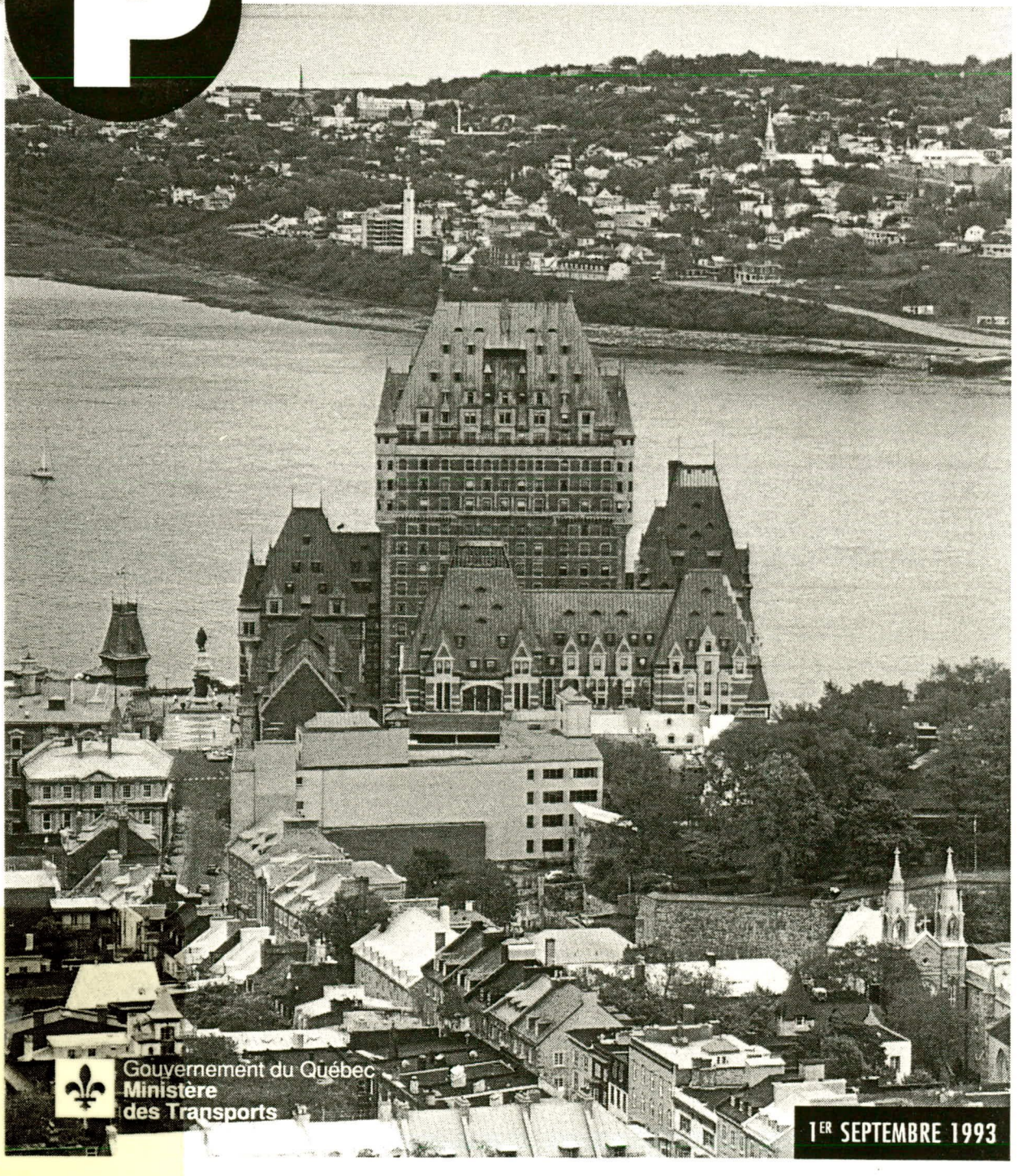
DOCUMENT DE TRAVAIL

PLAN DE TRANSPORT DE L'AGGLOMÉRATION DE QUÉBEC

ÉLÉMENTS D'ORIENTATION PROPOSÉS



Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports

1ER SEPTEMBRE 1993

CANQ
TR
826

466885

Ministère des Transports
Centre de documentation
930, Chemin Ste-Foy
6e étage
Québec (Québec)
G1S 4X9

DOCUMENT DE TRAVAIL

PLAN DE TRANSPORT DE L'AGGLOMÉRATION DE QUÉBEC

REÇU
CENTRE DE DOCUMENTATION
04 DÉC 1997
TRANSPORTS QUÉBEC

ÉLÉMENTS D'ORIENTATION PROPOSÉS PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS

GTRQ
CANQ
TR
926

A V A N T - P R O P O S

Ce document de travail propose des éléments d'orientation qui traduisent les préoccupations du ministère des Transports en regard des éléments de problématique identifiés jusqu'à maintenant, dans le cadre de l'élaboration du Plan de transport de l'agglomération de Québec.

Les éléments de problématique sont issus des travaux du comité directeur, tels que résumés dans le document «Contexte d'élaboration». Pour en faciliter la présentation, ils ont été regroupés en quatre grands thèmes :

— LE TERRITOIRE

— LE RÉSEAU ROUTIER

— LE TRANSPORT COLLECTIF

— LES AUTRES MODES.

La problématique et le diagnostic sont préliminaires, le volet prévisionnel des analyses n'ayant pas encore été intégré. Il le sera par contre d'ici le printemps 1994.

Ces éléments d'orientation sont forcément incomplets et perfectibles. Ils ont été formulés dans le but d'amorcer la réflexion de l'ensemble des partenaires du plan de transport, pour la définition d'orientations communes.

ÉLÉMENTS D'ORIENTATION PROPOSÉS

THÈMES

A- TERRITOIRE 7

— développement harmonieux du territoire 7

— appui à la mise en valeur de la Capitale 8

B- RÉSEAU ROUTIER 9

— exploitation efficace et sécuritaire du réseau routier 9

— conservation du patrimoine routier 10

— développement minimal du réseau routier 10

C- TRANSPORT COLLECTIF 11

— soutien et intégration des systèmes de transport collectif 11

D- AUTRES MODES 12

— prise en compte des modes de transport non motorisé 12

— soutien au développement du port de Québec 13

— soutien au développement de l'aéroport international Jean-Lesage 13

— appui à la promotion des services ferroviaires de base 14

A- TERRITOIRE

— **Contribution au développement harmonieux du territoire**

— **Appui à la mise en valeur de la Capitale**

ÉLÉMENTS DE PROBLÉMATIQUE	ÉLÉMENTS D'ORIENTATION PROPOSÉS
LE DÉVELOPPEMENT HARMONIEUX DU TERRITOIRE	
■ Le développement urbain du territoire et le développement du réseau routier supérieur se sont faits parallèlement, sans considération de leur impact et de leur interdépendance. Les orientations d'aménagement du territoire et de développement économique poursuivies par chacune des municipalités de l'agglomération de Québec peuvent être concurrentielles et ne partagent pas nécessairement les mêmes critères ou principes pour guider l'affectation de leur territoire. De plus, l'efficacité des systèmes de transport est rarement prise en compte.	■ Harmoniser davantage la planification des transports et de l'aménagement du territoire. ■ Privilégier les orientations d'aménagement qui permettent de concilier les objectifs de développement économique avec les préoccupations visant à assurer l'efficacité des systèmes de transport et la prise en compte des besoins en déplacement de l'ensemble des clientèles.
■ L'étalement urbain a été façonné en partie par l'organisation du réseau routier supérieur. Il se caractérise notamment par un développement résidentiel éloigné, dispersé et de faible densité, ayant pour effet : • un recours plus fréquent à l'automobile ; • des déplacements plus nombreux et des trajets plus longs ; • un besoin accru en infrastructures de transport ; • une desserte difficile par le transport en commun ; • une augmentation des nuisances sonores, particulièrement pour les quartiers résidentiels limitrophes aux autoroutes ; • une consommation accrue d'énergie et une contribution à la pollution.	■ Favoriser des pratiques d'urbanisme qui permettront de contrer les effets négatifs de l'étalement urbain, tant pour les secteurs centraux, que pour les secteurs périphériques ; — par exemple, en développant des mesures visant à : • consolider et densifier le tissu urbain ; • encourager la mixité des fonctions urbaines à l'échelle des quartiers ; • rationaliser l'étendue et la forme des périmètres d'urbanisation, et identifier les secteurs prioritaires de développement.

APPUI À LA MISE EN VALEUR DE LA CAPITALE

■ Québec est le siège de la Capitale politique et administrative du Québec. Le gouvernement souhaite adopter un plan d'action visant la mise en valeur de la Capitale et de sa région. Il y est proposé notamment de développer un concept d'identification des principaux accès de la Capitale.

■ Appuyer le projet de plan d'action gouvernemental proposé par le Secrétariat à la Capitale, notamment en mettant en valeur les entrées de la Capitale.

B- RÉSEAU ROUTIER

— **Exploitation efficace et sécuritaire du réseau routier**

— **Conservation du patrimoine routier**

— **Développement minimal du réseau routier**

ÉLÉMENTS DE PROBLÉMATIQUE	ÉLÉMENTS D'ORIENTATION PROPOSÉS

EXPLOITATION EFFICACE ET SÉCURITAIRE DU RÉSEAU ROUTIER

■ Le réseau routier principal répond adéquatement à la demande actuelle, mais il est menacé par certains problèmes reliés directement aux caractéristiques du développement urbain:

- forte dépendance à l'égard de l'automobile et du réseau d'autoroutes;
- accroissement important des déplacements en périphérie de l'agglomération;
- conflits potentiels entre le trafic local et le trafic interrégional;
- convergence de la circulation le long de l'itinéraire stratégique Henri IV — La Capitale;
- raccordements problématiques à l'aéroport, au port et aux secteurs centraux;
- prolifération des accès;
- réseau d'artères urbaines intermunicipales peu développé;

■ Maintenir l'efficacité et la sécurité du réseau routier en tenant compte de l'efficacité globale des réseaux de transport, des objectifs de rationalisation de l'occupation du territoire, de protection de l'environnement et d'efficacité énergétique.

■ Préserver l'équilibre dans les fonctions des routes;

Par exemple:

— protéger les itinéraires interrégionaux;

— protéger les voies d'accès au port et à l'aéroport;

— protéger les voies d'accès aux secteurs centraux.

■ Favoriser la protection des corridors routiers par le contrôle des accès;

Par exemple:

— étudier la possibilité de supprimer des échangeurs sur l'itinéraire stratégique Henri IV — La Capitale et ne pas créer de besoins pour de nouveaux échangeurs.

CONSERVATION DU PATRIMOINE ROUTIER

■ Le réseau autoroutier et les ouvrages d'art sont généralement en bon état; toutefois, quelques ponts (10 sur un total de 137) sous la responsabilité du Ministère présentent des restrictions de charge. Le reste du réseau routier sous la responsabilité du Ministère présente également quelques déficiences.

■ Maintenir le réseau routier en bon état:

— prioriser les interventions sur les routes les plus achalandées et les plus détériorées.

DÉVELOPPEMENT MINIMAL DU RÉSEAU ROUTIER

■ Un grand nombre de dossiers et de projets on été répertoriés en rapport avec le développement du réseau routier supérieur; le coût global excède largement les disponibilités financières du Ministère.

■ Certains de ces projets de développement auraient également des impacts négatifs sur:

- l'efficacité du réseau et l'équilibre des fonctions du réseau;
- l'aménagement du territoire et la qualité de l'environnement.

■ Privilégier l'amélioration du réseau routier:

— prioriser les interventions permettant de maintenir la fonctionnalité de l'itinéraire stratégique Henri-IV — La Capitale, et la sécurité de l'ensemble du réseau.

■ Différer la réalisation de tout projet majeur de développement.

C- TRANSPORT COLLECTIF

— Soutien et intégration des systèmes de transport collectif

ÉLÉMENTS DE PROBLÉMATIQUE	ÉLÉMENTS D'ORIENTATION PROPOSÉS
■ Le transport en commun est nécessaire pour la mobilité des personnes dans l'agglomération de Québec ; il contribue au maintien de la qualité de vie, à l'efficacité énergétique et il joue un rôle important pour le maintien de l'efficacité des déplacements.	■ Favoriser les systèmes de transport collectif en tenant compte de l'efficacité globale des réseaux de transport, et des objectifs de rationalisation de l'occupation du territoire, de protection de l'environnement et d'efficacité énergétique : — Privilégier l'adoption de mesures préférentielles au transport par autobus, par taxi et covoiturage , lorsque les conditions s'y prêtent, par exemple, par le contrôle de l'offre de stationnement.
■ Les systèmes de transport en commun offrent une bonne desserte des secteurs centraux :	
• cependant, dans les secteurs périphériques, ils sont coûteux, peu efficaces et peu concurrentiels avec l'automobile ;	■ Favoriser des pratiques d'urbanisme assurant une desserte efficace et attrayante par le transport en commun.
• ces services sont opérés par différents organismes (CTCUQ, Réseau Trans-Sud, OMIT) dont les réseaux et la tarification ne sont pas intégrés ;	■ Favoriser l'intégration des réseaux rive nord- rive sud et autobus-traversier.
• les réseaux sont peu intégrés au service de traversier Québec-Lévis, lequel s'avère très coûteux (subvention de plus de 5 M$ par année, soit près de 3 $ par unité).	■ Maintenir un service de traversier Québec-Lévis, en favorisant une meilleure adaptation au transport de piétons et en visant une réduction des coûts d'exploitation.
■ Le plan d'action de la CTCUQ vise la relance du transport en commun, notamment par différentes mesures comme l'établissement de parcours métrobus, express, de parcs d'incitation, l'aménagement de voies réservées (sur les autoroutes notamment).	■ Appuyer l'implantation de voies réservées sur autoroutes et de stationnements d'incitation périphériques, en fonction des résultats obtenus lors de l'évaluation des besoins et des impacts de ces projets, et à la suite de consultations.
■ Le Ministère verse des subventions annuelles importantes pour le transport scolaire et le transport adapté dans l'agglomération (32 M$ et 3 M$ respectivement) ; dans le dernier cas, les réseaux et la tarification ne sont pas intégrés.	■ Sensibiliser les intervenants à l'impact de la localisation des équipements scolaires sur l'organisation et le coût des systèmes de transport, et favoriser l'intégration des services de transport adapté.

D- AUTRES MODES

— **Prise en compte des modes de transport non motorisé ;**

— **Soutien au développement du port de Québec ;**

— **Soutien au développement de l'aéroport international Jean-Lesage ;**

— **Appui à la promotion des services ferroviaires de base.**

ÉLÉMENTS DE PROBLÉMATIQUE	ÉLÉMENTS D'ORIENTATION PROPOSÉS
PRISE EN COMPTE DES MODES DE TRANSPORT NON MOTORISÉ	
■ Depuis le début des années 1980, le cyclisme a connu une forte croissance autant à l'échelle du Québec que dans l'agglomération. Bien qu'utilisée à des fins de loisir, la bicyclette sert de plus en plus à des fins utilitaires.	■ Compléter la démarche en cours en vue de l'établissement d'une politique sur le cyclisme au Québec et son éventuelle application au cas spécifique de l'agglomération.
■ Plusieurs municipalités régionales et locales ont élaboré, ou sont sur le point d'adopter, des plans d'aménagements cyclables.	■ Favoriser l'aide technique en regard de la conception, de la signalisation et de l'aménagement de voies cyclables.
■ Les déplacements non motorisés (piétonniers et cyclistes) sont importants dans les secteur urbains denses et nécessitent un ensemble de mesures et d'aménagements pour garantir la sécurité des personnes.	■ Tenir compte des besoins de l'ensemble des usagers des routes, particulièrement en secteur urbanisé.

SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT DU PORT DE QUÉBEC

■ Le port de Québec éprouve certains problèmes d'accès routier et de desserte ferroviaire, ainsi que des difficultés d'expansion dues à la pression urbaine.

■ Appuyer le maintien d'accès terrestres rapides, efficaces, efficients et sécuritaires au port de Québec (voies routières et ferroviaires).

Par exemple :

- examiner la possibilité de baliser des itinéraires pour véhicules lourds.

■ Au chapitre du tourisme de croisière, le Port de Québec a connu une augmentation significative du nombre de visiteurs. Les installations d'accueil pour cette clientèle touristique sont déficientes.

■ Adopter un encadrement légal de l'industrie de la croisière intraquébécoise et favoriser la mise en place de structures d'accueil adéquate.

■ Rechercher l'équilibre entre les usages portuaires, touristiques, urbains et privés.

■ L'accès maritime au port de Québec, notamment en saison hivernale, nécessite un déploiement constant et suffisant de brise-glaces. Le projet de politique fédérale de recouvrement des coûts pour les services de la Garde côtière canadienne peut représenter des coûts accrus aux opérateurs-armateurs. De plus, le port de Québec a perdu son statut de port de base.

■ Exercer une veille sur le développement de la politique fédérale et internationale, ainsi que sur la localisation et les coûts des services de la Garde côtière.

SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL JEAN-LESAGE

■ L'aéroport international Jean-Lesage constitue la seule infrastructure aéroportuaire d'importance pour la Capitale et la région. Malgré un fléchissement récent de sa fréquentation en raison de la récession, il y a eu accroissement significatif des vols internationaux.

■ Favoriser le développement de l'aéroport.

Par exemple :

- favoriser la création d'une administration aéroportuaire locale.

■ L'aéroport ne possède pas d'installations et de services d'accueil adéquats pour répondre à la demande dans le cas de grands événements.

■ À ces lacunes, s'ajoutent certaines contraintes d'accès à l'aéroport et des difficultés d'expansion.

■ Préserver un accès routier adéquat au site de l'aéroport.

APPUI À LA PROMOTION DES SERVICES FERROVIAIRES DE BASE

■ Le chemin de fer joue un rôle secondaire par rapport à la route pour le transport des marchandises, tandis que le réseau routier subit des pressions accrues.	■ Favoriser la conservation et le développement des services ferroviaires lorsqu'il y a une demande.
■ Plusieurs tronçons font l'objet de requêtes en abandon. Ces emprises constituent des potentiels intéressants pour plusieurs fins (touristiques, récréatives, etc.).	■ Favoriser le maintien de la propriété publique des emprises et infrastructures ferroviaires. ■ Favoriser la création des chemins de fer d'intérêt local (CFIL) par de l'aide technique et financière.
■ Une étude de faisabilité d'un THV dans le corridor Québec / Windsor est en cours.	■ Favoriser l'implantation de la gare du THV dans un secteur stratégique de l'agglomération dans la mesure où une décision favorable était prise à la suite du dépôt de l'étude de faisabilité.

MINISTERE DES TRANSPORTS
QTR A 103 753