

Plan de transport

*de l'agglomération
de la capitale nationale
du Québec*

e n b r e f

POUR UNE RÉGION EN MOUVEMENT

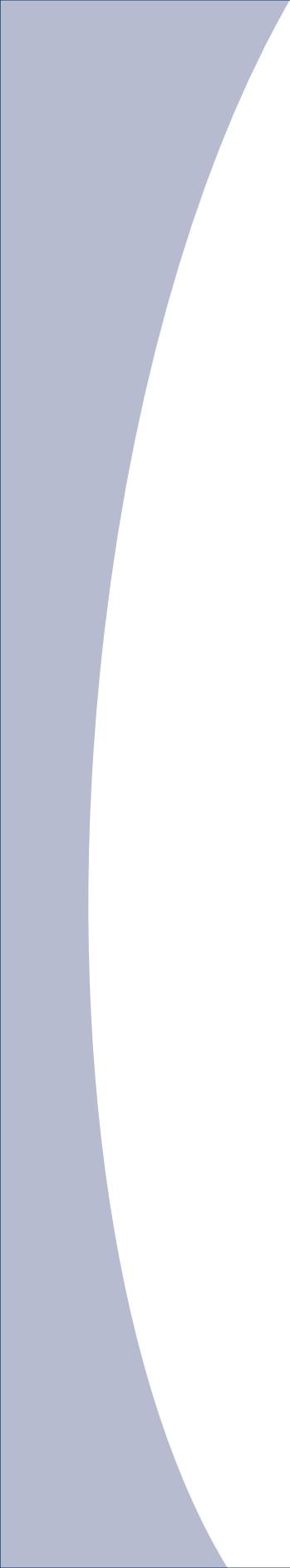
Plan

de transport

*de l'agglomération
de la capitale nationale
du Québec*

e n b r e f

POUR UNE RÉGION EN MOUVEMENT



Publié par le ministère des Transports du Québec,
avril 2000

Dépôt légal – Bibliothèque nationale du Québec 2000
ISBN 2-550-35775-2

Table des matières

INTRODUCTION	9
---------------------	----------

CHAPITRE 1 : UN IMPORTANT RÉSEAU D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	15
--	-----------

CHAPITRE 2 : CONSTATS ET TENDANCES	25
---	-----------

CHAPITRE 3 : ORIENTATIONS	31
----------------------------------	-----------

CHAPITRE 4 : LES AXES D'INTERVENTION ET LES MOYENS D'ACTION POUR LES CINQ PROCHAINES ANNÉES	33
--	-----------

CHAPITRE 5 : LES PARTENAIRES MINISTÉRIELS, RÉGIONAUX ET MUNICIPAUX : DES ACTEURS ESSENTIELS À LA RÉUSSITE DU PLAN DE TRANSPORT	49
---	-----------

CONCLUSION	51
-------------------	-----------

LISTE DES CARTES

CARTE 1	DÉLIMITATION DE LA ZONE À L'ÉTUDE	11
----------------	--	-----------

CARTE 2	FORME URBAINE	13
----------------	----------------------	-----------

CARTE 3	INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT	17
----------------	--	-----------

CARTE 4	PORT DE QUÉBEC	19
----------------	-----------------------	-----------

CARTE 5	RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN	21
----------------	---------------------------------------	-----------

CARTE 6	LA ROUTE VERTE	23
----------------	-----------------------	-----------

Introduction

LE TERRITOIRE VISÉ PAR LE PLAN DE TRANSPORT DE L'AGGLOMÉRATION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC

Le territoire visé par le Plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec correspond à celui de la région métropolitaine de recensement (RMR) de Québec¹, à laquelle s'ajoute la partie du territoire des MRC de la Côte-de-Beaupré, de Desjardins et de Bellechasse non comprise dans la RMR telle qu'elle est établie par Statistique Canada (*carte 1*), soit en tout 49 municipalités. La notion de région métropolitaine fait ainsi à la fois référence au *lieu de résidence* et au *lieu de travail*, données essentielles pour prévoir l'offre et la demande en transport dans l'agglomération.

TROIS SECTEURS

Dans le but de faciliter les analyses, la zone urbaine a été divisée en trois secteurs : le centre, la périphérie et les satellites.

La *carte 2* illustre bien ces secteurs de part et d'autre du fleuve.

1. La région métropolitaine, telle qu'elle est établie par Statistique Canada, correspond à une région dont le noyau urbanisé compte plus de 100 000 habitants, à laquelle s'ajoutent les municipalités environnantes plus ou moins urbanisées si au moins 40 p. 100 de leur population active travaille dans le noyau urbanisé ou si au moins 25 p. 100 de la population active qui y travaille habite dans le noyau urbanisé.

Carte 1

Carte 2

Chapitre 1

UN IMPORTANT RÉSEAU D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

L'agglomération de la capitale dispose d'un important réseau d'infrastructures de transport routier, ferroviaire, maritime et aérien.

La **carte 3** illustre les axes routiers nationaux, les voies donnant accès à la capitale, les artères urbaines, les axes intermunicipaux utilisés pour les déplacements intra et intermunicipaux ainsi que les axes donnant accès aux autres grandes infrastructures de transport que sont l'aéroport, le port et le réseau ferroviaire.

Par ailleurs, la **carte 4** présente l'aire portuaire de la Société du port de Québec ainsi que les trois secteurs portuaires de la Rive-Nord, soit l'Anse-au-Foulon, l'Estuaire et Beauport ainsi que les équipements portuaires de la Rive-Sud.

La **carte 5** montre les réseaux de transport en commun de la Société de transport de la Communauté urbaine de Québec (STCUQ), du Réseau Trans-Sud (RTS), des organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT) des Chutes-de-la-Chaudière, de Saint-Augustin-de-Desmaures, de Pintendre et de Shannon.

Enfin, la **carte 6** indique le tracé de la Route verte, en distinguant les tronçons qui sont réalisés et ceux qui sont à l'état de projet.

Carte 3

Carte 4

Carte 5

Carte 6

Chapitre 2

CONSTATS ET TENDANCES

Les études réalisées et les rencontres tenues au cours de l'élaboration du plan de transport ont permis d'établir et de valider les constats et les tendances marquantes de l'agglomération.

UNE FAIBLE CROISSANCE DE LA DEMANDE EN TRANSPORT

La faible augmentation de la population – 6 p. 100 au cours des dix prochaines années – et le vieillissement de la population devraient entraîner un ralentissement de la croissance de la demande en transport, en particulier pendant l'heure de pointe du matin. Par contre, une augmentation du nombre des ménages où les deux conjoints travaillent et utilisent chacun une voiture ainsi qu'une activité économique accrue viennent influencer à la hausse la demande en transport aux heures de pointe.

UNE RÉPARTITION DE LA POPULATION ET DES EMPLOIS FAVORISANT LES DÉPLACEMENTS INDIVIDUELS EN AUTOMOBILE AU DÉTRIMENT DU TRANSPORT EN COMMUN

UNE PÉRIPHÉRIE EN CROISSANCE

On prévoit une augmentation beaucoup plus importante de la population dans les secteurs périphériques – 19 p. 100, en moyenne, soit 55 000 personnes – que dans les secteurs centraux – 2 p. 100, soit 7000 personnes – et un redéploiement des fonctions commerciales en périphérie.

UNE HAUSSE DU NOMBRE DE DÉPLACEMENTS MOTORISÉS

Depuis 1991, on continue d'assister à une augmentation du nombre de déplacements motorisés. Ainsi, en 2011, à l'heure de pointe du matin, il y aura 197 000 déplacements sur la Rive-Nord, 36 000 sur la Rive-Sud, 28 500 de la Rive-Sud en direction de la Rive-Nord et 3200 dans le sens contraire. La longueur moyenne des trajets aura augmenté de 9 p. 100, et leur durée, de 13 p. 100.

UNE BAISSÉ DE L'UTILISATION DU TRANSPORT EN COMMUN

On constate une dispersion de l'habitat et des pôles d'activité, ce qui rend difficile l'organisation efficace du transport en commun. Également, comme près de 50 p. 100 de la clientèle du transport en commun est composée d'étudiants, la diminution prévue de l'importance démographique du groupe des 19 ans et moins aura eu, en 2011, une incidence importante sur l'utilisation de ce mode de transport. Si rien n'est fait pour limiter l'effet de ces tendances, elles auront entraîné, en 2011, une diminution de l'ordre de 15 p. 100 de l'utilisation du transport en commun.

DES DÉPLACEMENTS INTERRÉGIONAUX DOMINÉS PAR L'AUTOMOBILE

Comme l'agglomération de la capitale est un carrefour de transport et comme les déplacements se font dans une proportion de 90 p. 100 en automobile, il est essentiel de maintenir la fonctionnalité des réseaux autoroutiers et nationaux.

UN RÉSEAU AUTOROUTIER DE PLUS EN PLUS SOLLICITÉ

Le transport des personnes est dominé par les déplacements entre les divers secteurs de l'agglomération : ceux-ci se font principalement en automobile et cette tendance va en s'accroissant, au détriment des autres modes de transport. Du fait que le réseau local présente des lacunes en ce qui a trait à certaines liaisons intra et intermunicipales, on risque d'assister à un nouvel accroissement de la circulation locale sur le réseau autoroutier, ce qui, si rien n'est fait, pourrait amener des difficultés majeures de fonctionnement du réseau supérieur.

UN RÉSEAU À MATURITÉ

Entreprise dans les années 1960, la construction des grands axes autoroutiers s'est accélérée durant les années 1970. Ce réseau doit aujourd'hui être évalué en tenant compte de son âge et du fait que, à l'instar des autres infrastructures routières nord-américaines construites à la même époque, sa conception géométrique, conforme aux normes du moment, est mal adaptée aux besoins d'aujourd'hui.

Ainsi, parce qu'il vieillit et qu'il est de plus en plus sollicité par la circulation automobile et le transport lourd, ce réseau est arrivé à maturité. Il nécessite maintenant des réfections importantes pour limiter et corriger les dégradations, en allonger la vie utile, en maximiser la fonctionnalité ainsi que la sécurité des usagers de même que rendre certaines infrastructures ou certains aménagements conformes aux nouvelles exigences de ce début de siècle.

UN TRANSPORT DES MARCHANDISES REPOSANT FORTEMENT SUR LE CAMIONNAGE

En raison d'une augmentation prévue jusqu'en 2005 d'environ 4 p. 100 des échanges intraprovinciaux se faisant par camion, d'une croissance prévue des activités de commerce de gros et de détail génératrices de transport lourd et d'un trafic lourd de transit assez important (40 p. 100 des camions qui entrent dans l'agglomération sont en transit), l'efficacité du transport de marchandises dépend grandement de la fonctionnalité des axes autoroutiers.

UNE SOUS-UTILISATION DES GRANDS ÉQUIPEMENTS FERROVIAIRES, PORTUAIRES ET AÉROPORTUAIRES

CHEMIN DE FER

N'ayant accueilli, en moyenne, que 36 000 wagons par année entre 1991 et 1994 – dont 40 p. 100 étaient liés aux activités portuaires – le complexe ferroviaire de l'agglomération est nettement sous-utilisé. Disposant d'une capacité d'accueil quotidienne de 9000 wagons, le volume actuel de marchandises transportées ne représente, en moyenne, que 120 wagons par jour.

PORT

Le volume annuel de marchandises manutentionnées au port se maintient depuis plusieurs années à 17 millions de tonnes en moyenne. Toutefois, on observe un accroissement important du tonnage de marchandises liquides en vrac, qui, en 1994, représentait 67 p. 100 du tonnage total, comparativement à 46 p. 100

en 1991. En 1994, le quai privé de la société Ultramar accueillait à lui seul plus de 60 p. 100 du tonnage total.

AÉROPORT

Par ailleurs, et malgré des investissements importants ces dernières années, l'aéroport international Jean-Lesage a connu, entre 1989 et 1997, une baisse du nombre de passagers embarqués et débarqués de l'ordre de 28 p. 100, et cette tendance semble vouloir se poursuivre puisque les plus récentes données sur l'affluence révèlent une diminution du nombre de passagers.

LE BRUIT : UNE NUISANCE QUI AUGMENTE

Une des principales nuisances pour les riverains du réseau routier est la pollution par le bruit. Des estimations faites en 1993 révélaient l'existence sur le territoire de l'agglomération de Québec de 17 zones résidentielles, institutionnelles ou récréatives perturbées ou fortement perturbées.

UNE AUGMENTATION PRÉVISIBLE DE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE LE LONG DES AUTOROUTES

Selon l'étude sur la consommation énergétique et les émissions polluantes réalisée dans le cadre des activités d'élaboration du plan de transport, les zones les plus touchées sont concentrées le long des grandes infrastructures routières et au centre-ville de Québec. En 2011, durant la période de pointe du matin, la distribution sur

le territoire des divers polluants resterait la même qu'en 1991, mais l'accroissement prévu de la circulation ferait augmenter les taux d'émission de polluants, même si les concentrations demeuraient inférieures aux normes prescrites.

UNE CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE EN HAUSSE

La croissance du trafic routier liée à l'augmentation de l'utilisation de l'automobile et du camion ainsi que l'accroissement de la longueur et de la durée des déplacements lié à l'étalement urbain et à la congestion auront pour effet d'entraîner une hausse de la consommation d'énergie. La consommation moyenne par déplacement passerait ainsi de 1,21 litre en 1991 à 1,46 litre en 2011.

Chapitre 3

ORIENTATIONS

Les trois grands objectifs du plan de transport – *accroître l’efficacité du réseau de transport et optimiser la sécurité des usagers, soutenir le développement économique et améliorer la qualité de vie des citoyens* – se traduisent, concrètement, par quatre grandes orientations. Rappelons que celles-ci ont été établies de concert avec les élus de l’agglomération à l’occasion de diverses rencontres.

LES ORIENTATIONS

- Assurer la gestion, la consolidation et l’optimisation des réseaux routiers en tenant compte des objectifs d’accessibilité et de mobilité et en assurant le respect de leur intégration à l’environnement, en particulier au tissu urbain.
- Assurer la complémentarité entre les modes de transport en favorisant, entre autres choses, une meilleure harmonisation des réseaux de transport en commun et en privilégiant les modes de transport autres que l’utilisation individuelle de l’automobile.
- Assurer l’accessibilité à l’agglomération de la capitale par tous les modes de transport.
- Soutenir l’efficacité du transport des marchandises par tous les modes de transport, et prévoir des mesures pour en limiter les effets négatifs sur les infrastructures routières et l’environnement urbain.

Pour y arriver, le plan de transport propose quatre grands axes d’intervention, auxquels sont liés des moyens d’action pour les cinq prochaines années.

Chapitre 4

LES AXES D'INTERVENTION ET LES MOYENS D'ACTION POUR LES CINQ PROCHAINES ANNÉES

PREMIER AXE D'INTERVENTION

GÉRER LA CROISSANCE DE LA DEMANDE EN TRANSPORT

La gestion de la demande de transport est déterminante pour maintenir et accroître la mobilité des personnes et faciliter leur accès à l'ensemble du territoire de l'agglomération. À cet égard, les actions visant à soutenir la consolidation et l'amélioration du transport en commun ou collectif sont privilégiées. D'autres solutions adaptées au contexte de l'agglomération et aux possibilités d'influencer le choix du mode de déplacement sont également envisagées.

CONSOLIDER ET AMÉLIORER LE TRANSPORT EN COMMUN : UNE PRIORITÉ

Pour maintenir et améliorer la mobilité des personnes dans l'agglomération – principalement les déplacements entre le domicile et le lieu de travail – dans le respect du principe de développement durable, le Ministère entend limiter l'augmentation croissante des déplacements de véhicules à passager unique, principalement par le soutien à l'amélioration et au développement des services de transport en commun.

Les moyens d'action privilégiés passent par le développement du réseau régional de transport en commun et, particulièrement, par l'amélioration du réseau dans les secteurs où l'affluence est la plus grande. Plus précisément, l'amélioration des parcours Métrobus et de la desserte des principaux centres d'activité du territoire constituent une priorité.

Par ailleurs, l'amélioration des liens entre l'agglomération et les secteurs périphériques de la Rive-Sud et de la Rive-Nord s'impose. Les principaux moyens à mettre en œuvre sont :

- l'amélioration des services et l'harmonisation des horaires et des échanges ;
- l'intégration tarifaire ;
- l'amélioration du service entre les deux rives dans l'axe des ponts ;
- l'harmonisation du service à la traverse Québec–Lévis.

Le Ministère entend poursuivre sa participation dans le développement des services de transport en commun dans l'agglomération par son programme d'aide financière aux projets d'immobilisation des organismes de transport en commun.

À l'intérieur des échanges qui ont lieu dans le cadre de la mise en œuvre du plan de transport et du projet de lien interrives, la recherche d'une solution régionale en matière de transport en commun pour l'agglomération de la capitale devra être poursuivie avec les principaux acteurs de la région : les municipalités, les organismes publics de transport, les organismes municipaux et intermunicipaux de transport, de même que la Société des traversiers du Québec.

MOYENS D'ACTION POUR LES CINQ PROCHAINES ANNÉES

- Projet de lien interrives et de réseau régional de transport en commun.

ASSURER LE DÉVELOPPEMENT À LONG TERME DU TRANSPORT EN COMMUN

Le développement du transport en commun dans l'agglomération passe par l'amélioration du service Métrobus. À long terme, le remplacement de ce service par un équipement plus performant pour la desserte des axes où l'affluence est très grande, tel le système léger sur rail (SLR), utilisé dans plus de 50 villes dans le monde, pourrait constituer une solution mieux adaptée au concept de développement durable. Des analyses plus poussées doivent donc être réalisées, en collaboration avec la STCUQ, afin de déterminer si ce système représente une solution intéressante pour l'agglomération de la capitale.

MOYENS D'ACTION POUR LES CINQ PROCHAINES ANNÉES

- Financement de l'étude d'opportunité sur l'implantation d'un système léger sur rail faite en collaboration avec les partenaires publics.

AMÉLIORER LA CIRCULATION SUR DES TRONÇONS D'AUTOROUTES QUI PRÉSENTENT DES DIFFICULTÉS

Le ministère des Transports est également préoccupé par certaines sections d'autoroutes où la sécurité et la fluidité sont insuffisantes. Il a également le souci d'optimiser l'utilisation des infrastructures en période de pointe pour le transport collectif et de privilégier d'autres modes de transport que l'automobile.

Pour remédier à cette situation, le Ministère entend, entre autres choses, aménager des sections de voies réservées au transport en commun, aux taxis et au covoiturage sur son réseau. Trois secteurs de l'agglomération ont été prioritairement désignés : les autoroutes Laurentienne et Charest ainsi que l'approche sud du pont de Québec.

MOYENS D'ACTION POUR LES CINQ PROCHAINES ANNÉES

- Aménagement de voies réservées sur les autoroutes Laurentienne et Charest ainsi que sur l'approche sud du pont de Québec.

ADOPTER DES MESURES INCITATIVES POUR CHANGER LES HABITUDES DE TRANSPORT DES CITOYENS

Le Ministère entend adopter des mesures de gestion de la demande qui influent sur le choix du mode de transport par les citoyens.

Plus spécifiquement, le Ministère entend promouvoir, auprès des grands employeurs, la création de programmes incitatifs. Ces programmes visent à convaincre ces derniers de mettre en œuvre, de concert avec leurs employés, des mesures pour réduire le nombre de déplacements en automobile ne comptant qu'un seul passager. Plusieurs moyens peuvent être utilisés pour le faire : télétravail, horaires de travail plus souples, soutien financier favorisant l'utilisation du transport en commun, organisation d'un système de covoiturage et de stationnements plus avantageux pour les covoitureurs.

Le gouvernement, en tant que principal employeur de l'agglomération, fera preuve de leadership dans la promotion et l'implantation d'un tel programme auprès de son personnel.

Le Ministère souhaite également l'adoption, par les partenaires municipaux, d'une politique régionale de stationnement, qui constituerait une excellente mesure de gestion de la demande en transport.

MOYENS D'ACTION POUR LES CINQ PROCHAINES ANNÉES

- Promotion de la création de «programmes employeurs» auprès des grands employeurs de l'agglomération.
- Soutien aux partenaires municipaux dans la mise en œuvre d'une politique régionale de stationnement.

DEUXIÈME AXE D'INTERVENTION

FACILITER L'ACCÈS À LA CAPITALE TOUT EN ASSURANT LA SÉCURITÉ DES USAGERS ET LA FLUIDITÉ DE LA CIRCULATION

L'agglomération de la capitale possède un important réseau autoroutier dont l'épine dorsale est constituée de l'axe stratégique qui comprend le pont Pierre-Laporte, ainsi que les autoroutes Henri-IV et Félix-Leclerc. Cet axe passe au cœur de l'agglomération de la capitale nationale et joue un rôle primordial dans son développement économique en la reliant à toutes les régions du Québec, et en desservant les principales installations portuaires, aéroportuaires et ferroviaires.

CONTINUER D'AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ET LA FLUIDITÉ DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR AINSI QUE SON ARRIMAGE AVEC LES AUTRES RÉSEAUX

GESTION DE LA CIRCULATION ET CONSOLIDATION DU RÉSEAU EXISTANT

Le Ministère a établi un certain nombre de mesures visant à optimiser l'utilisation du réseau autoroutier de l'agglomération. Il entend notamment mettre en place de l'équipement de gestion de la circulation autoroutière (caméras de surveillance du réseau et panneaux à messages variables). Le premier tronçon choisi, qui est le secteur de l'agglomération où l'affluence est la plus grande aux heures de pointe, est celui des ponts Pierre-Laporte et de Québec.

Le Ministère entend également revoir, de manière globale, toute la question de la fluidité de la circulation sur l'axe des autoroutes Félix-Leclerc et Henri-IV, épine dorsale du réseau, pour bien saisir les enjeux et apporter les solutions qui s'imposent.

Cette analyse permettra également d'examiner les hypothèses liées au corridor de prolongement de l'autoroute Félix-Leclerc, à l'ouest de l'autoroute Henri-IV.

D'autre part, diverses analyses nous permettent de cerner certains correctifs qui seront apportés au réseau de l'agglomération au cours des cinq prochaines années, soit :

- la correction du goulot d'étranglement sur l'autoroute Henri-IV ;
- l'amélioration de l'écoulement de la circulation sur l'autoroute Félix-Leclerc ;
- l'achèvement de la réfection de l'échangeur Sud des ponts de Québec et Pierre-Laporte ;
- le réaménagement de l'échangeur des autoroutes du Vallon et Charest ;
- le réaménagement de l'échangeur à l'intersection de l'autoroute Jean-Lesage et de la route Lageux ;
- la réhabilitation de l'autoroute Duplessis et son intégration au milieu environnant ;
- le doublement des voies de l'autoroute Laurentienne jusqu'à Stoneham ;
- l'achèvement du réaménagement du boulevard Sainte-Anne.

ÉCHANGEURS AUTOROUTIERS

Le ministère des Transports entend, pour le moment, limiter la construction de nouveaux échangeurs afin de ne pas nuire d'avantage à la fluidité de la circulation sur les autoroutes qui soutiennent actuellement une importante circulation locale.

Le Ministère réaménagera plutôt certains échangeurs stratégiques comme ceux des intersections du Vallon - Charest, Henri-IV - Charest et Jean-Lesage - route Lagueux.

PARTENARIAT AVEC LES MUNICIPALITÉS

Bien que le réseau autoroutier et le réseau d'artères municipales soient bien développés, on constate cependant que la transition entre les deux se fait parfois mal.

C'est pourquoi le Ministère accentuera le partenariat avec les municipalités pour assurer une meilleure harmonisation entre le réseau autoroutier et les réseaux municipaux. Les interventions prioritaires à cet égard touchent l'avenue Dufferin, l'axe du Vallon ainsi que les boulevards Laurier et François-De-Laval.

GESTION DES CORRIDORS ROUTIERS

Le Ministère a participé au cours des dernières années à la réalisation d'études qui ont permis d'établir un lien entre le nombre élevé d'accès le long des corridors nationaux et régionaux, la détérioration des conditions de circulation et l'augmentation des problèmes liés au manque de sécurité. Dans les interventions sur son réseau, le Ministère travaillera plus étroitement avec les partenaires municipaux à la mise en œuvre de mesures de gestion des corridors routiers plus efficaces.

RÉSEAU RÉGIONAL DE CAMIONNAGE

Pour avoir accès au réseau autoroutier, qui est l'assise du réseau de camionnage de l'agglomération, la circulation lourde doit parfois emprunter des artères locales, ce

qui l'amène à cohabiter avec la circulation automobile dans des secteurs résidentiels.

Le Ministère entend soutenir les municipalités dans la recherche de solutions et dans la mise sur pied d'un réseau régional de camionnage. L'axe est-ouest, entre l'autoroute Henri-IV et le boulevard Valcartier, en est un exemple.

EXPLOITATION EFFICACE DU RÉSEAU

Le Ministère poursuivra évidemment la mise en œuvre de mesures permettant d'optimiser ses méthodes d'exploitation afin d'assurer la sécurité sur le réseau en période hivernale. À titre d'exemple, il prendra des mesures concrètes, telles l'installation des clôtures brise-vent et la plantation de haies dans les secteurs où cela s'avère nécessaire.

MOYENS D'ACTION POUR LES CINQ PROCHAINES ANNÉES

- Installation d'un système de gestion de la circulation (caméras de surveillance du réseau et panneaux à messages variables) dans l'axe des ponts Pierre-Laporte et de Québec.
- Réaménagement d'échangeurs stratégiques.
- Consolidation du réseau actuel.
- Accentuation du partenariat avec les municipalités pour assurer une meilleure harmonisation entre le réseau autoroutier et les réseaux municipaux.
- Mesures de gestion des corridors routiers, en collaboration avec les partenaires municipaux.
- Soutien à la mise en place d'un réseau régional de camionnage.

LA MISE EN VALEUR DE LA CAPITALLE DU QUÉBEC ET LA MISE EN PLACE DES CONDITIONS NÉCESSAIRES AU DÉVELOPPEMENT ET À LA DIVERSIFICATION DE L'ÉCONOMIE

En collaboration avec la Commission de la capitale nationale du Québec, le Ministère entend assurer la réalisation des travaux inscrits dans son plan d'action relativement aux principales voies d'accès et portes d'entrée de la capitale et aux principales infrastructures de transport (port, aéroport). Il entend poursuivre son action au-delà de la période de trois ans sur laquelle s'étend le plan d'action déposé en octobre 1999.

MOYENS D'ACTION POUR LES CINQ PROCHAINES ANNÉES

- Réalisation des travaux inscrits au *Plan d'action de la capitale*, en partenariat avec la Commission de la capitale nationale du Québec.

TROISIÈME AXE D'INTERVENTION

ASSURER LA FONCTIONNALITÉ ET LE DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS FERROVIAIRES, PORTUAIRES ET AÉROPORTUAIRES

Le développement de l'aéroport international Jean-Lesage et du port de Québec passe par une utilisation optimale de ces infrastructures et nécessite, entre autres choses, des accès routiers fonctionnels. Il s'agit d'une des conditions essentielles pour permettre à ces équipements de fonctionner efficacement et de desservir adéquatement les entreprises de la capitale et des régions environnantes.

LA CONSERVATION ET L'AMÉLIORATION DES ACCÈS ROUTIERS AU PORT ET À L'AÉROPORT

En ce qui concerne l'aéroport, le Ministère accorde une importance primordiale à la fluidité de la circulation sur l'autoroute Duplessis et la route de l'Aéroport.

Par ailleurs, pour ce qui est de l'accessibilité au port, le Ministère, en concertation avec les municipalités concernées, élaborera un cadre de gestion visant à préserver la fonctionnalité de ses principales voies d'accès, soit le boulevard Champlain, le boulevard Henri-Bourassa et la rue Abraham-Martin.

MOYENS D'ACTION POUR LES CINQ PROCHAINES ANNÉES

- Élaboration, avec les partenaires municipaux, d'un cadre de gestion visant à préserver la fonctionnalité des axes d'accès à l'aéroport et au port.

LA MULTIMODALITÉ ET LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES, PORTUAIRES ET AÉROPORTUAIRES

Le développement économique et touristique et la position concurrentielle de la région, par rapport au reste du Québec et à l'extérieur, exigent que le réseau supérieur fournisse aux pôles économiques de la région un accès efficace à leurs marchés et assure la desserte du port de Québec et de l'aéroport international Jean-Lesage.

En ce sens, le Ministère entend, une fois que la Société aéroportuaire de Québec aura pris en charge la gestion de l'aéroport, collaborer à l'élaboration du plan de développement du transport aérien.

Par ailleurs, le Saint-Laurent est un lien maritime international entre les grands ports européens et le cœur industriel de l'Amérique du Nord. Il joue un rôle important, tant sur le plan du transport des marchandises que sur celui du tourisme (croisières). Il pourrait également constituer une voie de transport entre les régions du Québec.

Le Ministère entend participer aux efforts visant à confirmer le rôle portuaire de la capitale en collaborant à l'élaboration d'une stratégie de développement portuaire intégrée à une politique québécoise de transport maritime. Dans le but d'amorcer cette démarche, le Ministère est prêt à participer financièrement à la réalisation d'une étude.

En ce qui concerne le transport ferroviaire de marchandises, le Ministère veut favoriser les solutions de remplacement au transport routier. Pour ce faire, il a mis sur pied un programme de subventions qui s'adresse aux chemins de fer d'intérêt local (CFIL).

Enfin, le Ministère entend également jouer un rôle important à la table de concertation sur le transport dans l'agglomération et travailler en collaboration avec les partenaires concernés pour déterminer la manière d'améliorer l'efficacité des transports et les facteurs favorisant l'ouverture vers les marchés extérieurs dans une perspective de multimodalité. Le Ministère croit que cette initiative contribuera à l'atteinte des objectifs du plan de transport.

MOYENS D'ACTION POUR LES CINQ PROCHAINES ANNÉES

- Élaboration d'une stratégie de développement portuaire qui s'intégrerait à une politique québécoise de transport maritime.
- Poursuite du programme de subventions aux chemins de fer d'intérêt local pour accroître l'utilisation du rail pour le transport des marchandises.
- Soutien à la concertation en transport avec les partenaires concernés.

QUATRIÈME AXE D'INTERVENTION

AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE DES CITOYENS

De nombreux facteurs influent sur la qualité de vie des citoyens. Certaines mesures, d'apparence sans lien direct avec l'environnement, y contribuent. Par exemple, l'amélioration de la fluidité de la circulation permet de réduire les délais qu'auraient pu entraîner les problèmes prévisibles de congestion et les risques d'augmentation de la pollution atmosphérique les accompagnant. Les mesures visant à favoriser le transport collectif sont d'autres gestes concrets qui touchent directement la qualité de vie des citoyens.

La protection de l'environnement naturel et humain passe également par la réduction ou, à tout le moins, l'atténuation des impacts négatifs des différents modes de transport.

ATTÉNUATION DU BRUIT ROUTIER

L'atténuation du bruit routier est un aspect important de l'amélioration de la qualité de vie des citoyens qui habitent à proximité de grands axes routiers. Le Ministère entend donc contribuer à l'application de sa politique pour atténuer le bruit routier par la mise en œuvre de mesures d'atténuation du bruit (murs, buttes antibruit, etc.).

Quelques zones résidentielles sensibles au bruit ont déjà été protégées en bordure d'axes majeurs. D'autres sites ont été relevés et pourront faire l'objet de mesures d'atténuation avec la participation des municipalités.

EMBELLISSEMENT DES PAYSAGES URBAINS LE LONG DES AXES ROUTIERS

Le nouveau mode de gestion de la végétation que le Ministère expérimente le long de certains corridors routiers, notamment dans la section nord de l'autoroute Henri-IV, a déjà fait ses preuves. Cette nouvelle manière de gérer les abords routiers met à contribution la flore indigène et améliore la qualité visuelle de nos corridors routiers.

Le Ministère entend donc continuer la mise en œuvre de cette mesure bien accueillie de tous.

SOUTIEN À L'UTILISATION DU VÉLO

Auparavant réservée aux loisirs, la bicyclette est de plus en plus utilisée comme moyen de déplacement pour se rendre au travail. Les mesures visant à encourager son utilisation s'inscrivent donc tout naturellement dans les efforts visant à améliorer la qualité de vie des citoyens.

Ainsi, le Ministère soutient déjà financièrement l'aménagement d'axes cyclables. Dans la région, divers projets ont été réalisés ou sont en voie de l'être, par exemple, sur la Rive-Nord, la piste des Cheminots et celle des Battures de Beauport ; sur la Rive-Sud, le Parc linéaire de la bordure fluviale, aussi appelé Parcours des anses, ainsi que divers tronçons du réseau de la Route verte. Un autre exemple est le projet d'aménagement d'une voie cyclable dans l'emprise du boulevard Champlain, actuellement à l'étude avec divers partenaires. Ce projet redonnerait un accès au fleuve, tout en maintenant l'efficacité de la desserte routière et ferroviaire du port.

Le Ministère entend donc continuer de soutenir de tels projets et de contribuer ainsi à l'achèvement du réseau cyclable de la région.

MOYENS D'ACTION POUR LES CINQ PROCHAINES ANNÉES

- Contribution à la mise en œuvre de mesures prévues à la Politique sur le bruit routier.
- Mise en œuvre d'une nouvelle approche de gestion et d'utilisation de la végétation dans les emprises autoroutières.
- Soutien à l'achèvement du réseau cyclable de la région.

Chapitre 5

LES PARTENAIRES MINISTÉRIELS, RÉGIONAUX ET MUNICIPAUX : DES ACTEURS ESSENTIELS À LA RÉUSSITE DU PLAN DE TRANSPORT

Le ministère des Transports ne pourra à lui seul réaliser l'ensemble des actions prévues au Plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale de Québec. L'engagement des partenaires ministériels, régionaux et municipaux responsables de l'aménagement du territoire constitue une des conditions de réussite de sa mise en œuvre. Cet engagement pourrait se traduire par les pistes d'action suivantes :

- Une urbanisation de l'ensemble de l'agglomération qui pourrait se traduire, notamment, par une densification de l'occupation du territoire.
- Élaboration et mise en œuvre d'une politique régionale de stationnement.
- Meilleure gestion du réseau routier local, qui pourrait se traduire par des améliorations au réseau d'artères urbaines et d'axes intermunicipaux. Cela permettrait de mieux le structurer et de le rendre plus complémentaire au réseau du ministère des Transports.
- Élaboration et mise en œuvre d'un réseau de camionnage intra et intermunicipal qui serait complémentaire à celui du ministère des Transports.
- Protection des corridors ferroviaires, qui devrait se traduire par la préservation de l'intégrité des emprises ferroviaires abandonnées et la préservation par les municipalités du potentiel du réseau ferroviaire, par la mise en œuvre des mesures de gestion de l'utilisation du sol à proximité des voies et des gares.
- Maintien de la fonctionnalité du port et de l'aéroport, en assurant la compatibilité des utilisations du sol et du milieu bâti à proximité des infrastructures avec les activités portuaires ou aéroportuaires, afin de préserver la fonctionnalité des installations et de minimiser les effets du bruit sur la population environnante.

- Gestion du bruit routier, qui pourrait se traduire par la désignation de tronçons routiers qui posent des problèmes et par la définition et la mise en œuvre de mesures particulières de développement et d'implantation des fonctions urbaines sensibles au bruit (résidentielle, institutionnelle et récréative).
- Adoption, par la Communauté urbaine de Québec et les MRC, d'un règlement pour encadrer l'affichage publicitaire en bordure des axes routiers sur le territoire des villes de l'agglomération, afin de préserver la qualité des paysages et d'assurer la sécurité des usagers.

Conclusion

Le secteur des transports évolue dans un environnement complexe où il faut assurer un équilibre entre la sécurité des usagers, la mobilité des personnes et des marchandises de même que les objectifs socio-économiques et environnementaux. Cet équilibre passe par une harmonisation de la planification des transports et de l'aménagement du territoire. Il en découle des choix d'action qui doivent tenir compte des orientations gouvernementales, régionales et locales, des besoins de la population et des entreprises, de la sécurité des usagers, de la capacité financière de chaque palier de gouvernement, de la rentabilité des investissements consentis et de la qualité de l'environnement.

Certaines des conditions liées à la réussite du plan de transport, comme la gestion de l'urbanisation, relèvent de la compétence des partenaires régionaux et locaux. Le plan de transport les interpelle donc au premier rang et leurs actions à cet égard doivent être vues comme des conditions de réussite essentielles à la mise en œuvre du Plan.

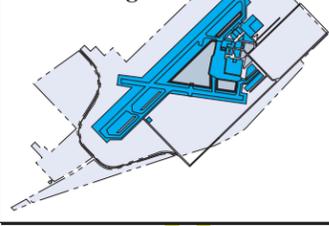
Avec ce plan de transport, l'agglomération de la capitale nationale du Québec dispose d'un outil qui lui donne les moyens d'aborder avec confiance les dix prochaines années.

**Infrastructures et
équipements de transport**

L'aéroport international Jean-Lesage

Le site de l'aéroport, d'une superficie de 717 hectares, comprend quatre grandes zones dont les aires vacantes représentent près des trois quarts du site. La seconde zone, qui n'occupe que 18 % de la superficie du site, accueille les aires de manoeuvre des appareils. Elles comprennent deux pistes croisées et les voies de circulation des avions. La piste principale (06-24), d'une longueur de 2 745 mètres et orientée sud-ouest/nord-est, peut accueillir tout appareil de type gros porteur, comme le B-747, le L-1011, le DC-10 ou le A-340. Sur cette piste principale se font 70 % des mouvements d'appareils. La piste secondaire (30-12), d'une longueur de 1 740 mètres et orientée est-ouest, peut accueillir tout autre type d'appareils, comme le DC-9, le F-28, le Challenger, le Régional Jet ou des appareils de plus petite dimension. La troisième zone est occupée par la zone terminale, qui comprend l'aérogare, la tour de contrôle et des aires de stationnement. La quatrième zone accueille des bâtiments à caractère administratif ou commercial et des garages servant à l'entretien des appareils.

**Aéroport international
Jean-Lesage**



Le réseau ferroviaire

Rive nord

Le Canadien National (CN) est propriétaire des subdivisions Bridge et La Tuque. C'est la subdivision Bridge qui assure, à partir de la subdivision Diamond (ligne transcontinentale), la desserte de la rive nord via le pont de Québec. Elle assure l'accès aux trois secteurs portuaires via la cour de triage de Limoilou pour ceux de Beauport et de L'Estuaire et via la cour de triage de Sainte-Foy et l'antenne Champlain pour celui de L'Anse-au-Foulon. La subdivision de La Tuque, qui emprunte le tracé de Cap-Rouge, relie l'agglomération de Québec à l'Abitibi, au Saguenay—Lac-Saint-Jean et à Montréal via la jonction d'Hervey-Jonction.

Le Chemin de fer Québec-Gatineau (CFQG) est propriétaire de la subdivision de Trois-Rivières. Parallèle à la voie du CN, elle relie l'agglomération de Québec à Trois-Rivières et à Montréal. Elle donne accès au secteur de L'Anse-au-Foulon via la cour de triage Henri-IV ainsi qu'aux secteurs de Beauport et de L'Estuaire par l'interconnexion d'Allenby.

Le Chemin de fer de Charlevoix (CFC) est propriétaire de la subdivision de Murray Bay, qui part de la cour de triage de Limoilou pour se diriger vers la Malbaie et Clermont.

Rive sud

Le CN est propriétaire des subdivisions Diamond (ligne transcontinentale) et Montmagny. La subdivision Diamond, à laquelle se greffe l'antenne Monk qui se dirige vers Saint-Isidore et la cour de triage Joffre, relie l'agglomération de Québec à Montréal et aux provinces Maritimes. La subdivision Montmagny relie Saint-Charles-de-Bellechasse à Charny en passant par Lévis.

La compagnie de chemin de fer du Québec Central entend remettre en service les lignes abandonnées des régions de la Chaudière-Appalaches et de l'Estrie.

Le réseau routier

Les axes nationaux

Ce sont les routes qui supportent le trafic de transit mais qui sont également très sollicitées par la circulation locale.

Les voies d'accès à la capitale nationale et aux équipements de transport stratégiques

Ce sont des routes du Ministère ou sous responsabilité municipale qui donnent accès, à partir des axes nationaux, à la colline parlementaire et au centre-ville de Québec, aux équipements de transport stratégiques que sont le port et l'aéroport et aux principaux équipements publics, tels l'université Laval et la base militaire de Valcartier. Le parcours cérémoniel est également inclus dans cette catégorie.

Les artères urbaines et les axes intermunicipaux

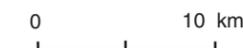
Les artères urbaines et les axes intermunicipaux constituent un réseau intermédiaire entre les deux catégories précédentes et le réseau de rues locales.

Réseau routier

-  Axes nationaux
-  Voies d'accès à la capitale nationale et aux équipements de transport stratégiques
-  Artères urbaines et axes intermunicipaux

Réseau ferroviaire

-  Carrefour ferroviaire
-  Cour de triage
-  Embranchement industriel
-  Interconnexion
-  Gare
-  Terminus d'autocar interurbain
-  Traverse Québec-Lévis



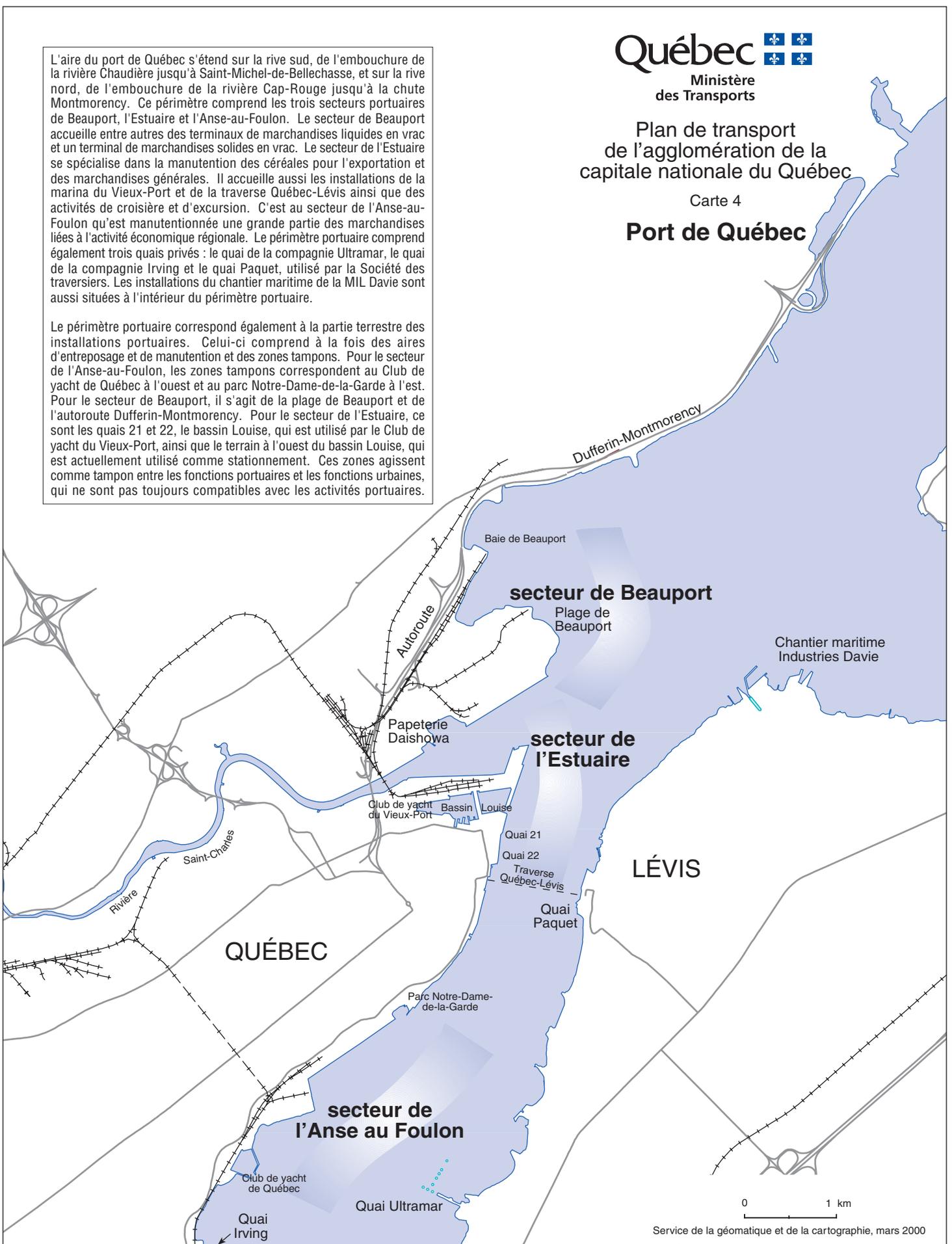
Plan de transport
 de l'agglomération de la
 capitale nationale du Québec

Carte 4

Port de Québec

L'aire du port de Québec s'étend sur la rive sud, de l'embouchure de la rivière Chaudière jusqu'à Saint-Michel-de-Bellechasse, et sur la rive nord, de l'embouchure de la rivière Cap-Rouge jusqu'à la chute Montmorency. Ce périmètre comprend les trois secteurs portuaires de Beauport, l'Estuaire et l'Anse-au-Foulon. Le secteur de Beauport accueille entre autres des terminaux de marchandises liquides en vrac et un terminal de marchandises solides en vrac. Le secteur de l'Estuaire se spécialise dans la manutention des céréales pour l'exportation et des marchandises générales. Il accueille aussi les installations de la marina du Vieux-Port et de la traverse Québec-Lévis ainsi que des activités de croisière et d'excursion. C'est au secteur de l'Anse-au-Foulon qu'est manutentionnée une grande partie des marchandises liées à l'activité économique régionale. Le périmètre portuaire comprend également trois quais privés : le quai de la compagnie Ultramar, le quai de la compagnie Irving et le quai Paquet, utilisé par la Société des traversiers. Les installations du chantier maritime de la MIL Davie sont aussi situées à l'intérieur du périmètre portuaire.

Le périmètre portuaire correspond également à la partie terrestre des installations portuaires. Celui-ci comprend à la fois des aires d'entreposage et de manutention et des zones tampons. Pour le secteur de l'Anse-au-Foulon, les zones tampons correspondent au Club de yacht de Québec à l'ouest et au parc Notre-Dame-de-la-Garde à l'est. Pour le secteur de Beauport, il s'agit de la plage de Beauport et de l'autoroute Dufferin-Montmorency. Pour le secteur de l'Estuaire, ce sont les quais 21 et 22, le bassin Louise, qui est utilisé par le Club de yacht du Vieux-Port, ainsi que le terrain à l'ouest du bassin Louise, qui est actuellement utilisé comme stationnement. Ces zones agissent comme tampon entre les fonctions portuaires et les fonctions urbaines, qui ne sont pas toujours compatibles avec les activités portuaires.



Réseaux de
transport en commun

● Lieu de correspondance

STCUQ

— Parcours de base et parcours express

— Parcours métrobus

— OMIT Shannon

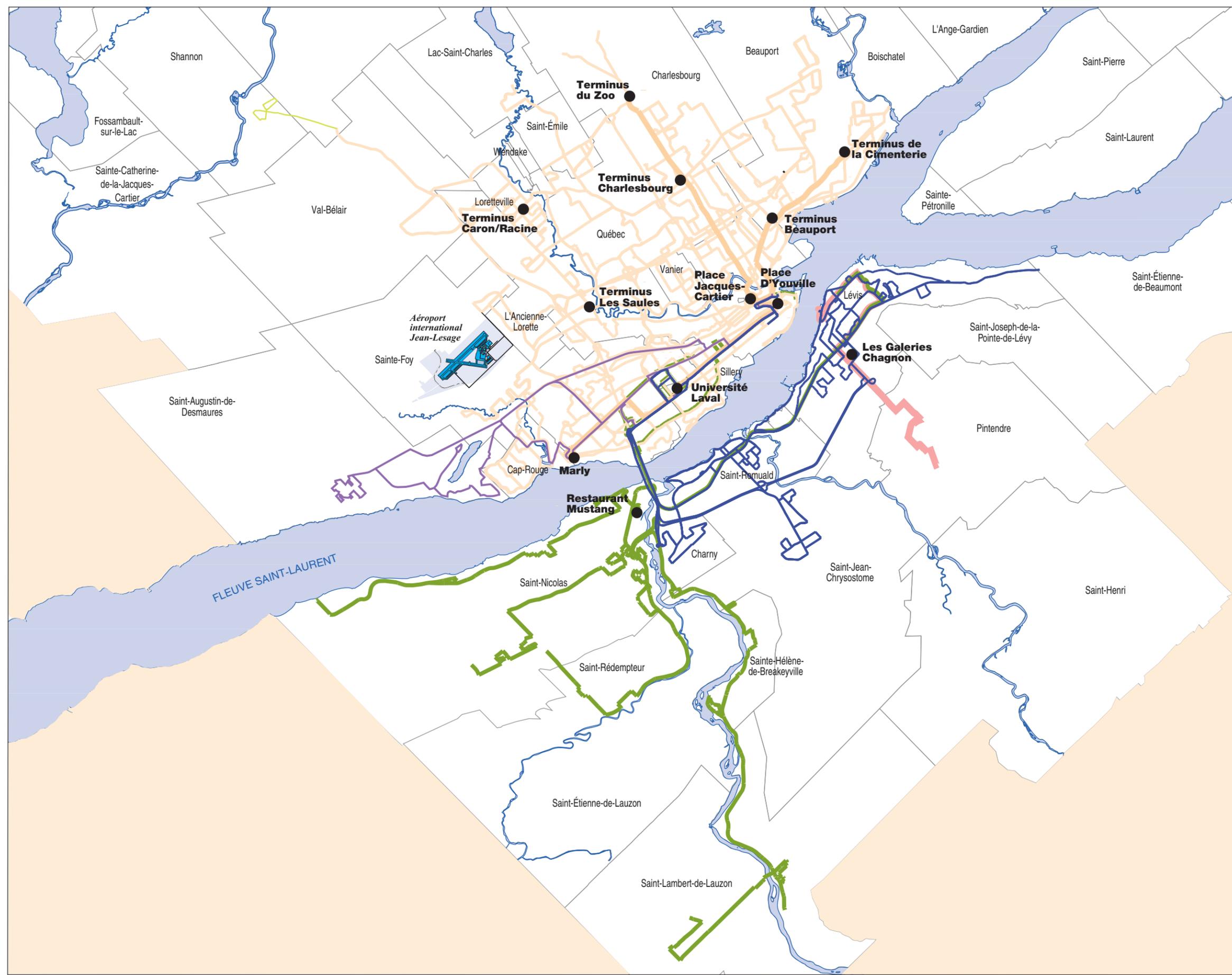
— OMIT Saint-Augustin

— Réseau Trans-Sud

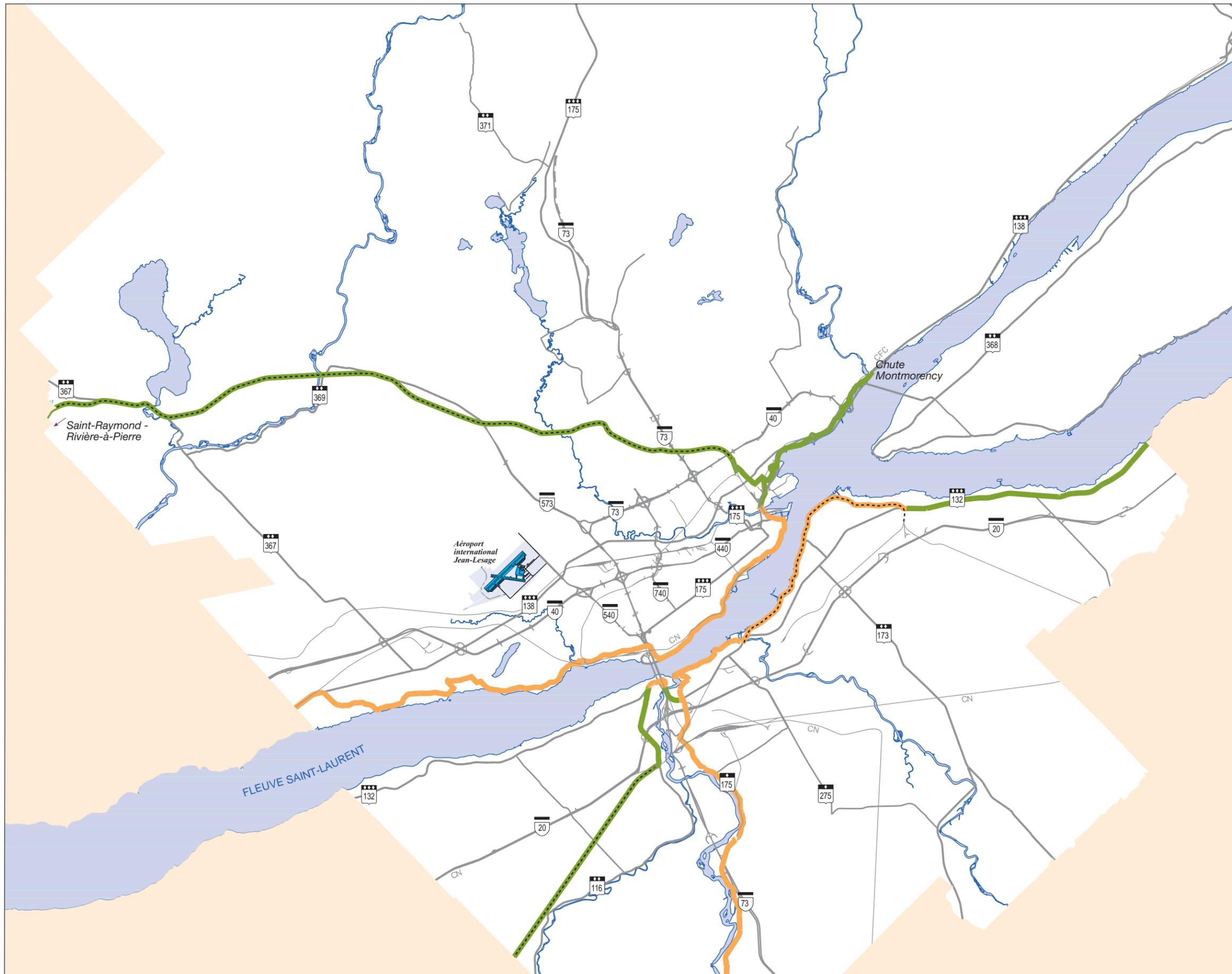
— OMIT Chutes-de-la-Chaudière

— OMIT Pintendre

OMIT: Organisme municipal et
intermunicipal de transport



La Route verte



-  Tronçon réalisé
-  Tronçon à réaliser
-  Tronçon situé sur une voie ferrée abandonnée

0 10 km