

Commission Transport métropolitain

*Caractérisation des interrelations en transport entre les MRC de la
couronne nord et le RTC*

25 février 2009

Table des matières

Les objectifs	3
La démarche d'analyse	3
Les faits saillants	4
<i>La mobilité</i>	<i>4</i>
<i>Les corridors potentiellement intéressants.....</i>	<i>7</i>
<i>Les pistes de réflexion pour le développement de nouveaux services dans les trois MRC</i>	<i>8</i>
Les conclusions	9
Les recommandations de la commission	9
 Annexe A.....	 10
Annexe B.....	11

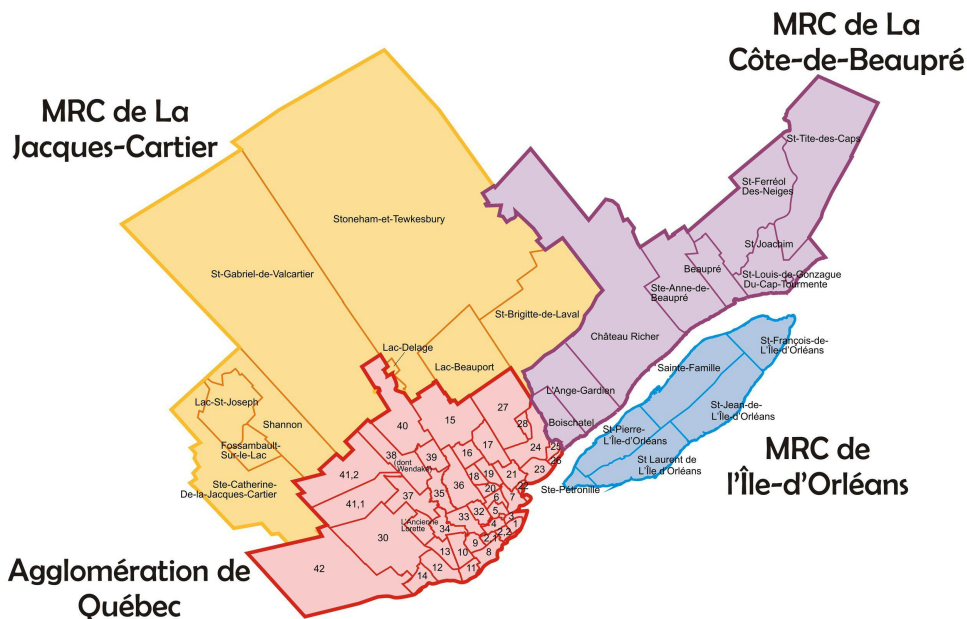
Les objectifs

Le contexte actuel sur la hausse du prix des carburants, la saturation du réseau routier, l'augmentation de la population et de la mobilité sur le territoire métropolitain convergent vers la nécessité de valoriser le transport collectif.

De nombreux défis restent à relever pour assurer la desserte des zones d'habitation et leurs liaisons avec les zones d'emploi et d'éducation.

Dans le cadre de son plan de travail 2008, la commission Transport métropolitain de la CMQ a entrepris une démarche en vue de mieux appréhender les habitudes de transport des personnes résidant dans la couronne nord de son territoire - les trois municipalités régionales de comté (MRC) de La Jacques-Cartier, de La Côte-de-Beaupré et de l'Île-d'Orléans - et leur interconnexion avec l'agglomération de Québec. Pour ce faire, la CMQ a retenu les services des consultants Roche. Le ministère des Transports du Québec (MTQ) a aimablement prodigué son assistance pour la fourniture des données d'analyse.

Aire d'étude



Une meilleure desserte par transport collectif doit être envisagée entre les MRC et l'agglomération de Québec, dans un sens et dans l'autre.

La démarche d'analyse

La démarche de réflexion entreprise par la CMQ s'inscrit dans l'analyse des déplacements de personnes entre les trois MRC et l'agglomération de Québec, sur la base des enquêtes origine – destination (OD) réalisées conjointement par le MTQ et le Réseau de transport de la capitale (RTC) et la Société de transport de Lévis (STL) en 2001 et 2006 sur le territoire de la CMQ.

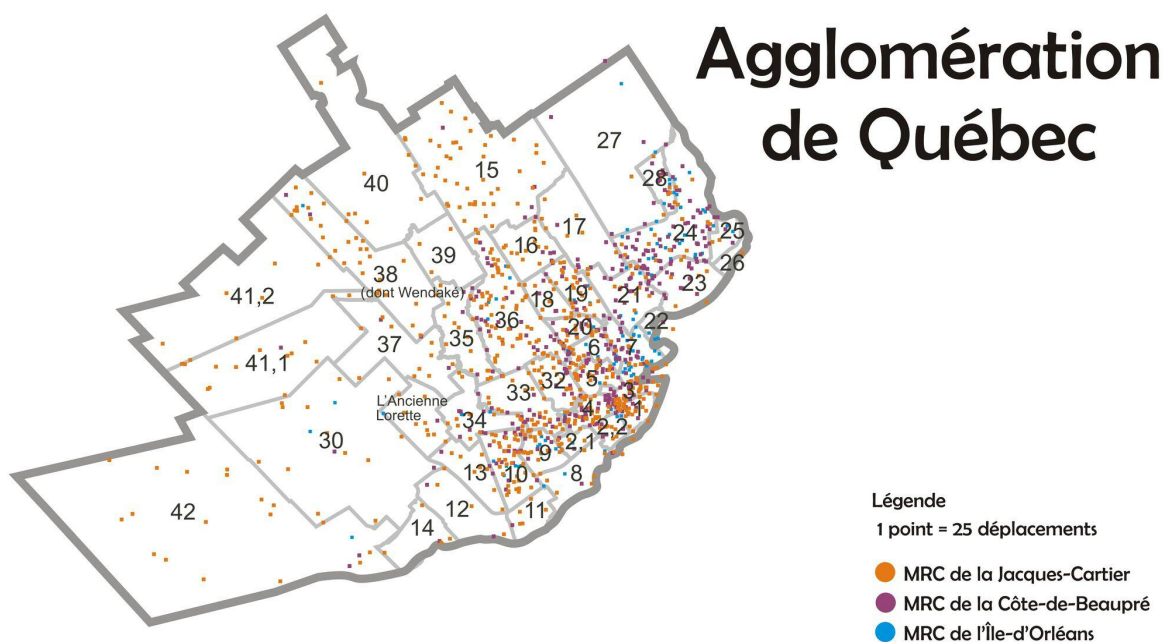
Sur la base de cette analyse quantitative, un portrait de la mobilité des habitants en 2006 a été constitué, des corridors potentiellement intéressants ont été identifiés et des pistes de réflexion pour le développement de nouveaux services desservant les trois MRC présentées.

Pour mener à bien cette démarche, la CMQ s'est associé, dès le début du processus, un comité directeur composé (annexe A) de représentants divers organismes.

Les faits saillants

Les trois MRC de la couronne nord de la CMQ et l'agglomération de Québec constituent un vaste territoire où vit une population disséminée de manière hétérogène. Cependant, dans les municipalités limitrophes de Québec résident des citoyens qui réalisent des déplacements quotidiens en direction de Québec, et notamment en direction de l'hypercentre de l'agglomération de Québec dans l'axe Centre-ville de Québec – Pôle de Ste-Foy.

Destinations des déplacements des résidents des trois MRC à destination de l'agglomération de Québec

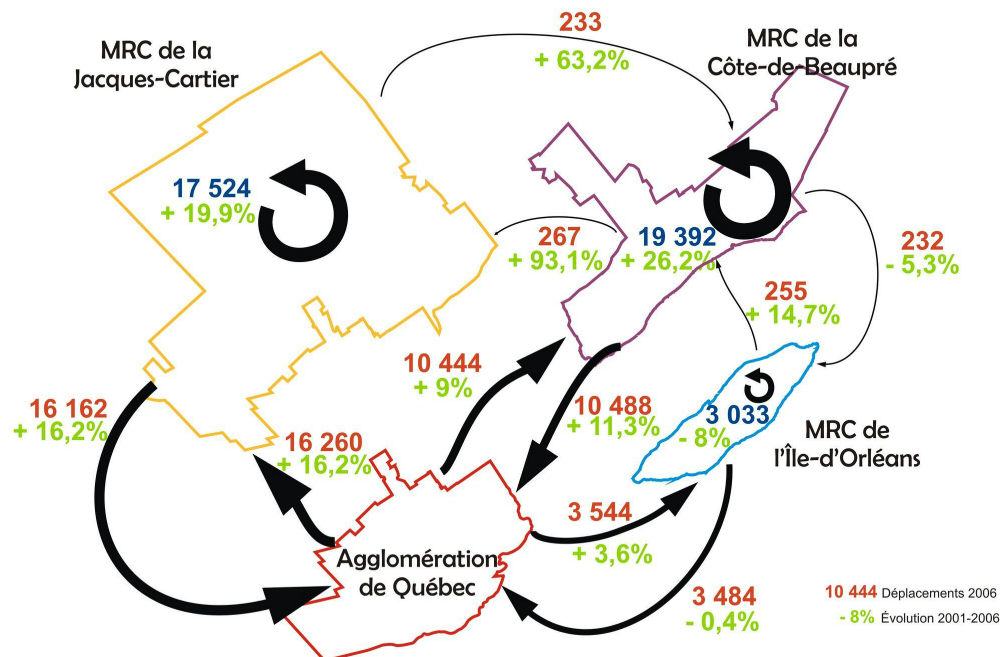


La mobilité

L'attraction de l'agglomération de Québec en tant que centre économique de la région et sa bonne accessibilité avec notamment un réseau autoroutier très développé font de l'agglomération de Québec le centre de convergence d'une majorité des déplacements générés par les trois MRC situées en couronne nord. En effet, les déplacements entre les MRC et l'agglomération de Québec, et inversement, représentent 59 099 flux quotidiens en 2006, soit environ 61 % des déplacements totaux. La mobilité interne aux trois MRC compte pour 38 % du total alors que les déplacements qualifiés d'inter-MRC ne représentent que 988 flux quotidiens, soit moins de 1 % de l'ensemble des déplacements.

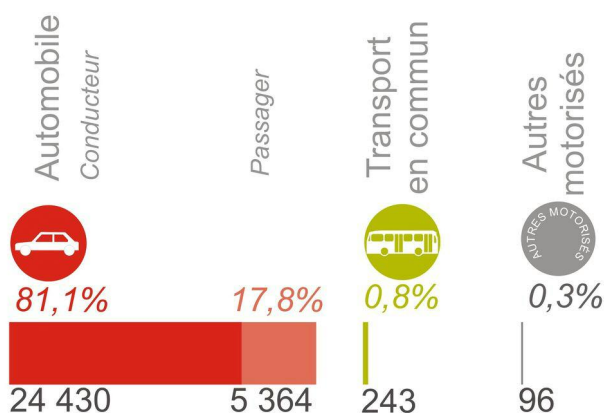
L'ensemble des caractéristiques en termes de mobilité pour chaque MRC est détaillé en annexe B.

Les flux des déplacements motorisés sur l'aire d'étude



Globalement, les services de transports collectifs entre les trois MRC et l'agglomération de Québec restent encore peu développés à l'heure actuelle. Les résultats de l'enquête OD corroborent cet état de fait. Ainsi, la proportion élevée d'utilisateurs de la voiture particulière pour les déplacements quotidiens, soit près de 99 %, traduit le faible marché accordé à la mobilité en transport collectif.

Répartition modale des déplacements des MRC vers Québec



Il existe une inadéquation entre l'offre et la demande en transport collectif. L'étendue du territoire et la dispersion de la population entre plusieurs municipalités des trois MRC ne facilitent pas la mise en place d'un service de transport public efficace. La diversité des lieux de destination sur le territoire de l'agglomération de Québec ajoute à la problématique de desserte.

En résumé, le tableau suivant identifie les principales destinations à l'intérieur de l'agglomération de Québec pour chacune des trois MRC (tous modes motorisés).

Principales destinations en provenance des trois MRC dans l'agglomération

Municipalité	Déplacements			
	24h		Période de pointe du matin	
MRC de La Côte-de-Beaupré	10 488	34,8%	4 266	37,6%
<i>10 destinations principales (24h)</i>	<i>6 812</i>	<i>65,0%</i>	<i>2 613</i>	<i>61,2%</i>
Seigneuriale Sud	1 069	10,2%	199	4,7%
Haute-Ville Est	943	9,0%	558	13,1%
Vieux-Beauport	851	8,1%	293	6,9%
Maizerets	750	7,1%	282	6,6%
Lebourgneuf	628	6,0%	239	5,6%
Giffard	594	5,7%	167	3,9%
Vieux-Limoilou	569	5,4%	192	4,5%
Basse-Ville Est	527	5,0%	299	7,0%
Université (Sainte-Foy Est)	497	4,7%	310	7,3%
Courville	386	3,7%	74	1,7%
<i>Autres</i>	<i>3 676</i>	<i>35,0%</i>	<i>1 654</i>	<i>38,8%</i>
MRC de La Jacques-Cartier	16 162	53,6%	5 755	50,7%
<i>10 destinations principales (24h)</i>	<i>8 244</i>	<i>51,0%</i>	<i>2 678</i>	<i>46,5%</i>
Lebourgneuf	1 395	8,6%	357	6,2%
Notre-Dame-des-Laurentides	1 140	7,1%	312	5,4%
Haute-Ville Est	877	5,4%	279	4,8%
Sainte-Foy Centre-Nord	805	5,0%	259	4,5%
Université (Sainte-Foy Est)	786	4,9%	309	5,4%
Vieux-Limoilou	700	4,3%	266	4,6%
Basse-Ville Est	699	4,3%	388	6,7%
Loretteville -- Neufchâtel Nord -- Wendaké	652	4,0%	215	3,7%
Henri-Bourassa Est	595	3,7%	162	2,8%
Seigneuriale Sud	594	3,7%	131	2,3%
<i>Autres</i>	<i>7 918</i>	<i>49,0%</i>	<i>3 077</i>	<i>53,5%</i>
MRC de L'Île-d'Orléans	3 484	11,6%	1 328	11,7%
<i>10 destinations principales (24h)</i>	<i>2 307</i>	<i>66,2%</i>	<i>902</i>	<i>68,0%</i>
Seigneuriale Sud	513	14,7%	107	8,1%
Haute-Ville Est	292	8,4%	205	15,5%
Maizerets	269	7,7%	83	6,3%
Vieux-Beauport	258	7,4%	90	6,8%
Université (Sainte-Foy Est)	214	6,1%	111	8,4%
Basse-Ville Est	211	6,1%	131	9,8%
Giffard	171	4,9%	47	3,6%
Vieux-Limoilou	151	4,3%	60	4,6%
Lebourgneuf	119	3,4%	21	1,6%
Sainte-Foy Centre-Nord	110	3,1%	45	3,4%
<i>Autres</i>	<i>1 177</i>	<i>33,8%</i>	<i>426</i>	<i>32,0%</i>

Si, dans l'état actuel, le transport en commun accapare une très faible part du marché des déplacements des MRC vers l'agglomération de Québec (0,8 %), il est estimé que certains corridors de déplacements présentent un potentiel intéressant pour y introduire ou y améliorer les services de transport en commun. Ces corridors sont décrits dans les paragraphes suivants.

Les corridors potentiellement intéressants

Concernant les déplacements entre les trois MRC et l'agglomération de Québec, quatre (4) corridors à fort potentiel en transport en commun ont été identifiés. Ces corridors ne possèdent pas aujourd'hui une offre en transport en commun considérable et la demande future prévue s'avère en augmentation pour 2016.

- *Corridor 1 – MRC de La Jacques Cartier (secteur est)*

Un service de transport collectif s'avère intéressant entre le Lac-Beauport et le centre de l'agglomération de Québec (secteur Haute-Ville Est). Cette liaison pourrait desservir également le secteur Lebourgneuf et l'Université Laval et ses environs. Le nombre de déplacements dans cet axe est d'environ 4 100 dans les deux sens en 2006 avec une évolution projetée d'environ 3 % pour 2016.

Un tel service serait complémentaire à la navette actuellement en service à partir de Stoneham-et-Tewkesbury et pourrait également desservir les résidents du Sainte-Brigitte-de-Laval en correspondance avec un service de taxi collectif. Il serait souhaitable que tous les services en provenance du secteur est de la MRC puissent être planifiés pour faciliter les correspondances avec les services du RTC en partance du Terminus du Zoo dans l'arrondissement de Charlesbourg, notamment le service Métrobus 801 et les services Express 230, 239, 331 et 337.

- *Corridor 2 – MRC de La Jacques Cartier (secteur ouest)*

Le territoire de la MRC de La Jacques-Cartier est très vaste. Il y est constaté que les déplacements sont très dispersés dans le secteur ouest et en direction de l'agglomération de Québec. Leur nombre étant toutefois important, ce marché n'est pas à négliger pour le transport en commun. L'identification de l'axe ou du point de convergence des déplacements reste à identifier. Tout nouveau service devrait en principe être planifié dans le corridor Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier/Shannon en complémentarité avec le service actuel de la ligne 77 du RTC desservant la base militaire de Valcartier et aussi les services express 277 et 377 du RTC dont les têtes de ligne se retrouvent dans l'arrondissement Laurentien (secteur Val Bélair). Le service du secteur ouest de la MRC pourrait éventuellement bénéficier d'une correspondance avec le futur service Métrobus 804 en partance du secteur de Loretteville.

- *Corridor 3 – MRC de La Côte-de-Beaupré*

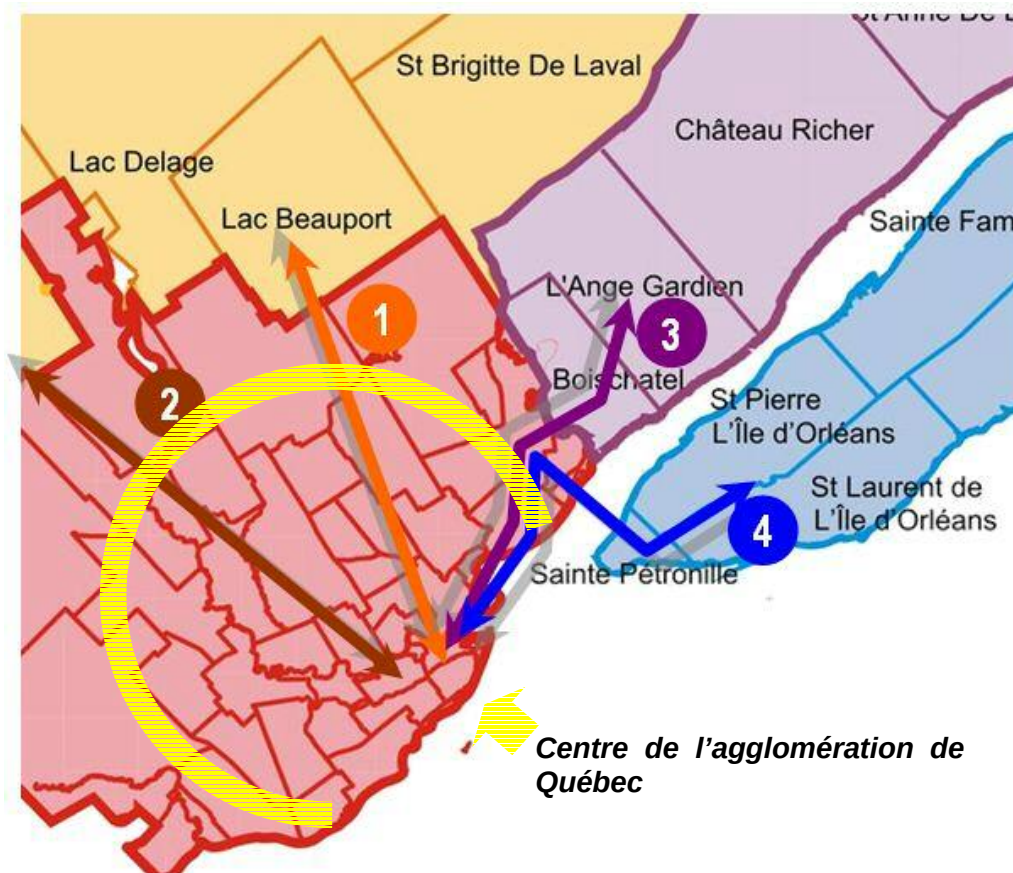
Ce corridor offre un potentiel de quelque 3 300 déplacements en 2006 en direction du centre-ville de Québec en passant par les secteurs Seigneuriale-Sud et Vieux-Beauport. Tout nouveau service de transport collectif devrait idéalement faire le lien avec la desserte actuelle du RTC à Boischatel (circuits 50, 250 et 350) et aussi offrir une correspondance avec les services Métrobus 800 et 802 situés au terminus Beauport

(d'Estimauville) du RTC. Rappelons que ce terminus accueillera éventuellement le futur service Métrobus 803 en direction du secteur Lebourgneuf.

▪ *Corridor 4 – MRC de L'Île-d'Orléans*

Le potentiel est d'environ 2 300 déplacements en 2006 sur cette liaison, entre la partie sud de l'Île-d'Orléans (municipalités de Saint-Pierre-de-l'Île-d'Orléans, Saint-Laurent-de-l'Île-d'Orléans et Sainte-Pétronille) et le centre-ville de Québec via les secteurs Seigneuriale-Sud et Vieux-Beauport. Ce service pourrait, comme celui en provenance de la MRC de La Côte-de-Beaupré, offrir des correspondances avec les services du RTC, notamment les services Métrobus 800 et 802, et éventuellement le futur service Métrobus 803.

Corridors potentiellement intéressants



Les pistes de réflexion pour le développement de nouveaux services dans les trois MRC

Ces constats étant faits, l'atteinte des objectifs d'augmentation de l'achalandage des transports collectifs entre les MRC de la couronne nord et l'agglomération de Québec requiert que des actions concertées soient entreprises autant dans les MRC qu'à l'échelle métropolitaine.

Au niveau des MRC, une approche intermodale est nécessaire pour optimiser les ressources et répondre aux besoins diversifiés : transport en commun régulier, taxi collectif, covoiturage, stationnements incitatifs, outil d'aide aux déplacements, partenariats socio-économiques, etc.

Au niveau métropolitain, une approche de concertation est nécessaire : circuits, horaires, terminus, mesures préférentielles (voies réservées), intégration tarifaire, stationnements incitatifs, information/promotion, outil d'aide aux déplacements, etc.

Les conclusions

Les résultats de l'étude démontrent un potentiel de mise en place de services de transport collectif à partir de chacune des trois MRC vers le territoire de l'agglomération de Québec. Cet état de fait est également corroboré par les diagnostics qui ont été récemment établis respectivement par les MRC de La Jacques-Cartier et de La Côte-de-Beaupré.

Compte tenu de la diversité des lieux de destinations (et d'origines) sur le territoire de l'agglomération de Québec à partir des MRC, il sera nécessaire, au niveau métropolitain, d'établir des mécanismes d'harmonisation des services avec ceux du RTC et, dans certains cas avec ceux de la STL et de la STQ – circuits, horaires, terminus, mesures préférentielles (voies réservées), intégration tarifaire, stationnements incitatifs, information/promotion, etc.

Les coûts additionnels qui seraient engendrés par les mécanismes d'harmonisation entre les différents réseaux de transport collectif doivent faire l'objet, à l'instar de la situation qui prévaut ailleurs et notamment dans la région métropolitaine de Montréal, d'un financement particulier pour les services, équipements et infrastructures de nature métropolitaine, en collaboration avec le ministère des Transports du Québec. Ces mécanismes d'harmonisation s'appliqueraient aussi aux futurs services de transport collectif en provenance des MRC limitrophes au territoire de la CMQ.

Les recommandations de la commission

La commission Transport métropolitain recommande au conseil de la Communauté métropolitaine de Québec :

1. De poursuivre la réflexion en regard des mécanismes d'harmonisation entre les réseaux de transport collectif du territoire métropolitain, lesquels s'appliqueraient également aux services de transport collectif en provenance des MRC limitrophes;
2. De demander à la direction générale de coordonner la préparation de ces mécanismes d'harmonisation en collaboration avec les villes de Québec et de Lévis, les MRC de La Jacques-Cartier, de La Côte-de-Beaupré et de l'Île-d'Orléans, les deux sociétés de transport du territoire, la Société des traversiers du Québec et la Communauté métropolitaine de Québec;
3. D'associer le ministère des Transports du Québec à cette démarche afin d'examiner les modalités de financement des mesures découlant des mécanismes d'harmonisation

Annexe A

Les membres du comité directeur

- Mme Valérie Blanchet, MRC de La Jacques-Cartier;
- M. Benoît Andrews, Ville de Québec;
- M. Pierre Bouvier, Réseau de transport de la Capitale;
- M. Henri Cloutier, MRC de La Côte-de-Beaupré;
- M. Daniel Hargreaves, Communauté métropolitaine de Québec;
- M. Francis Joud, CRÉ de la Capitale-Nationale;
- M. Mario Légaré, CLD de La Côte-de-Beaupré;
- M. Sylvain Lévesque, Société de transport de Lévis.

La mobilité de la MRC de La Jacques-Cartier

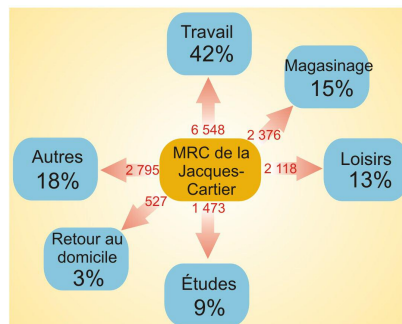
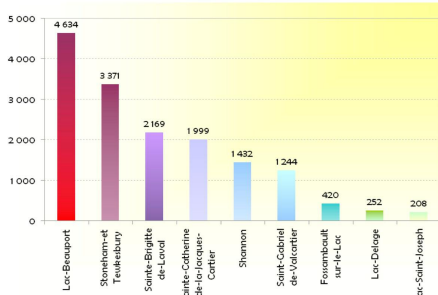
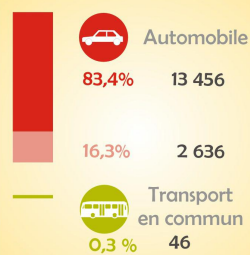
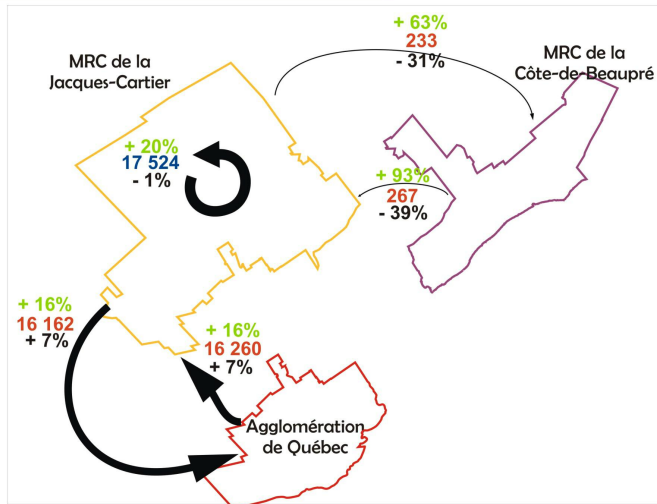
MRC de la Jacques-Cartier

Habitants : 29 738 hab.
 % évolution : 12,4 %
 Population active : 17 480 pop.
 Logis : 13 356 logis
 Revenu moyen : 59 836 \$

RTC

77 Régulier 22 A / 23 R env. 47 min.

Navette Stoneham-et-Tewkesbury : 2 A / R



La mobilité de la MRC de l'Île-d'Orléans

MRC de l'Île-d'Orléans

Habitants :	6 862 hab.
% évolution :	1,2 %
Population active :	3 785 pop.
Logis :	3 485 logis
Revenu moyen :	59 146 \$

