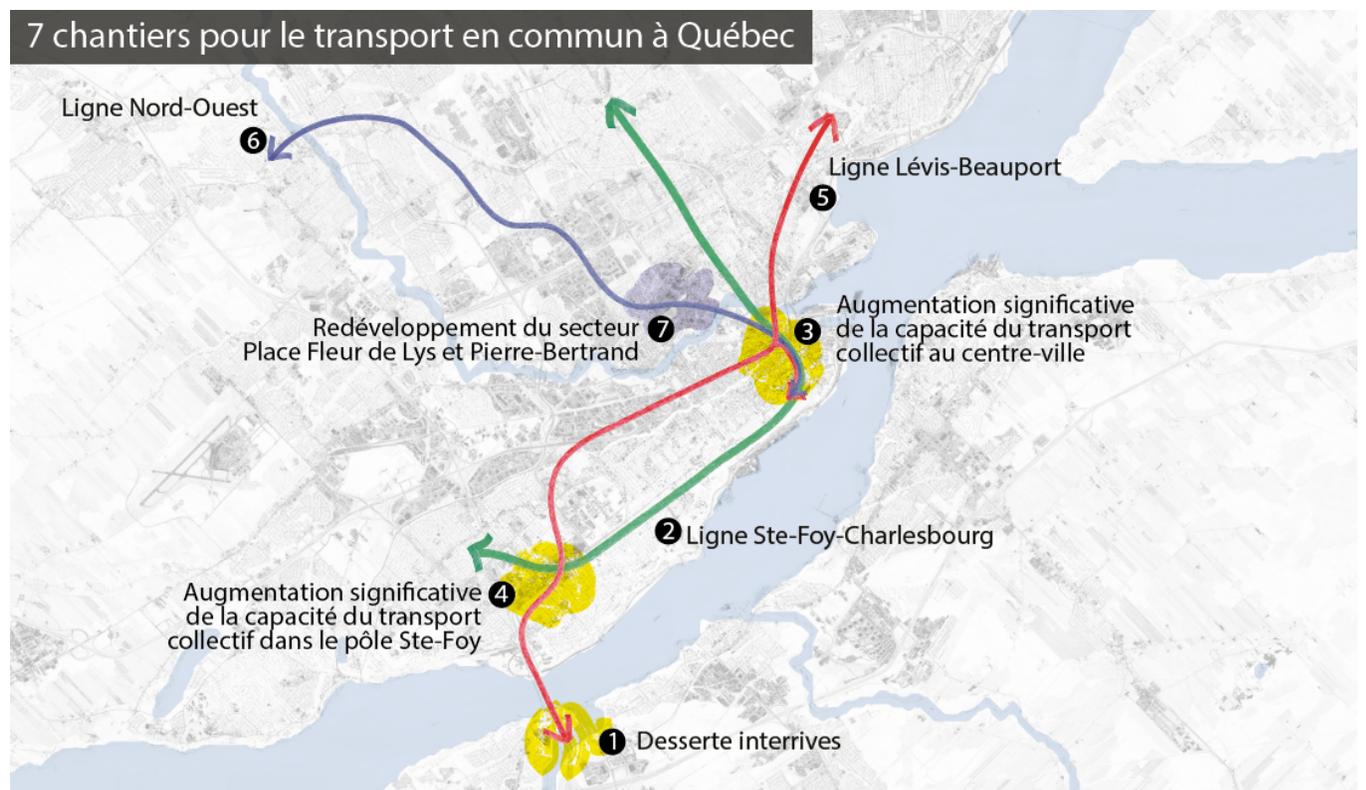


Fiche technique

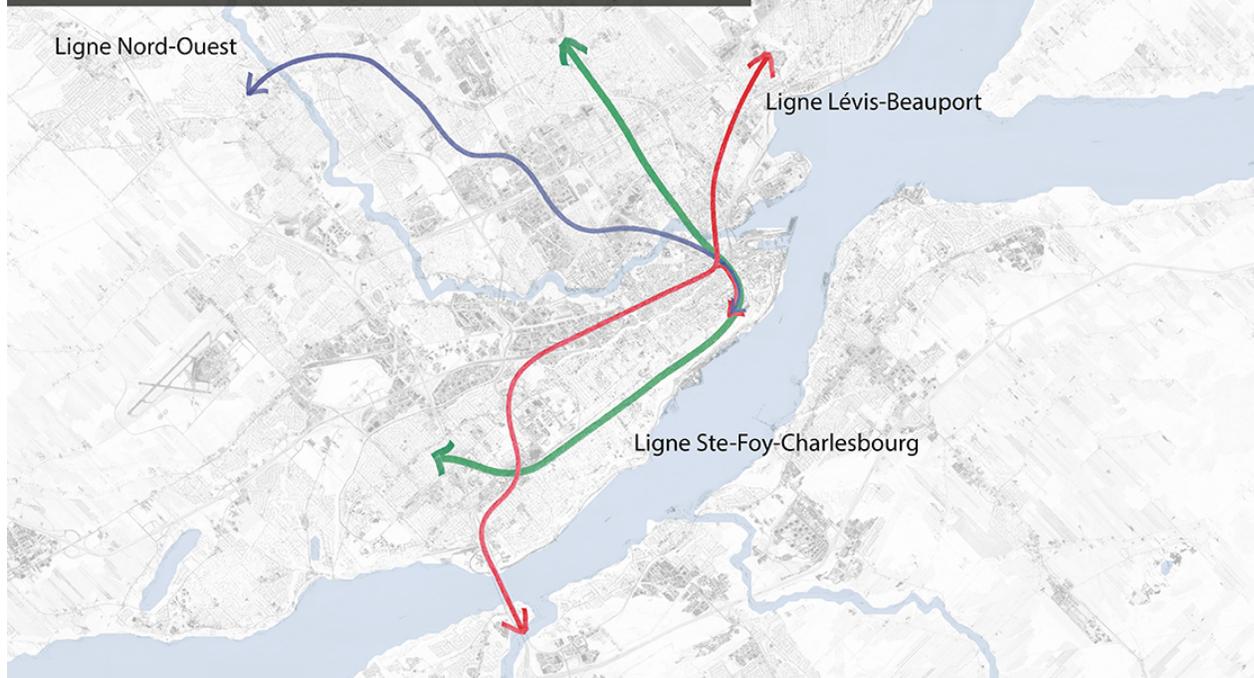
Les 7 chantiers prioritaires et les critères incontournables pour un système structurant de transport en commun à Québec

Québec, le 22 août 2017

Les 7 chantiers prioritaires



7 chantiers pour le transport en commun à Québec



1 **Desserte interrives : service de haut niveau sur le pont entre la rive-nord et la rive-sud**

Le lien rive nord-rive sud ne peut pas être laissé de côté par le réseau structurant. Desservir la rive sud est 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 font un incontournable.

2 **Ligne prioritaire : Québec Ste-Foy 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.

3 **Construction d'un tunnel au centre-ville pour une augmentation significative de la capacité du transport collectif**

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 qui relierait la basse-ville à la colline parlementaire est à envisager.

4 Augmentation significative 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 2^e 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.

5 Ligne prioritaire : Parcours 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.

6 Ligne prioritaire : 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.

7 Redéveloppement du secteur Place-Fleur-de-Lys et Pierre-Bertrand

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.

Les critères incontournables

Québec a décidé de se doter d'un projet structurant de transports en commun. Un projet de cette ampleur ne se réfléchit et ne se réalise pas chaque année. C'est le moment de définir un projet attrayant, convivial, facile d'utilisation et abordable, qui fera la fierté des gens de Québec.

Pour être véritablement efficace, ce projet structurant devra respecter les critères suivants:

1. Un projet qui doit être attrayant, convivial, facile d'utilisation et branché aux autres modes de transport
2. Un projet qui doit desservir le plus grand nombre de citoyens possible
3. Un projet à haute fréquence (aux 5 minutes), de grande amplitude (tôt le matin, tard le soir)
4. Une desserte rapide par un transport en site propre
5. Un projet qui comporte un fort lien vers la Rive-Sud
6. Un système de transport électrique
7. Un système accessible, physiquement et financièrement

Critère 1 – Un projet attrayant, convivial, facile d'utilisation et branché aux autres modes de transport

Québec a décidé de se doter d'un projet structurant de transports collectifs. Un projet de cette ampleur ne se réfléchit et ne se réalise pas chaque année. C'est le moment de définir un projet attrayant, convivial, facile d'utilisation et abordable, qui fera la fierté des gens de Québec. Ce projet doit répondre aux besoins des citoyens non seulement pour les déplacements vers les lieux de travail et d'études mais aussi pour les loisirs, faire les courses, etc. Les citoyens doivent aimer emprunter ce système, et vivre une expérience agréable. De plus, le projet retenu doit faciliter le passage d'un mode de transport vers un autre, que ce soit par des aménagements favorisant les piétons, l'accès aux vélos et aux pistes cyclables, des systèmes d'autopartage, des stationnements incitatifs et d'autres formes de transports actifs.

Critère 2 - Un projet pour desservir le plus de citoyens

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.

Critère 3 – Une fréquence élevée (aux 5 minutes), de grande amplitude (tôt le matin, tard le soir)

Le service offert devra avoir une **fréquence élevée** (aux 5 minutes maximum) et offrir une **grande amplitude** (départ tôt le matin et tard le soir). Les véhicules utilisés devront être de **grande capacité**, soit davantage que ce qu'offrent actuellement les bi-articulés en service sur les parcours Métrobus (120 passagers).

Critère 4 – Une desserte rapide, assurée par un transport en site propre

Le réseau structurant de transport en commun devra avoir une **vitesse commerciale plus élevée que le réseau actuel**. Par vitesse commerciale, on entend la vitesse moyenne en comptant le temps passé à l'arrêt. L'augmentation de la vitesse commerciale est principalement assurée par la mise en **site propre** du système structurant de transport en commun ainsi que par des mesures de **priorisation aux intersections**.

Critère 5 – Assurer une desserte importante vers la Rive-Sud

Le nouveau réseau structurant de transport en commun doit offrir une **desserte forte vers la rive-sud**. Ce critère 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.

Critère 6 – Un système de transport électrique

Afin de répondre aux objectifs d'électrification des transports que s'est fixé le gouvernement du Québec, le réseau structurant de transport en commun sera, 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.

Critère 7 – Un système accessible, physiquement et financièrement

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.

Une question d'équilibre entre transports collectifs et déplacements automobiles

Finalement, le succès de la mise en place d'un réseau structurant de transport en commun dépendra non seulement du respect de ces critères, mais aussi des limites que les autorités imposeront au développement des infrastructures dédiées aux déplacements en automobile. On ne peut espérer voir se développer efficacement l'achalandage du transport en commun si, en parallèle, on augmente la capacité routière, par exemple en élargissant des autoroutes.

Ces propositions ont été élaborés conjointement par Accès transports viables, le Conseil régional de l'environnement de la Capitale-nationale, Équiterre, la Fondation David Suzuki, Les jeunes de Québec pour la mobilité durable, Transport 2000 et Vivre en Ville, avec le soutien de la Caisse d'économie solidaire.