

Le transport collectif à Québec

Pour mieux vivre la ville

Plan stratégique
de développement
des services

2005
2014



Produit par la Direction de la planification et du développement

Conception graphique : Siamois graphisme

Photo de la page couverture et photos à l'intérieur : Érick Labbé

Mars 2005



Imprimé sur du papier recyclé

Dépôt légal : 2-921925-30-3

PRÉSENTATION	7
---------------------	---

VOLET I - LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF	9
--	---

1. RAPPEL DES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES	11
1.1 LE CHEMINEMENT DU PLAN STRATÉGIQUE	11
1.2 PROBLÉMATIQUE ET ENJEUX	11
1.3 L'ORIENTATION RETENUE	21
1.4 LES GRANDES STRATÉGIES	22
2. STRATÉGIE A : METTRE EN PLACE UN RÉSEAU STRUCTURANT	24
2.1 LA DESCRIPTION DES ACTIONS	24
2.2 LE MARCHÉ CIBLE ET LES OBJECTIFS D'ACHALANDAGE	26
2.3 L'ÉCHÉANCIER	27
2.4 LA LISTE DES MESURES	29
3. STRATÉGIE B : DÉVELOPPER LE SERVICE VERS LES PRINCIPAUX PÔLES D'ACTIVITÉS	35
3.1 LA DESCRIPTION DES ACTIONS	35
3.2 LE MARCHÉ CIBLE ET LES OBJECTIFS D'ACHALANDAGE	36
3.3 L'ÉCHÉANCIER	37
3.4 LA LISTE DES MESURES	38
4. STRATÉGIE C : DÉVELOPPER LE RÉSEAU INTERMÉDIAIRE DE TRANSPORT COLLECTIF ET AMÉLIORER LA DESSERTE LOCALE	41
4.1 LA DESCRIPTION DES ACTIONS	41
4.2 LE MARCHÉ CIBLE ET LES OBJECTIFS D'ACHALANDAGE	43
4.3 L'ÉCHÉANCIER	44
4.4 LA LISTE DES MESURES	45
5. STRATÉGIE D : OFFRIR UN SERVICE MODERNE ET DE QUALITÉ	46
5.1 LA DESCRIPTION DES ACTIONS	46
5.2 LE MARCHÉ CIBLE ET LES OBJECTIFS D'ACHALANDAGE	47
5.3 L'ÉCHÉANCIER	48
5.4 LA LISTE DES MESURES	49
6. COÛTS DU PLAN STRATÉGIQUE ET AVENUES DE FINANCEMENT	51
6.1 LES COÛTS	51
6.2 LE FINANCEMENT	51



VOLET II – LES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE.....53

7. TRANSPORT DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE : SITUATION ACTUELLE ET PERSPECTIVE	55
7.1 L'UTILISATION DU TRANSPORT EN COMMUN (ADAPTÉ ET RÉGULIER) ET LE VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION	55
7.2 LES CLIENTÈLES DU TRANSPORT ADAPTÉ	56
7.3 LES COÛTS DU TRANSPORT ADAPTÉ	57
7.4 LES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE PROBLÉMATIQUE ET ENJEUX	58
8. TRANSPORT DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE DE 2005 À 2014.....	59
8.1 LE CHEMINEMENT.....	59
8.2 LES OBJECTIFS DU PLAN STRATÉGIQUE	59
9. OBJECTIF PRINCIPAL : RÉPONDRE À LA CROISSANCE DES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE	60
9.1 DES PISTES D'ACTION	60
10. OBJECTIF COMPLÉMENTAIRE : AMÉLIORER LA QUALITÉ DU SERVICE DE TRANSPORT ADAPTÉ	61
10.1 DES PISTES D'ACTION	61
11. OBJECTIF COMPLÉMENTAIRE : FACILITER, DANS LA MESURE DU POSSIBLE, L'ACCÈS AU TRANSPORT EN COMMUN RÉGULIER	62
11.1 DES PISTES D'ACTION	62
12. APPROCHE RETENUE.....	64
13. ÉCHÉANCIER ET COÛTS.....	65
13.1 LE CALENDRIER DE RÉALISATION.....	65
13.2 LES COÛTS DE RÉALISATION.....	66

CONCLUSION

LES CONDITIONS DE RÉUSSITE	67
---	-----------

Liste des tableaux

TABLEAU 1	Mettre en place un réseau structurant : marché cible et objectifs.....	26
TABLEAU 2	Développer le service vers les principaux pôles d'activités : marché cible et objectifs	36
TABLEAU 3	Développer le réseau intermédiaire de transport collectif et améliorer la desserte locale : marché cible et objectifs.....	43
TABLEAU 4	Offrir un service moderne et de qualité : marché cible et objectifs	47
TABLEAU 5	Coûts du plan stratégique de développement des services 2005-2014	52
TABLEAU 6	Taux d'utilisation du transport adapté selon le handicap, territoire de la Ville de Québec, 2003	57
TABLEAU 7	Coûts du plan stratégique 2005-2014 – volet personnes à mobilité réduite.....	66

Liste des figures

FIGURE 1	Calendrier de mise en place du réseau structurant	27
FIGURE 2	Calendrier de développement du service vers les principaux pôles d'activités	37
FIGURE 3	Calendrier de développement du réseau intermédiaire de transport collectif et d'amélioration de la desserte locale.....	44
FIGURE 4	Calendrier de modernisation du service et d'amélioration de la qualité	48
FIGURE 5	Nombre de déplacements en transport adapté, évolution passée et perspective, territoire de la Ville de Québec, 1993-2013	56
FIGURE 6	Indice du coût par déplacement et du budget du transport adapté, territoire de la Ville de Québec, 1993-2003	57
FIGURE 7	Calendrier de réalisation du volet personnes à mobilité réduite du plan stratégique 2005-2014	65



Présentation

Le Réseau de transport de la Capitale (RTC) proposait en février 2003 une vision du développement du transport collectif dans la ville de Québec dans un document intitulé *Document de réflexion sur les orientations stratégiques*. Considérant que, du citoyen aux divers paliers gouvernementaux, il y avait un consensus pour développer le transport collectif, le RTC proposait de retenir l'orientation d'accroître l'importance de ce mode de transport dans la ville de Québec et esquissait de grandes stratégies à mettre de l'avant pour atteindre cet objectif. S'intégrant à cette réflexion stratégique, le RTC déposait, un mois plus tard (mars 2003), une étude sur la faisabilité et l'opportunité d'implanter un tramway à Québec.



Le RTC a également la responsabilité du transport collectif adapté aux personnes à mobilité réduite. En 2004, diverses activités ont permis de dégager de grands objectifs et des pistes de réflexion quant aux stratégies à mettre de l'avant afin d'améliorer les services de transport adapté.

Le RTC dépose aujourd'hui son document *Le transport collectif à Québec – Pour mieux vivre la ville –*

Plan stratégique de développement des services 2005-2014. Le premier volet de ce plan décrit les stratégies à mettre de l'avant, les actions à entreprendre, les échéanciers de réalisation et les coûts inhérents à l'atteinte de l'objectif de développer le transport collectif dans la région de Québec.

Le second volet du plan traite plus particulièrement du transport collectif pour les personnes à mobilité réduite en terme de problématique, des grands objectifs et de pistes d'action pour faciliter leurs déplacements.



Volet



Le développement
du transport collectif

1. Rappel des orientations stratégiques

1.1 Le cheminement du plan stratégique

Février 2003	Le RTC dépose son « Document de réflexion sur les orientations stratégiques 2003-2013 ».
Mars 2003	Le RTC dépose l'étude de faisabilité d'un tramway « Le tramway de Québec : une nouvelle vision de la mobilité urbaine ».
Février 2004	La Ville de Québec tient des audiences publiques sur l'avenir du transport collectif.
Septembre 2004	La Commission consultative sur le transport, la circulation et le stationnement de la Ville de Québec dépose ses recommandations sur l'avenir du transport collectif.
Mars 2005	Le RTC adopte son plan stratégique 2005-2014.



1.2 Problématique et enjeux

Les pages qui suivent rappellent la problématique et les enjeux qui sont à la base de la réflexion ayant mené au plan stratégique. Il s'agit d'extraits du « Document de réflexion sur les orientations stratégiques 2003-2013 » publié en février 2003.

Le transport collectif à Québec

Quelque 133 000 résidents prennent l'autobus chaque semaine

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

La clientèle des travailleurs augmente

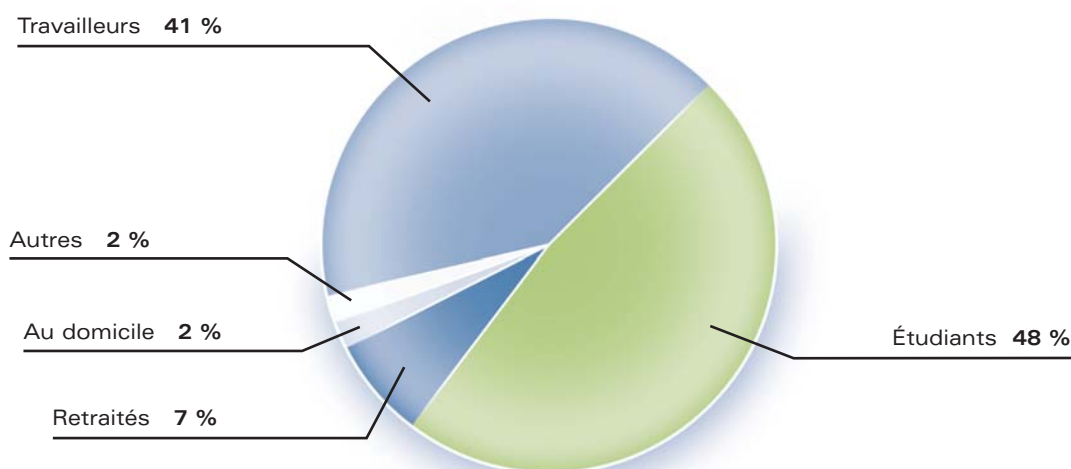
Les jeunes et les étudiants composent la clientèle la plus importante du transport collectif, notamment les 15 à 24 ans. On note toutefois que le nombre de personnes prenant l'autobus pour se rendre au travail a augmenté de 12 % en cinq ans. Les travailleurs représentent donc aujourd'hui 41 % de la clientèle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

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

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

Source : Sondages SOM, 2000, 2001 et 2002.

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



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

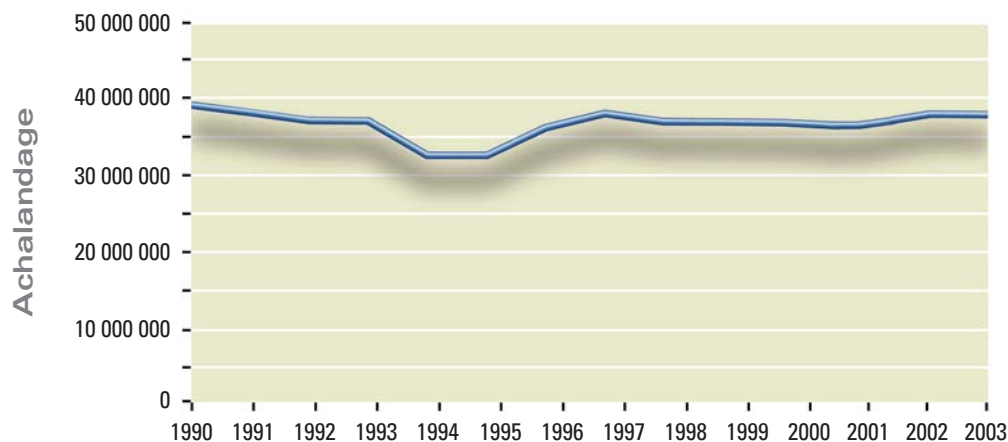
Un achalandage stable à 37,5 millions de passages par année

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

La part des déplacements en transport collectif s'effrite

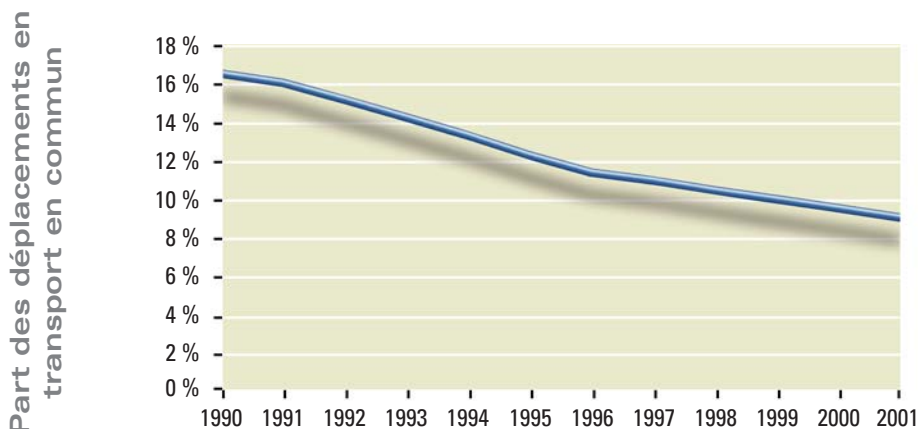
Bien que l'achalandage du transport en commun se maintienne dans la ville de Québec, son importance relative ne cesse de fléchir. En 1991, 16 % des déplacements motorisés s'effectuaient en autobus en semaine. Aujourd'hui, ce pourcentage n'est que de 10 %. En dix ans, la part du transport collectif dans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

L'achalandage annuel du Réseau de transport de la Capitale, 1990 à 2003



Source : Réseau de transport de la Capitale.

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



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



L'environnement du transport collectif

Un faible taux de croissance de la population

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

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

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

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

Une population vieillissante

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

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

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

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

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

Entre 1996 et 2001, la croissance de la population s'est manifestée majoritairement dans les quartiers périphériques de la ville. Or, le développement résidentiel de ces quartiers demeure de faible densité et monofonctionnel. De plus, les infrastructures en place privilégient les déplacements en automobile. S'ajoutent à cela, les nombreux commerces à grande surface qui se sont implantés aux carrefours d'autoroutes. On y trouve de vastes stationnements gratuits, favorisant l'usage de l'automobile, mais peu d'infrastructures piétonnières et d'aménagements pour faciliter l'utilisation du transport en commun. Dans les quartiers périphériques, environ 42 000 nouveaux déplacements s'effectuent chaque jour, comparativement à 1996. Parmi ces déplacements, 75 % se font en automobile.

Des emplois concentrés près des services de transport en commun

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

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

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

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



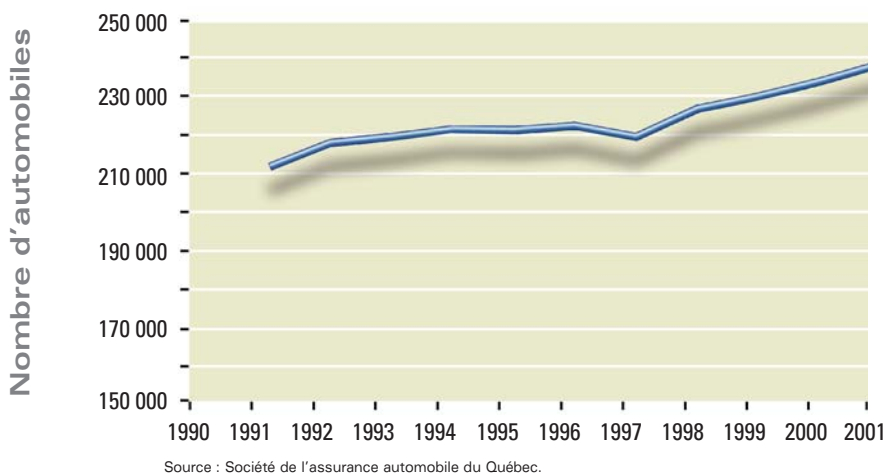
L'automobile : un mode de transport dominant

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

Une circulation routière plus dense

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

Nombre d'automobiles immatriculées Ville de Québec, 1990 à 2001



Débit journalier de la circulation routière, Ville de Québec, 2000

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

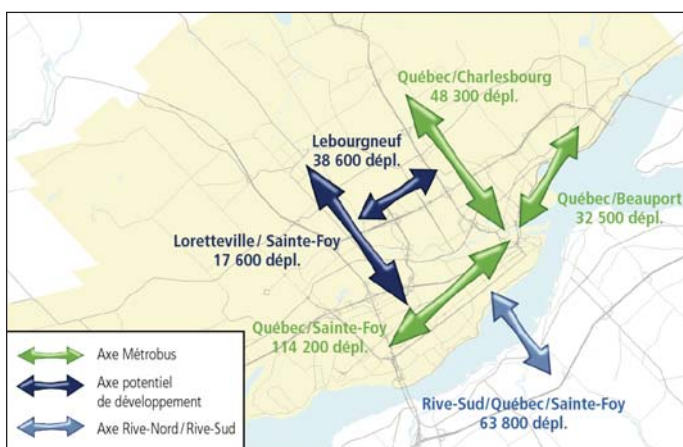
Source : Ministère des Transports du Québec 1996, 2000.

Des axes de déplacements à fort potentiel

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

Une hausse des déplacements en provenance de la Rive-Sud

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



Source : Enquête origine-destination 2001, MTQ et RTC.

Un financement insuffisant

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

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

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

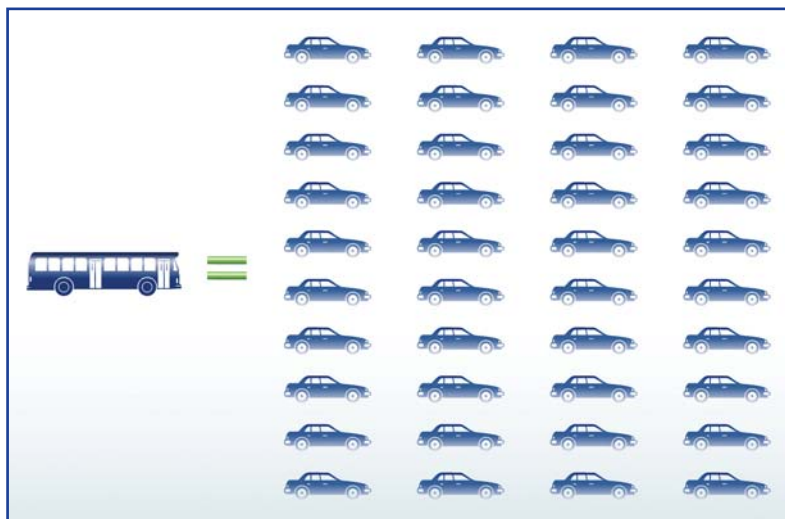
Source : Réseau de transport de la Capitale.



L'importance du transport collectif dans la ville

Un autobus remplace 40 voitures

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



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

Indispensable au développement économique, social et culturel

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

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

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

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

Le transport en commun est bénéfique pour l'environnement

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

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

La quantité de polluants produits par un mode de transport est largement dépendante de son efficacité énergétique. Ainsi, un autobus

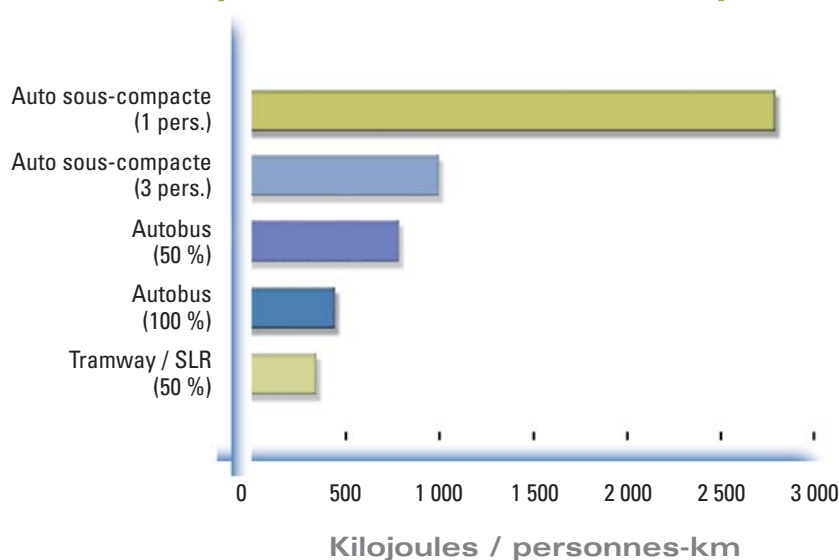
urbain, transportant seulement 50 % de sa capacité de passagers, consomme par personne 3,5 fois moins d'énergie qu'une automobile. La différence est encore plus considérable pour un autobus transportant le maximum de passagers.

Le transport collectif contribue à une meilleure qualité de vie

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



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



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

Un consensus pour le développement du transport collectif

Il ne reste qu'à passer à l'action!

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

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

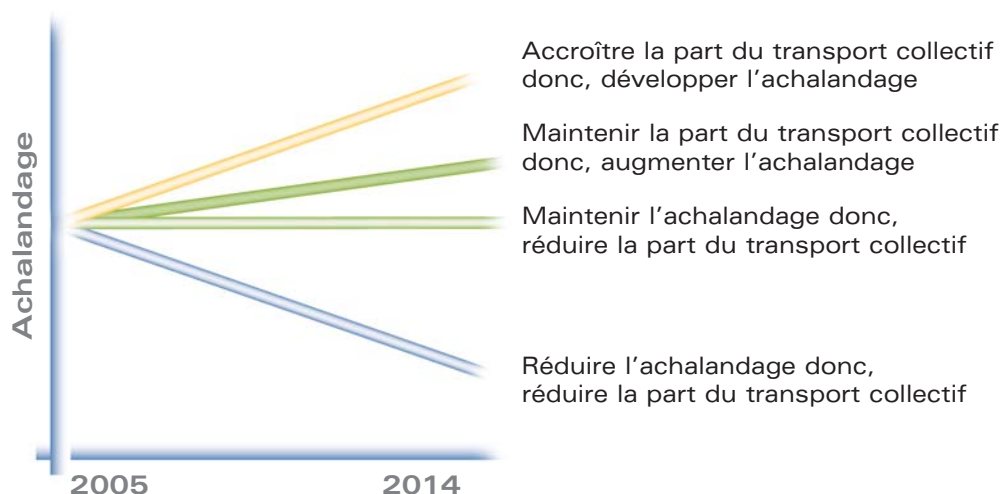
Pour la Ville de Québec, ce mode de transport apparaît comme un des moyens de maintenir la qualité de vie de ses résidents. Pour la population en général et la clientèle du transport en commun, le développement du transport collectif doit devenir un choix manifeste. Bref, les attentes au regard du renforcement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

Depuis le dépôt du document d'orientation du RTC, la Ville de Québec a adopté son plan stratégique 2004-2008 dans lequel elle confirme l'importance de développer le transport collectif.

Ainsi, la Ville se donne notamment comme orientations à long terme d'améliorer l'offre de transport collectif et d'en augmenter l'achalandage. À court terme, elle prévoit améliorer le partage de la voie publique entre les piétons, les cyclistes, le transport collectif et les automobilistes. Pour consolider le territoire urbain, elle a retenu comme orientation d'ici 2008 de mettre en place un réseau structurant de transport collectif et de moderniser le système actuel.

1.3 L'orientation retenue

Le *Document de réflexion sur les orientations stratégiques 2003-2013* identifiait quatre orientations possibles pour l'avenir du transport en commun dans la région de Québec :



En considérant l'ensemble des commentaires reçus et les recommandations du rapport de la Commission consultative sur le transport, la circulation et le stationnement de la Ville de Québec,

l'orientation retenue est de renforcer la place du transport collectif en développant l'achalandage de façon à accroître la part du transport collectif.

S'inscrivant dans une perspective de développement durable et de protection de l'environnement, cette orientation vise à améliorer la qualité de vie des citoyens et à contribuer au développement économique de la ville.



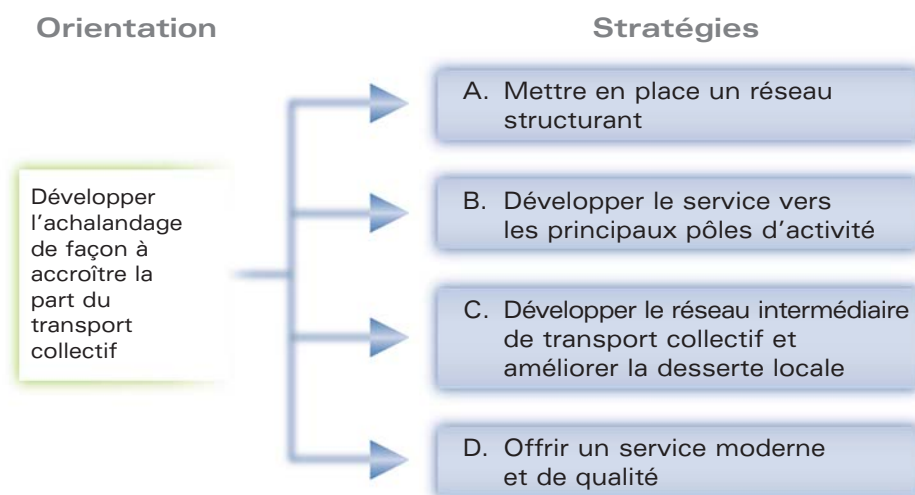
1.4 Les grandes stratégies

Depuis quelques années, l'utilisation du transport collectif est à la baisse. En effet, la part modale est passée de 16 % en 1991 à 10 % en 2001, alors que l'achalandage s'est maintenu autour de 38 M de déplacements annuellement. Si rien n'est fait, la part modale pourrait atteindre 9 % en 2014 et l'achalandage demeurer stable malgré la hausse des déplacements automobiles.

L'objectif du plan est d'atteindre une part modale de 13 % des déplacements motorisés en 2014 et de retrouver en 2021 la part modale de 1991, soit 16 %, avec, entre autres, la mise en place du tramway. L'objectif de part modale de 2014 représente un achalandage d'environ 52 M de déplacements en transport collectif annuellement.

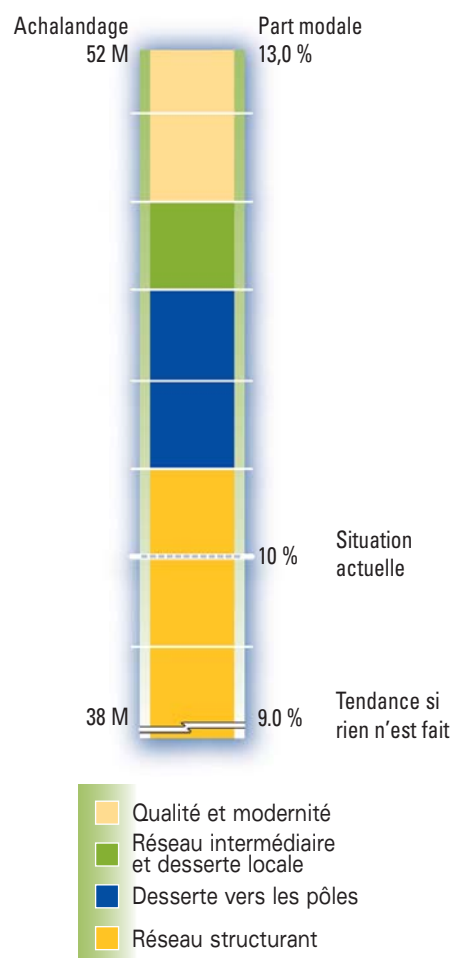
Pour ce faire, le RTC retient quatre grandes stratégies d'action. Ces stratégies sont complémentaires les unes par rapport aux autres.

Orientation de développement et stratégies d'action



Dans les chapitres qui suivent, les quatre stratégies seront présentées. Pour chacune d'elles, les actions qui les composent sont d'abord décrites. Viennent ensuite une présentation du marché visé par stratégie, de la clientèle de ce marché et de l'objectif devant être atteint. Un thermomètre illustre l'augmentation attendue de l'achalandage et son impact sur la part modale pour l'ensemble de la ville. La base du thermomètre illustre la situation, dans 10 ans, de la part modale (9 %) et de l'achalandage (38 M) si rien n'est fait pour contrer la tendance. Le haut du thermomètre indique la part modale et l'achalandage obtenus si toutes les stratégies atteignent leurs objectifs. Enfin, la description des diverses mesures de même qu'un calendrier de mise en place sont décrits.

Objectif du plan stratégique en 2014



2. Stratégie A : Mettre en place un réseau structurant

2.1 La description des actions

La mise en place d'un réseau structurant a pour but de créer une ossature de réseau de transport collectif suffisamment forte pour être structurante tant sur les déplacements de la population que sur l'aménagement du territoire, la localisation des entreprises et les zones d'emplois.

Cette stratégie inclut quatre actions :

- *renforcer les axes des Métrobus 800 et 801;*
- *mettre en place trois nouveaux axes Métrobus;*
- *réaliser la gestion intégrée des déplacements au centre-ville;*
- *concevoir un aménagement du territoire et des politiques de transport qui favorisent le transport collectif.*

Le renforcement des parcours Métrobus existants 800 et 801 est nécessaire tant pour répondre aux besoins de la clientèle actuelle que pour attirer une nouvelle clientèle. Des actions doivent être menées afin d'augmenter la qualité de ce service et le rendre encore plus efficace. L'amélioration de ce service mise dans un premier temps sur l'utilisation d'autobus articulés en remplacement des autobus standards, sur la bonification des mesures préférentielles (voies réservées, préemption des feux) de même que sur l'amélioration des zones d'attente et des infrastructures.

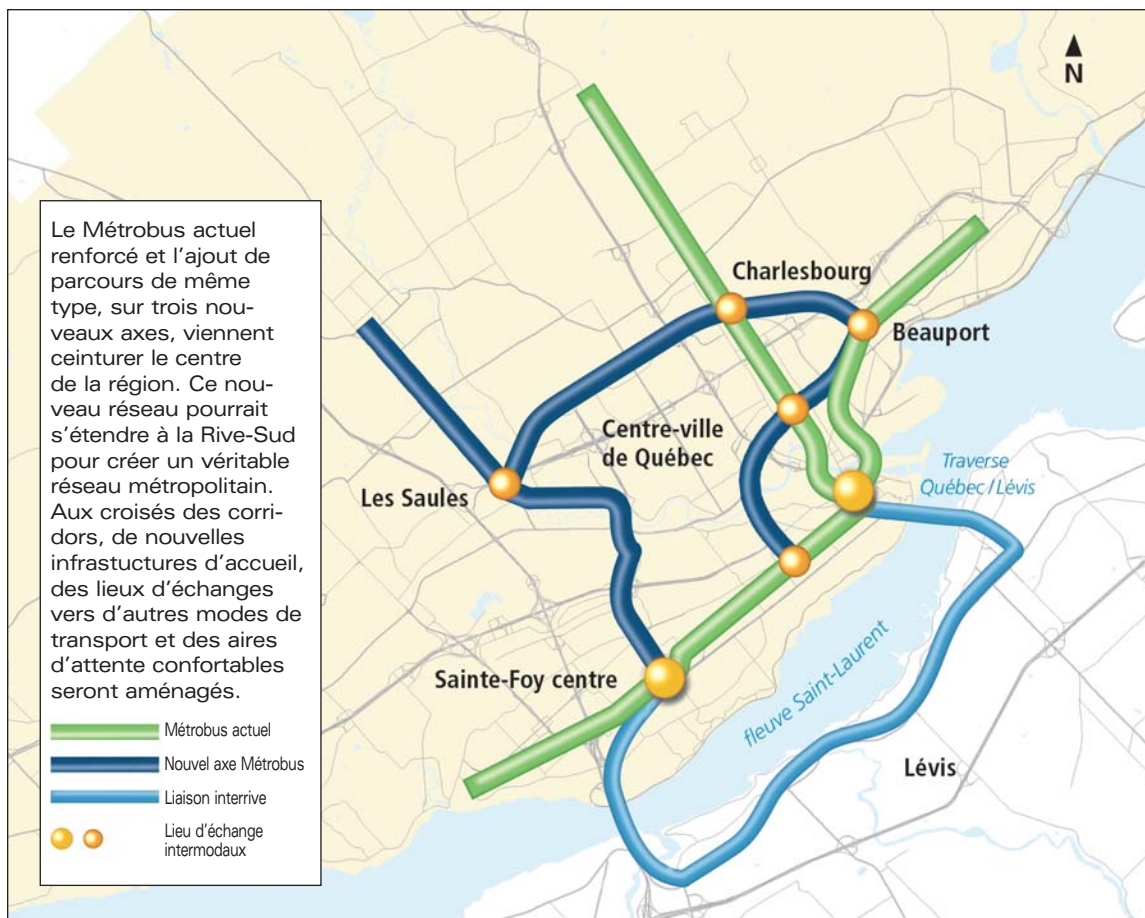
Parallèlement au renforcement des Métrobus, le RTC entend débiter, au plus tôt, les études d'avant-projet pour la mise en place à plus long terme d'un tramway dans ces axes. L'étude permettra de déterminer notamment

les différentes phases possibles d'implantation de ce mode de transport. Si réalisable, l'étude évaluera la pertinence de mettre en place, en séquence, des infrastructures qui pourraient être utilisées à moyen terme par les autobus articulés et à long terme par le tramway (sections de voies en site propre, stations, priorités aux feux, etc.).

Trois nouveaux axes Métrobus seront créés et viendront croiser les parcours Métrobus déjà existants. Initialement, le document de réflexion sur les orientations prévoyait le développement de deux axes, l'un reliant Loretteville à Sainte-Foy, l'autre reliant Beauport aux Saules en passant par Lebourgneuf. Toutefois, il est apparu opportun d'ajouter un nouvel axe à ce réseau pour relier D'Estimauville, Limoilou, Vanier et Montcalm. Ce choix repose sur la densité de la population, la forte fréquentation du parcours 12 qui dessert actuellement cet axe et les importants générateurs de déplacements du secteur (ExpoCité, Colisée, Place Fleur-de-Lys, etc.). Ainsi, trois nouveaux axes Métrobus seront mis en place, soit :

- axe Loretteville/Les Saules/Sainte-Foy;
- axe Les Saules/Lebourgneuf/Beauport;
- axe D'Estimauville/Limoilou/Saint-Sacrement.

Idéalement, le réseau de Métrobus devrait s'étendre sur la Rive-Sud pour créer un réseau à l'échelle métropolitaine. Un centre d'échange serait créé pour faciliter les correspondances entre les réseaux de la Rive-Nord et de la Rive-Sud. De plus, le réseau structurant intègre sur la Rive-Nord, dans le cadre du projet de gestion intégrée des déplacements, la mise en place de



parcours écologiques dans le centre-ville de Québec. Ce projet crée un lien entre le traversier et la haute-ville de Québec.

Mentionnons finalement que ce réseau se démarquera par un haut niveau de qualité propre au produit Métrobus :

- rapidité du service;
- fréquence élevée;
- priorité de passage aux véhicules de transport collectif;
- modernité des équipements et qualité des surfaces de roulement;
- lieux d'attente confortables, notamment aux croisements des axes du réseau;
- facilité de transfert vers d'autres modes de transport et intermodalité (vélo, Parc-O-Bus, auto-partage, etc.).

Pour que le réseau devienne réellement structurant, les modalités d'utilisation du sol le long des axes Métrobus doivent bénéficier de politiques particulières. En ce sens, des choix judicieux d'aménagement urbain doivent être faits, que ce soit au regard de la gestion du stationnement, de la densification et de la consolidation de l'espace, de la mixité des fonctions, de la localisation des activités et des grands générateurs de déplacements. Les orientations du plan directeur d'aménagement et de développement de la Ville vont en ce sens.

Finalement, le RTC verra à développer un réseau de rabattement fréquent en partance des quartiers vers le réseau structurant afin que le plus grand nombre possible de citoyens puissent profiter de ce service.



2.2 Le marché cible et les objectifs d'achalandage

Actuellement, 21 M de déplacements annuels se font en transport en commun dans les axes qui constituent le futur réseau structurant, soit 15 % des déplacements motorisés quotidiens.

Les personnes qui utilisent le transport en commun dans les grands axes de déplacements sont à 46 % des étudiants et à 41 % des travailleurs. Toutefois, l'analyse des buts de déplacements qu'ils effectuent sur l'actuel réseau Métrobus démontre que ce dernier répond à une grande diversité de besoins (travail, études, magasinage ou autres), ce qui est moins le cas pour les parcours Express et réguliers.

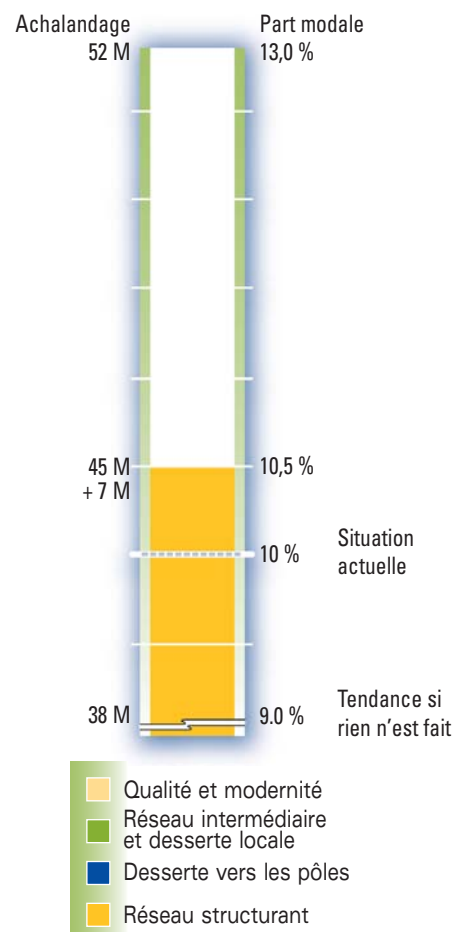
La mise en place du réseau structurant et des mesures d'accompagnement vise à accroître l'achalandage d'environ 7 M de passages annuellement. Cette hausse de l'achalandage entraînera un accroissement de la part modale de 15 % à 20 % le long des axes du réseau structurant.

À l'échelle de la ville, la part modale du transport collectif qui se situe à 10 % aujourd'hui, augmentera de 1,5 % en 2014, grâce à cette stratégie. Dans la mesure où la tendance de la part modale est à la baisse¹, elle atteindrait 10,5 % une fois le réseau structurant mis en place.

Tableau 1 - Mettre en place un réseau structurant : marché cible et objectifs

Marché cible :	Déplacements motorisés dans les axes du réseau structurant (40 % de tous les déplacements motorisés)
Déplacements actuels en transport collectif :	21 000 000 / an 15 % de part modale dans les axes du réseau structurant
Clientèles actuelles TC :	46 % étudiants 41 % travailleurs
Objectifs :	+7 000 000 passages / an 20 % de part modale dans les axes du réseau structurant

Objectif du plan stratégique en 2014



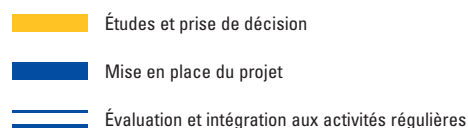
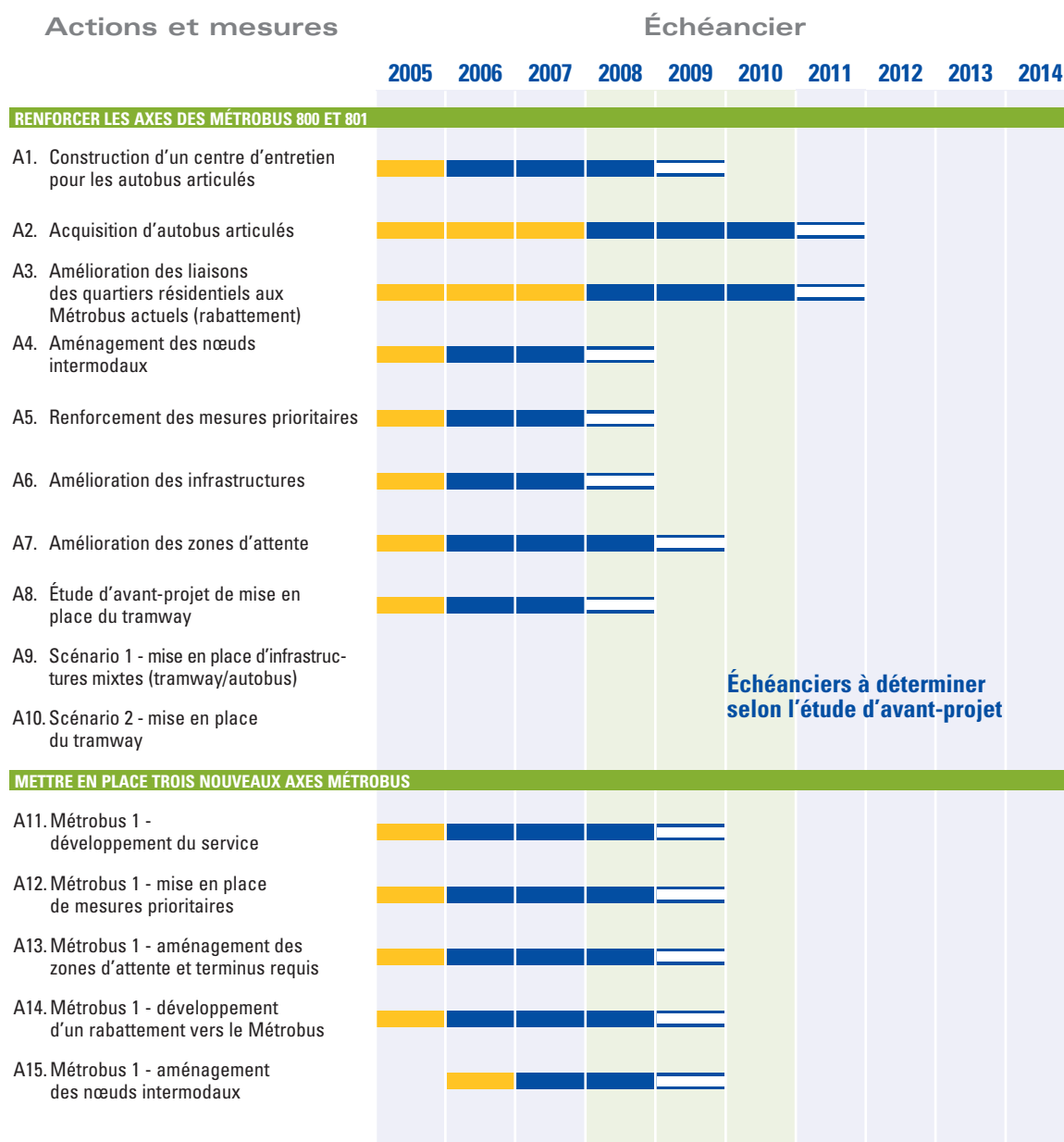
À l'échelle de la ville : impact des stratégies sur l'achalandage et la part modale

¹ La part modale atteindrait 9 % en 2014 selon la tendance.

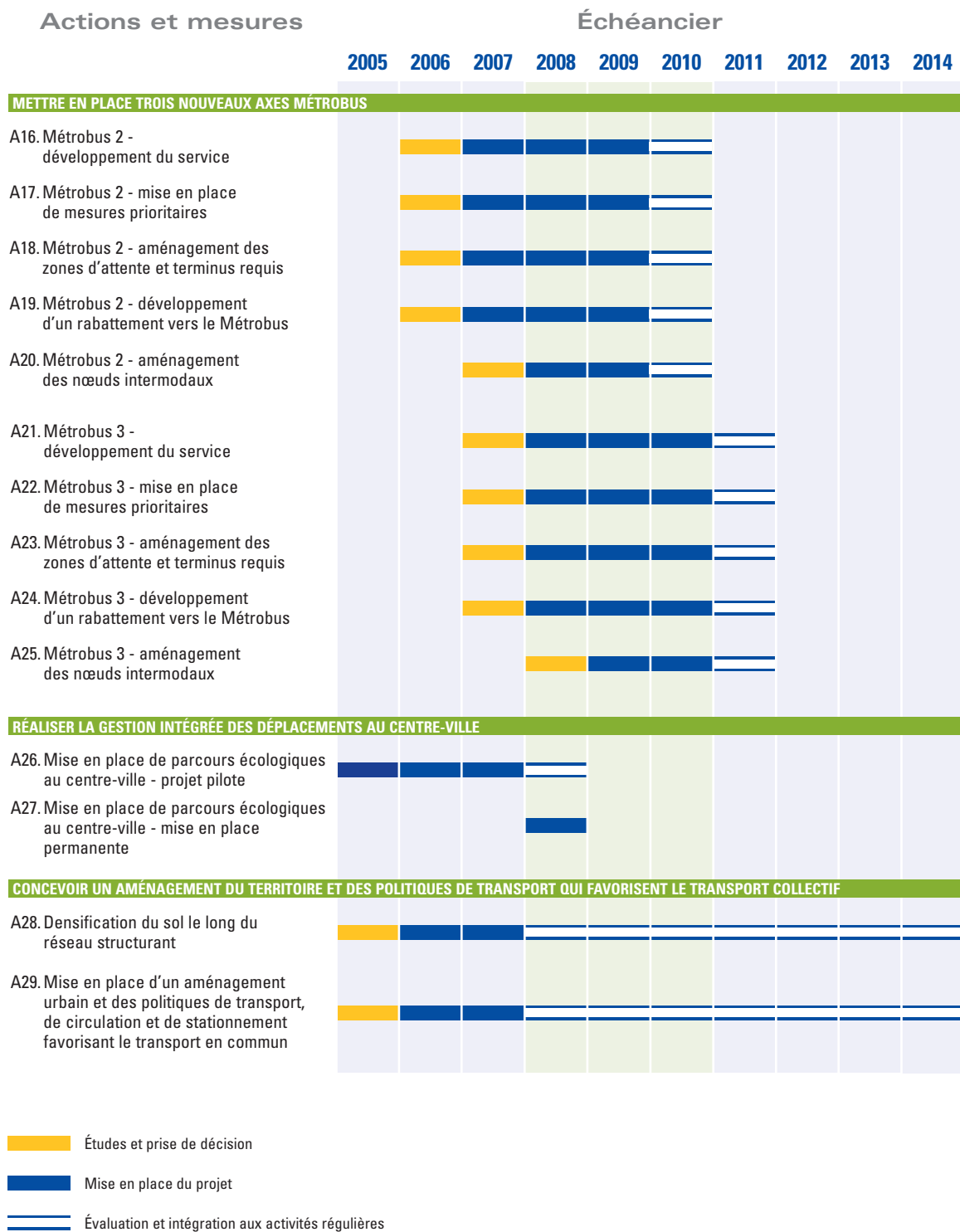
2.3 L'échéancier

La figure suivante présente les actions et les mesures détaillées de la stratégie de mise en place d'un réseau structurant.

Figure 1 - Calendrier de mise en place du réseau structurant



suite en page suivante

Figure 1 - Calendrier de mise en place du réseau structurant (suite)

2.4 La liste des mesures

2.4.1 Renforcer les axes des Métrobus 800 et 801

A1 Construction d'un centre d'entretien pour les autobus articulés

A2 Acquisition d'autobus articulés

Afin d'accroître la capacité du réseau Métrobus et de réduire les charges à bord des véhicules, la mise en service d'autobus articulés est nécessaire à court terme. Toutefois, le centre d'entretien du RTC ayant déjà dépassé sa capacité opérationnelle d'entretien et de remisage, un garage devra être construit avant tout achat additionnel d'autobus, quelque soit leur type. Ainsi, tout accroissement du réseau est lié à la construction d'un nouveau centre d'entretien et de remisage.

Le nouveau centre d'entretien sera prévu pour recevoir dans un premier temps une soixantaine d'autobus articulés. Il pourra par la suite être agrandi au besoin, sans compromettre son efficacité opérationnelle. Le projet devra démarrer dès 2005 pour que le centre soit opérationnel en 2008. En cas de retard, plusieurs autres projets qui requièrent de nouveaux autobus (renforcement du Métrobus, création de nouveaux parcours Métrobus, mise en place de service local, etc.) pourraient être retardés.

L'acquisition d'autobus articulés servira au remplacement de l'ensemble des autobus standards qui sont utilisés sur les parcours Métrobus 800 et 801. Ils permettront d'accroître la capacité d'accueil de la clientèle et d'offrir un plus grand nombre de places assises. Dans l'éventualité où un tramway serait mis en opération, les véhicules articulés seront utilisés sur les nouveaux axes Métrobus, en remplacement des autobus conventionnels. Pour bien marquer le produit spécifique que constitue le Métrobus, les véhicules auront une identification distincte.

La réception des autobus articulés sera étalée sur une période de trois ans, allant de 2008 à 2010. L'utilisation de ces autobus en remplacement des autobus standards permettra le développement de nouveaux services.

A3 Amélioration des liaisons des quartiers résidentiels aux Métrobus actuels (rabattement)

Afin de rendre disponible au plus grand nombre de citoyens l'accès au réseau structurant, les parcours actuels qui sont en rabattement aux Métrobus seront améliorés dans certains quartiers de la ville de Québec. Ce projet de desserte fera l'objet d'une attention particulière dans le cadre des études du plan de service (stratégie C).

Les premières étapes de planification débiteront en 2005, mais la mise en place se fera progressivement entre 2008 et 2011, des autobus standards devenant disponibles à la suite de l'ajout des autobus articulés sur le Métrobus.

A4 Aménagement des nœuds intermodaux

Les lieux de croisement de plusieurs parcours Métrobus constituent des endroits particulièrement propices à l'aménagement de zones d'arrêt avec infrastructures de haute qualité, afin d'améliorer le confort des correspondances pour la clientèle. Ils constituent aussi des lieux de convergence pour les déplacements entre les divers modes. Ainsi, selon la localisation des nœuds, l'intégration de Parc-O-Bus, de stationnements vélos et de stationnements pour l'auto-partage sera envisagé.

Le projet s'étendra sur quatre ans afin d'identifier les besoins et les lieux les plus pertinents pour implanter les mesures d'intermodalité. Les interventions sont prévues pour être mise en place dès l'arrivée des autobus articulés sur le Métrobus.



A5 Renforcement des mesures prioritaires

Conjointement à l'utilisation de nouveaux véhicules sur le Métrobus, les mesures prioritaires seront renforcées. Ces mesures concernent l'amélioration des voies réservées, la surveillance pour assurer leur respect et la priorité aux feux.

Les voies réservées actuelles seront revues sur l'ensemble des parcours Métrobus afin de s'assurer qu'elles demeurent performantes sur le plan de la fonctionnalité, du respect et des gains de temps attendus de ces infrastructures. Des interventions de géométrie, de surveillance ou de révision des plages horaires d'opération des voies réservées pourraient être menées.

Par ailleurs, un système de préemption des feux est à l'essai actuellement. Ce système pourra être déployé sur le Métrobus dans un premier temps et être bonifié avec l'implantation du système d'aide à l'exploitation (mesure D5). Avec le système d'aide à l'exploitation, il sera en effet possible d'assurer une préemption plus efficace des feux aux carrefours. Il permettra de détecter l'arrivée des autobus et de devancer le passage au feu vert ou de réduire le temps du feu rouge. La préemption permettra ainsi d'accroître la fiabilité des parcours et de donner aux autobus une priorité aux feux lorsque requis.

Le renforcement des mesures prioritaires devra débuter en 2005 pour être effectif en 2008.

A6 Amélioration des infrastructures

L'utilisation exclusive d'autobus articulés sur le Métrobus nécessite de revoir l'aménagement des zones d'arrêt (stations) des parcours 800 et 801. Ainsi, des stations seront corrigées pour assurer les montées et les descentes sécuritaires et confortables des passagers.

De même, profitant des réfections des rues, la chaussée sera améliorée et les grilles d'égouts et les trous d'homme seront relocalisés afin d'assurer le plus grand confort de roulement des autobus.

Même si les corrections de chaussées pourront se faire progressivement lors des travaux de réfection routière, les interventions aux stations devront être réalisées avant que les premiers autobus articulés ne soient utilisés. Le tout devra donc être corrigé pour 2008, avec une phase d'ajustement après un an d'exploitation des nouveaux autobus.

A7 Amélioration des zones d'attente

L'amélioration des stations du Métrobus a pour objectif d'offrir un meilleur confort pour la clientèle, notamment des abris tempérés aux arrêts les plus achalandés et munis du mobilier urbain requis (bancs, poubelles, etc.).

Les interventions débiteront le plus tôt possible et ne nécessitent pas d'attendre les autobus articulés. Déjà, quelques interventions ont été menées en ce sens. Une priorité sera donc donnée dès 2005.

A8 Étude d'avant-projet de mise en place du tramway

A9 Scénario I - mise en place d'infrastructures mixtes (tramway/autobus)

A10 Scénario II - mise en place du tramway

Le tracé du système léger sur rail (ou tramway) serait composé de trois axes qui s'étendraient sur une longueur d'environ 21 km. Ces axes suivraient les corridors des deux axes du Métrobus actuel (parcours 800 et 801). Ils relieraient à l'ouest, la gare d'autocars de Sainte-Foy, au nord, le terminus Charlesbourg (80^e Rue) et à l'est, le terminus Beauport (avenue D'Estimauville), en passant par le centre-ville de Québec.



Simulation d'un tramway sur le boulevard Laurier.

Toutefois, comme le spécifie le rapport de consultation sur l'avenir du transport en commun :

« L'adhésion de la population n'est pas acquise pour justifier l'implantation du tramway à court terme. Ce projet est néanmoins porteur à moyen et long terme si certaines conditions sont respectées : mobilisation de toutes les personnes impliquées dans la prestation de service, concertation de tous les intervenants régionaux pour que le transport collectif soit un outil de développement durable, choix d'aménagement du territoire, financement adéquat, implication des gouvernements qui démontrent l'importance du transport collectif. »

Rapport de consultation publique sur l'avenir du transport en commun,
Commission consultative sur le transport, la circulation et le stationnement,
Ville de Québec, 2004, page 34.

Entre temps, une étude d'avant-projet pourra être menée. Cette étude reverra l'implantation possible sur les axes actuellement prévus et les étapes ultérieures de prolongation. L'étude verra à déterminer les scénarios possibles de réalisation du tramway. Elle validera, par exemple, un scénario de développement mixte autobus articulés/tramway et un scénario de mise en place globale du tramway. L'étude d'avant-projet pourrait débuter dès 2005.

Le premier scénario de mise en place d'infrastructures mixtes tramway/autobus consisterait à construire les infrastructures de base d'un tramway, sans les rails et les fils aériens. Les aménagements urbains, les quais et le site propre seraient aménagés, mais le service serait toutefois assuré par des autobus articulés. Dans un deuxième temps, les infrastructures pourraient être réutilisées pour l'implantation finale du tramway. Ce scénario présente l'avantage de pouvoir être mis en place progressivement, tout en bénéficiant immédiatement des retombées du site propre au fur et à mesure de sa construction. L'échéancier sera déterminé, en fonction des résultats de l'étude d'avant-projet.

Le deuxième scénario consisterait à mettre en place un tramway, sans passer par une étape mixte d'utilisation d'autobus articulés en site propre. Il serait alors implanté selon les caractéristiques et les étapes qui seront établies dans l'étude d'avant-projet. Ce scénario présente l'avantage de bénéficier plus rapidement et fortement des effets structurants du tramway, qui seraient moindres avec des autobus articulés. L'échéancier sera déterminé, en fonction des résultats de l'étude d'avant-projet.



2.4.2 Mettre en place trois nouveaux axes Métrobus

La mise en place de trois nouveaux axes Métrobus se fera selon cinq mesures pour chacun des axes.

A11, A16, A21 **Nouveaux axes Métrobus : développement du service**

Parallèlement au renforcement des parcours Métrobus actuels, les études sur les axes des parcours 12, 60 et 87 seront menées. Les tracés précis qui seront empruntés par les trois nouveaux parcours seront établis dans ces études. Elles détermineront aussi quels seront le service offert et les infrastructures nécessaires pour correspondre aux caractéristiques du produit Métrobus : fréquence élevée, nombre réduit d'arrêts, voies réservées, priorité de passage, etc.

Dans l'éventualité où un tramway serait implanté, les autobus articulés utilisés pour le renforcement des Métrobus actuels seront affectés sur les trois nouveaux axes Métrobus. Cette mesure prévoit donc le remplacement des autobus standards par des autobus articulés à long terme.

Les résultats d'étude et/ou les opportunités pouvant se présenter détermineront la priorité d'implantation parmi les trois axes identifiés. La mise en place de trois parcours Métrobus nécessitera d'importantes ressources (humaines, matérielles et financières) et sera réalisée simultanément à d'autres projets dont le renforcement des Métrobus. C'est pourquoi la mise en place des nouveaux Métrobus sera étalée successivement entre 2008 et 2010. Le premier axe Métrobus sera implanté en 2008, le deuxième axe en 2009 et le troisième en 2010.

A12, A17, A22 **Nouveaux axes Métrobus : mise en place de mesures prioritaires**

Des mesures prioritaires seront mises en place sur les tracés des trois nouveaux parcours Métrobus. Les types de priorités (voies réservées, feux prioritaires, préemption des feux) seront identifiés en fonction du tracé des parcours déterminés dans une étude.

Les mesures prioritaires devront être mises en fonction dès la mise en place du service Métrobus. Les analyses doivent donc débiter en même temps que la planification du service. La durée de réalisation dépendra de l'ampleur des mesures qui seront déployées. Une période minimale de trois ans doit donc être prévue entre le début des études, la mise en opération et le suivi des impacts. Ainsi, les mesures prioritaires devront être fonctionnelles en 2008 pour le premier Métrobus, en 2009 pour le deuxième et en 2010 pour le troisième.

A13, A18, A23 **Nouveaux axes Métrobus : aménagement des zones d'attente et terminus requis**

Pour améliorer les conditions d'attente de la clientèle, l'aménagement de stations est prévu avec l'implantation des nouveaux parcours Métrobus. Ces stations inclueront un abribus, des bancs et l'information à la clientèle. En fonction des possibilités (comme sur le Métrobus actuel), certaines stations pourraient s'intégrer à des bâtiments et/ou être tempérées. De même, lorsque la réfection des infrastructures routières sera requise, la chaussée sera corrigée pour améliorer les conditions de roulement des autobus dans le but d'augmenter le confort des passagers. L'utilisation éventuelle d'autobus articulés sera considérée. Cette mesure comprend également l'implantation des infrastructures requises comme les terminus et les centres de correspondance aux endroits appropriés. Toutes les infrastructures doivent être mises en place avant la mise en

service du Métrobus. L'année d'implantation visée est donc 2008 pour le premier axe Métrobus, 2009 pour le deuxième axe et 2010 pour le troisième.

A14, A19, A24

Nouveaux axes Métrobus : développement d'un rabattement vers le Métrobus

Afin que le plus grand nombre de citoyens puissent bénéficier d'un service à haute fréquence, des parcours de rabattement sont prévus dans les quartiers propices vers les parcours du réseau structurant. L'objectif est d'offrir une meilleure fréquence dans les quartiers résidentiels de la ville de Québec. Cette mesure sera étudiée et mise en place conjointement au plan de service local (stratégie C).

La mise en service du rabattement ne peut se faire avant que le nouveau service Métrobus ne soit offert. De plus, afin d'éviter les changements successifs de service pour la clientèle, le rabattement devra être simultané à la mise en opération du service Métrobus. Le rabattement sera donc réalisé entre 2008 et 2010 en fonction de l'implantation des trois axes Métrobus.

A15, A20, A25

Nouveaux axes Métrobus : aménagement des nœuds intermodaux

Afin d'améliorer le confort des correspondances pour la clientèle, les lieux de croisement de plusieurs parcours Métrobus constituent des endroits particulièrement propices à l'aménagement de zones d'arrêt avec infrastructures de haute qualité. Ils constituent aussi des lieux de convergence pour les déplacements entre les divers modes. Ainsi, selon la localisation des nœuds, l'intégration de Parc-O-Bus, de stationnements pour les vélos et de stationnements pour l'auto-partage sera envisagé.

Afin de favoriser l'accès le plus tôt possible au nouveau service, l'aménagement des nœuds devra donc être réalisé en même temps que la mise en opération des nouveaux Métrobus, entre 2008 et 2010.

2.4.3 Réaliser la gestion intégrée des déplacements au centre-ville

A26 Mise en place de parcours écologiques au centre-ville : projet pilote

A27 Mise en place de parcours écologiques au centre-ville : mise en place permanente

Ces mesures s'inscrivent dans l'objectif de la Ville de Québec de mettre en œuvre une gestion intégrée des déplacements au centre-ville de Québec. Le volet transport collectif instaure des parcours de minibus à propulsion hybride (électrique/diesel). Ces parcours feront la liaison entre la colline Parlementaire, le Vieux-Québec et le traversier. La mise en place de ces parcours s'inscrit dans la vision métropolitaine du réseau structurant, permettant de relier la Rive-Sud aux parcours 800 et 801.

Des mesures prioritaires (feux et voies réservées) seront aussi mises en place pour assurer la régularité du service lors des périodes les plus achalandées. Dans un premier temps, ces parcours seront en opération en tant que projet pilote. Bien que les études soient déjà en grande partie réalisées, la mise en place ne pourra être effective avant 2006. Un délai d'un an est à prévoir entre la commande des autobus, la livraison et leur mise en opération. Le projet pilote se terminera en 2008, après trois ans d'opération des véhicules. L'analyse du projet permettra d'évaluer la pertinence du service mis en place et les modifications nécessaires, si requises.

Si les résultats du projet pilote sont concluants, le service de parcours de minibus à propulsion hybride sera offert sur une base permanente en 2008.



2.4.4 Concevoir un aménagement du territoire et des politiques de transport qui favorisent le transport collectif

A28 Densification du sol le long du réseau structurant

Afin d'inciter à l'utilisation du transport en commun, la planification de l'aménagement du territoire doit tenir compte du réseau structurant qui sera établi. Le développement urbain devra favoriser l'augmentation des emplois et des résidents à proximité de ce réseau. Déjà, près de 50 % de la population, 50 % des emplois et 92 % des lieux d'étude post-secondaire se situent à 800 m de marche ou moins du futur réseau structurant.

Cette mesure sera mise en œuvre de concert avec la Ville de Québec dans le cadre de son Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD). Son adoption est prévue en 2005. Les interventions seront par la suite réalisées progressivement au fur et à mesure des projets de développement urbain.

	Population		Emplois		Étudiants (17 ans et +)	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Axes Métrobus actuels	177 400	35%	137 000	37%	37 200	73%
Nouveaux axes Métrobus	73 800	15%	46 200	12%	9 900	19%
Sous-total réseau structurant	251 200	50%	183 200	49%	47 100	92%
Total Ville	508 800	100%	375 000	100%	51 100	100%

A29 Mise en place d'un aménagement urbain et de politiques de transport, de circulation et de stationnement favorisant le transport en commun

La Ville de Québec prévoit, dans son Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD), se doter de politiques de transport, de circulation et de stationnement qui auront un impact favorable sur l'utilisation du transport en commun.

Les orientations, les stratégies et les pistes d'action de même que l'élaboration des politiques seront réalisées en 2005 et en 2006. Leur application pourra être effectuée dès leur approbation entre 2006 et 2009.

3. Stratégie B :

Développer le service vers les principaux pôles d'activité

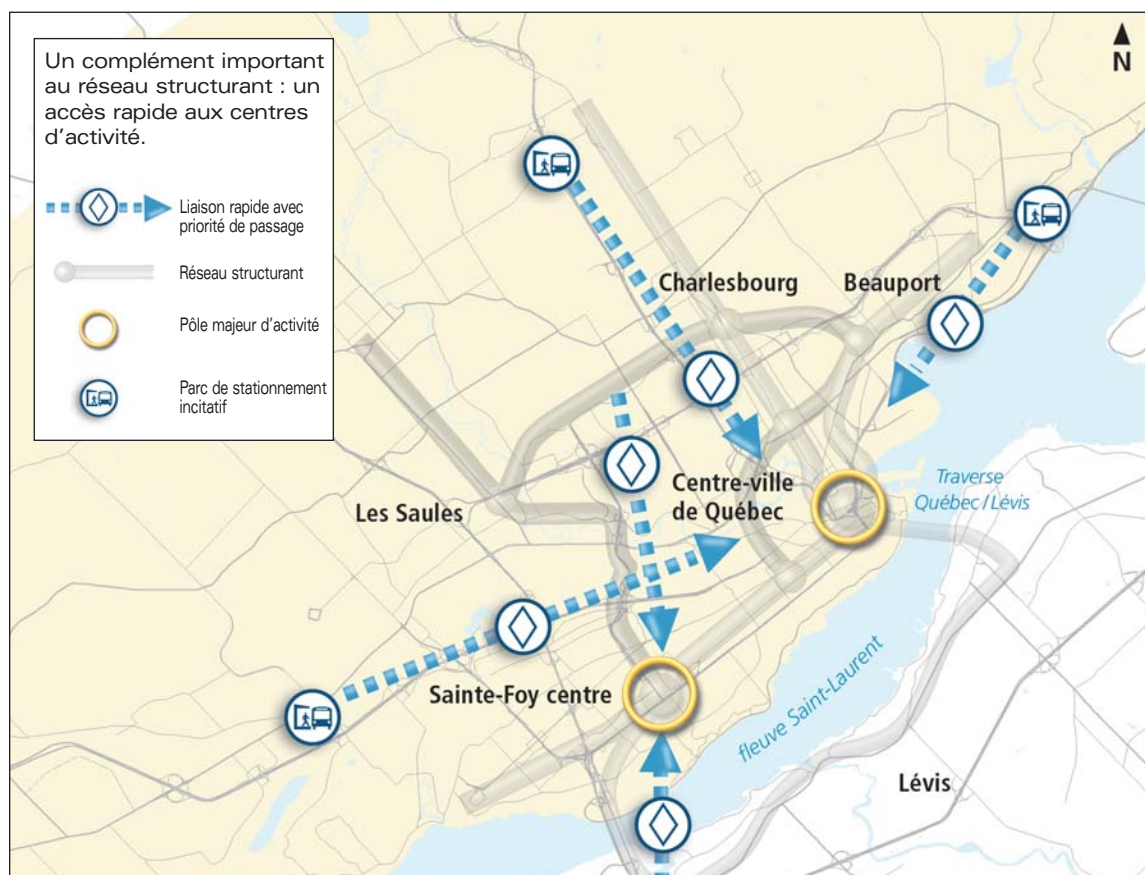
3.1 La description des actions

La seconde stratégie a pour but d'offrir un service rapide et fréquent à destination des centres d'activité de Québec et de Sainte-Foy pour que le transport en commun devienne une alternative attrayante à l'auto

Cette stratégie inclut quatre actions :

- *développer le service rapide dans l'axe de l'autoroute du Vallon;*
- *améliorer le service rapide dans l'axe de l'autoroute Dufferin-Montmorency;*
- *développer le service rapide dans l'axe de l'autoroute Laurentienne;*
- *développer le service rapide dans l'axe de l'autoroute Charest.*

Le développement du service vers les pôles d'activité consiste d'abord à augmenter la fiabilité et la rapidité des déplacements par l'implantation de voies réservées sur les autoroutes. L'autoroute du Vallon, où le nombre de clients et d'autobus est le plus important, sera étudié en priorité. Dans un deuxième temps, il est prévu d'améliorer les structures déjà en place sur l'autoroute Dufferin-Montmorency. La stratégie prévoit finalement de revoir la situation sur les autoroutes Laurentienne et Charest qui ont déjà fait l'objet d'études. Une augmentation notable de la fréquence des parcours Express et l'aménagement de Parc-O-Bus sont prévus avec la mise en place ou l'amélioration des voies réservées.



3.2 Le marché cible et les objectifs d'achalandage

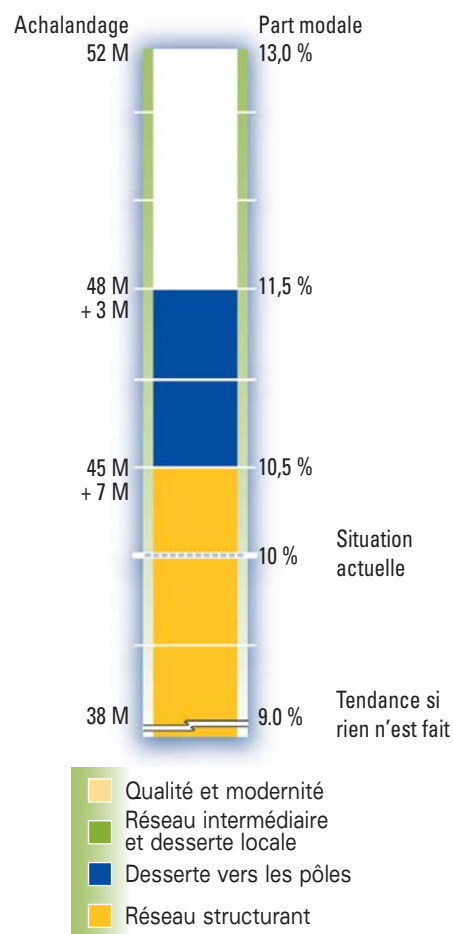
Il s'effectue annuellement 7,5 M de déplacements en transport collectif vers les centres de Québec et de Sainte-Foy à partir des quartiers de la périphérie. La part des déplacements par autobus est de 20 % quotidiennement vers ces importants lieux de destination.

La stratégie vise principalement à renforcer l'utilisation du transport collectif pour les déplacements des travailleurs et des étudiants à destination du centre-ville de Québec ou du centre de Sainte-Foy, à partir de la périphérie. Les travailleurs et les étudiants représentent déjà respectivement 56 % et 36 % de la clientèle du transport en commun vers ces pôles.

Le développement du service vers les pôles permettra d'accroître l'achalandage d'environ 3 M de passages annuellement. La part modale vers les pôles augmenterait de 20 % à près de 30 %. À l'échelle de la ville, la part modale augmenterait d'un point de pourcentage (+1 %), passant de 10,5 % (incluant le réseau structurant) à 11,5 %.

Tableau 2 - Développer le service vers les principaux pôles d'activité : marché cible et objectifs	
Marché cible :	Déplacements motorisés vers les pôles
Déplacements actuels en transport collectif :	7 500 000 / an 20 % de part modale vers les pôles
Clientèles actuelles TC :	56 % travailleurs 36 % étudiants
Objectifs :	+3 000 000 passages / an 30 % de part modale vers les pôles

Objectif du plan stratégique en 2014

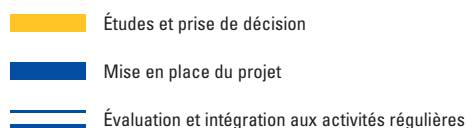
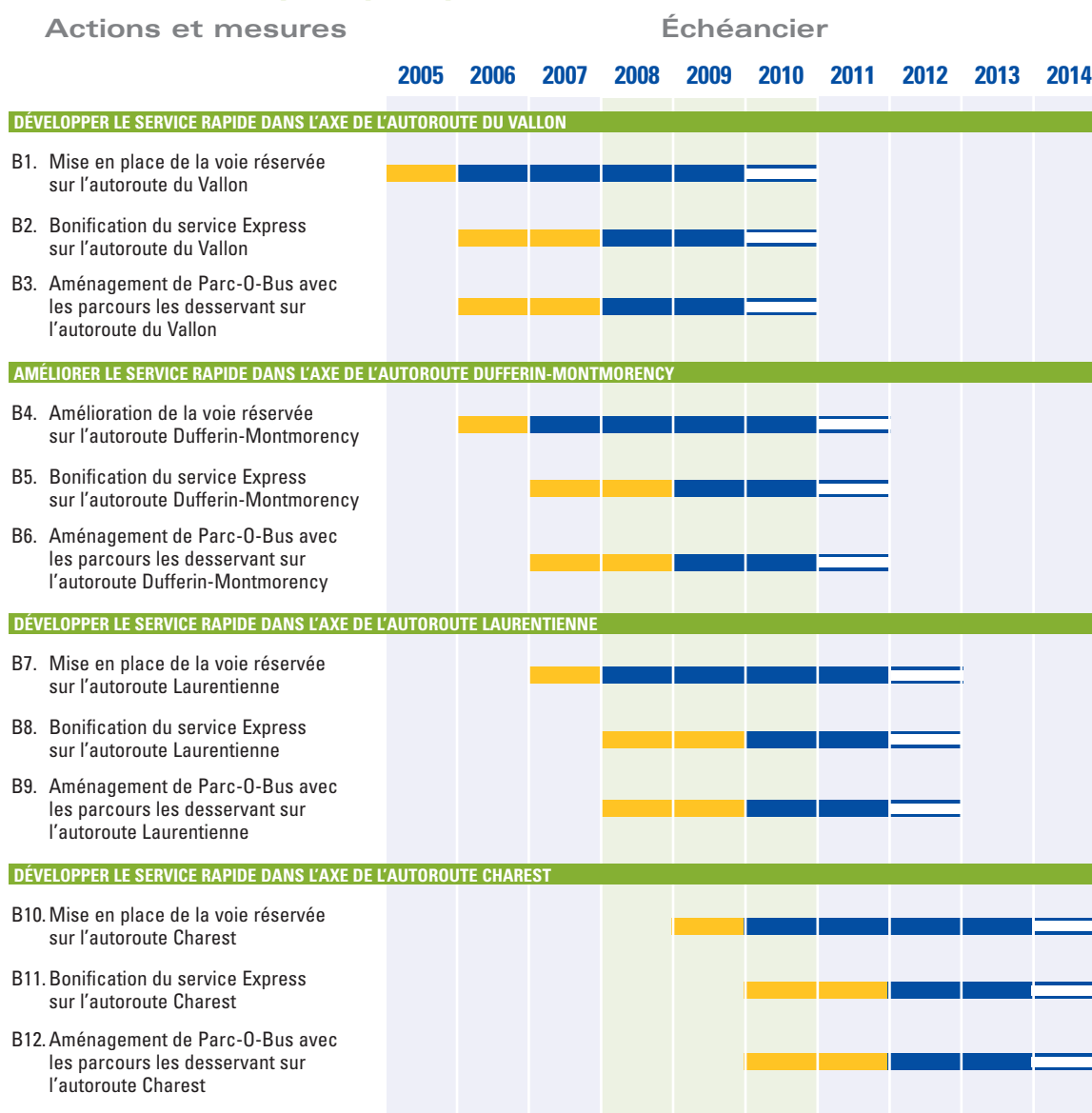


À l'échelle de la ville : impact des stratégies sur l'achalandage et la part modale

3.3 L'échéancier

La figure suivante présente les actions et les mesures détaillées de la stratégie de développement du service vers les principaux pôles d'activité.

Figure 2 - Calendrier de développement du service vers les principaux pôles d'activité



3.4 La liste des mesures

3.4.1 Développer le service rapide dans l'axe de l'autoroute du Vallon

B1 Mise en place de la voie réservée sur l'autoroute du Vallon

Afin d'améliorer la rapidité et la fiabilité du service nécessaires à un transfert modal important vers le transport collectif, des voies réservées sur autoroute apparaissent essentielles. Compte tenu du nombre de personnes et du nombre d'autobus qui y circulent, l'autoroute du Vallon est une priorité d'intervention. Une étude devra déterminer la longueur de la voie réservée et le type d'insertion sur l'autoroute.

L'étude concernant des voies réservées sur l'autoroute du Vallon débutera en 2005, pour une mise en opération vers 2009-2010.

B2 Bonification du service Express sur l'autoroute du Vallon

Avec la mise en place de la voie réservée, la bonification du service Express qui circule par du Vallon (série Express 300) est prévue. Cette voie réservée profitera aussi au nouveau Métrobus Nord-Sud du réseau structurant.

L'augmentation du nombre de départs des parcours Express touchera principalement la période de pointe, mais aussi les périodes hors pointe. Le service en période estivale sera également révisé afin de minimiser les baisses de service.

Une bonification substantielle du service Express n'est pas prévue avant la mise en place de la voie réservée. Les études de service ne débuteront qu'en 2006, pour l'ajout du service vers 2009-2010.

B3 Aménagement de Parc-O-Bus avec les parcours desservant sur l'autoroute du Vallon

Conjointement à la mise en place de voies réservées et à l'amélioration du service Express, des Parcs-O-Bus seront aménagés à proximité de l'autoroute du Vallon pour inciter davantage les automobilistes à utiliser le transport en commun. La mise en place de ces Parc-O-Bus à proximité de l'autoroute amènera la révision de certains tracés pour accroître la fréquence du service à ces points précis. Au besoin, des navettes pourront être opérées entre les Parc-O-Bus et le centre de Sainte-Foy.

Ces Parc-O-Bus et l'ajout de navettes ne sont pertinents qu'avec l'ajout d'une voie réservée. Les études d'implantation et de service (navette) débuteront donc en 2006, pour une opération vers 2009-2010.

3.4.2 Améliorer le service rapide dans l'axe de l'autoroute Dufferin-Montmorency

B4 Amélioration de la voie réservée sur l'autoroute Dufferin-Montmorency

Afin de poursuivre l'amélioration de la rapidité et de la fiabilité du service, la voie réservée sur l'autoroute Dufferin-Montmorency sera revue. Bien que cette voie réservée ait déjà permis de gagner un temps appréciable et d'accroître la régularité du service, ces avantages tendent à diminuer. Une étude de révision de l'utilisation et des caractéristiques de la voie réservée sera réalisée.

L'étude concernant l'amélioration des voies réservées sur l'autoroute Dufferin-Montmorency débutera en 2006, pour une mise en opération vers 2010-2011.

B5 Bonification du service Express sur l'autoroute Dufferin-Montmorency

Avec l'amélioration de la voie réservée, la bonification du service Express qui circule par Dufferin-Montmorency (série Express 200) est prévue.

L'augmentation du nombre de départs des Express touchera principalement la période de pointe, mais aussi les périodes hors pointe. Le service en période estivale sera également révisé afin de minimiser les baisses de service.

Une bonification substantielle du service Express n'est pas prévue avant l'amélioration de la voie réservée. Les études de service ne débuteront qu'en 2007, pour l'ajout du service vers 2010-2011.

B6 Aménagement de Parc-O-Bus avec les parcours les desservant sur l'autoroute Dufferin-Montmorency

Conjointement à l'amélioration de la voie réservée et la bonification du service Express, des Parcs-O-Bus seront aménagés à proximité de l'autoroute Dufferin-Montmorency pour inciter davantage les automobilistes à utiliser le transport collectif. La mise en place de ces Parc-O-Bus à proximité de l'autoroute amènera la révision de certains tracés pour accroître la fréquence du service à ces points précis. Au besoin, des navettes pourront être opérées entre les Parc-O-Bus et le centre-ville.

Ces Parc-O-Bus et l'ajout de navettes deviennent particulièrement intéressants avec l'amélioration de la voie réservée. Les études de modification des Express et de mise en service d'une navette débuteront donc en 2007, pour une implantation vers 2010-2011.

3.4.3 Développer le service rapide dans l'axe de l'autoroute Laurentienne

B7 Mise en place de la voie réservée sur l'autoroute Laurentienne

Afin d'améliorer la rapidité et la fiabilité du service, des voies réservées sur l'autoroute Laurentienne apparaissent nécessaires. Bien qu'une étude du MTQ sur l'implantation d'une voie réservée sur l'autoroute Laurentienne n'ait pas donné des résultats favorables, le RTC veut s'assurer que les interventions à venir sur l'autoroute Laurentienne considèrent l'ajout possible de voies réservées.

Une révision de l'étude de mise en place d'une voie réservée sur l'autoroute Laurentienne est donc prévue pour considérer les changements de fréquence du service d'autobus et des conditions de circulation qui ont pu se produire depuis. Pour bien évaluer l'évolution de l'achalandage et de la circulation sur l'autoroute Laurentienne, la révision de l'étude débutera en 2007, pour une mise en opération vers 2011-2012.

B8 Bonification du service Express sur l'autoroute Laurentienne

Avec la mise en place de la voie réservée, une bonification du service des parcours Express qui circulent par l'autoroute Laurentienne (série Express 200) est prévue.

L'augmentation du nombre de départs des Express touchera principalement la période de pointe, mais aussi les périodes hors pointe. Le service en période estivale sera également révisé afin de minimiser les baisses de service.

Une bonification substantielle du service Express n'est pas prévue avant la mise en place de la voie réservée. Les études de service ne débuteront qu'en 2008, pour l'ajout du service vers 2011-2012, avec l'implantation d'une voie réservée.



B9 Aménagement de Parc-O-Bus avec les parcours les desservant sur l'autoroute Laurentienne

Conjointement à la mise en place de voies réservées et à l'amélioration du service Express, des Parcs-O-Bus seront aménagés à proximité de l'autoroute Laurentienne pour inciter davantage les automobilistes à utiliser le transport en commun. La mise en place de ces Parc-O-Bus à proximité de l'autoroute amènera la révision de certains tracés pour accroître la fréquence du service à ces points précis. Au besoin, des navettes pourront être opérées entre les Parc-O-Bus et le centre-ville.

Ces Parc-O-Bus et l'ajout de navettes ne sont pertinents qu'avec l'ajout d'une voie réservée. Les études d'implantation et de service (navette) débuteront donc en 2008, pour une implantation vers 2011-2012.

3.4.4 Développer le service rapide dans l'axe de l'autoroute Charest

B10 Mise en place de la voie réservée sur l'autoroute Charest

Afin d'améliorer la rapidité et la fiabilité du service, des voies réservées sur l'autoroute Charest apparaissent nécessaires. Bien qu'une étude du MTQ sur l'implantation d'une voie réservée sur l'autoroute Charest n'ait pas donné des résultats favorables, le RTC veut s'assurer que les interventions à venir sur l'autoroute Charest considèrent l'ajout possible de voies réservées.

Une révision de l'étude de mise en place d'une voie réservée sur Charest est donc prévue pour considérer les changements de fréquence du service d'autobus et des conditions de circulation qui ont pu se produire. Pour bien évaluer l'évolution de l'achalandage et de la circulation sur l'autoroute Charest, la révision de l'étude débutera en 2009, pour une mise en opération vers 2013-2014.

B11 Bonification du service Express sur l'autoroute Charest

Avec la mise en place de la voie réservée, une bonification du service Express qui circule par Charest (série Express 200) est prévue.

L'augmentation du nombre de départs des Express touchera principalement la période de pointe, mais aussi les périodes hors pointe. Le service en période estivale sera également révisé afin de minimiser les baisses de service.

Une bonification substantielle du service Express n'est pas prévue avant la mise en place de la voie réservée. Les études de service ne débuteront qu'en 2010, pour l'ajout du service vers 2013-2014, avec l'implantation d'une voie réservée.

B12 Aménagement de Parc-O-Bus avec les parcours les desservant sur l'autoroute Charest

Conjointement à la mise en place de voies réservées et à l'amélioration du service Express, des Parcs-O-Bus seront aménagés à proximité de l'autoroute Charest pour inciter davantage les automobilistes à utiliser le transport collectif. La mise en place de ces Parc-O-Bus à proximité de l'autoroute amènera la révision de certains tracés pour accroître la fréquence du service à ces points précis. Au besoin, des navettes pourront être opérées entre les Parc-O-Bus et le centre-ville.

Ces Parc-O-Bus et l'ajout de navettes ne sont pertinents qu'avec l'ajout d'une voie réservée. Les études d'implantation et de service (navette) débuteront donc en 2010, pour une implantation vers 2013-2014.

4. Stratégie C :

Développer le réseau intermédiaire de transport collectif et améliorer la desserte locale

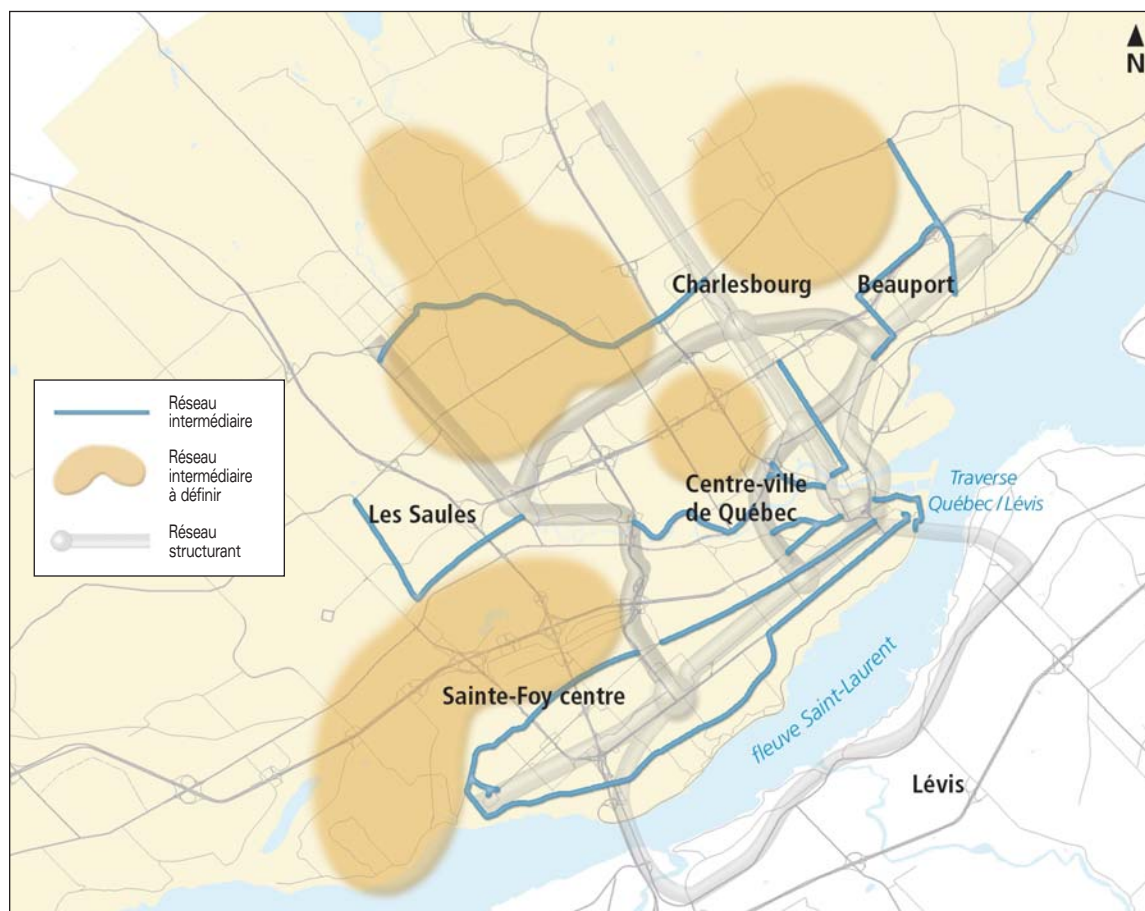
4.1 La description des actions

La troisième stratégie d'action est complémentaire à la mise en place du réseau structurant. Elle vise à faciliter les déplacements locaux, en dehors de ces grands axes, et permettre à la population d'opter plus fréquemment pour le transport collectif lors de ses déplacements.

Cette stratégie comprend deux actions :

- *réaliser un plan de service du réseau intermédiaire et de desserte locale;*
- *mettre en place le service défini dans le plan.*

Réseau intermédiaire de transport collectif





Les axes de déplacement du futur réseau structurant constitueront l'assise du réseau à haute fréquence (Métrobus) de transport collectif dans la ville. Il demeure toutefois que chaque secteur de la ville se compose d'artères routières majeures qui sont également d'importants axes de desserte par transport collectif. De plus, un accès rapide au réseau structurant et une desserte fine des quartiers sont requis pour répondre aux besoins des différentes clientèles actuelles et futures du transport en commun. Un plan de service du réseau intermédiaire et de desserte locale sera donc réalisé pour répondre à ces différents besoins. Le plan comprendra trois parties qui seront réalisées conjointement.

Premièrement, le plan de service du réseau intermédiaire et de desserte locale verra à identifier les axes et le service requis de manière à assurer une desserte de qualité supérieure sur le réseau routier intermédiaire des quartiers. Ce réseau de transport collectif qui, sans avoir la fréquence du Métrobus, assurera une desserte fiable et directe des quartiers en empruntant les artères et les collectrices.

Deuxièmement, le plan de service intégrera le réseau de rabattement défini dans le cadre de la mise en place du réseau structurant, afin d'assurer la cohérence des interventions. Il pourra être réalisé à partir du réseau intermédiaire, des parcours locaux ou par la création de nouveaux parcours.

Enfin, le plan déterminera quels sont les services à améliorer ou à mettre en place à l'intérieur des quartiers. Il touchera les liaisons entre les quartiers de la périphérie, la desserte vers les centres locaux d'activité, les parcours Couche-tard et la desserte des parcs industriels.

La deuxième action de cette stratégie consiste en la mise en place du service qui sera défini dans le plan. Ce plan (réseau intermédiaire, réseau de rabattement et desserte locale) sera implanté progressivement en fonction de la mise en place des autres actions qui y sont reliées (renforcement du Métrobus, création de nouveaux axes Métrobus).

4.2 Le marché cible et les objectifs d'achalandage

Actuellement, plus de 10 M de déplacements annuels se font par transport collectif en dehors des grands axes de déplacement, principalement en périphérie. La part des déplacements par autobus représente 8,1 % des déplacements motorisés quotidiennement.

La clientèle actuelle qui se déplace en dehors des grands axes de déplacement est constituée à 67 % par des étudiants et à 24 % par des travailleurs. Ces mesures profiteront principalement aux clientèles jeunes, mais pour des motifs généralement autres que les études. Elles sauront également répondre aux besoins de la clientèle âgée, dont les déplacements se font généralement de manière plus locale et en dehors des périodes de pointe de la journée.

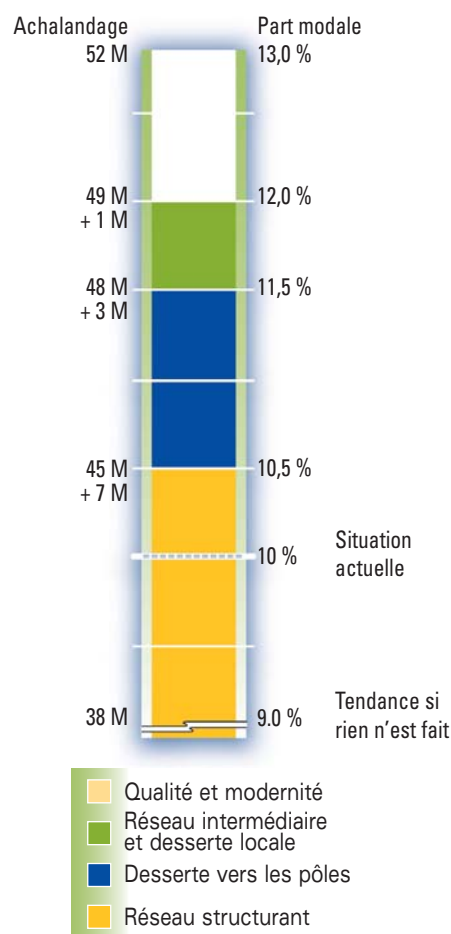
Cette troisième stratégie permettra d'accroître l'achalandage de 1 M de passages annuellement. L'augmentation de l'achalandage entraînerait une hausse de la part modale de 1 % dans les déplacements locaux. Il est à noter que l'achalandage qui sera généré par le réseau de rabatte-

ment aux Métrobus est déjà pris en compte dans les chiffres avancés pour la stratégie de mise en place du réseau structurant. À l'échelle de la ville, la hausse serait de moins de 1 %, l'amenant à environ 12 % en tenant compte des deux stratégies précédentes. En répondant à des besoins diversifiés, cette stratégie permet également de renforcer les deux stratégies précédentes.

Tableau 3 - Développer le réseau intermédiaire de transport collectif et améliorer la desserte locale : marché cible et objectifs

Marché cible :	Déplacements motorisés locaux
Déplacements actuels en transport collectif :	10 000 000 / an 8 % de part modale locale
Clientèles actuelles TC :	67 % étudiants 24 % travailleurs
Objectifs :	+1 000 000 passages / an² 9 % de part modale locale

Objectif du plan stratégique en 2014



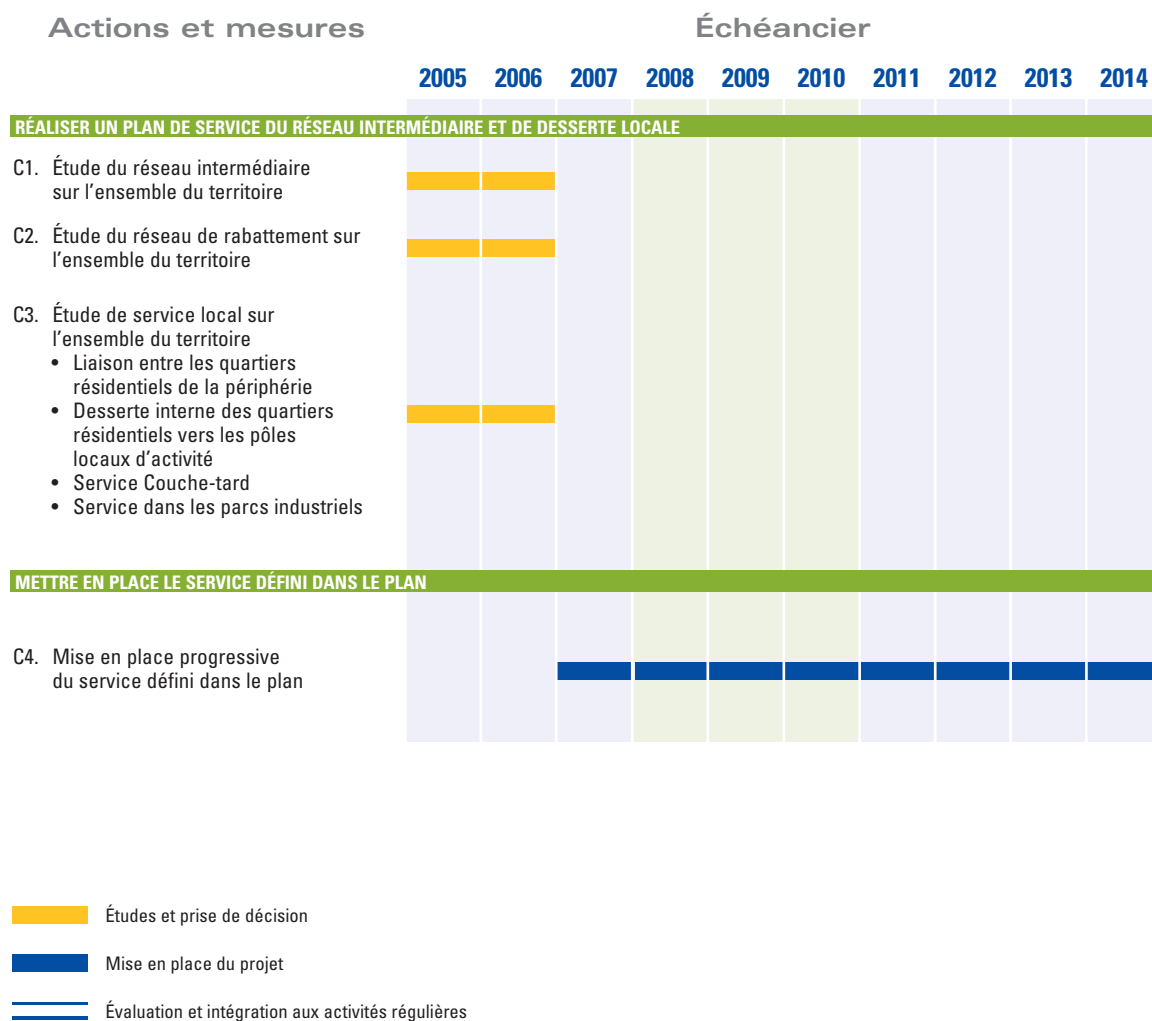
À l'échelle de la ville : impact des stratégies sur l'achalandage et la part modale

² L'augmentation de l'achalandage liée à la mise en place du réseau de rabattement aux futurs parcours Métrobus est comptabilisée dans la stratégie A (Mettre en place un réseau structurant).

4.3 L'échéancier

La figure suivante présente les actions et les mesures détaillées de la stratégie de développement du réseau intermédiaire de transport collectif, du réseau de rabattement et d'amélioration de la desserte locale.

Figure 3 - Calendrier de développement du réseau intermédiaire de transport collectif et d'amélioration de la desserte locale



4.4 La liste des mesures

4.4.1 Réaliser un plan de service du réseau intermédiaire et de desserte locale

- C1 Étude du réseau intermédiaire sur l'ensemble du territoire**
- C2 Étude du réseau de rabattement sur l'ensemble du territoire**
- C3 Étude de service local sur l'ensemble du territoire**

Un réseau intermédiaire de transport en commun est prévu afin d'assurer une desserte de qualité sur l'ensemble du territoire de la Ville. Il s'agit d'un réseau entre le réseau structurant et les parcours locaux. Ce réseau se définit par une fréquence plus élevée et une circulation pour la plus grande partie de son parcours sur les rues les plus importantes du réseau routier.

En plus d'identifier les axes et le service requis (fréquence) pour les parcours sur les artères, une priorité d'intervention lors des réfections routières et du déneigement devra être accordée par la Ville. L'étude du réseau intermédiaire constituera la première partie du plan de service et sera réalisée en même temps que les études sur le réseau de rabattement et le service local.

Afin d'offrir un service plus fréquent dans les quartiers et maximiser l'utilisation du réseau structurant, le plan de service intégrera le réseau de rabattement qui sera défini dans le cadre de la mise en place du réseau structurant. Elle visera à déterminer la forme que pourrait prendre le rabattement, sans nuire à la qualité du service pour la clientèle (confort et nombre de correspondances). Selon les quartiers, les parcours du réseau de rabattement pourront également servir comme réseau intermédiaire ou comme desserte locale, afin de permettre à la clientèle de profiter d'une fréquence plus élevée.

Enfin, pour tenir compte de l'évolution de la mobilité de la population et des habitudes différentes de déplacement des résidents, tout le service local sera revu par secteur. Il traitera notamment de :

- la mise en place de liens par transport collectif plus directs entre les quartiers résidentiels de la périphérie;
- la desserte interne des quartiers résidentiels vers les pôles locaux d'activité (épiceries, institutions bancaires, écoles, centres commerciaux, etc.) pour répondre notamment aux besoins des personnes âgées;
- l'amélioration du service Couche-tard fortement utilisé par les jeunes;
- l'amélioration du service dans les parcs industriels en demande par plusieurs travailleurs.

La réalisation des trois parties du plan de service s'étendra sur une période de deux ans afin de permettre de consulter toutes les personnes concernées par les modifications qui seront apportées au service.

4.4.2 Mettre en place le service

C4 Mise en place progressive du service défini dans le plan

Une fois les besoins définis dans le plan (mesures C1, C2 et C3), le service sera progressivement mis en opération en tenant compte des autres projets qui y sont reliés. Ainsi, certains services ne pourront être mis en place qu'une fois le Métrobus actuel renforcé ou que les nouveaux Métrobus seront créés. La création du réseau structurant est donc déterminant pour la réalisation de cette troisième stratégie.

La mise en place du service se fera progressivement à partir de 2007 et s'étendra jusqu'en 2014.



5. Stratégie D : Offrir un service moderne et de qualité

5.1 La description des actions

Pour que le transport collectif devienne un mode de déplacement privilégié, il est incontournable de se rapprocher des exigences et des standards de qualité souhaités par les consommateurs d'aujourd'hui, en faisant notamment appel aux nouvelles technologies.

Cette stratégie inclut trois actions :

- *faciliter l'accès au service;*
- *accroître la fiabilité du service;*
- *permettre aux citoyens de mieux vivre la ville par un transport collectif de qualité au meilleur coût pour la collectivité.*

Un service de meilleure qualité entraînera une fidélisation de la clientèle sur une plus longue période en réduisant le nombre de personnes qui optent pour un autre mode de transport. Il permettra aussi d'attirer une nouvelle clientèle en rendant le transport collectif plus compétitif et intéressant.

Ainsi, il importe d'accroître la fiabilité du service en améliorant les mesures préférentielles et en intégrant un système d'aide à l'exploitation qui permettra des interventions plus rapides et une meilleure connaissance de la situation sur le réseau d'autobus en temps réel.

Par ailleurs, aussi grande que puisse être la qualité d'un service, il demeure difficile d'atteindre une nouvelle clientèle si ce dernier est peu connu et complexe d'utilisation. En ce sens, une amélioration de l'information à la clientèle et une diversification des tarifs et des modes de paiement sont primordiaux. Là encore, la modernisation des outils, notamment l'utilisation de la carte à puce comme mode de paiement, est préconisée. Dans le même esprit d'accessibilité, l'intermodalité sera développée en favorisant l'utilisation d'autres modes de transport, comme le vélo, pour atteindre le transport en commun. Enfin, le RTC et la Ville devront travailler conjointement pour prendre en compte les besoins de la clientèle du transport collectif pour assurer un cheminement des piétons efficace et sécuritaire.

Le plan stratégique traite du développement du service de transport collectif. Les questions de la qualité du service à la clientèle, du respect de l'environnement et de la performance de l'entreprise pour atteindre les objectifs de développement font partie intégrante de la vision de développement contenue dans le plan stratégique. Ces préoccupations seront toutefois traitées dans les plans d'entreprise quinquennaux, plus précis et détaillés. Le premier porte sur la période de 2005 à 2009.

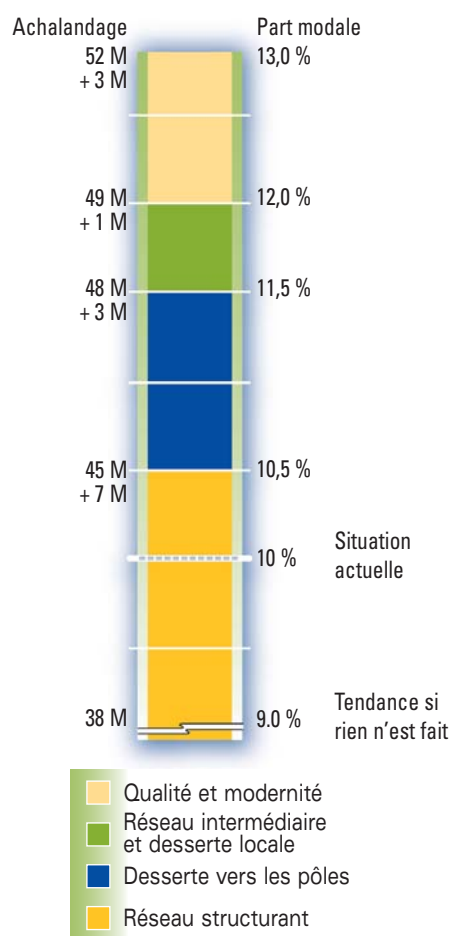


5.2 Le marché cible et les objectifs d'achalandage

Contrairement aux trois premières stratégies, celle-ci s'adresse à l'ensemble de la clientèle actuelle ou potentielle du transport collectif de la ville. Il s'effectue annuellement plus de 38 M de déplacements par transport collectif. Cette stratégie qui mise sur la modernité et la qualité du service, au-delà des autres stratégies, devrait permettre d'accroître l'achalandage d'environ 1 % par année, pour atteindre une hausse totale de 3 M de passages dans 10 ans.

Tableau 4 Offrir un service moderne et de qualité : marché cible et objectifs	
Marché cible :	Ensemble des déplacements TC
Déplacements actuels en transport collectif :	38 000 000 / an 10 % de part modale
Clientèles actuelles TC :	48 % étudiants 41 % travailleurs
Objectifs :	+3 000 000 passages / an +1 % de part modale / an

Objectif du plan stratégique en 2014



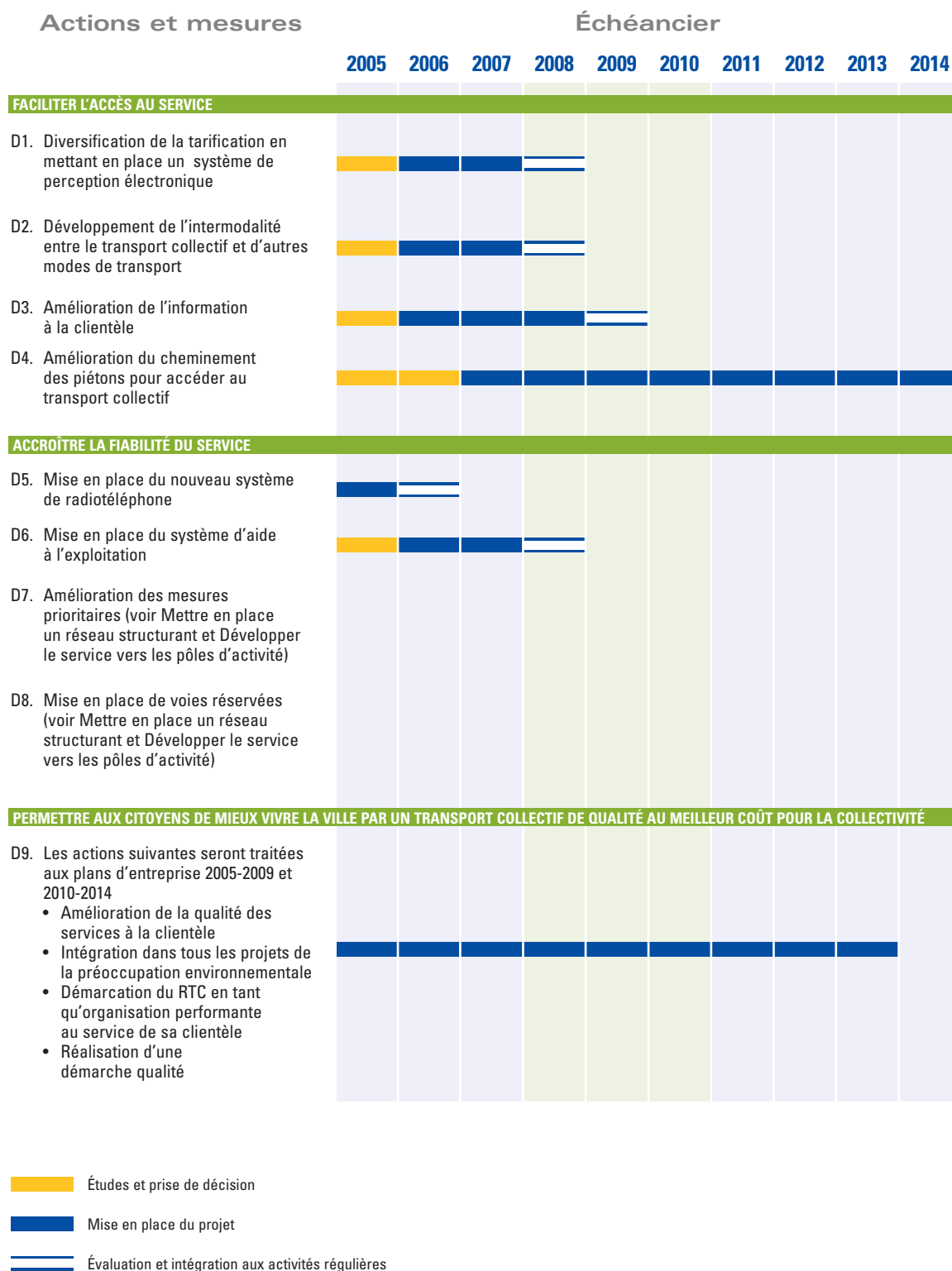
À l'échelle de la ville : impact des stratégies sur l'achalandage et la part modale



5.3 L'échéancier

La figure suivante présente les actions et les mesures détaillées de la stratégie de modernisation du service et d'amélioration de la qualité du transport collectif.

Figure 4 - Calendrier de modernisation du service et d'amélioration de la qualité



5.4 La liste des mesures

5.4.1 Faciliter l'accès au service

D1 Diversification de la tarification en mettant en place un système de perception électronique

Le système informatisé de perception électronique (carte à puce) permet d'offrir une plus grande diversité de titres de transport afin de répondre plus adéquatement aux besoins de la clientèle.

Il amènera en effet la possibilité de se procurer différents types d'abonnement (mensuel ou annuel par exemple) ou des titres offrant un nombre déterminé de passages. Avec les possibilités offertes par la carte à puce, d'autres types de services pourront être offerts en complément.

La mise en place du système de base est prévue pour 2006.

D2 Développement de l'intermodalité entre le transport collectif et d'autres modes de transport

Afin d'assurer une plus grande souplesse de déplacement à la clientèle, l'intégration entre le transport collectif et les autres modes de transport est mise de l'avant. Les différentes possibilités d'intermodalité avec le transport en commun doivent être étudiées de façon plus détaillée. Les éléments qui suivent constituent des exemples d'interventions : abonnement conjoint entre le transport en commun et l'auto-partage; distribution plus grande de Parc-O-Bus locaux; installation de stationnements pour vélos aux terminus; incitation au service de vélo-partage, etc. Cette mesure est complémentaire à l'aménagement des nœuds intermodaux prévus dans le réseau structurant (mesures A4, A15, A20 et A25).

L'étude sera réalisée en 2005, pour une mise en place finale en 2008, incluant le suivi des retombées du projet.

D3 Amélioration de l'information à la clientèle

Une meilleure information et une plus grande disponibilité de celle-ci permettent à l'ensemble des clientèles (régulière, occasionnelle et potentielle) de se déplacer plus facilement et efficacement en transport en commun.

La première étape consiste en la réalisation du plan directeur de l'information. Ce dernier permettra de dégager les moyens d'information qui seront privilégiés pour informer l'ensemble des clientèles sur les services offerts par le RTC. Le choix des outils d'information sera orienté vers la satisfaction des besoins spécifiques de chacune des clientèles et vers leur disponibilité à différents endroits, notamment aux arrêts et à bord des véhicules.

Le Plan directeur de l'information sera terminé en 2005. La réalisation des actions définies dans ce plan s'étendra de 2006 à 2008.

D4 Amélioration du cheminement des piétons pour accéder au transport collectif

Pour favoriser l'utilisation du transport collectif, l'accès aux arrêts et leur aménagement doivent être adéquats. Tel que mentionné dans le rapport de consultation sur l'avenir du transport collectif, « *il faut tenir compte des besoins des usagers du transport en commun dans les aménagements urbains afin d'assurer un cheminement des piétons efficace et sécuritaire* ».

Rapport de consultation publique sur l'avenir du transport en commun, Commission consultative sur le transport, la circulation et le stationnement, Ville de Québec, 2004, page 38.

Le RTC et la Ville travailleront donc ensemble à améliorer les cheminements des piétons et l'aménagement des zones d'attente pour favoriser le transport collectif.



5.4.2 Accroître la fiabilité du service

D5 Mise en place du nouveau système de radiotéléphone

Compte tenu du vieillissement des équipements, le système de radiotéléphone sera remplacé par un système plus efficace et à jour. Ce système permettra une meilleure communication entre les chauffeurs et le centre d'exploitation du RTC. Les interventions seront ainsi plus rapides et permettront de réduire les délais pour la clientèle.

Il s'agit de la première étape du projet de système d'aide à l'exploitation (mesure D5). Déjà débutée, la mise en place de cette mesure sera terminée en 2006.

D6 Mise en place du système d'aide à l'exploitation (SAE)

La mise en place d'un système informatisé de gestion de l'exploitation du service de transport collectif permettra d'améliorer le respect de l'horaire et des correspondances qui sont annoncés à la clientèle. Cette action est précédée par la mise en place des radiotéléphones (mesure D5).

Le système d'aide à l'exploitation est un système embarqué à bord des véhicules qui informe de leur localisation exacte. Il permet d'effectuer un meilleur suivi des autobus en circulation et d'intervenir plus rapidement lors d'événements sur la route. À l'aide des données recueillies par le système, il sera également possible d'effectuer une planification plus précise et juste des horaires.

Cette mesure est liée au projet précédent de remplacement des radiotéléphones. Bien que les analyses débuteront en 2005, le déploiement du SAE ne pourra être réalisé qu'une fois les radiotéléphones fonctionnels. La mise en place finale est prévue pour 2007. Ce système pourra donc profiter aux autobus articulés qui seront mis en service sur le Métrobus actuel à partir de 2008.

D7 Amélioration des mesures prioritaires

D8 Mise en place de voies réservées

L'amélioration des mesures préférentielles (mesures A5, A6 et B4), incluses dans les stratégies A et B, font partie de l'amélioration des mesures prioritaires.

En ce qui concerne la mise en place de voies réservées sur d'autres parcours, elle est décrite dans les stratégies A - « Mettre en place un réseau structurant » (mesures A12, A17 et A22) et B - « Développer le service vers les pôles d'activité » (mesures B1, B4, B7 et B10).

Ces deux mesures (amélioration des mesures prioritaires et mise en place de voies réservées) visent une amélioration de la fiabilité, en plus du gain de temps.

5.4.3 Permettre aux citoyens de mieux vivre la ville par un transport collectif de qualité au meilleur coût pour la collectivité

D9 Les actions suivantes seront traitées aux plans d'entreprise 2005-2009 et 2010-2014

Le plan stratégique aborde la question du développement du service de transport collectif. Par ailleurs, un plan d'entreprise sera réalisé aux cinq ans pour permettre d'incarner la vision de développement contenue dans le plan stratégique.

Le plan d'entreprise 2005-2009 traitera notamment de :

- l'amélioration de la qualité du service;
- l'intégration dans tous les projets de la préoccupation environnementale;
- la démarcation du RTC en tant qu'organisation performante au service de sa clientèle;
- la mise en place d'une démarche qualité.

La vision du plan d'entreprise est de permettre au RTC de devenir une entreprise hautement performante dans toutes ses activités dans le but de contribuer au développement du transport collectif à Québec.

6. Coûts du plan stratégique et avenues de financement

6.1 Les coûts

Le plan stratégique prévoit des dépenses en immobilisation de 222 M\$, ce qui engendra, à terme, des dépenses annuelles additionnelles de l'ordre de 33,8 M\$. Selon les modalités des programmes actuels de subventions, ce montant serait financé pour 13,7 M\$ annuellement par le MTQ et pour 20,1 M\$ annuellement par le RTC.

Les coûts annuels d'exploitation du plan sont de 24,4 M\$. En tenant compte des revenus supplémentaires de 14 M\$, cela laisse au RTC un déficit d'exploitation de 10,4 M\$ annuellement.

Ainsi, pour financer les coûts d'immobilisation et d'exploitation, le RTC aura besoin d'un financement additionnel de 30,5 M\$ par année.

6.2 Le financement

Le financement constitue l'un des enjeux majeurs de la réalisation du plan stratégique. La Ville de Québec a fourni, au cours des dernières années, un effort important pour assurer le maintien du service en transport collectif et initier un certain nombre de mesures de développement. Le gouvernement du Québec est à réviser sa politique de support en transport collectif et le gouvernement fédéral envisage de s'y impliquer. Pour assurer le financement du plan stratégique, le RTC devra compter sur l'implication de tous les niveaux de gouvernement.



Tableau 5
Coûts du plan stratégique de développement des services 2005-2014

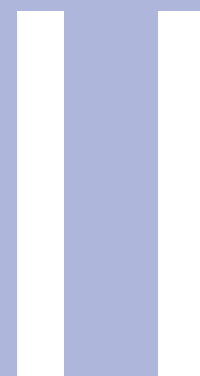
Stratégies	Immobilisation	Exploitation
A. Mettre en place un réseau structurant		
- renforcer les axes des Métrobus 800 et 801 - mettre en place trois nouveaux axes Métrobus - réaliser la gestion intégrée des déplacements au centre-ville - concevoir un aménagement du territoire et des politiques de transport qui favorisent le transport collectif		
Coût total de la stratégie A	162 000 000 \$	12 300 000 \$
B. Développer le service vers les principaux pôles d'activité		
- développer le service rapide dans l'axe de l'autoroute du Vallon - améliorer le service rapide dans l'axe de l'autoroute Dufferin-Montmorency - développer le service rapide dans l'axe de l'autoroute Laurentienne - développer le service rapide dans l'axe de l'autoroute Charest		
Coût total de la stratégie B	15 300 000 \$	2 900 000 \$
C. Développer le réseau intermédiaire de transport collectif et améliorer la desserte locale		
- réaliser un plan de service - mettre en place le service défini dans le plan		
Coût total de la stratégie C	9 100 000 \$	6 200 000 \$
D. Offrir un service moderne et de qualité		
- faciliter l'accès au service - accroître la fiabilité du service - permettre aux citoyens de mieux vivre la ville par un transport collectif de qualité au meilleur coût pour la collectivité		
Coût total de la stratégie D	35 700 000 \$	3 000 000 \$
Coût global du plan stratégique 2005-2014	222 100 000 \$	24 400 000 \$
Financement annuel MTQ	13 700 000 \$	- \$
Financement annuel RTC	20 100 000 \$	24 400 000 \$
Revenus annuels de la clientèle	- \$	14 000 000 \$
Financement annuel supplémentaire RTC	20 100 000 \$	10 400 000 \$
Financement total annuel supplémentaire RTC		30 500 000 \$

Note : Les montants sont en dollars de 2005.

Les coûts de mise en place d'un éventuel tramway (mesures A9 et A10) et les coûts reliés à la mise en place de voies réservées sur autoroute (mesures B1, B4, B7 et B10) ne sont pas inclus dans ce tableau.



Volet



**Les déplacements
des personnes à
mobilité réduite**

7. Transport des personnes à mobilité réduite : situation actuelle et perspective

7.1 L'utilisation du transport en commun (adapté et régulier) et le vieillissement de la population

Le transport est primordial pour les personnes à mobilité réduite qui ont besoin d'avoir accès aux mêmes activités (professionnelles, scolaires, sociales, etc.) que l'ensemble de la population. Toutefois, les personnes à mobilité réduite rencontrent régulièrement des obstacles dans leurs déplacements pour réaliser leurs activités.

Le transport adapté est un service public offert aux personnes ayant une déficience permanente suffisamment importante pour limiter leur mobilité. L'objectif du transport adapté est donc d'offrir à ces personnes un service leur permettant de se déplacer et de leur conférer un niveau de mobilité comparable à une personne ne vivant pas d'incapacité.

Le RTC a la responsabilité du transport adapté aux personnes à mobilité réduite sur le territoire de la Ville de Québec. Il a confié à Transport adapté du Québec Métro inc. (TAQM) l'exploitation de ce service. Le service est de type « porte-à-porte », c'est-à-dire qu'il se fait directement du point d'origine de la personne jusqu'à son point de destination.

Ce service n'est accessible que pour les personnes ayant un handicap permanent et qui ont été préalablement admises selon les normes gouvernementales. Il n'est donc pas disponible pour les personnes ayant une mobilité réduite temporaire (par exemple une personne ayant une incapacité due à une blessure). Le service est offert sur réservation avec un délai de huit heures.

Le transport en commun régulier peut offrir aux personnes à mobilité réduite une alternative au transport adapté et une plus grande flexibilité de déplacement. Toutefois, plusieurs embûches peuvent se présenter lors du déplacement d'une personne ayant une incapacité (temporaire ou permanente), que ce soit pour atteindre l'arrêt, accéder à l'autobus, obtenir l'information ou autres.

Depuis la création de TAQM, en 1981, le nombre de personnes admises au transport adapté est en progression constante. Au cours de la dernière décennie (de 1993 à 2003), le nombre de personnes admises est passé de 2 000 à 3 600, une hausse annuelle moyenne de 6 %. Allant de pair avec le nombre de personnes admises, le nombre de déplacements en transport adapté s'est aussi accru de façon importante, passant de 220 000 en 1993 à plus de 346 000 en 2003 (voir figure 5).

Le vieillissement de la population a fortement contribué à hausser les admissions au transport adapté. De fait, une part importante des personnes admises entre 1998 et 2003 étaient âgées de 65 ans ou plus, faisant grimper la moyenne d'âge de 52 ans à 58 ans. Ce vieillissement de la population n'a pas été observé chez la clientèle du transport en commun régulier. En effet, entre 1991 et 2001, l'âge moyen de la clientèle est demeuré stable à 32 ans.

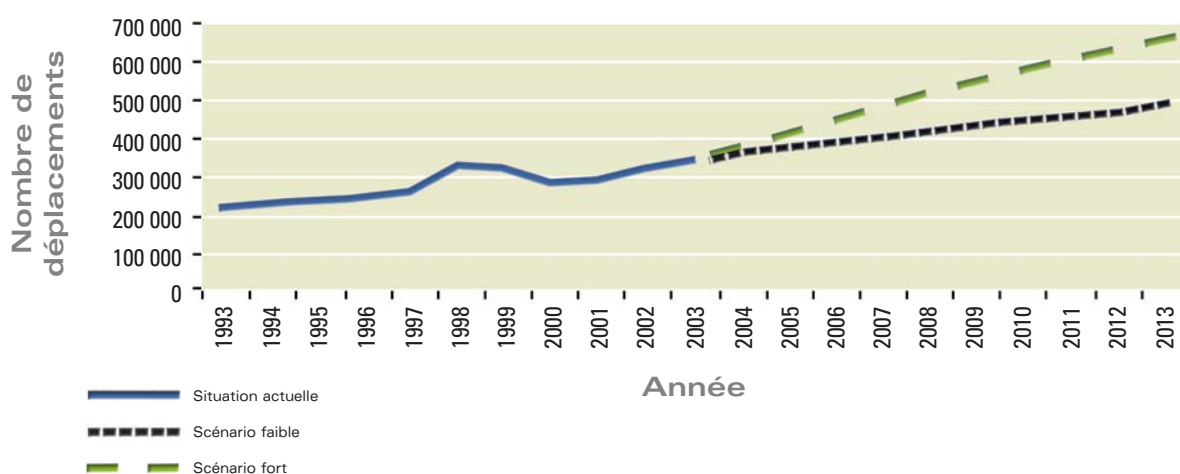


Le vieillissement de la population s'observe aussi sur l'ensemble du territoire de la Ville de Québec. Entre 1991 et 2001, l'âge moyen est passé de 36 ans à 40 ans. L'Institut de la statistique du Québec (ISQ) projetait en 2003 que l'âge moyen des résidents dépassera 43 ans en 2011. Ainsi, si les tendances perdurent, près d'une personne sur cinq aura 65 ans ou plus en 2011.

Le nombre de personnes admises devrait donc poursuivre sa croissance au cours des prochaines années et doubler d'ici 10 ans. Il atteindrait donc en 2013 entre 5 000 et 6 000 personnes.

L'augmentation projetée du nombre de personnes admises au transport adapté aura une incidence sur le nombre de déplacements effectués. Selon deux scénarios réalisés (scénarios faible et fort), le nombre de déplacements par transport adapté pourrait atteindre entre 490 000 et 640 000 déplacements annuellement en 2013.

Figure 5 - Nombre de déplacements en transport adapté, évolution passée et perspective, territoire de la Ville de Québec, 1993-2013



7.2 Les clientèles du transport adapté

Parmi les différentes clientèles qui utilisent le transport adapté, ce sont les personnes ayant un handicap physique qui ont le plus recours à ce service, avec 150 000 déplacements annuels. Toutefois, ce sont les personnes

ayant un handicap intellectuel qui ont le taux de déplacements par personne le plus élevé avec une moyenne de 202 déplacements par personne par année (voir tableau 6). Or, cette clientèle a doublé depuis 1993.

Tableau 6
Taux d'utilisation du transport adapté selon le handicap,
territoire de la Ville de Québec, 2003

Handicap	Personnes admises		Déplacements*		Déplacements / personne
	Nombre	%	Nombre	%	
Physique	2 698	73,9 %	163 335	47,2 %	60,5
Intellectuel et psychique	767	21,0 %	160 566	46,4 %	209,4
Visuel	186	5,1 %	22 147	6,4 %	118,9
Total	3 651	100,0 %	346 048	100,0 %	94,8

* Note : Excluent les déplacements des accompagnateurs.

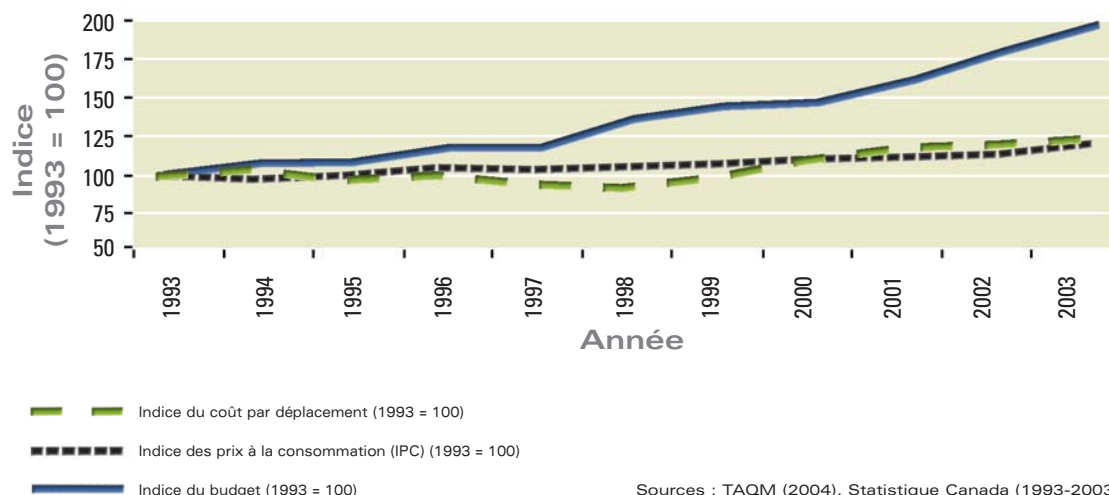
Source : TAQM (2004)

7.3 Les coûts du transport adapté

L'augmentation de la clientèle du transport adapté a eu peu d'incidence sur le coût par déplacement. Entre 1993 et 2003, le coût par déplacement a suivi de près l'indice des prix à la consommation (figure 6). Elle a toutefois eu un impact important sur le budget qui a presque doublé au cours de la même période. Il est passé de 2,7 M\$ en 1993 à 5,4 M\$ en 2003.

En considérant la hausse prévue du nombre de déplacements pour les prochaines années, le budget devra encore être augmenté. Selon les deux scénarios de croissance des déplacements, le budget devrait atteindre entre 7,6 M\$ et 10,0 M\$ en 2013, soit 5 M\$ de plus qu'en 2005. Ces coûts sont estimés en considérant que le service sera offert sous la même forme qu'actuellement (porte-à-porte).

Figure 6 - Indice du coût par déplacement et du budget du transport adapté, territoire de la Ville de Québec, 1993-2003



7.4 Les déplacements des personnes à mobilité réduite : problématique et enjeux

Satisfaire à la croissance de la demande

L'augmentation du nombre de personnes à mobilité réduite nécessitera une augmentation marquée du service de transport adapté. Le principal enjeu pour le transport des personnes à mobilité réduite sera donc, dans les 10 prochaines années, de satisfaire à la croissance naturelle prévue de la demande.

Avant 2001, le budget alloué au transport adapté par le ministère des Transports du Québec (MTQ) était limité à un montant fixe. À cette époque, le financement équivalait à 75 % des coûts du service. Cette limitation du montant a parfois entraîné des refus à des demandes de déplacements. Toutefois, depuis 2001, le financement octroyé par le MTQ au transport adapté est ajusté en fonction du service rendu, selon un coût moyen par déplacement. Théoriquement, le service de transport adapté devrait pouvoir être offert pour toute demande de déplacement.

Toutefois, au-delà des considérations financières, la capacité logistique constituera une contrainte notable pour la livraison du service. En effet, la disponibilité des véhicules, notamment les taxis, pourrait être problématique à la suite de la hausse du nombre de déplacements. Les ressources opérationnelles sont limitées et considérées en surexploitation à certaines périodes de la journée.

Maintenir ou augmenter le niveau du service

Parallèlement à l'enjeu de la croissance de la demande et de la pression exercée sur les ressources (financières et opérationnelles), le deuxième enjeu sera de maintenir le niveau de qualité actuel du service, voire de l'augmenter. D'une part, la hausse du nombre de déplacements nécessitera de maintenir la capacité de réponse aux demandes tout en améliorant le respect de l'horaire et le délai de livraison du service.

Accroître l'accessibilité

Le troisième enjeu sera d'accroître l'accessibilité du transport collectif régulier pour les personnes à mobilité réduite en considérant l'ensemble du déplacement de ces personnes.

Bien que le transport en commun régulier permette d'offrir une plus grande flexibilité horaire que le transport adapté, plusieurs problèmes d'accessibilité peuvent se poser puisqu'il ne constitue pas un service de porte-à-porte. La difficulté d'accès au transport collectif peut alors survenir à plusieurs moments du déplacement d'une personne : lors de la recherche de l'information, pour atteindre l'arrêt, lors de la montée et de la descente de l'autobus ou encore après le trajet pour arriver à la destination finale.

8. Transport des personnes à mobilité réduite de 2005 à 2014

8.1 Le cheminement

Février 2003	Dépôt du « Document de réflexion sur les orientations stratégiques du RTC 2003-2013 »
Octobre 2003	Réalisation d'une analyse sur le portrait de la situation actuelle et des tendances pour le transport adapté
Novembre 2003	Rencontre du Comité technique sur le transport des personnes handicapées et à mobilité réduite
Février 2004	Audiences publiques de la Ville de Québec sur l'avenir du transport collectif
Septembre 2004	Dépôt des recommandations de la Commission consultative sur le transport, la circulation et le stationnement de la Ville de Québec sur l'avenir du transport collectif
Mars 2005	Dépôt du plan stratégique 2005-2014 du RTC



8.2 Les objectifs du plan stratégique

Afin d'améliorer la qualité de vie des personnes à mobilité réduite et pour contribuer à leur participation à la vie sociale, l'objectif principal du plan est de :

répondre à la croissance de la demande de déplacements en transport adapté.

En considérant l'objectif principal, le plan stratégique fixe deux objectifs complémentaires :

- **améliorer la qualité du service de transport adapté;**
- **faciliter, dans la mesure du possible, l'accès au transport en commun régulier.**

9. Objectif principal : répondre à la croissance des déplacements des personnes à mobilité réduite

Cet objectif vise à permettre au service de transport adapté de répondre à la croissance importante de la clientèle. L'objectif concerne donc spécifiquement le transport adapté.

9.1 Des pistes d'action

Il est proposé, un peu plus loin dans le plan (point 12 - approche retenue), un processus pour identifier, avec le milieu, les actions et les mesures à mettre en place pour rencontrer cet objectif. Cependant, nous décrirons ici quelques pistes d'action qui pourraient être envisagées et qui devront être validées dans le cadre du processus proposé.

Réviser la façon d'offrir le service de transport adapté afin d'accroître la capacité à répondre à la demande

Le service actuel est offert directement de porte-à-porte, sans transfert. Le mode de fonctionnement pourrait être étudié afin d'évaluer la possibilité d'accroître la capacité de réponse à la demande. Le service pourrait être offert parfois avec des transferts, mais tout en maintenant un service de porte-à-porte. Le regroupement de certains déplacements pourrait aussi être réalisé, pour créer des parcours spécifiques ayant le même point de destination.

Établir des partenariats afin d'accroître le nombre de taxis, notamment les taxis adaptés

Aux périodes de pointe, la disponibilité de véhicules rend difficile la réponse à certaines demandes de la clientèle. La disponibilité de véhicules taxis est particulièrement difficile.

De même, il y aurait intérêt à se pencher sur le nombre de véhicules adaptés disponibles et sur le type de véhicules à utiliser.

Agir sur la localisation des activités

La localisation des activités a une influence sur le service de transport adapté. Une activité située au centre de l'agglomération offrira plus de flexibilité pour répondre aux demandes et réduira la distance et les coûts de déplacement. Une localisation centrale favorise aussi l'utilisation du transport collectif régulier où les parcours y sont plus nombreux et fréquents. Les personnes à mobilité réduite profiteraient donc aussi d'une meilleure localisation des lieux d'activités. Le premier volet du plan stratégique de développement favorise la localisation des entreprises et des zones d'emplois dans les secteurs desservis par le réseau structurant.

Assurer le financement du transport adapté

Tel que mentionné plus tôt, l'augmentation du nombre de déplacements devrait entraîner une hausse du budget du transport adapté. Il devrait doubler d'ici 2013. Bien qu'actuellement le système de subventions permette d'accroître l'offre de service en fonction de la demande, le financement devra être assuré sur une base continue par l'ensemble des partenaires du transport adapté (MTQ et Ville).

10. Objectif complémentaire : améliorer la qualité du service de transport adapté

Cet objectif cherche à améliorer le transport adapté afin de mieux ajuster le service aux besoins de la clientèle. L'objectif vise tant le service rendu directement par TAQM que le service offert par le taxi et les autres transporteurs.

10.1 Des pistes d'action

Il est proposé, un peu plus loin dans le plan (point 12 - approche retenue), un processus pour identifier, avec le milieu, les actions et les mesures à mettre en place pour rencontrer cet objectif. Cependant, nous décrivons ici quelques pistes d'action qui pourraient être envisagées et qui devront être validées dans le cadre du processus proposé.

Entreprendre une démarche de qualité sur le transport adapté avec la clientèle

Afin de mieux répondre aux besoins et aux attentes de la clientèle du transport adapté, une démarche de qualité pourrait être entreprise. La démarche, en association avec la clientèle, viserait à établir un niveau de qualité de référence et à identifier les moyens d'atteindre ce niveau.

Le niveau de qualité pourrait toucher les différents aspects du service comme la fiabilité, le confort des véhicules, la courtoisie des chauffeurs, etc.

Assurer le financement pour améliorer la qualité du transport adapté

Actuellement, le cadre de financement permet d'ajuster le budget en fonction de l'augmentation des déplacements, sans toutefois permettre d'améliorer significativement la qualité du service. Il y aurait lieu de travailler à ce que le cadre de financement du transport adapté permette d'améliorer la qualité du service de transport adapté.



11. Objectif complémentaire : faciliter, dans la mesure du possible, l'accès au transport en commun régulier

Cet objectif cherche à guider le RTC dans ses interventions pour faciliter l'accès au transport collectif régulier. Compte tenu de l'importance de l'aménagement urbain dans l'accès au transport en commun, les interventions devront être réalisées de concert avec la Ville de Québec.

11.1 Des pistes d'action

Il est proposé, un peu plus loin dans le plan (point 12 - approche retenue), un processus pour identifier, avec le milieu, les actions et les mesures à mettre en place pour rencontrer cet objectif. Cependant, nous décrirons ici quelques pistes d'action qui pourraient être envisagées et validées dans le cadre du processus proposé.

Améliorer l'information à la clientèle

L'objectif principal du plan directeur de l'information est de permettre à l'ensemble des types de clientèle (incluant les personnes ayant un handicap) de se déplacer plus facilement et efficacement en transport en commun régulier en s'assurant de la disponibilité de l'information requise. Ainsi, le plan directeur identifiera les moyens d'information à privilégier pour informer l'ensemble des types de clientèle sur les services offerts par le RTC. Le choix des outils d'information sera orienté vers la satisfaction des besoins spécifiques des clients, leur disponibilité à différents endroits et le support à utiliser.

Améliorer l'accès

Dans un premier temps, une attention particulière pourrait être portée aux aménagements des zones d'arrêt les plus fortement utilisées par les personnes à mobilité réduite.

L'amélioration viserait le confort lors de l'attente (bancs, abribus, etc.) et de l'entretien (déneigement). Les réaménagements des zones d'arrêt se feraient ensuite progressivement dans un objectif d'accessibilité universelle. D'autres mesures seront également étudiées pour faciliter l'identification de la zone d'arrêt par les personnes ayant un handicap visuel.

L'accès aux autobus serait également à étudier. La clientèle à mobilité réduite parvient parfois difficilement à trouver une place assise à bord des véhicules. Une campagne de sensibilisation visant à faire connaître les besoins des personnes à mobilité réduite seraient envisagée. Pour les personnes ayant un handicap visuel, des bandes de repérage dans les allées seraient installées dans les véhicules.

La question des rampes d'accès aux autobus pour les personnes en fauteuil roulant est traitée de façon spécifique à la page suivante.

Considérer les tracés d'autobus

La distance de marche à l'arrêt constitue souvent un frein à l'utilisation du transport en commun par les personnes à mobilité réduite. Par le passé, certains parcours d'autobus effectuaient des tracés différents en dehors des périodes de pointe pour desservir, notamment,

des centres d'hébergement pour les personnes âgées. Bien que ces mesures n'ont pas donné les résultats attendus, il y a peut-être lieu de revoir la planification de certains parcours de desserte fine des quartiers et la localisation des arrêts pour mieux desservir les résidences pour personnes âgées et handicapées.

La descente entre deux arrêts pour la clientèle à mobilité réduite pourrait aussi être envisagée en tout temps. Cette mesure pourrait faciliter l'accès aux parcours et réduire la distance de déplacement après la descente de l'autobus.

Établir des mesures d'accompagnement et de formation au transport collectif régulier

L'utilisation du transport en commun par des personnes à mobilité réduite, notamment par celles ayant un handicap intellectuel, peut être difficile compte tenu de la structure du réseau, des correspondances ou d'autres particularités d'utilisation.

Pour remédier à cette problématique, l'accompagnement et la formation au transport en commun pourraient être favorisés pour ces clients. En favorisant les mesures d'accompagnement et de formation, le transfert du transport adapté vers le transport en commun régulier permet d'améliorer le service offert à la clientèle de personnes à mobilité réduite. Actuellement, les accompagnateurs peuvent utiliser le transport en commun régulier gratuitement.

Les rampes d'accès aux autobus

Pour faciliter l'accès aux autobus, le RTC poursuivra l'achat de véhicules à plancher surbaissé. Ces véhicules sont équipés de rampes d'accès qui ne sont toutefois pas opérationnelles actuellement.

Ce système présente plusieurs problèmes et demande une aide financière pour sa mise en service. Ainsi, compte tenu de leur faible utili-



sation, les rampes présentent souvent des ennuis de fiabilité. De même, elles ne peuvent être utilisées qu'en bordure de rue pourvue de trottoir.

Il est estimé qu'un peu moins d'un arrêt d'autobus sur deux n'a pas de trottoir à Québec. De plus, l'aménagement même des zones d'arrêt peut nuire à la circulation d'une personne qui a besoin d'un appareil pour se déplacer (fauteuil roulant, marchette, triporteur, etc.). L'accès à l'arrêt et les rigueurs de l'hiver sont autant d'éléments qui peuvent aussi ennuyer l'utilisateur éventuel des rampes d'accès. Enfin, les autobus parfois chargés du RTC peuvent empêcher l'accès au véhicule.



Les analyses réalisées par d'autres sociétés de transport au Québec montrent qu'un coût important est associé à la mise et au maintien en service des rampes. Compte tenu de la faible utilisation par les clientèles concernées, le coût par déplacement représente plusieurs centaines de dollars.

Le RTC reconnaît que l'utilisation du transport en commun favorise la participation des personnes à mobilité réduite aux activités sociales (travail, études, loisirs, etc.), et favorise leur intégration en ayant le choix d'utiliser les mêmes modes de transport que l'ensemble de la population.

Toutefois, en considérant que le transport adapté sera soumis à une forte augmentation de la demande dans la prochaine décennie et que la mise en service des rampes s'avère dispendieuse, le RTC ne serait prêt à considérer cette action que dans la mesure où un financement adéquat le permette et qu'un tel investissement n'amène pas un manque à gagner au niveau des sommes disponibles pour répondre à la demande de transport des personnes à mobilité réduite au cours des prochaines années.

12. Approche retenue

L'approche retenue pour identifier les mesures à mettre en place pour répondre aux trois objectifs identifiés consiste en la création de groupes de travail. Ces groupes seront constitués de représentants du RTC, de TAQM, de la Ville et de personnes à mobilité réduite.

Ces groupes auront pour mandat en 2005 d'identifier et de recommander au RTC les actions à mettre en place au cours des 10 prochaines années pour répondre à la croissance de la demande au transport adapté, pour améliorer la qualité du service de transport adapté et pour faciliter les déplacements en transport en commun régulier.

Les actions identifiées seront ensuite priorisées et mises en place en fonction du financement disponible.

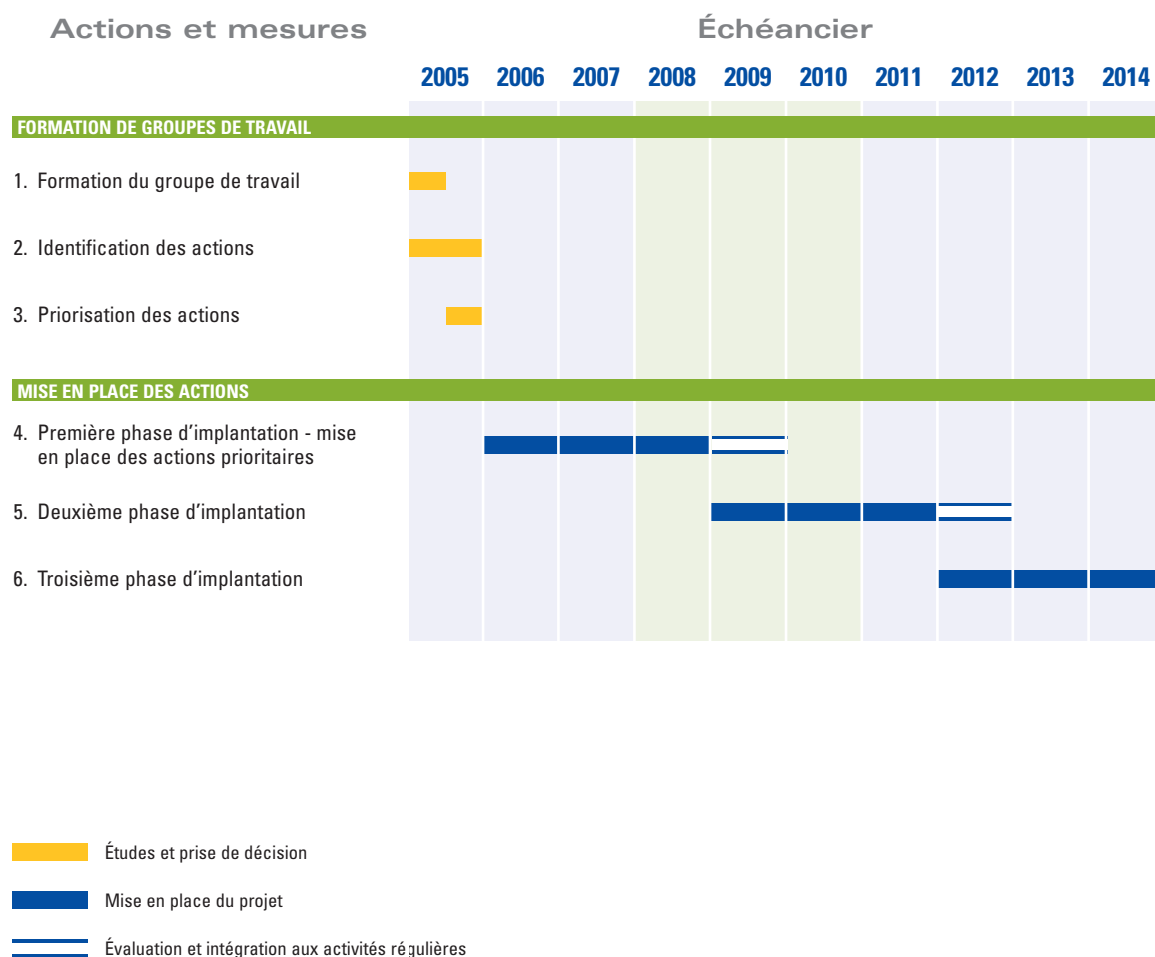
13.Échéancier et coûts

13.1 Le calendrier de réalisation

La figure suivante présente l'échéancier de réalisation du volet personnes à mobilité réduite du plan stratégique 2005-2014. La première année consistera à l'identification précise des mesures à mettre en place. La mise en place sera réalisée en trois phases selon les

priorités qui seront établies. Il apparaît en effet préférable de mettre en place progressivement les mesures en fonction des besoins de la clientèle, des disponibilités budgétaires et de la capacité de réalisation.

Figure 7 - Calendrier de réalisation du volet personnes à mobilité réduite du plan stratégique 2005-2014



13.2 Les coûts de réalisation

Lors de la première étape, à l'identification des mesures précises à mettre en place, le coût devra être identifié. Les coûts présentés sont essentiellement une estimation des coûts pour répondre à la croissance de la demande au cours des 10 prochaines années.

Tableau 7
Coûts du plan stratégique 2005-2014 –
volet personnes à mobilité réduite

Objectifs	Coûts à financer annuellement
- Répondre à la croissance des déplacements des personnes à mobilité réduite (selon le scénario fort)⁵ - Améliorer la qualité du service de transport adapté - Faciliter, dans la mesure du possible, l'accès au transport en commun régulier	5 000 000 \$ À venir À venir
Coût total partiel du volet personnes à mobilité réduite	5 000 000 \$
Financement annuel MTQ 75 %	3 750 000 \$
Financement annuel RTC 25 %	1 250 000 \$

Note : Les montants sont en dollars de 2005.

5 Basé sur une augmentation de 85 % de clientèle sur 10 ans et en considérant le coût par déplacement de 2003 (15,57 \$).

Conclusion

Les conditions de réussite

Cinq conditions essentielles doivent être respectées pour développer le transport collectif et atteindre l'objectif visé dans le plan stratégique :

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

