

Rapport Vandry, Jobin, De Leuw, Cather  
et Associés sur la circulation et  
l'aménagement du Québec métropolitain  
communiqués de presse

CANQ  
VO  
105

AUGMENTATION PREVUE DE LA POPULATION ET DE L'EMPLOI DE 62% ET 72%  
DANS LA REGION D'ICI 20 ANS.

La population de la région de Québec passera d'ici 1987 de 420,000 à 680,000 habitants, soit une augmentation de 62%. L'augmentation dans l'emploi sera légèrement supérieure, soit 72%, le total passant de 140,000 en 1967 à 242,000 en 1987.

Telles sont les grandes conclusions d'une étude des perspectives économiques, commandée à la société "Canadian Urban Economics Limited" dans le but de fournir aux experts de l'enquête sur les transports des cadres économiques valables pour élaborer un système de transport efficace et adapté aux exigences futures de la région métropolitaine de Québec.

Population

A la suite d'interviews et d'après les tendances démographiques actuelles, cette étude conclut que :

- 1) la rénovation du quartier Saint-Roch stabilisera la population de la basse ville de Québec;
- 2) les secteurs de Sillery et de Sainte-Foy Est sont déjà presque saturés et n'accuseront qu'une augmentation légère de population d'ici 1987;
- 3) les banlieues les plus rapprochées atteindront leur point de saturation domiciliaire avant les plus éloignées;
- 4) l'ouverture du nouveau pont à Sainte-Foy et l'établissement de nouveaux centres d'emploi sur la rive sud donneront un élan démographique du côté de Charny, plutôt que vers Lévis et Lauzon.

CAOQ  
VO  
105

MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
CENTRE DE DOCUMENTATION  
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,  
21<sup>e</sup> ÉTAGE  
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA  
G1R 5H1



/2...

## Emploi

Dans le domaine de l'emploi, l'étude a démontré que l'administration publique, la défense, les services communautaires, commerciaux, personnels et récréatifs, c'est-à-dire les activités tertiaires en général, accuseront les augmentations les plus importantes, soit 85% à 90% pour la même période.

On doit s'attendre par ailleurs à une légère diminution de l'emploi dans les activités primaires. Dans l'industrie manufacturière, les secteurs qui pourraient offrir des possibilités meilleures d'emploi sont les meubles et les appareils ménagers, l'imprimerie et l'édition, la métallurgie, les raffineries de pétrole et les produits chimiques.

Enfin, on prévoit que les occasions d'emploi dans l'industrie de la construction se multiplieront d'ici 1987 à un rythme beaucoup plus rapide que dans le passé, au cours de la réalisation d'une série de projets importants d'aménagement présentement à l'étude.

Pour ce qui est de la répartition de l'emploi dans les secteurs du territoire, on indique une augmentation d'emploi partout mais une baisse dans la position relative du centre de la ville de Québec. Pour leur part, Sainte-Foy, Sillery et Beauport maintiendront leur position relative tandis que les autres secteurs progresseront à un rythme plus accéléré.

/3...

### Désaffectation des installations ferroviaires de Saint-Roch

Le projet de déplacer vers l'ouest les installations ferroviaires du C.P. dans le quartier Saint-Roch n'influencerait pas directement et de façon appréciable les tendances de l'emploi industriel dans Saint-Roch, en raison du peu de dépendance des services ferroviaires dans le quartier.

Cependant, selon l'étude, on doit tenir compte des conséquences plus générales qu'aurait la désaffectation des installations présentes sur l'économie immobilière. En effet, même si leur enlèvement n'est pas essentiel à la réalisation du projet de la ville de Québec d'aménager et de rénover le quartier Saint-Roch, il reste que les installations ferroviaires actuelles limitent les possibilités d'aménagement de la partie nord de Saint-Roch. Les experts concluent donc que dans la mesure où la cour de triage du C.P. pourrait retarder ou limiter ces améliorations, la population de ce quartier de la basse-ville diminuera plutôt qu'elle augmentera et les prévisions pourraient s'avérer trop optimistes.

### Influence d'une liaison directe Québec-Lévis

La mise en service d'une liaison directe entre Québec et Lévis au-dessus du Saint-Laurent en 1977 n'influencera pas le développement global de la région métropolitaine au cours des années suivantes mais provoquera

/4...

une nouvelle répartition de la population et de l'emploi. Les économistes ont calculé en effet qu'à compter de 1977, l'influence de la liaison routière se traduirait par une augmentation de la population de la rive sud d'environ 7,000 en 1982 et de 12,000 en 1987. Cette augmentation serait beaucoup plus forte après 1987, alors que certaines régions suburbaines de la rive nord approcheraient de leur point de saturation.

Par ailleurs, dans l'emploi, les changements seraient restreints au secteur Lévis-Lauzon et entraîneraient une augmentation nette d'environ 1,200 en 1982 et 3,100 en 1987.

Les économistes ajoutent que l'accessibilité améliorée du centre de Québec ne favorisera pas le développement d'établissements de détail importants dans le secteur Lévis-Lauzon.

Ils prévoient également que l'élan donné au secteur Charny par l'ouverture du pont de Sainte-Foy ne sera pas ralenti de façon appréciable par la construction d'une liaison entre les centres de Québec et Lévis.

Service de l'Information et  
des Relations publiques,  
Ministère de la Voirie.

QUEBEC, le 13 février 1969

TOUS LES TRAINS DE VOYAGEURS DEVRAIENT PASSER PAR LIMOILOU.

Plusieurs solutions s'offrent pour intégrer à l'avantage de tous les modes de transport les chemins de fer dans le cadre urbain de la région métropolitaine de Québec.

Le rapport <sup>des</sup> ingénieurs-conseils en retient une plus particulièrement qui déplacerait à l'ouest de l'avenue Saint-Sacrement la cour de triage du Pacifique Canadien, désaffecterait les voies du C.P. depuis la rue Saint-Vallier jusqu'à la gare du Palais détournant tout le trafic des trains de voyageurs des deux compagnies de chemins de fer par les voies du C.N. dans Limoilou.

A ce moment-là, il faudrait réorienter les voies et débarcadères de la gare du Palais, fermer le pont Samson pour libérer l'emprise en faveur des chemins de fer et construire une autre voie routière qui relierait la rue Saint-Roch directement au boulevard des Capucins.

Les ingénieurs-conseils ont étudié une solution de base et trois autres groupes de solutions, à l'intérieur desquelles se présentent de légères variantes.

La solution de base prône le relèvement des voies du C.P. dans Saint-Roch et Saint-Sauveur et l'étagement de toutes les traverses à niveau depuis Henderson jusqu'à Saint-Sacrement incluse. Du point de vue de l'urbanisme, cette solution présente de réels désavantages.

Le premier groupe de solutions prévoit l'abaissement des voies ferrées et l'étagement des rues transversales, la cour de triage des wagons de marchandises étant déplacée à l'ouest de Saint-Sacrement.

Le deuxième groupe de solutions prône la désaffectation des voies du C.P. depuis Saint-Vallier jusqu'à la gare du Palais et le détour par les voies du C.N. qu'il faudrait doubler et munir d'un système de signalisation automatique.

Le troisième groupe suggère le déplacement pur et simple de la gare du Palais à l'intersection du boulevard Charest et de l'avenue Saint-Sacrement.

Les ingénieurs-conseils éloignent à priori cette dernière solution. Ils préfèrent la solution 11E du rapport.

Cette solution nécessiterait de nouvelles ententes entre les deux compagnies ferroviaires pour les accès à la gare du Palais; elle touche également les droits du C.P. à desservir les industries au nord de la rivière Saint-Charles.

Par contre, les ingénieurs estiment à 350 wagons la capacité de la cour de triage actuelle du C.P. quand la nouvelle aménagée à l'ouest de Saint-Sacrement peut lui fournir une capacité quotidienne de 700 à 800 wagons, ce qui répondrait à la demande future anticipée et éliminerait des manoeuvres

/3...

coûteuses et des additions à la cour actuelle. Sans compter que le C.P. a déjà installé son service de piggy-back ou rail-route à Saint-Sacrement.

Les ingénieurs soulignent que cette solution permettrait la récupération dans Saint-Sauveur et Saint-Roch de vastes terrains qui pourraient être voués à la rénovation urbaine.

Service de l'Information et  
des Relations publiques,  
Ministère de la Voirie.

QUEBEC, le 13 février 1969

( 30 )

CINQ AUTOROUTES MAJEURES EN VINGT ANS DANS LA REGION DE QUEBEC.

Cinq autoroutes majeures devront desservir en 1987 la région métropolitaine de Québec. Tel est l'essentiel des recommandations des ingénieurs-conseils concernant l'équipement routier.

Ces autoroutes et le prolongement des autoroutes Charest, Henri IV et Duplessis ajouteront 48.5 milles au réseau autoroutier actuel pour le porter à une longueur de 84 milles. De ce total, 22.7 milles de voies rapides sont déjà en construction ou approuvées par le ministère de la Voirie.

Les projets routiers inclus dans le rapport représentent selon les experts un investissement de l'ordre de \$300 millions. Ils devraient se réaliser en quatre étapes échelonnées sur une période de 20 ans.

Les tendances majeures de la circulation actuelle et les lignes de désir exprimées lors de l'enquête auprès des automobilistes, compte tenu de l'utilisation du sol au cours des vingt prochaines années, requièrent la construction de trois autoroutes dans le sens est-ouest pour desservir la haute et la basse ville, une autoroute en direction nord-sud entre le centre de Québec et celui de Charlesbourg, et une autre plus à l'ouest, déjà partiellement en place, l'autoroute Henri IV.

Autoroute de la Falaise

Dans le sens est-ouest, l'épine dorsale du réseau sera l'autoroute dite "De la Falaise". Ses six voies divisées traverseront la région en entier, soit du boulevard Duplessis à l'ouest jusqu'à proximité du pont de

/2...

L'île d'Orléans, où elle fera la jonction avec la voie périphérique en construction dans ce secteur. Elle suivra le pied de la falaise jusque dans Saint-Roch, enjambrera les voies du C.P. et du C.N. et filera ensuite sur les batardeaux de Beauport. Sa fonction première étant de desservir la haute ville, deux embranchements à accès limité la relieront du côté ouest aux rues Des Erables, Bourlamaque et au boulevard Saint-Cyrille, et, du côté est, à l'avenue Dufferin et à la Colline parlementaire.

Selon les ingénieurs-conseils, il faudrait construire entre 1972 et 1980 la section de l'autoroute reliant la côte Myrand au boulevard Langeher, y compris l'embranchement ouest vers la haute ville et compléter la partie ouest de cette artère entre 1980 et 1985.

#### Autoroute métropolitaine

L'autoroute métropolitaine ou voie périphérique au nord de la région reliera en 1976 la route 15, dans Montmorency, au comté de Portneuf. Une section à voie simple a été ouverte à la circulation cet automne dans Giffard et Beauport et le ministre Lafontaine a annoncé que la voie périphérique relierait en 1970 la route 15 au boulevard Bertrand dans Charlesbourg-ouest. L'autoroute métropolitaine fera la jonction avec les autoroutes Laurentienne, Henri IV et Desjardins et prendra la relève de l'autoroute de la rive nord dans Portneuf.

### Autoroute Laurentienne

L'autoroute Laurentienne, qui existe déjà au nord de la région entre Notre-Dame des Laurentides et le boulevard Hamel, se diviserait à cet endroit en deux embranchements à accès limité et pénétrerait au coeur même de la ville. Le principal embranchement, dit le rapport, amènera les automobilistes jusqu'aux rues Turnbull et Salaberry, desservant ainsi directement la haute ville. Il aurait aussi un échangeur avec la future autoroute Saint-Charles. Le second embranchement, qui relie actuellement l'autoroute Laurentienne au boulevard Dorchester dans la haute ville, serait converti en voies divisées.

Cette artère à circulation rapide ne dessert pas seulement le trafic intense des heures de pointe mais constitue une des principales routes pour les vacanciers et la circulation de fin de semaine. Les ingénieurs-conseils suggèrent de construire une demi-section de ce projet entre 1976 et 1980.

### Autoroute Saint-Charles

Une quatrième autoroute, appelée "Saint-Charles" parce qu'elle suivrait à peu près le cours de la rivière du même nom, devrait relier en 1985 l'actuelle autoroute Charest près du Vallon à l'autoroute de la Falaise à proximité du port, pour se prolonger éventuellement par le pont proposé entre Québec et Lévis. Située entre les autoroutes de la Falaise et métropolitaine, elle desservirait Limoilou et les zones commerciales et domiciliaires au nord de la

/4...

rivière Saint-Charles. En contournant le centre, elle permettrait au trafic de transit d'éviter l'autoroute de la Falaise.

#### Les artères

Parallèlement à l'équipement autoroutier, le rapport propose aussi le prolongement d'artères existantes et le réaménagement de plusieurs tronçons de rues, de façon à maximiser l'efficacité du réseau de base.

Plusieurs de ces recommandations coïncident avec des projets déjà connus du ministère de la Voirie, telles le prolongement de l'autoroute Charest vers la route 2 et la continuation d'Henri IV jusqu'à l'autoroute métropolitaine. Ajoutons à cela le prolongement du boulevard Hamel à six voies jusqu'au boulevard Sainte-Anne via la 181<sup>ème</sup> Rue et la rue Lamontagne.

#### La rivières Saint-Charles

Soulignons enfin que, dans le plan final, la rivière Saint-Charles ne constitue plus un obstacle à la circulation, puisque dix voies artérielles la traversent dans chaque sens, en plus d'une voie réservée au transport en commun et de sept voies d'autoroutes. Il faudra selon les experts construire deux nouveaux ponts, l'un à la 1<sup>ère</sup> Avenue et l'autre entre la rue Saint-Roch et la 4<sup>ème</sup> Avenue. Actuellement, sept voies seulement traversent la rivière Saint-Charles dans chaque sens depuis le pont Samson jusqu'au pont Scott.

Service de l'Information et  
des Relations publiques,  
Ministère de la Voirie.

QUEBEC, le 13 février 1969

OPPORTUNITE DE CONSTRUIRE UN PONT ENTRE LES CENTRES DE QUEBEC ET DE LEVIS ENTRE 1980 ET 1990.

Les prévisions de la circulation d'ici 20 ans indiquent une demande pour une nouvelle liaison routière entre les centres de Québec et de Lévis entre 1980 et 1990. Cependant, une liaison directe, construite d'ici 1980, attirerait un trafic important dès sa mise en service.

En présentant leurs conclusions sur le problème des relations entre les deux rives du Saint-Laurent, les ingénieurs-conseils suggèrent que l'on étudie plus en détail les avantages économiques d'un tel projet et que l'on examine l'opportunité d'un péage sur cette traverse routière et les divers moyens de financement.

Par ailleurs, les études comparatives sur les avantages d'un pont ou d'un tunnel favorisent clairement, selon les experts, la construction d'un pont au-dessus de l'entrée du port, situé à environ un mille et quart à l'est de la Citadelle. Ce projet exigerait un investissement de \$130 millions.

Années de construction

Les ingénieurs estiment qu'il faudra construire une nouvelle liaison entre 1980 et 1990, puisqu'en 1987, les deux ponts de Sainte-Foy auront atteint leur capacité limite et seront alors la cause d'encombres

et de retards. Dans ces conditions, les calculs indiquent l'utilisation intense qu'on ferait d'une liaison directe Québec-Lévis, dix ans après son ouverture, d'autant plus qu'elle reliera deux centres importants, soit Québec avec 180,000 habitants et 126,000 emplois, et l'agglomération Lévis-Lauzon avec 65,000 habitants et 19,000 emplois.

Le rapport souligne que dans les estimations du trafic futur entre les deux rives, les ingénieurs-conseils ont tenu compte du fait que les échanges auraient été beaucoup élevées par le passé, n'eut été des embouteillages quotidiens au vieux pont de Québec.

#### Un pont plutôt qu'un tunnel

Le pont proposé satisfait d'abord à une condition essentielle, dit le rapport, voulant qu'une liaison de cette importance ne peut être économiquement justifiée que si elle aboutit directement aux autoroutes du réseau provincial.

Sur la rive nord, il donnerait un accès direct au réseau d'autoroutes à la haute et à la basse ville, en formant un échangeur avec l'autoroute de la Falaise au-dessus des voies du C.N. et en se raccordant directement à la future autoroute Saint-Charles. Du côté de Lévis, le pont s'adopterait bien à l'élévation naturelle du terrain, permettrait des échangeurs à la rue Saint-Georges et à la route 2 et aboutirait à la Transcanadienne.

En second lieu, le dégagement exigé de 190 pieds au-dessus des hautes eaux est possible avec des pentes respectant les normes des autoroutes.

Par ailleurs, sur le plan de l'esthétique, un pont suspendu moderne ne peut, selon les experts, nuire au cachet de la vieille ville. Vu du vieux Québec, il peut même, selon eux, constituer un atout esthétique et touristique supplémentaire.

### Tunnels

Les deux projets de tunnels étudiés aboutissent au pied de la Falaise et si l'un ou l'autre était prolongé jusqu'à la Transcanadienne, les approches seraient en grande partie souterraines avec des pentes raides et sans échangeur à la route 2, soulignent les ingénieurs-conseils.

Sur la rive nord, le tunnel "A" traverserait sous la haute ville et se déchargerait dans les rues Dorchester et de la Couronne, deux artères incapables d'accepter le trafic transfluvial en raison de la circulation intense qu'elles doivent supporter actuellement.

Le tunnel "B", situé plus à l'ouest, rejoindrait le boulevard Champlain et pourrait être prolongé sous la haute ville pour atteindre le boulevard Charest près de Marie-de-l'Incarnation. Le raccordement au boulevard Champlain causerait de la congestion aux environs du port et ne donnerait pas de liaison pratique à la haute ville et aux autoroutes. De plus, l'accès au boulevard Charest serait éloigné du centre de Québec.

/4...

Enfin, un échangeur entre l'un des tunnels et l'autoroute de la Falaise exigerait des expropriations importantes et, le nombre de rampes étant restreint, l'autoroute de la Falaise ne pourrait plus servir adéquatement la haute et la basse ville.

Service de l'Information et  
des Relations publiques,  
Ministère de la Voirie.

QUEBEC, le 13 février 1969

( 30 )

REAMENAGEMENTS IMPORTANTS PROPOSES POUR LE CENTRE DE LA REGION.

Le centre de la région comprend le territoire limité par le fleuve Saint-Laurent, la rivière Saint-Charles, le boulevard Langelier et la rue Salaberry. Il comprend trois parties principales : le Vieux Québec d'attrait touristique, la Colline parlementaire et le quartier Saint-Roch, centre d'activité commerciale.

L'utilisation du sol d'ici 20 ans est fondée sur les utilisations actuelles, sur les projets imminents et sur les tendances prévisibles, dit le rapport. A part les complexes gouvernementaux "G" et "H", les places Saint-Cyrille et de la Colline, il prévoit de vastes édifices à proximité du Grand Théâtre. Dans le Vieux Québec, qui doit conserver son cachet historique, il n'a prévu que des changements mineurs. Dans Saint-Roch, la rive de la Saint-Charles sera assainie et un centre résidentiel y sera construit. Ce développement comprendra des habitations collectives pour environ 3,000 familles, du stationnement souterrain et de la verdure. L'industrie légère sera relocalisée dans un parc industriel entre les rues Langelier, Charest, Dorchester et l'autoroute de la Falaise.

En 1987, la population restera à environ 37,000 habitants dans ce district; le nombre d'automobiles doublera presque et les emplois augmenteront de 50,000 à 72,000 environ, dus à l'accroissement des emplois de bureau dans la Cité parlementaire.

/2...

Cette concentration requiert une planification intense, dit le rapport. Il devient essentiel d'intégrer dans les grands édifices des éléments de transport tels le stationnement, le camionnage et même les modes de transport en commun. Il y aura également avantage de réserver des voies spéciales pour les piétons et pour les véhicules.

#### Routes au centre

La mise en place du réseau d'autoroutes suggéré pour les 20 prochaines années nécessite que certaines rues locales soient modifiées. Pour ce faire, le rapport suggère l'usage de sens uniques. Cette disposition permet de diminuer les conflits et d'augmenter la capacité tout en améliorant la sécurité, le débit et la vitesse de la circulation.

Les principales paires de rues recommandées pour sens uniques sont les suivantes : d'Aiguillon, Lockwell, Saint-Gabriel, Saint-Joachim, Crémazie et Saint-Cyrille, Grande-Allée et Laurier, Arago, Saint-Vallier et des Prairies, Fleurie, Christophe Colomb, Franklin de part et d'autre de l'autoroute de la Falaise, de la Reine et La Salle, Saint-André et Saint-Paul, Sainte-Geneviève et Saint-Augustin, de la Couronne et Dorchester, Turnbull et Salaberry, Bourlamaque et des Erables. Dans le Vieux Québec, on ne peut pas parler de paires de rues mais plutôt de rues à sens unique.

/3...

### Stationnement

L'enquête sur le stationnement a été confinée au Vieux Québec, la basse-ville, la Cité parlementaire, la rue Saint-Jean et le quartier Saint-Roch. Toutes les places de stationnement sur rue et hors rue ont été relevées. Une distinction a été faite entre les places pourvues de parcomètres et celles sans parcomètre selon leurs limites de temps. Cette étude fondée sur la population et l'emploi prévus dans les districts du centre a démontré qu'une augmentation de 83% du nombre de places actuelles est requise pour pallier à l'insuffisance du stationnement au centre de Québec pour 1987. Comme le caractère historique du Vieux Québec et le rétablissement d'un milieu agréable aux piétons limitent quelque peu les places de stationnement à l'intérieur des murs, le rapport recommande d'aménager suffisamment de parcs-autos en périphérie, près des murs et des remparts.

Les grands parcs-autos de la Colline parlementaire et de Saint-Roch devront être placés près des embranchements d'autoroutes pour faciliter l'écoulement des autos aux heures de pointe. C'est pourquoi, le plan de circulation et de transport prévoit de nouveaux parcs-autos sous trois formes :

- 1) parcs-autos souterrains;
- 2) parcs-autos intégrés;
- 3) parcs-autos indépendants.

La réalisation du plan de stationnement représente un investissement d'environ \$50 millions pour les 20 prochaines années et ce pour doubler le nombre de places dans le centre de la région.

/4...

10,000 places actuellement situées sur rue et sur terrain devront être reconstruites ailleurs et 15,000 places additionnelles devront être ajoutées dans les constructions nouvelles. D'autre part, près de 5,000 places feront partie des édifices du parlement. Actuellement, il y a 19,300 places de stationnement au centre; en 1987, il en faudrait 35,300, dit le rapport.

### Piétons

Les déplacements des piétons dans la partie historique de la ville ont été soigneusement étudiés par suite de l'importance du tourisme pour la région et le Vieux Québec en particulier. Les analyses de cette étude ont donné de plus forts volumes sur les rues à l'intérieur des murs : rues Buade, côte de la Fabrique, Saint-Jean : 1,400 piétons par heure; les autres rues : moins de 1,000 piétons par heure; environ 1,700 personnes par heure marchent entre la haute ville et le quartier Saint-Roch, malgré la falaise.

Les vitesses de marche ont été mesurées et les densités calculées à 19 endroits choisis parmi les 43 points de comptages.

Comme améliorations, les ingénieurs-conseils préconisent un réseau de voies principales pour piétons qui encourageraient à coup sûr la marche plutôt que de se déplacer en véhicule.

C'est ainsi que les voies principales pour piétons pourraient avoir des formes différentes : rue locale avec trottoirs élargis, rue réservée

/5...

aux transports en commun et piétons, mail réservé aux piétons, passage recouvert. Ces améliorations pourraient être implantées graduellement par étapes successives, soit 1ère étape, 2ième étape, 3ième étape.

Le réseau a été élaboré en tenant compte des projets de rues et des autoroutes, des principaux lieux de travail et d'habitation, et des espaces publics. Il est composé de plusieurs axes principaux à angle droit couvrant d'un bout à l'autre la Colline parlementaire, le Vieux Québec, la basse ville et Saint-Roch.

#### Camionnage au centre

Le camionnage dans un centre urbain est diversifié et complexe. Le développement de grands complexes améliorera la livraison à condition de prévoir des zones débarcadères adéquates hors rue selon des normes appropriées.

#### Transport en commun

Le transport en commun est essentiel pour desservir le centre d'une région. Ses lignes servent surtout aux nombreux déplacements entre le lieu du travail et le domicile. L'augmentation prévue du nombre de passagers entre 1966 et 1987 (74%) est plus forte pour les déplacements du lieu de travail au domicile (84%) que pour les autres motifs (60%). Un réseau métropolitain

/6...

d'autobus moderne est décrit comme étant le système le plus efficace. Les lignes d'autobus peuvent être adaptées à toutes les situations de développement selon la demande. On prévoit de nombreuses lignes d'autobus aboutissant au centre, ou le traversant qui desserviront pratiquement les mêmes rues qu'aujourd'hui.

Les services d'autobus interurbains continueront de progresser, malgré l'augmentation du nombre d'automobiles et la concurrence des transports ferroviaire et aérien. Cependant, l'emplacement d'un terminus interurbain doit posséder deux qualités principales : être facile d'accès pour les clients et posséder de bons raccords au réseau routier pour entrer et sortir rapidement de la ville.

Service de l'Information et  
des Relations publiques,  
Ministère de la Voirie.

QUEBEC, le 13 février 1969

Devant le tout Québec réuni au Château Frontenac

LE MINISTRE DES AFFAIRES MUNICIPALES DEVOILE LE RAPPORT VANDRY.

Monsieur Robert Lussier, ministre des Affaires municipales et responsable de la Commission d'Aménagement de Québec, a rendu public hier soir, devant le tout Québec réuni au Château Frontenac, une étude sur la circulation et le transport pour la région de la Capitale provinciale, étude plus communément connue sous le nom de "Rapport Vandry" parce qu'elle a été préparée par le bureau d'ingénieurs-conseils Vandry, Jobin, De Leuw, Cather et Associés.

Les recommandations contenues dans ce rapport constituent des propositions concrètes qui, selon les auteurs, pourraient être réalisables en vingt ans. L'enquête couvre tous les modes de transport utilisés dans la région de Québec.

Le rapport Vandry vient en somme compléter plusieurs autres études qui avaient été réalisées antérieurement dans la région de Québec et dont plusieurs recommandations sont déjà en grande partie concrétisées. Il tient compte en effet du rapport Greber et Fiset, soumis en 1956, et qui constituait en quelque sorte une ébauche de plan directeur d'urbanisme pour la Capitale.

Les recommandations du rapport Vandry ainsi que les données techniques qui ont servi à sa préparation tiennent également compte du rapport Goyer qui constituait une étude de l'ensemble du réseau routier du Québec,

/2...

réalisée en 1957, ainsi que de l'étude Branchaud-Perron-Matte terminée en 1959.

L'étude qui a donné lieu au rapport Vandry avait été commandée en 1966 par la Commission d'Aménagement de Québec, qui relevait alors du premier ministre. Le travail fut confié au bureau de génie-conseil déjà nommé.

Après 30 mois de travail en étroite collaboration avec le ministère de la Voirie, soit le 18 décembre 1968, les ingénieurs-conseils ont présenté leur rapport en deux volumes au ministre de la Voirie, monsieur Fernand-J. Lafontaine.

Le 3 février 1969, ce dernier a transmis officiellement le document à la Commission d'Aménagement de Québec. Comme cette Commission relève du ministre des Affaires municipales depuis le 13 novembre 1968, elle a donc remis le rapport au ministre, monsieur Robert Lussier.

#### Un étude globale

Le rapport englobe tous les modes de transport de la région, soit le réseau routier, les chemins de fer, le transport en commun, les taxis et les camions. Il fait également des recommandations concernant le stationnement, les piétons et les rues au coeur de la région.

/3...

Les recommandations du rapport s'appuient pour une bonne part sur deux études de base menées parallèlement à l'enquête elle-même : l'une concernant les perspectives socio-économiques de la région et l'autre sur l'utilisation future du sol.

Le rapport mentionne que dans leur recherche des meilleures solutions à apporter aux problèmes des communications à l'intérieur de la région, les experts ont tenu compte de la nécessité d'intégrer tous les modes de transport. Ils ont également travaillé, à l'échelle métropolitaine, soit un territoire de 200 milles carrés englobant 36 municipalités dont six en partie. Ils ont également tenu compte de la conservation des valeurs historiques qui confèrent à Québec un attrait unique en Amérique.

QUEBEC, le 13 février 1969

( 30 )

SOURCE : ministère des Affaires municipales

CREATION D'UNE COMMISSION DE PLANIFICATION DES TRANSPORTS DANS LA REGION.

Les ingénieurs-conseils Vandry, Jobin, De Leuw, Cather et Associés recommandent la création, par le gouvernement provincial, d'une "Commission de planification des transports du Québec métropolitain" qui aurait comme double objectif la mise en oeuvre des recommandations du plan et sa mise à jour constante.

Les experts justifient leur proposition en expliquant que "l'établissement d'une telle commission reconnaîtrait le besoin d'intégrer les moyens de transport et d'obtenir un rendement optimum des investissements dans les systèmes et les aménagements de transport. Elle serait l'instrument servant à l'élaboration d'une politique régionale des transports et à l'établissement de l'ordre des priorités."

Le rapport souligne également que la création de cette organisme métropolitain s'impose afin d'instituer des mécanismes de collaboration entre les autorités gouvernementales à tous les paliers, les autorités municipales, les entreprises privées et les autres organismes publics impliqués dans la réalisation du projet.

La Commission de planification serait semblable à la "Metropolitain Toronto and Region Transportation Study" et aux "Transportation Authorities" des Etats de New-York et du New-Jersey.

/2...

Cette Commission serait formée d'un comité exécutif comprenant les ministres de la Voirie, des Transports et Communications et des Affaires municipales et le maire du Québec métropolitain ou les maires des trois municipalités les plus importantes. Le comité technique, consultatif et de coordination réunirait pour sa part le directeur de la Planification du ministère de la Voirie, un représentant des ministères des Transports et Communications et des Affaires municipales, le directeur de la planification et l'ingénieur en chef du Québec métropolitain ou des trois municipalités les plus importantes et, enfin, un représentant du transport en commun, du C.N., du C.P., du conseil des ports nationaux et de la Chambre de Commerce du district de Québec.

Service de l'Information et  
des Relations publiques,  
Ministère de la Voirie.

QUEBEC, le 13 février 1969

( 30 )

LE RESEAU ROUTIER DEMEURERA LE FACTEUR LE PLUS IMPORTANT DANS LE DEVELOPPEMENT DE LA REGION DE QUEBEC.

Le réseau routier demeurera le facteur le plus important dans le développement futur de la région de Québec. Les autoroutes en construction et projetées permettront de diminuer les temps de parcours vers le centre et mettront en valeur des superficies considérables qui n'auraient pu être développées jusqu'ici.

Cette conclusion est tirée d'une étude sur l'utilisation du sol dans la région, préparée par monsieur Jean Rousseau, urbaniste de Québec, et résumée dans le premier volume du rapport de circulation et de transport en commun.

Parmi les autres influences prévues sur le développement futur de la région, monsieur Rousseau note que l'utilisation pourra être accélérée du fait que peu de parties du territoire sont maintenant isolées et qu'on trouve partout, à quelques minutes de distance, les équipements de base nécessaires à la vie des banlieues.

Cependant, des contraintes viendront ralentir le développement dans certains secteurs. C'est ainsi que les parties nord-ouest et nord-est de la région, qui n'ont pas été atteintes par les aménagements récents, ne le

/2...

seront vraisemblablement pas à court terme. Au nord-ouest, l'augmentation du trafic aérien à l'aéroport pourra bientôt constituer un frein à l'implantation domiciliaire. Par ailleurs, la topographie et la nature du sol constituent des difficultés majeures au nord-est.

### Répartition sectorielle

L'attraction relative des sites, calculée en fonction des aménagements récents, de l'accessibilité au centre de la région, de la densité du réseau routier et de la proximité des centres d'emploi, démontre clairement qu'en 1977, le territoire comprenant les villes de Charlesbourg, Sainte-Foy Ouest, Neufchâtel et Duberger connaîtrait une expansion supérieure au reste de la région.

Par contre, les villes de Québec, Sillery et Sainte-Foy Est sont "saturées" actuellement, ce qui signifie que leurs territoires seront plutôt appelés à des modifications internes.

... que l'attraction du centre subsiste toujours, dit le rapport. On y assistera à une densification localisée de l'habitation, puisque la ville centre doit

/3...

répondre à sa vocation et continuer à offrir à la région les services d'une métropole. Le port, la Cité parlementaire et le secteur historique attirent d'autres activités qui refoulent l'habitation. Par contre, le réaménagement de la rivière Saint-Charles devrait encourager, selon monsieur Rousseau, l'habitation à haute densité.

Service de l'Information et  
des Relations publiques,  
Ministère de la Voirie.

QUEBEC, le 13 février 1969

UN ORGANISME METROPOLITAIN DES TRANSPORTS EN COMMUN

Le rapport Vandry, Jobin, De Leuw, Cather et Associés prévoit la création d'un organisme métropolitain groupant sous une seule autorité les dix compagnies d'autobus de la région étudiée, la traverse de Lévis et l'ascenseur de la terrasse Dufferin.

Cette solution globale aux problèmes actuels du transport en commun dans la région de la vieille Capitale permettrait selon les experts une diminution moyenne de 4.3 minutes par déplacement et une économie totale de 2.85 millions d'heures sur une moyenne de 40 millions de déplacements annuels. Un système intégré de transport en commun permettrait également à la clientèle captive de ce mode de transport, soit 17% de la population, de sauver temps et argent grâce à un système de correspondance qui rendrait pratiquement gratuits pour les piétons la traverse de Lévis et l'ascenseur de la terrasse Dufferin.

Le rapport dit qu'actuellement, les nombreux parcours parallèles, les privilèges restreints de correspondance, les arrêts mal coordonnés, l'éparpillement des terminus et le morcellement de la clientèle entre les compagnies empêchent toute rationalisation des services.

Il en coûterait, selon les experts, entre \$13 et \$14 millions pour acheter les dix compagnies d'autobus et la traverse de Lévis et renouveler le matériel désuet. Le comité Lacasse, formé par le gouvernement provincial il y a quelques mois, étudie présentement les modalités relatives à la formation et au financement de l'organisme métropolitain.

/2...

Eléments nouveaux

Le réseau proposé réorganise complètement les services existants. Il introduit en plus des lignes express pour le nord de la région, réserve le pont Dorchester, la rue Saint-Jean et la partie centrale du boulevard Charest Est aux autobus, et prolonge dix lignes importantes entre deux réservoirs très denses, soit le quartier Saint-Roch et la Colline parlementaire.

Les autres solutions envisagées, soit les ententes ou fusions volontaires et forcées entre les compagnies, ont été rejetées après étude car la notion de profit, nécessaire au fonctionnement d'une entreprise privée, ne pourrait satisfaire les besoins de la clientèle.

Service de l'Information et  
des Relations publiques,  
Ministère de la Voirie.

QUEBEC, le 13 février 1969

UN ORGANISME METROPOLITAIN DES TRANSPORTS EN COMMUN

Le rapport Vandry, Jobin, De Leuw, Cather et Associés prévoit la création d'un organisme métropolitain groupant sous une seule autorité les dix compagnies d'autobus de la région étudiée, la traverse de Lévis et l'ascenseur de la terrasse Dufferin.

Cette solution globale aux problèmes actuels du transport en commun dans la région de la vieille Capitale permettrait selon les experts une diminution moyenne de 4.3 minutes par déplacement et une économie totale de 2.85 millions d'heures sur une moyenne de 40 millions de déplacements annuels. Un système intégré de transport en commun permettrait également à la clientèle captive de ce mode de transport, soit 17% de la population, de sauver temps et argent grâce à un système de correspondance qui rendrait pratiquement gratuits pour les piétons la traverse de Lévis et l'ascenseur de la terrasse Dufferin.

Le rapport dit qu'actuellement, les nombreux parcours parallèles, les privilèges restreints de correspondance, les arrêts mal coordonnés, l'éparpillement des terminus et le morcellement de la clientèle entre les compagnies empêchent toute rationalisation des services.

Il en coûterait, selon les experts, entre \$13 et \$14 millions pour acheter les dix compagnies d'autobus et la traverse de Lévis et renouveler le matériel désuet. Le comité Lacasse, formé par le gouvernement provincial il y a quelques mois, étudie présentement les modalités relatives à la formation et au financement de l'organisme métropolitain.

/2...

Éléments nouveaux

Le réseau proposé réorganise complètement les services existants. Il introduit en plus des lignes express pour le nord de la région, réserve le pont Dorchester, la rue Saint-Jean et la partie centrale du boulevard Charest Est aux autobus, et prolonge dix lignes importantes entre deux réservoirs très denses, soit le quartier Saint-Roch et la Colline parlementaire.

Les autres solutions envisagées, soit les ententes ou fusions volontaires et forcées entre les compagnies, ont été rejetées après étude car la notion de profit, nécessaire au fonctionnement d'une entreprise privée, ne pourrait satisfaire les besoins de la clientèle.

Service de l'Information et  
des Relations publiques,  
Ministère de la Voirie.

QUEBEC, le 13 février 1969

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 178 746