importante de ce mode de transport par la population génère des impacts positifs sur la qualité de vie de l'ensemble des citoyens et sur l'environnement, en plus de permettre un aménagement du territoire plus harmonieux.



Un autobus transporte en moyenne autant de personnes que 40 voitures.

Indispensable au développement économique, social et culturel

Le transport en commun contribue au dynamisme économique d'une ville. D'une part, il permet aux entreprises de profiter d'un bassin de main-d'œuvre plus large. D'autre part, il offre aux travailleurs un plus grand accès aux divers emplois disponibles. D'ailleurs, cela devient un facteur important de localisation pour les entreprises.

Autre élément non négligeable, plus les employés prennent l'autobus, plus les espaces de stationnement se libèrent pour la clientèle des entreprises et des commerces. Sans oublier que les familles qui privilégient l'autobus plutôt que l'automobile, ou celles qui abandonnent la seconde voiture, économisent plus de 8 000 \$ par année, argent pouvant être injecté dans l'économie locale.

L'accès au transport en commun est essentiel à de nombreuses personnes pour aller travailler, étudier, obtenir des soins de santé ou participer à des activités culturelles et de loisirs. L'enquête origine-destination 2001 indique que 13 % des ménages de la ville de Québec ne possèdent pas d'automobile et que près de la moitié des ménages n'en possèdent qu'une seule.

Autre fait à noter, à l'occasion d'activités festives comme les Grands Feux Loto-Québec ou le Festival aérien, le RTC peut transporter plus de 40 % des participants. La contribution du transport en commun est nécessaire à la réussite de ces événements.

L'importance du transport collectif dans la ville

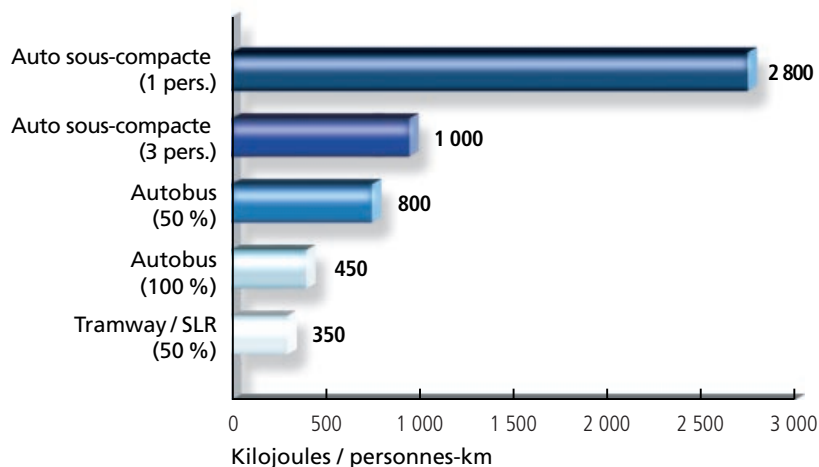
Le transport en commun est bénéfique pour l'environnement

Moins d'automobiles en circulation au profit d'une plus grande utilisation du transport en commun contribue à réduire la pollution et, par conséquent, améliore les conditions de santé de la population. Par exemple, en période de smog, les cas d'asthme sont plus nombreux, particulièrement chez les enfants. Au Canada, l'augmentation de la pollution atmosphérique a provoqué un bond de 23 % des cas d'asthme chez les enfants entre 1980 et 1990.

Au Québec, le secteur des transports est responsable de près de 40 % des émissions de gaz à effet de serre (GES); proportion et quantité en augmentation constante. À Québec, cinq alertes au smog ont été émises en 2002. L'utilisation importante de l'automobile en est la cause principale.

La quantité de polluants produits par un mode de transport est largement dépendante de son efficacité énergétique. Ainsi, un autobus urbain, transportant seulement 50 % de sa capacité de passagers, consomme par personne 3,5 fois moins d'énergie qu'une automobile. La différence est encore plus considérable pour un autobus transportant le maximum de passagers.

Énergie consommée par personne, par kilomètre parcouru, selon le mode de transport



Source : Groupe de travail sur les transports du mécanisme québécois de concertation sur les changements climatiques, 1999.

Le transport en commun contribue à une meilleure qualité de vie

Une plus grande popularité du transport collectif se traduit par une qualité de vie plus élevée et par un environnement plus sain. Une utilisation moins importante de l'automobile permet de récupérer des espaces, notamment en réduisant les rues trop larges ou en diminuant le nombre de cases de stationnement. On estime qu'à Québec une superficie de 36 km² est utilisée à des fins de stationnement, superficie équivalant à plus de 30 fois les plaines d'Abraham. Une partie de ces espaces pourrait être récupérée pour aménager des infrastructures piétonnières, des parcs ou des jardins.



Un consensus pour le développement du transport collectif

Il ne reste qu'à passer à l'action!

Du citoyen aux représentants des divers paliers gouvernementaux, un consensus se dégage : il importe de développer le transport en commun.

En décembre 2002, le gouvernement du Canada a ratifié le protocole de Kyoto. L'amélioration des services de transport collectif figure parmi les moyens qu'il privilégie pour atteindre les objectifs fixés par cet accord. Pour sa part, le gouvernement provincial, notamment dans son *Plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec*, place le développement du transport en commun en priorité. Cette priorité s'exprime aussi à travers le *Plan d'action québécois sur les changements climatiques*, la révision du financement du transport en commun et les orientations gouvernementales d'aménagement du territoire de l'agglomération de Québec.

Pour la Ville de Québec, ce mode de transport apparaît comme un des moyens de maintenir la qualité de vie de ses résidents. Pour la population en général et la clientèle du transport en commun, le développement du transport collectif doit devenir un choix manifeste. Bref, les attentes au regard du renforcement du rôle du transport en commun dans la région sont élevées. La volonté est là, il ne reste qu'à passer à l'action!

« Avec les administrations provinciales et municipales, [le gouvernement du Canada] collaborera en outre à améliorer les infrastructures de transport public. »

Discours du Trône, Gouverneur général du Canada, janvier 2001.

« Consolider et améliorer le transport en commun : une priorité. »

Plan de transport, ministère des Transports du Québec, 2000, p. 27.

« Investissement majeur dans les infrastructures de transport en commun. » « L'amélioration des réseaux de transport constituant une solution de rechange au transport automobile. »

« Ce programme est destiné à inciter ses employés à utiliser le transport en commun (...) »

Plan d'action québécois sur les changements climatiques, 2000, pages 30, 33, 37.

« Le transport en commun fait partie intégrante de toute stratégie de développement économique et social dans les agglomérations du Québec. »

Serge Ménard, ministre des Transports, gouvernement du Québec, 8 juillet 2002.

« Réaliser une planification intégrée des transports et de l'aménagement du territoire qui donne priorité au transport collectif (...) »

Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, 2002.

« L'atteinte des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre devra nécessairement passer par le renforcement du transport en commun (...) »

Communiqué émis par la Ville de Québec, 23 avril 2002.

« Il faudrait que le transport en commun devienne un choix évident. »

Groupes de discussion avec la population, Réseau de transport de la Capitale, 2002.

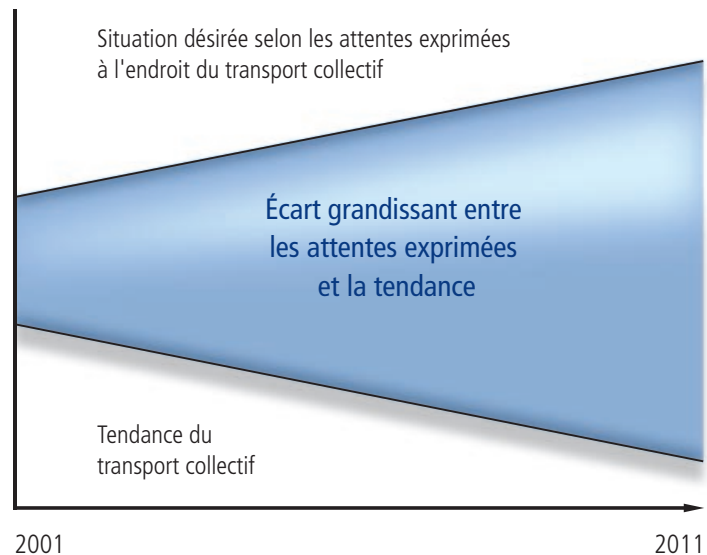
« La population régionale continue à favoriser le développement du réseau de transport en commun (58 %) plutôt que celui du réseau autoroutier (36 %). »

Sondage sur le suivi des perceptions de la population de la ville de Québec à l'endroit du transport en commun et du Réseau de transport de la Capitale, Som, avril 2002, p. 6.

L'orientation générale

Quel avenir réserve-t-on au transport collectif ?

Il est clair qu'un consensus en faveur du développement du transport en commun se dégage dans la région. Pourtant, l'écart s'amplifie entre la place qu'il occupe et les attentes exprimées par les intervenants régionaux de même que par la clientèle. Contrairement à ces attentes, la part du transport en commun dans les déplacements motorisés diminue et l'achalandage stagne.



Devant cette situation, les responsables régionaux doivent statuer sur l'avenir du transport collectif. Quatre options se présentent :

- laisser diminuer l'achalandage et la part du transport collectif dans les déplacements motorisés de la région en conservant le niveau d'investissement actuel ;
- maintenir l'achalandage et accepter de voir diminuer graduellement la part du transport collectif en investissant de façon minimale ;
- augmenter l'achalandage de façon à maintenir la part du transport collectif dans les déplacements motorisés en investissant les sommes requises ;
- développer l'achalandage de façon à accroître la part du transport collectif dans les déplacements motorisés en investissant des sommes importantes.

Pour améliorer la qualité de vie des citoyens et pour contribuer davantage à l'économie de la ville de Québec, le RTC propose de renforcer la place du transport collectif
en développant l'achalandage de façon à accroître la part du transport collectif.



Les grandes stratégies

Le Réseau de transport de la Capitale propose trois grandes stratégies pour accroître la part des déplacements par transport collectif :

- *offrir un service moderne et de qualité;*
- *mettre en place un réseau structurant;*
- *s'adapter aux nouvelles réalités des déplacements.*

Offrir un service moderne et de qualité

L'offre de service de transport en commun doit se rapprocher des exigences et des standards de qualité souhaités par les consommateurs d'aujourd'hui. C'est là une condition primordiale pour préserver la clientèle régulière, fidéliser celle qui est occasionnelle et attirer les automobilistes. Une offre de service moderne et de qualité peut se traduire par :

- des lieux d'attente et des déplacements en autobus plus confortables pour la clientèle;
- des véhicules récents et adaptés aux nouvelles réalités;
- une plus grande variété et souplesse au regard des tarifs et des modes de paiement;
- une plus grande accessibilité à l'information en utilisant les nouvelles technologies;
- une gestion améliorée de la circulation des véhicules de transport en commun pour assurer un meilleur respect des horaires et intervenir rapidement sur le réseau lors de problèmes de circulation.

Pour atteindre ces objectifs, le RTC doit compter sur une utilisation accentuée des nouvelles technologies, dans les domaines de la téléphonie, de la gestion du réseau et du parc de véhicules, de la perception et de l'information.



Les grandes stratégies

Mettre en place un réseau structurant

Le RTC propose de mettre en place un réseau structurant, tant pour l'organisation des déplacements en transport collectif que pour l'aménagement du territoire de la ville de Québec.

En fait, ce réseau constitue l'ossature autour de laquelle tous les services offerts s'organisent. Situé au cœur de l'agglomération, il relie les principaux axes de déplacements et les centres importants d'activité. Les qualités inhérentes à ce réseau se résument ainsi : rapidité du service, fréquence élevée, priorité de passage aux véhicules de transport collectif, modernité des équipements, lieux d'attente confortables et, aux carrefours des axes, aménagements pour faciliter le transfert vers d'autres modes de transport.

En raison de son emplacement stratégique, de la modernité et de la haute qualité du service offert, ce réseau deviendra rapidement un facteur de localisation des plus attrayants pour concentrer et développer des activités et des projets résidentiels, économiques et culturels.

Parmi les actions à réaliser pour concrétiser cette stratégie, mentionnons le renforcement du Métrobus actuel et la création de deux nouveaux axes Métrobus. Enfin, un aménagement du territoire qui consolide le réseau structurant doit aussi être favorisé.

Renforcer le Métrobus actuel

Les deux parcours Métrobus sont utilisés par 38 % de la clientèle du RTC. Pour répondre à la demande, des actions doivent être menées pour maintenir la qualité de ce service et le rendre encore plus efficace. Dans cette optique, un véhicule offrant une plus grande capacité d'achalandage doit être utilisé, la fiabilité du service doit être améliorée, le temps de déplacement réduit et le confort accru.

Créer de nouveaux axes Métrobus

D'autres secteurs de la ville ont pris de l'essor au cours des dernières années. Ceux-ci sont prêts pour que soit développé un service semblable à celui du Métrobus en raison de l'affluence des déplacements que l'on observe sur certains axes, notamment :

- l'axe Nord-Sud reliant Loretteville à Sainte-Foy pour faire le lien avec le Métrobus actuel;

- l'axe Est-Ouest reliant Beauport au quartier Les Saules pour faire les liens avec le service Métrobus actuel (parcours 800 et 801) et celui qui desservira le futur axe Nord-Sud.

Le Métrobus actuel renforcé et l'ajout de parcours de même type, sur les deux nouveaux axes, viennent ceinturer le centre de la région pour offrir un service de transport collectif efficace et accessible à une large clientèle. Ce nouveau réseau pourrait s'étendre à la Rive-Sud pour créer un véritable réseau métropolitain. D'autre part, le RTC suggère d'aménager, aux croisés des corridors, de nouvelles infrastructures d'accueil, des lieux d'échanges vers d'autres modes de transport et des aires d'attente confortables. Les aires d'attente déjà existantes le long de certains axes doivent aussi être améliorées.

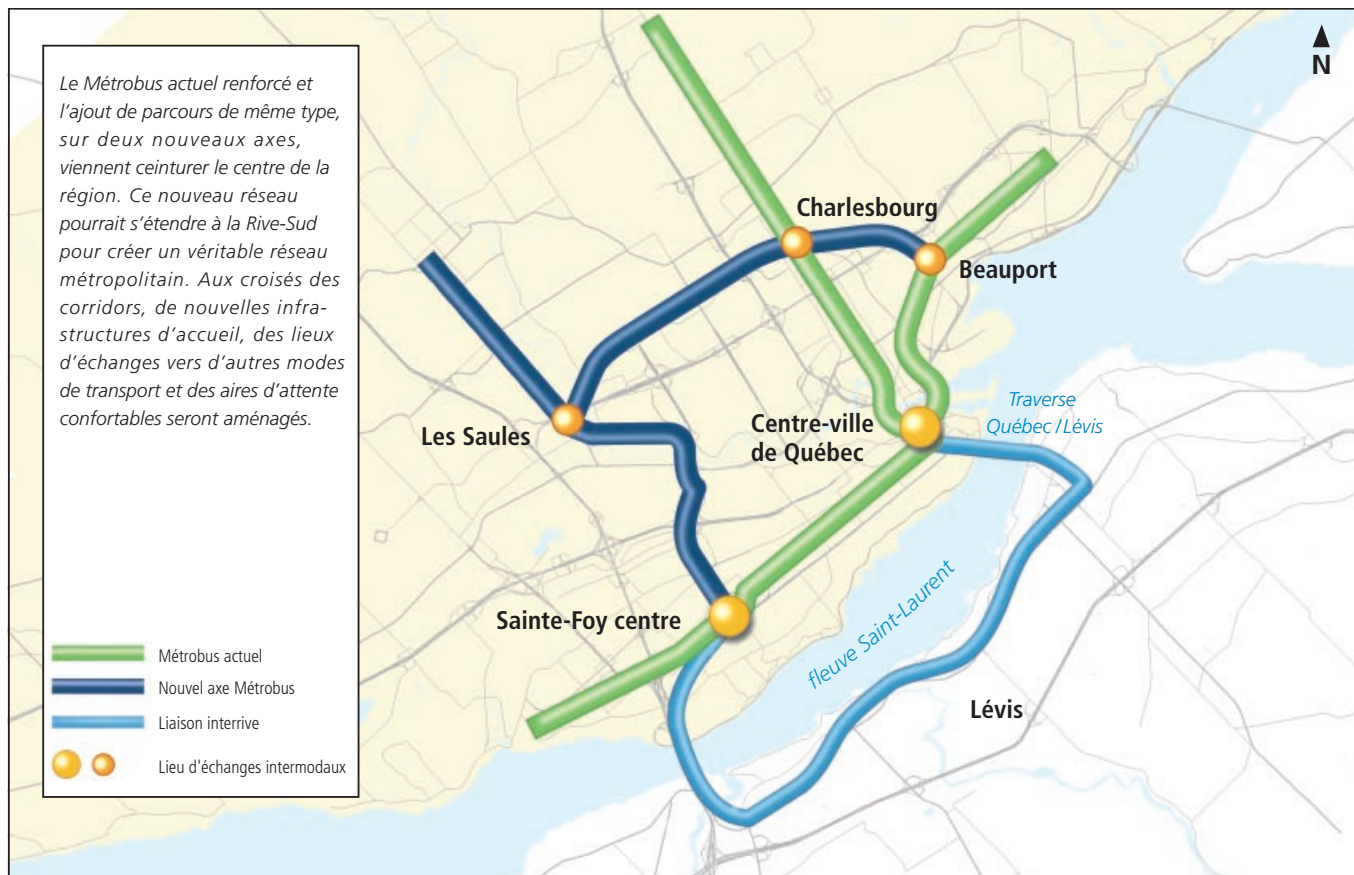
Les grandes stratégies

Un aménagement du territoire qui consolide le réseau structurant

Bonifier l'offre de transport en commun ne suffit pas pour créer un véritable réseau structurant et ainsi susciter le transfert de l'automobile vers le transport collectif. Parallèlement à cela, il faut bâtir un environnement qui favorise son utilisation. Pour ce faire, tous les paliers de gouvernement doivent se concerter pour consolider la position du transport en commun le long des axes structurants. En ce sens, des choix judicieux d'aménagement

urbain doivent être faits, que ce soit au regard de la gestion du stationnement, de la densification de l'espace, de la mixité des fonctions, de la localisation des activités et des grands générateurs de déplacements. Bref, ces éléments sont essentiels pour créer l'achalandage nécessaire et faire du transport collectif un choix attrayant.

Le réseau structurant





Les grandes stratégies

S'adapter aux nouvelles réalités des déplacements

Au cours des dernières années, la clientèle du transport en commun et la population en général ont souvent exprimé le désir d'obtenir des services bonifiés dans les différents secteurs périphériques au réseau structurant, notamment en ce qui concerne les liaisons possibles avec d'autres secteurs. Pour répondre à ces attentes, le RTC propose les actions qui suivent.

Desservir rapidement les principaux centres d'activité

Atteindre rapidement les différents pôles d'activité de la ville revêt une importance considérable pour les navetteurs provenant des quartiers périphériques, et même de l'extérieur. Pour qu'ils perçoivent le transport collectif comme une véritable alternative à l'automobile, certaines mesures doivent être mises en place. Par exemple :

- des moyens pour faciliter la circulation rapide des autobus sur les principales autoroutes qui rejoignent le centre-ville de Québec et Sainte-Foy centre;
- des moyens pour inciter les automobilistes à laisser leur voiture pour prendre les services rapides de transport collectif;
- une desserte rapide renforcée (service Express);
- de nouveaux pôles d'activité pourront aussi être desservis par un service rapide.

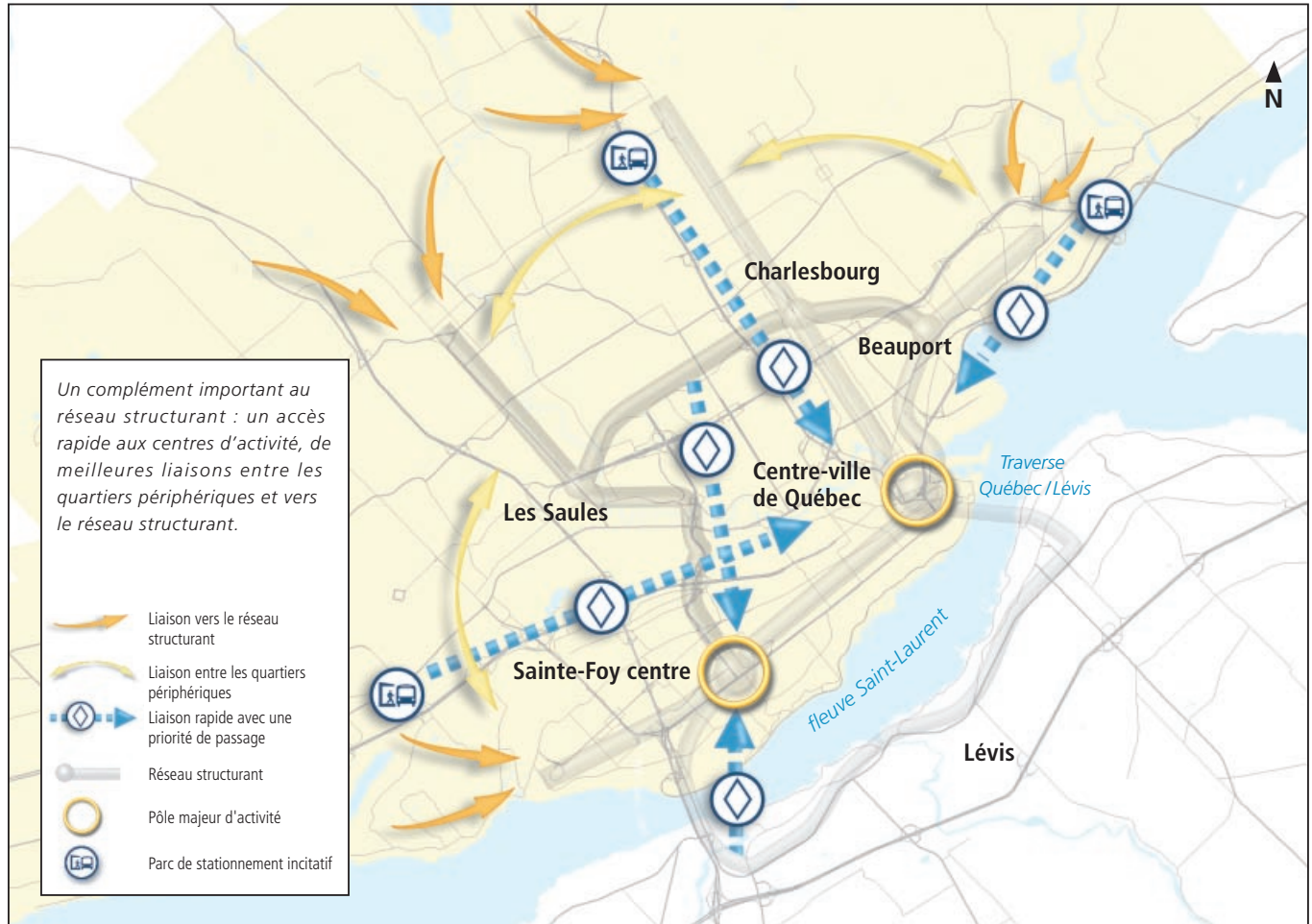
Revoir le service dans les quartiers périphériques

Le service d'autobus dans les quartiers périphériques doit aussi être revu pour répondre aux attentes de la population. À titre d'exemple :

- augmenter la fréquence;
- offrir un accès rapide au réseau structurant;
- développer de nouveaux liens entre ces quartiers.

Les grandes stratégies

Un service qui répond aux nouvelles réalités



Les grandes stratégies

Ensemble des services proposés



Réseau structurant		Nouveaux services en périphérie	
	Métrobus actuel		Liaison vers le réseau structurant
	Nouvel axe Métrobus		Liaison entre les quartiers périphériques
	Liaison interrive		Liaison rapide avec une priorité de passage
	Lieu d'échanges intermodaux		Pôle majeur d'activité
			Parc de stationnement incitatif



Les conditions de réussite

Cinq conditions essentielles doivent être respectées pour développer le transport collectif selon les orientations et les stratégies proposées par le RTC :

- une mobilisation de toutes les personnes impliquées dans la prestation des services de transport collectif afin d'en assurer la continuité et la qualité;
- une volonté ferme et une concertation de tous les intervenants régionaux pour que le transport collectif soit un véritable outil, non seulement de développement économique, social et culturel, mais aussi de protection de l'environnement et de la santé;
- des choix d'aménagement du territoire et des politiques de gestion de la demande en transport qui tiennent compte de l'importance et de la priorité données au transport collectif;
- un financement qui permet au transport collectif d'assurer le rôle qui lui est demandé;
- des gestes concrets de tous les paliers de gouvernement confirmant l'importance qu'ils accordent au transport collectif pour atteindre les objectifs de développement durable qu'ils se sont fixés.



Références

Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec. Rapports annuels de 1990 et 1993, Québec.

Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec. *Enquête origine-destination 1991, agglomération de Québec*, Québec.

Groupe de travail sur les transports. *Problématique des transports et des changements climatiques au Québec*, Mécanisme québécois de concertation sur les changements climatiques, document de travail, 1999.

Institut de la statistique du Québec. *Le choc démographique*, Québec, 2003.

Ministère des Affaires municipales et de la Métropole. *Orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la communauté métropolitaine de Québec*, Québec, 2002.

Ministère des Transports du Québec et Réseau de transport de la Capitale. *Enquête origine-destination 2001, agglomération de Québec*, Québec.

Ministère des Transports du Québec et Société de transport de la Communauté urbaine de Québec. *Enquête origine-destination 1996, agglomération de Québec*, Québec.

Société de l'assurance automobile du Québec. Bilan routier de 1990 à 2001, Québec.

Société de transport de la Communauté urbaine de Québec. Rapports annuels de 1994 à 2001, Québec.

SOM. *Suivi des perceptions de la population de la Communauté urbaine de Québec à l'endroit du transport en commun et du Réseau de transport de la Capitale*, Québec, 2002.

SOM. *Suivi des perceptions de la population de la Communauté urbaine de Québec à l'endroit du transport en commun et de la STCUQ*, Québec, 2001.

SOM. *Suivi des perceptions de la population de la Communauté urbaine de Québec à l'endroit du transport en commun et de la STCUQ*, Québec, 2000.

Statistique Canada. *Recensement de la population 2001*.

Statistique Canada. *Recensement de la population 1996*.

Statistique Canada. *Recensement de la population 1991*.



720, rue des Rocailles
Québec (Québec) G2J 1A5
Tél. : 418.627.2351
www.rtcquebec.ca