



MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE
ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

État de la circulation Lévis et Québec



2017-01-19

État de situation - Circulation

Objectifs :

- Dresser un portrait clair des schémas actuels de déplacements dans la grande région de Québec, particulièrement en période de pointe du matin;
- Démontrer l'évolution des débits sur le réseau au cours des dernières années;
- Identifier les secteurs de congestion récurrente et énoncer les facteurs généraux qui y contribuent.

Sources de données

Quatre sources de données ont été utilisées pour cette présentation :

- Enquête Origine-Destination 2011;
- Comptages MTMDET sur le réseau jusqu'en 2015;
- Outil interactif d'interrogation O-D des itinéraires automobiles dans la région de Québec;
- Relevés des vitesses réelles 2014.

Enquête Origine-Destination 2011

Les enquêtes sur les déplacements des personnes visent à caractériser leurs déplacements d'une région donnée pour un jour moyen de semaine, généralement d'automne, peu importe le moyen de transport utilisé. Elles permettent d'évaluer la mobilité et les comportements des résidents de la région sur les réseaux de transport.

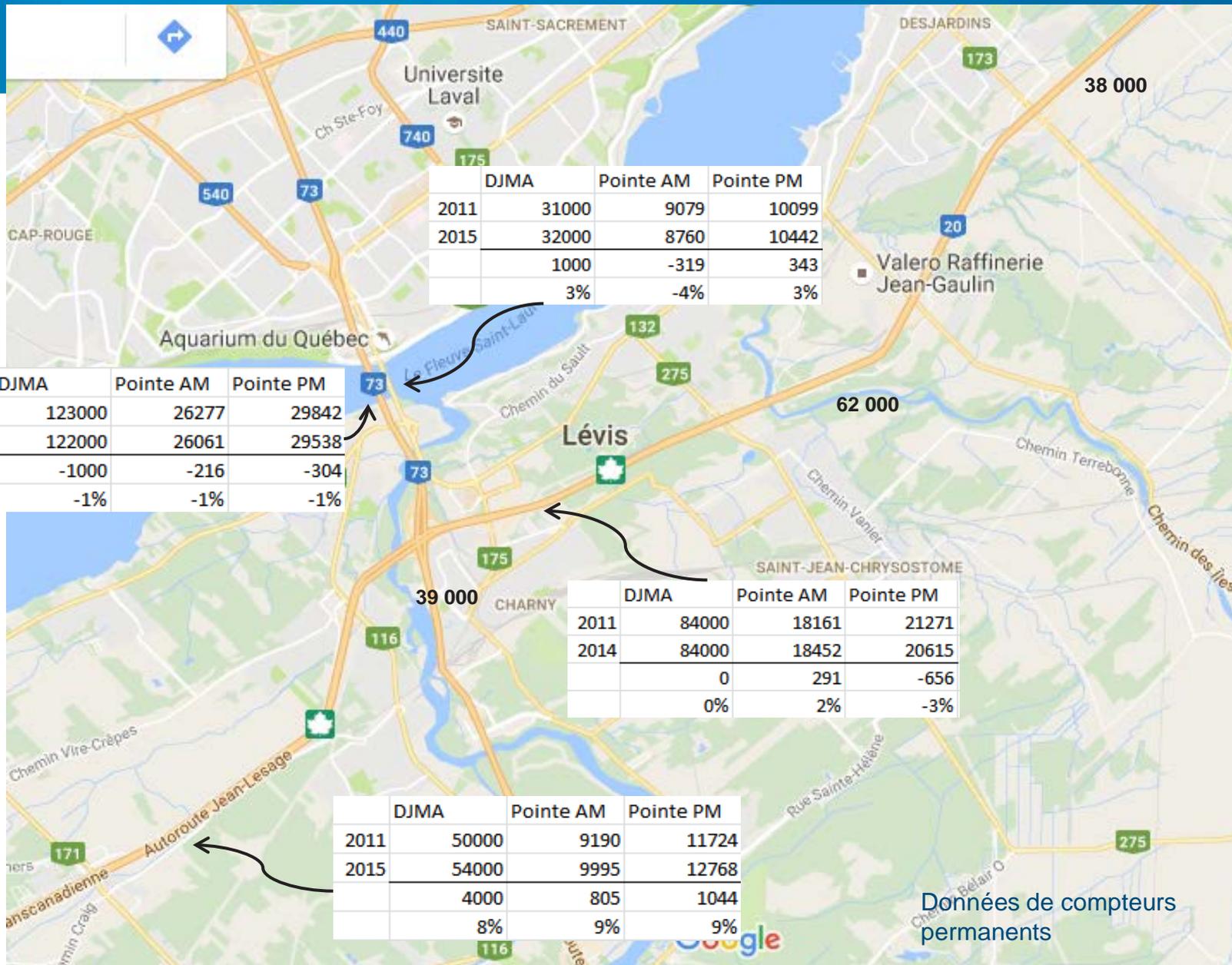
L'enquête de 2011 est la plus récente et elle représente encore bien le schéma des déplacements actuels. La réalisation d'une nouvelle étude aux 5 ans permet d'établir les tendances sur une plus longue période. L'évaluation des débits entre 2011 et 2015, qui ont peu évolué durant cette période, confirme ce constat.

Selon l'enquête Origine-Destination de 2011

- Le secteur de la région de Québec qui génère quotidiennement le plus de déplacements est situé directement à la tête des ponts, sur la rive-nord, soit le secteur centre de Sainte-Foy (Université Laval, SSQ, Place Laurier, CHUL, complexe Jules-Dallaire, etc.).
- Près de la moitié des déplacements de la rive sud vers la rive nord ont comme destination ce secteur.
- Le secteur de la Colline parlementaire (secteur D sur la carte qui suit) est le 2^e pôle générant le plus de déplacements de toute la région.

Évolution des débits des principaux axes de circulation

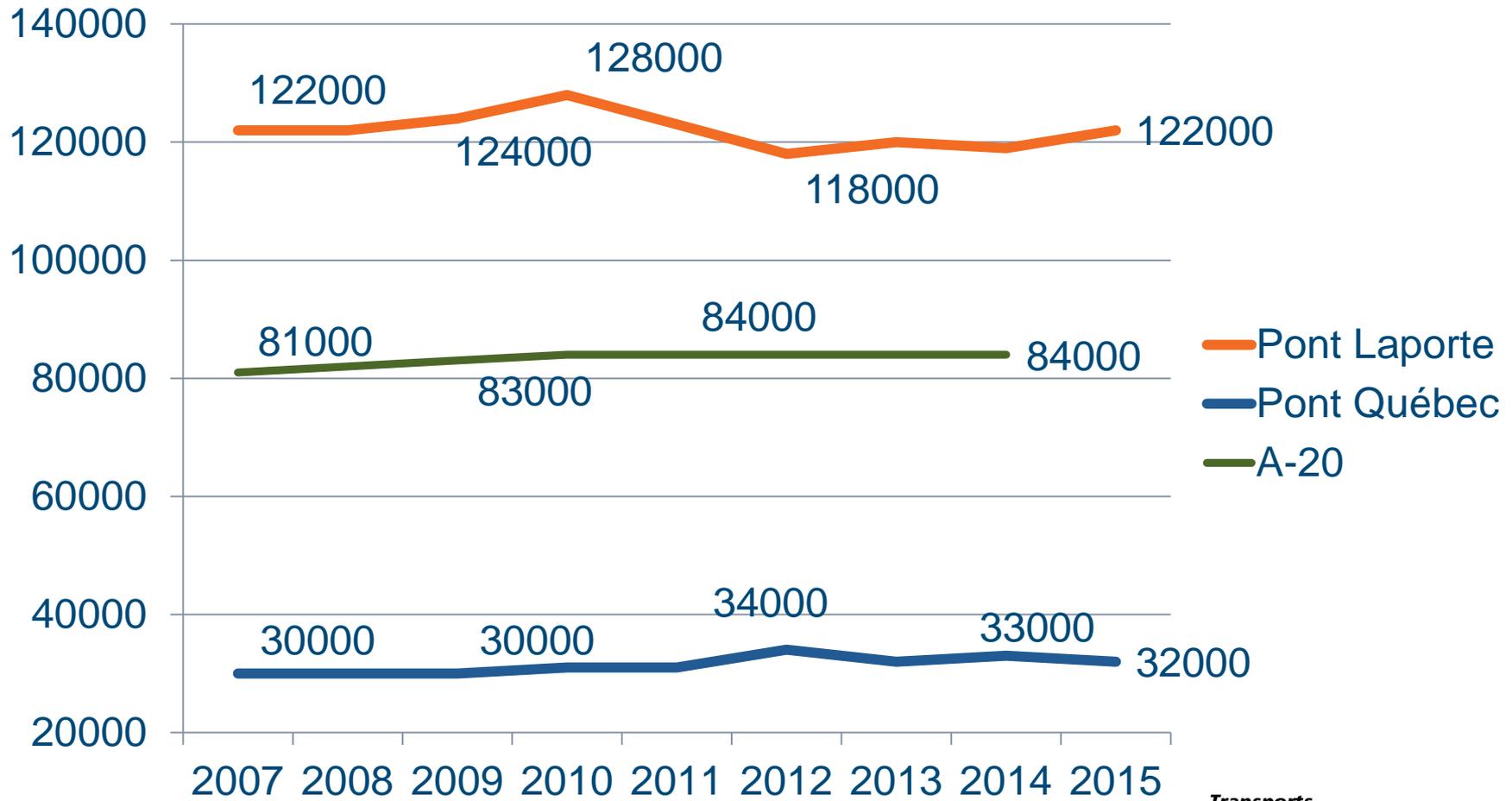
Débits 2011 versus 2015 (rive sud et ponts)



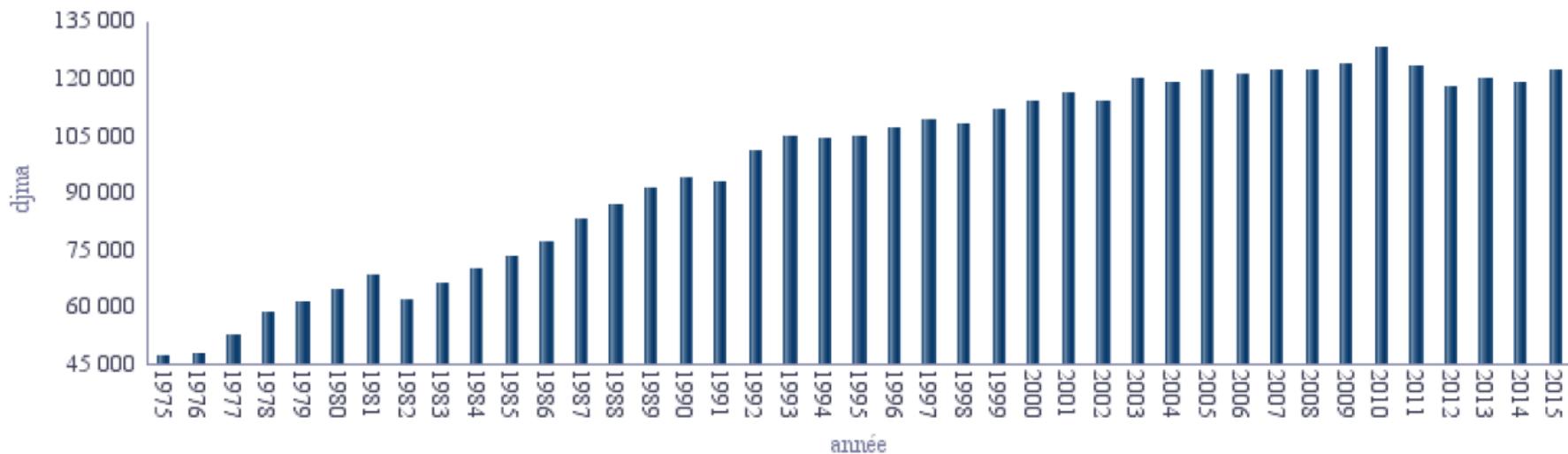
Données de compteurs permanents



Évolution des débits journaliers moyens



Évolution DJMA Pont Pierre-Laporte



Débits 2011 versus 2015 (rive nord)

	DJMA	Pointe AM	Pointe PM
2011	58000	13300	15300
2015	57000	14200	15800
	-1000	900	500
	-2%	7%	3%

	DJMA	Pointe AM	Pointe PM
2011	90000	18900	24500
2014	88000	18700	24200
	-2000	-200	-300
	-2%	-1%	-1%

	DJMA	Pointe AM	Pointe PM
2011	62000	11902	17530
2015	60000	11657	16849
	-2000	-245	-681
	-3%	-2%	-4%

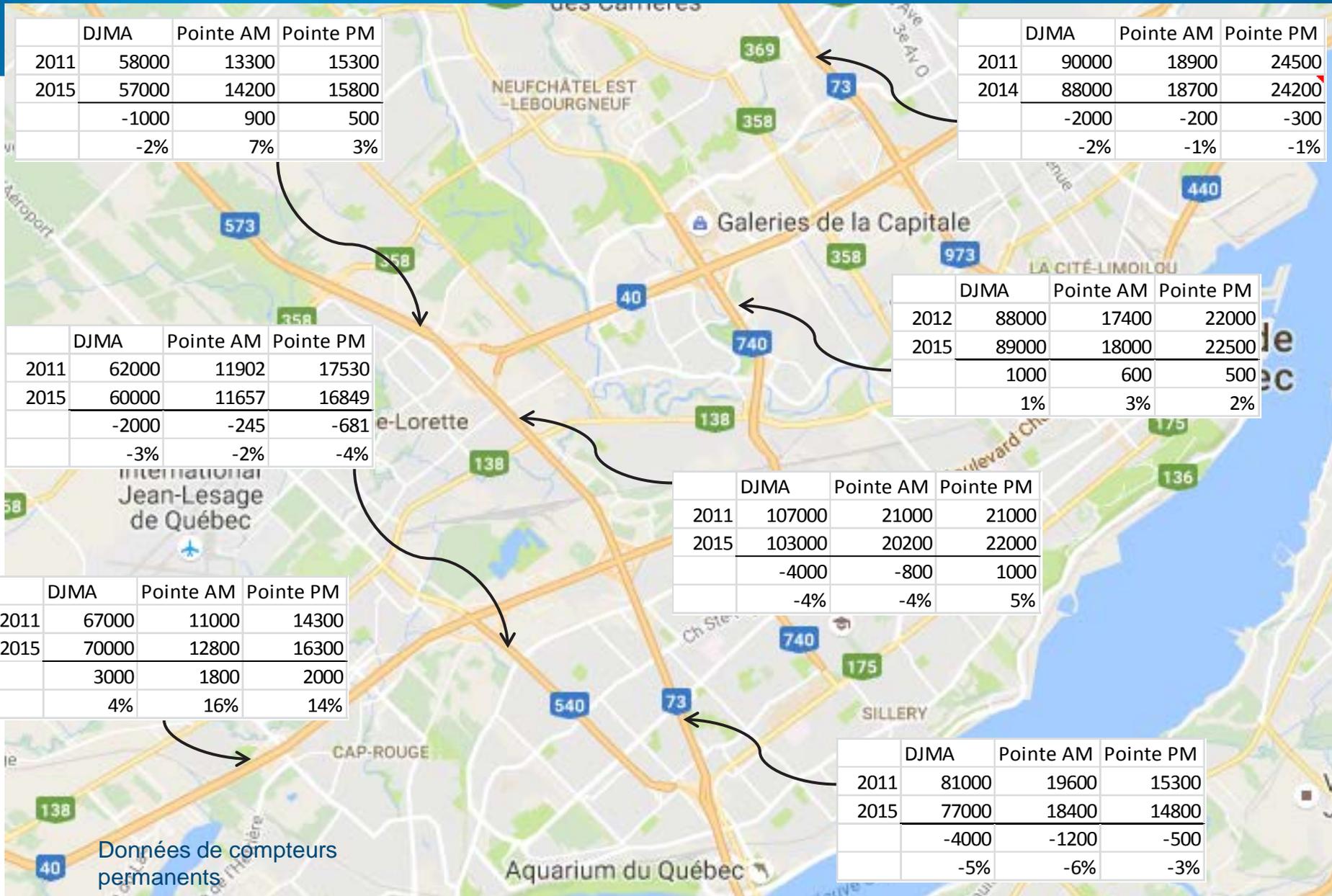
	DJMA	Pointe AM	Pointe PM
2012	88000	17400	22000
2015	89000	18000	22500
	1000	600	500
	1%	3%	2%

	DJMA	Pointe AM	Pointe PM
2011	107000	21000	21000
2015	103000	20200	22000
	-4000	-800	1000
	-4%	-4%	5%

	DJMA	Pointe AM	Pointe PM
2011	67000	11000	14300
2015	70000	12800	16300
	3000	1800	2000
	4%	16%	14%

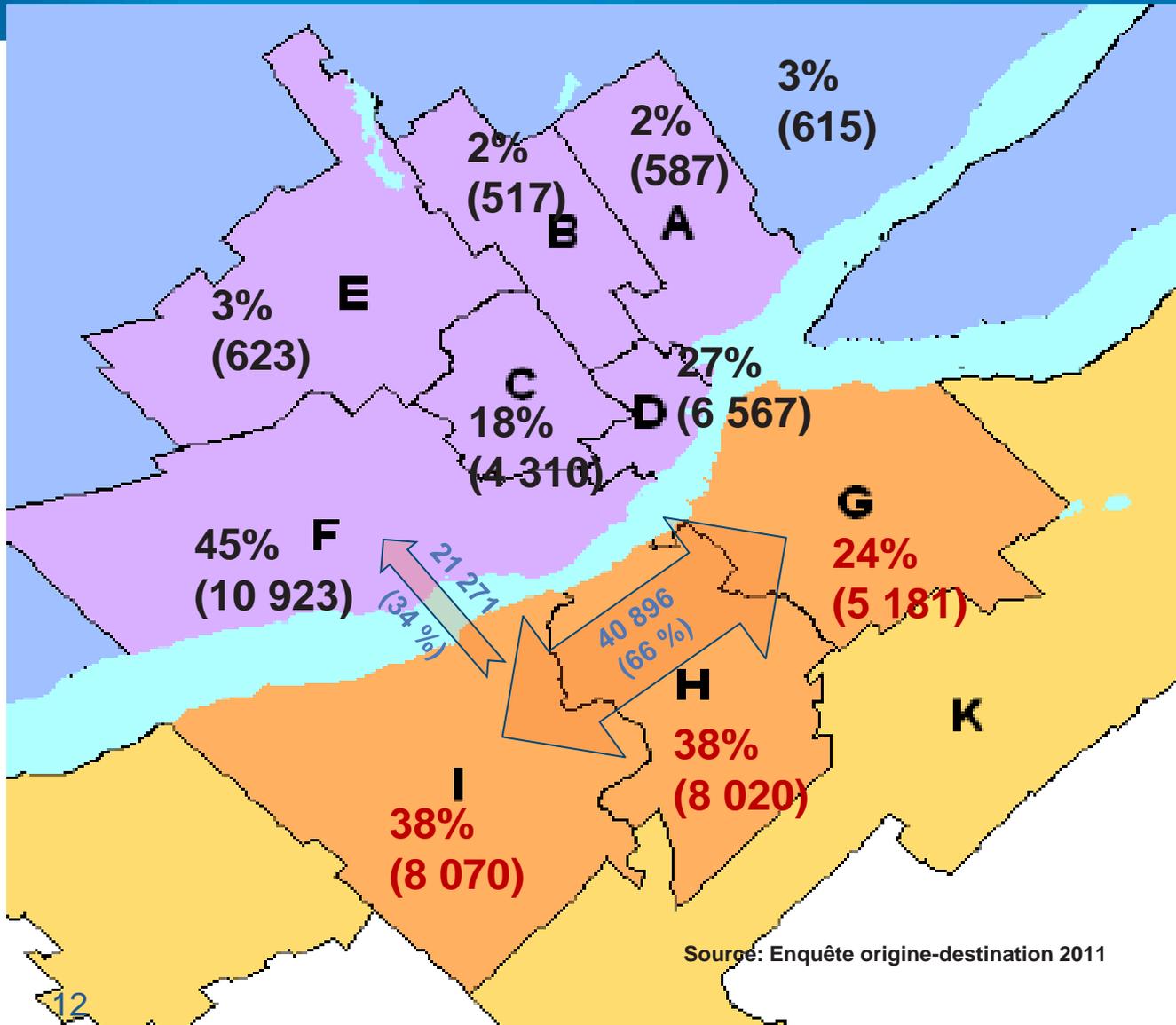
	DJMA	Pointe AM	Pointe PM
2011	81000	19600	15300
2015	77000	18400	14800
	-4000	-1200	-500
	-5%	-6%	-3%

Données de compteurs permanents



Schémas de déplacements

Répartition des déplacements vers la rive nord et provenance en pointe AM

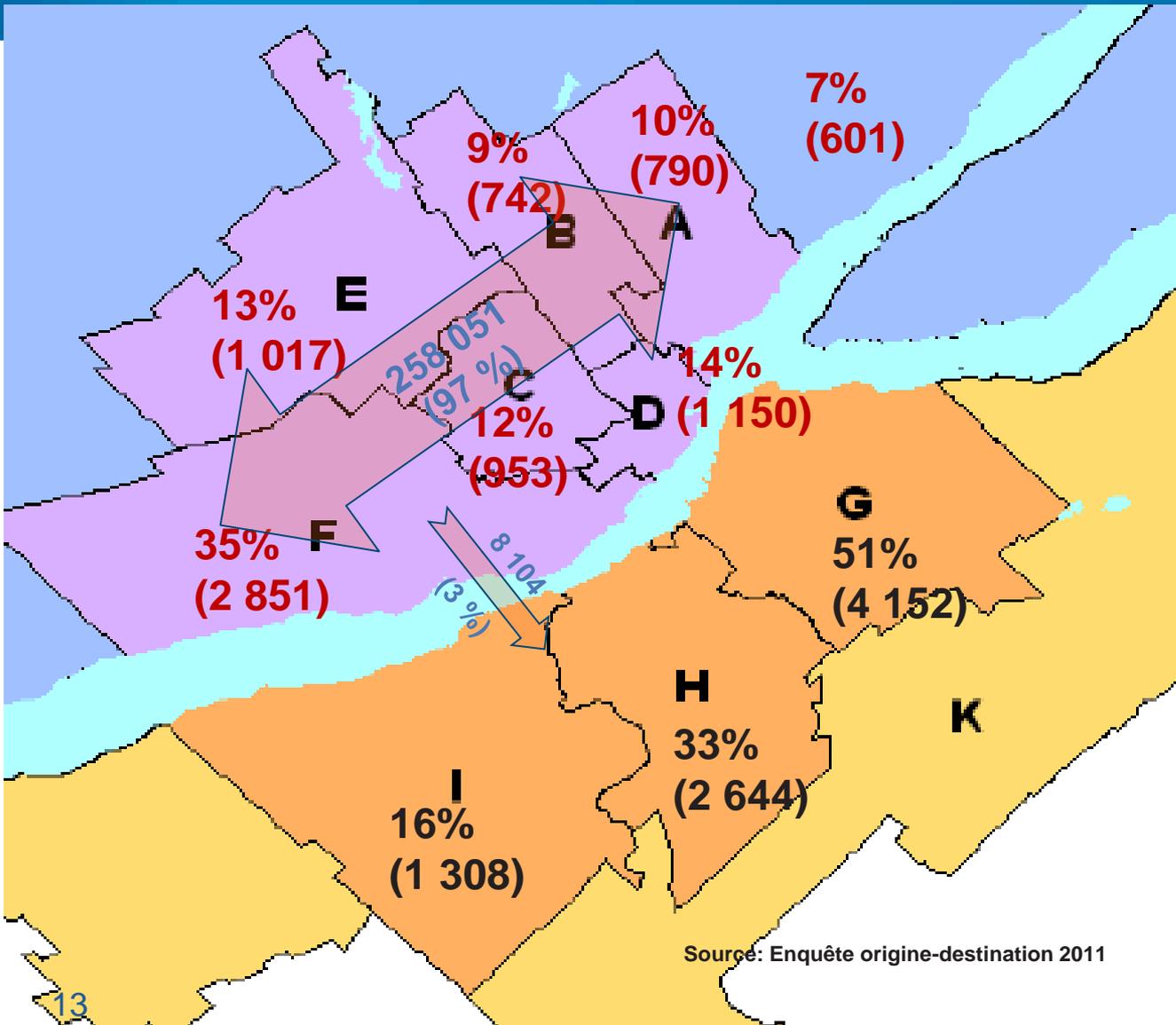


A	Arr. Beauport
B	Arr. Charlesbourg
C	Arr. des Rivières
D	Arr. Cité-Limoilou
E	Arr. Haute St-Charles
F	Arr. Ste-Foy, Sillery, Cap-Rouge
G	Arr. Desjardins
H	Arr. Chutes Chaudière-Est
I	Arr. Chutes Chaudière-Ouest
J	Ceinture Nord
K	Ceinture Sud

Source: Enquête origine-destination 2011

Transports,
 Mobilité durable
 et Électrification
 des transports

Répartition des déplacements vers la rive sud et provenance en pointe AM

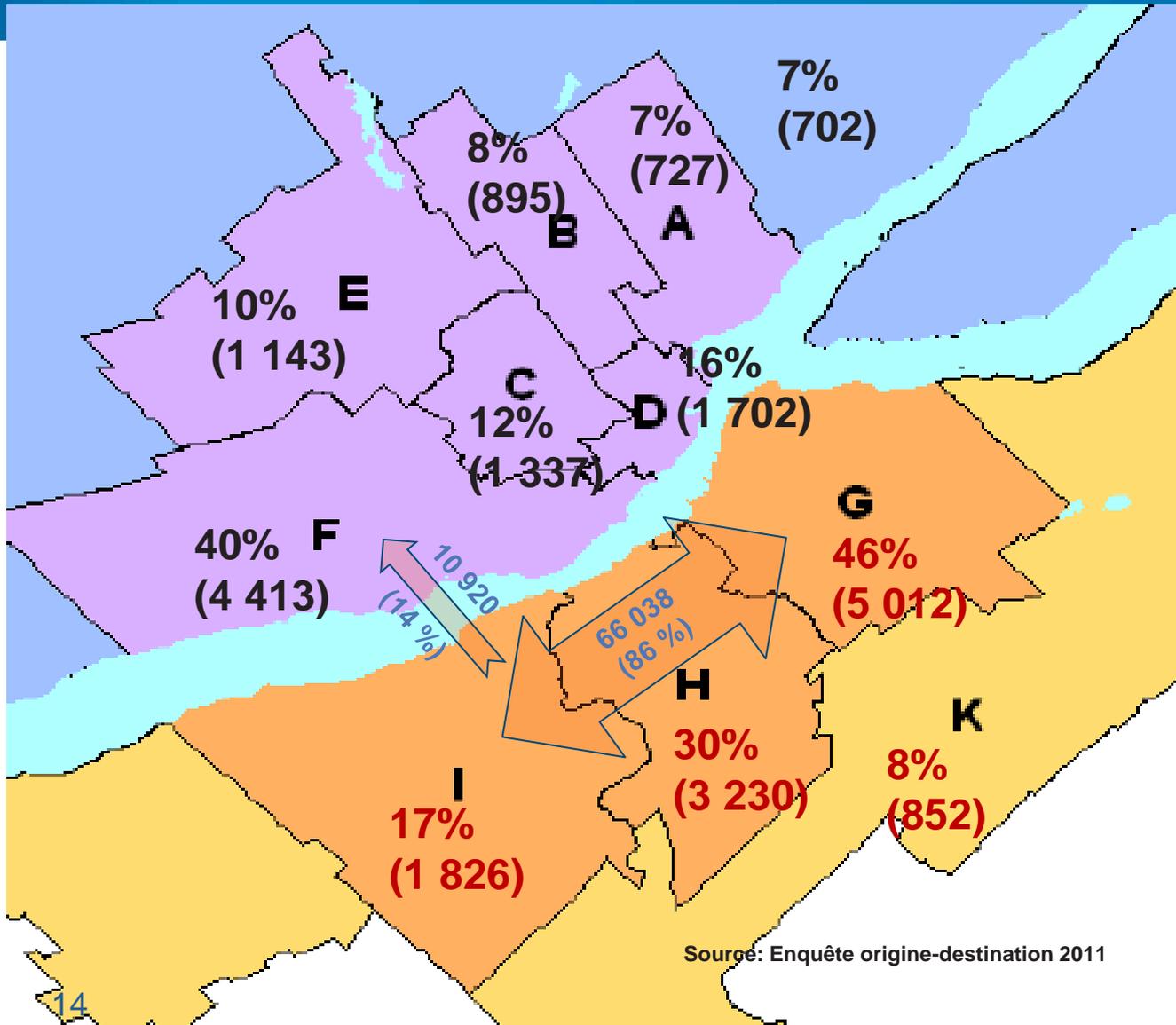


A	Arr. Beauport
B	Arr. Charlesbourg
C	Arr. des Rivières
D	Arr. Cité-Limoilou
E	Arr. Haute St-Charles
F	Arr. Ste-Foy, Sillery, Cap-Rouge
G	Arr. Desjardins
H	Arr. Chutes Chaudière-Est
I	Arr. Chutes Chaudière-Ouest
J	Ceinture Nord
K	Ceinture Sud

Source: Enquête origine-destination 2011

Transports,
 Mobilité durable
 et Électrification
 des transports

Répartition des déplacements vers la rive nord et provenance en pointe PM

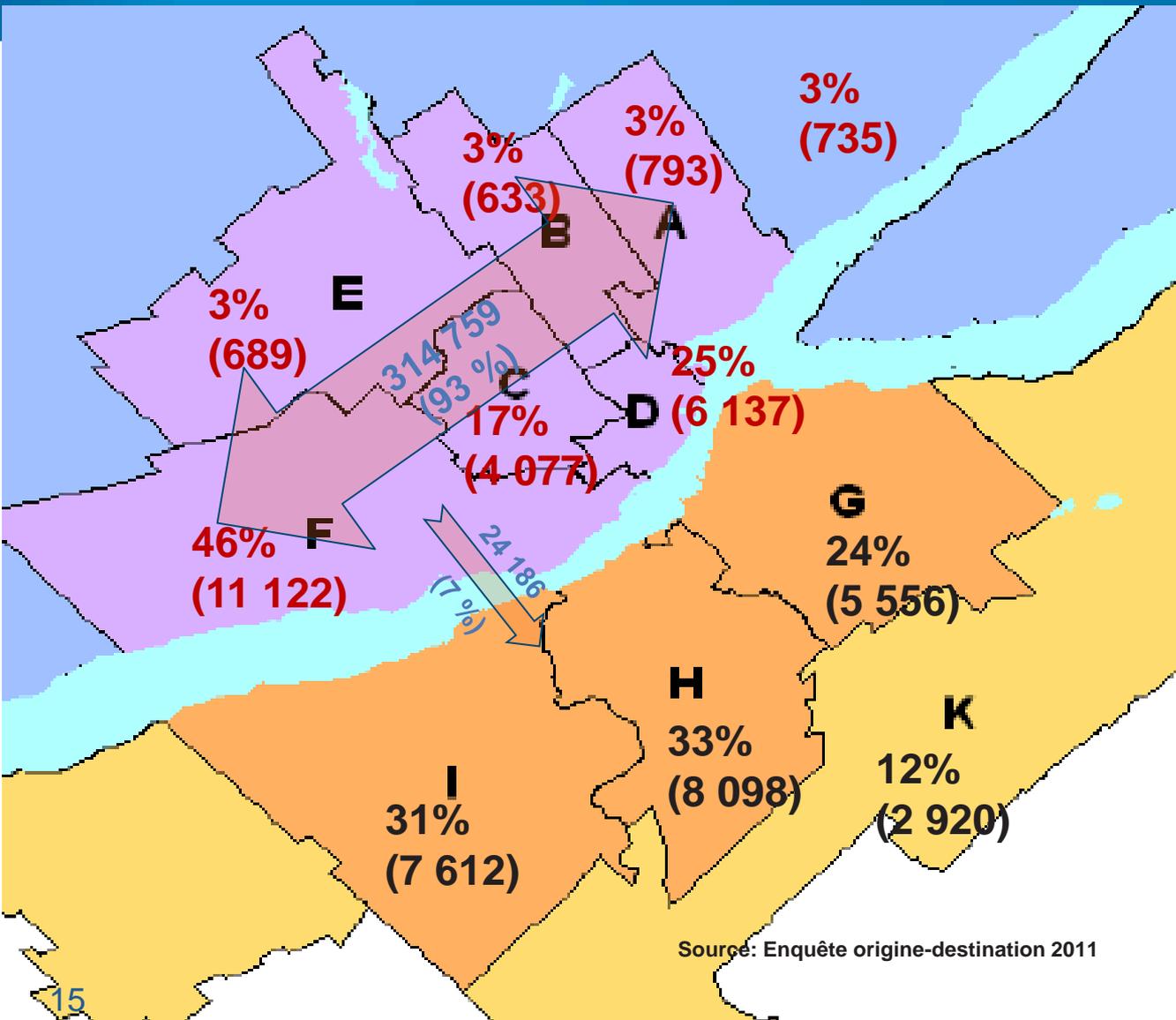


A	Arr. Beauport
B	Arr. Charlesbourg
C	Arr. des Rivières
D	Arr. Cité-Limoilou
E	Arr. Haute St-Charles
F	Arr. Ste-Foy, Sillery, Cap-Rouge
G	Arr. Desjardins
H	Arr. Chutes Chaudière-Est
I	Arr. Chutes Chaudière-Ouest
J	Ceinture Nord
K	Ceinture Sud

Source: Enquête origine-destination 2011

Transports,
Mobilité durable
et Électrification
des transports

Répartition des déplacements vers la rive sud et provenance en pointe PM

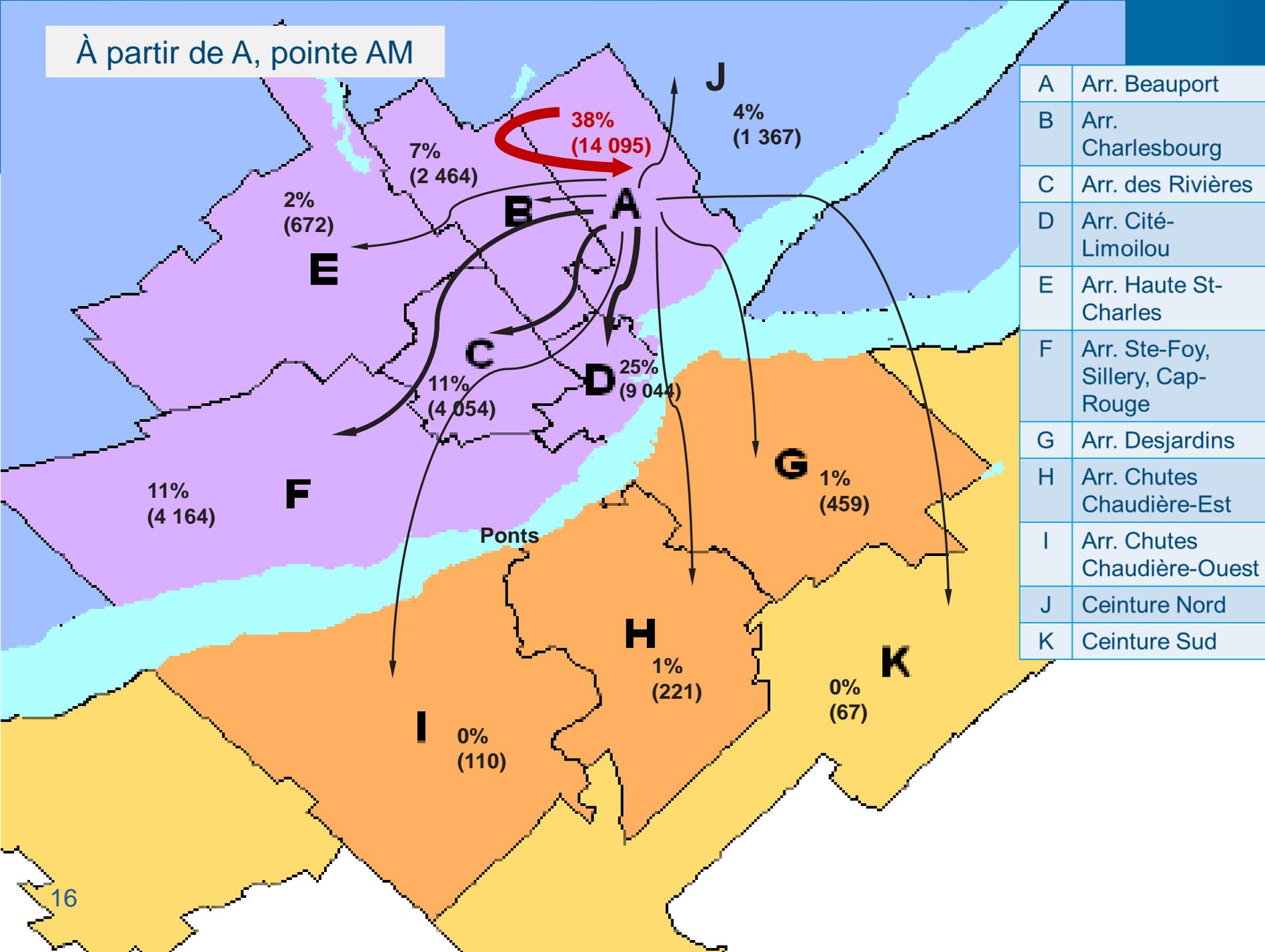


A	Arr. Beauport
B	Arr. Charlesbourg
C	Arr. des Rivières
D	Arr. Cité-Limoilou
E	Arr. Haute St-Charles
F	Arr. Ste-Foy, Sillery, Cap-Rouge
G	Arr. Desjardins
H	Arr. Chutes Chaudière-Est
I	Arr. Chutes Chaudière-Ouest
J	Ceinture Nord
K	Ceinture Sud

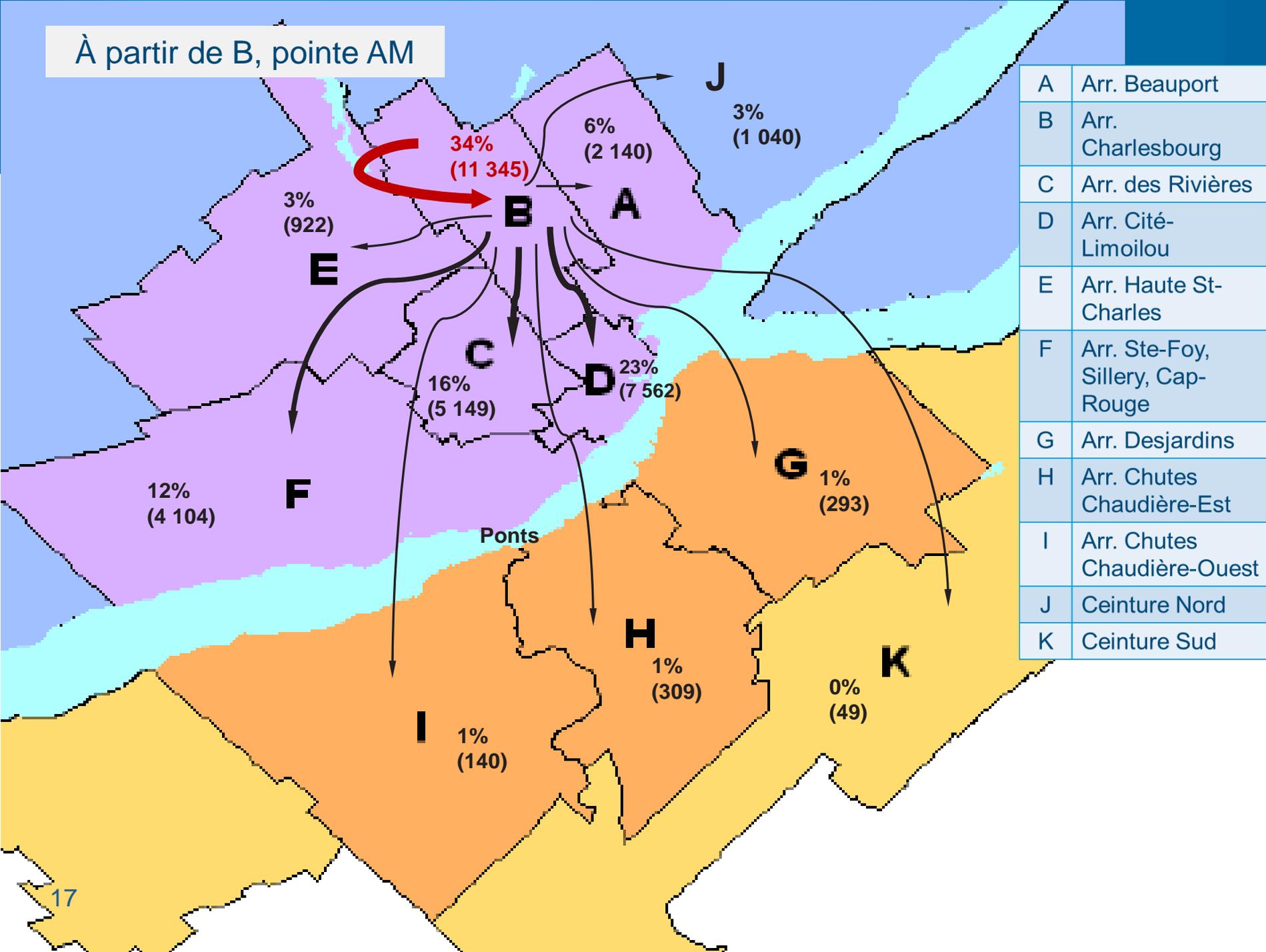
Source: Enquête origine-destination 2011

Transports,
Mobilité durable
et Électrification
des transports

À partir de A, pointe AM

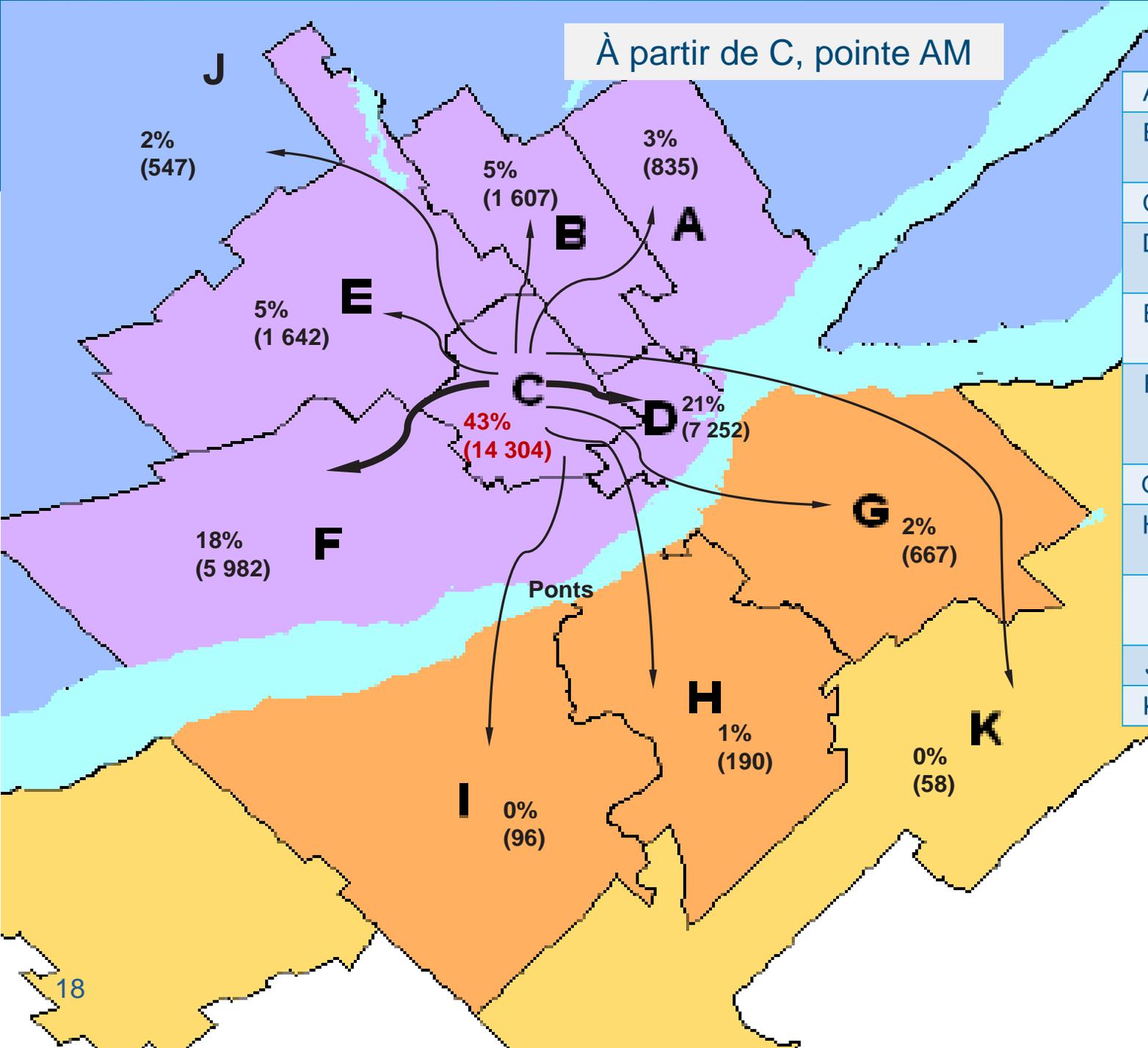


À partir de B, pointe AM



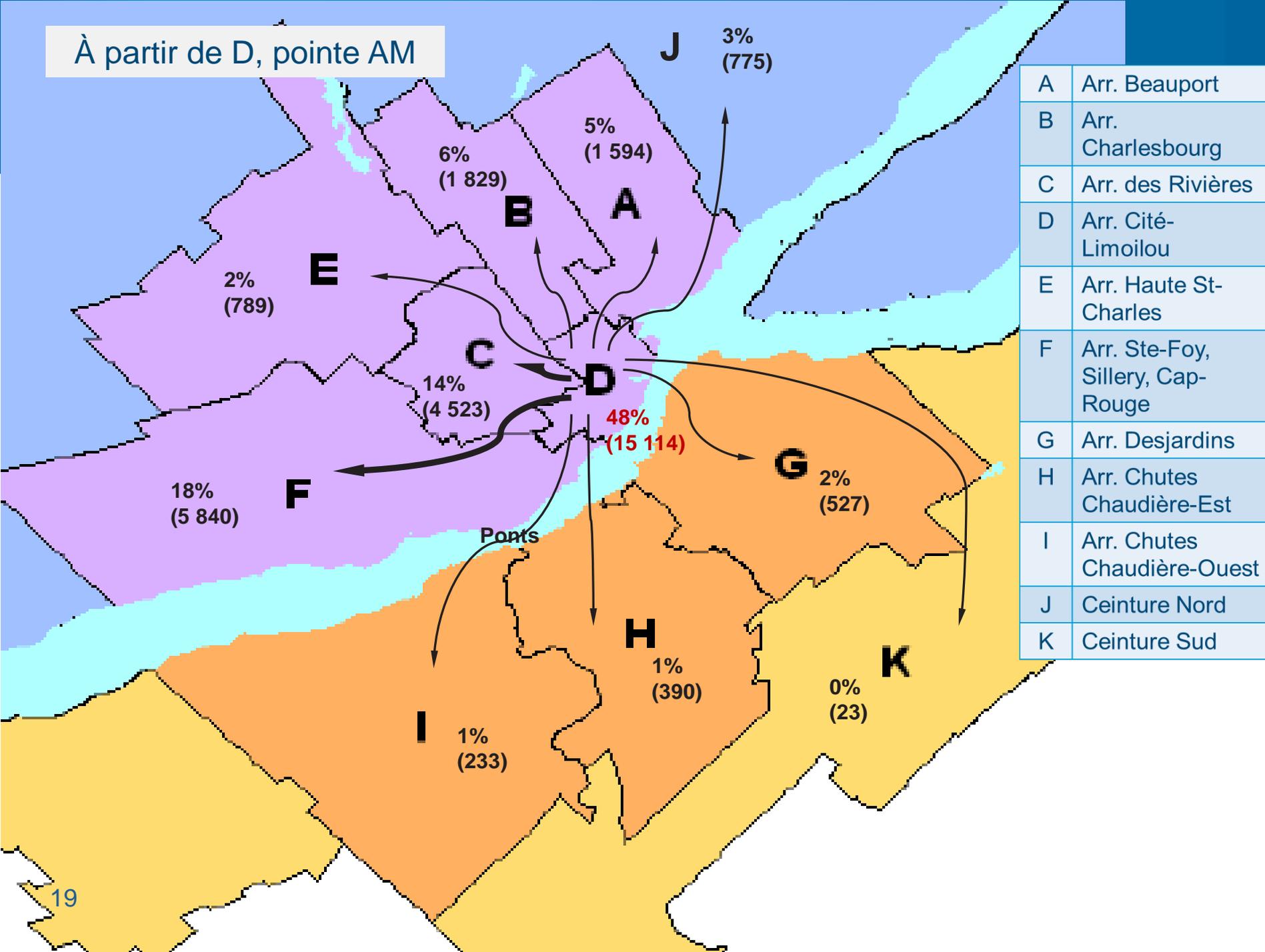
A	Arr. Beauport
B	Arr. Charlesbourg
C	Arr. des Rivières
D	Arr. Cité-Limoilou
E	Arr. Haute St-Charles
F	Arr. Ste-Foy, Sillery, Cap-Rouge
G	Arr. Desjardins
H	Arr. Chutes Chaudière-Est
I	Arr. Chutes Chaudière-Ouest
J	Ceinture Nord
K	Ceinture Sud

À partir de C, pointe AM



A	Arr. Beauport
B	Arr. Charlesbourg
C	Arr. des Rivières
D	Arr. Cité-Limoilou
E	Arr. Haute St-Charles
F	Arr. Ste-Foy, Sillery, Cap-Rouge
G	Arr. Desjardins
H	Arr. Chutes Chaudière-Est
I	Arr. Chutes Chaudière-Ouest
J	Ceinture Nord
K	Ceinture Sud

À partir de D, pointe AM



À partir de E, pointe AM

J
6%
(2 317)

31%
(12 314)

5%
(1 964)

3%
(1 155)

E

B

A

C

D

15%
(6 078)

19%
(7 717)

F

18%
(6 949)

Ponts

G

1%
(471)

H

1%
(400)

K

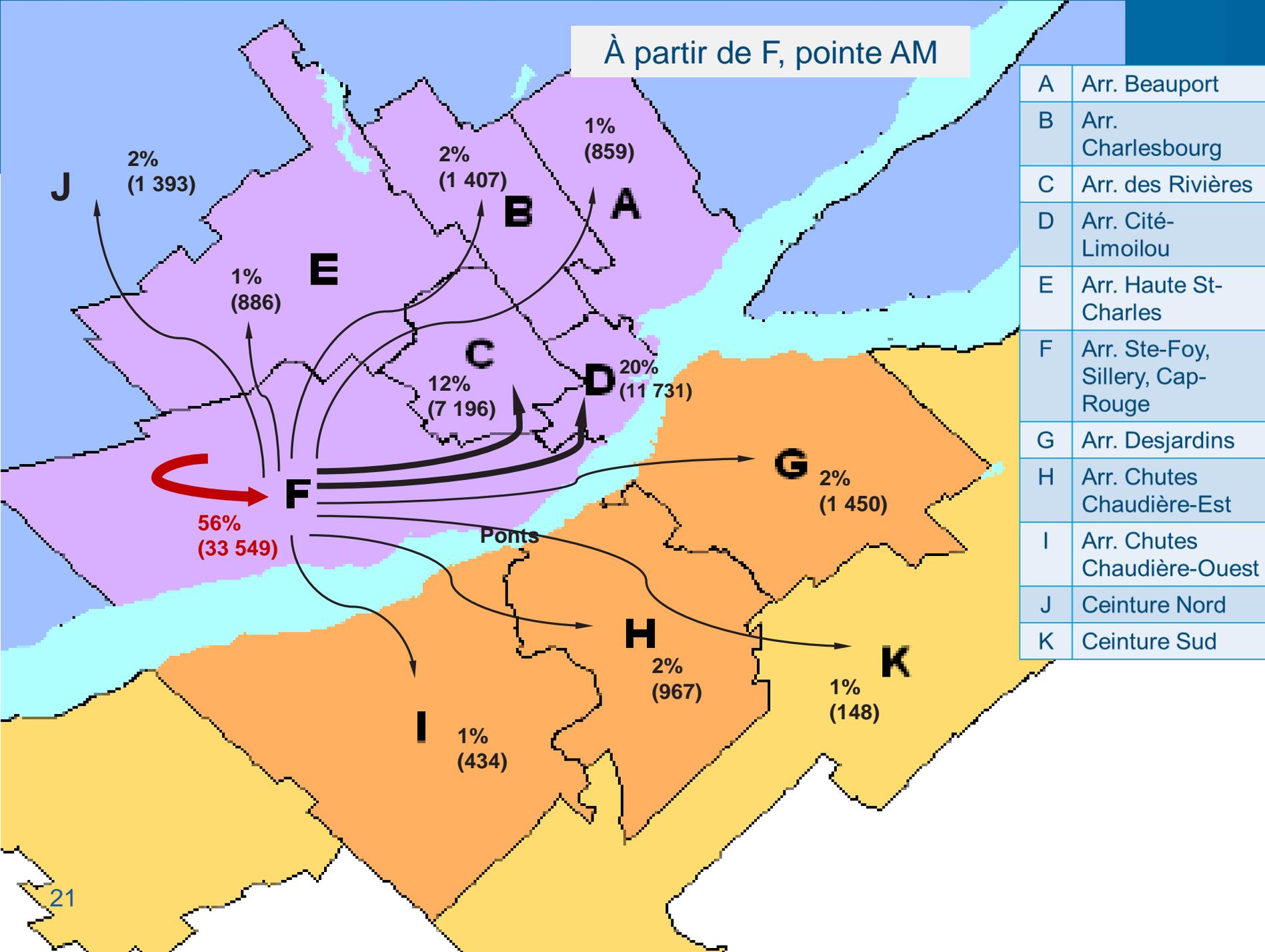
0%
(78)

I

1%
(145)

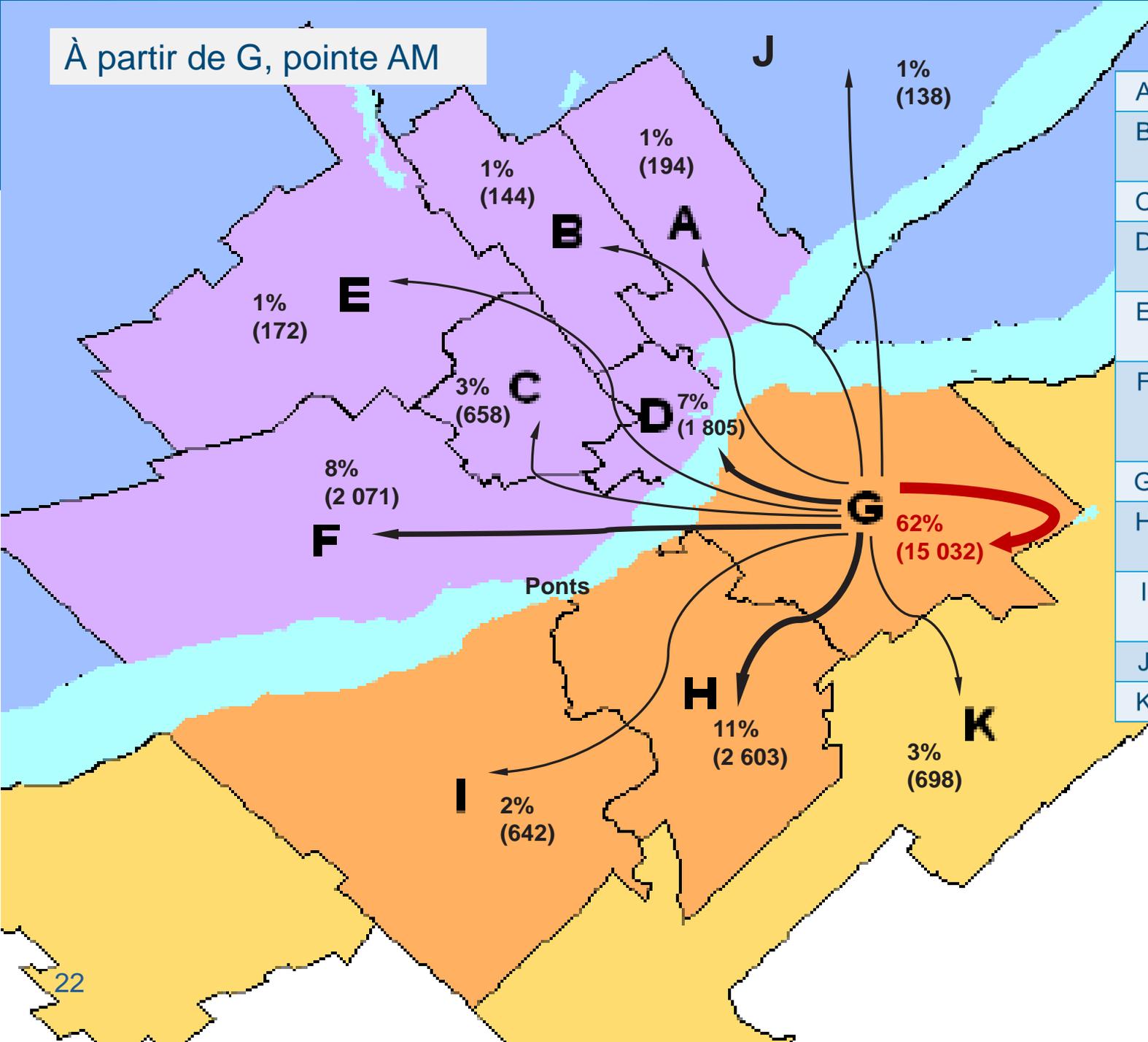
A	Arr. Beauport
B	Arr. Charlesbourg
C	Arr. des Rivières
D	Arr. Cité-Limoilou
E	Arr. Haute St-Charles
F	Arr. Ste-Foy, Sillery, Cap-Rouge
G	Arr. Desjardins
H	Arr. Chutes Chaudière-Est
I	Arr. Chutes Chaudière-Ouest
J	Ceinture Nord
K	Ceinture Sud

À partir de F, pointe AM



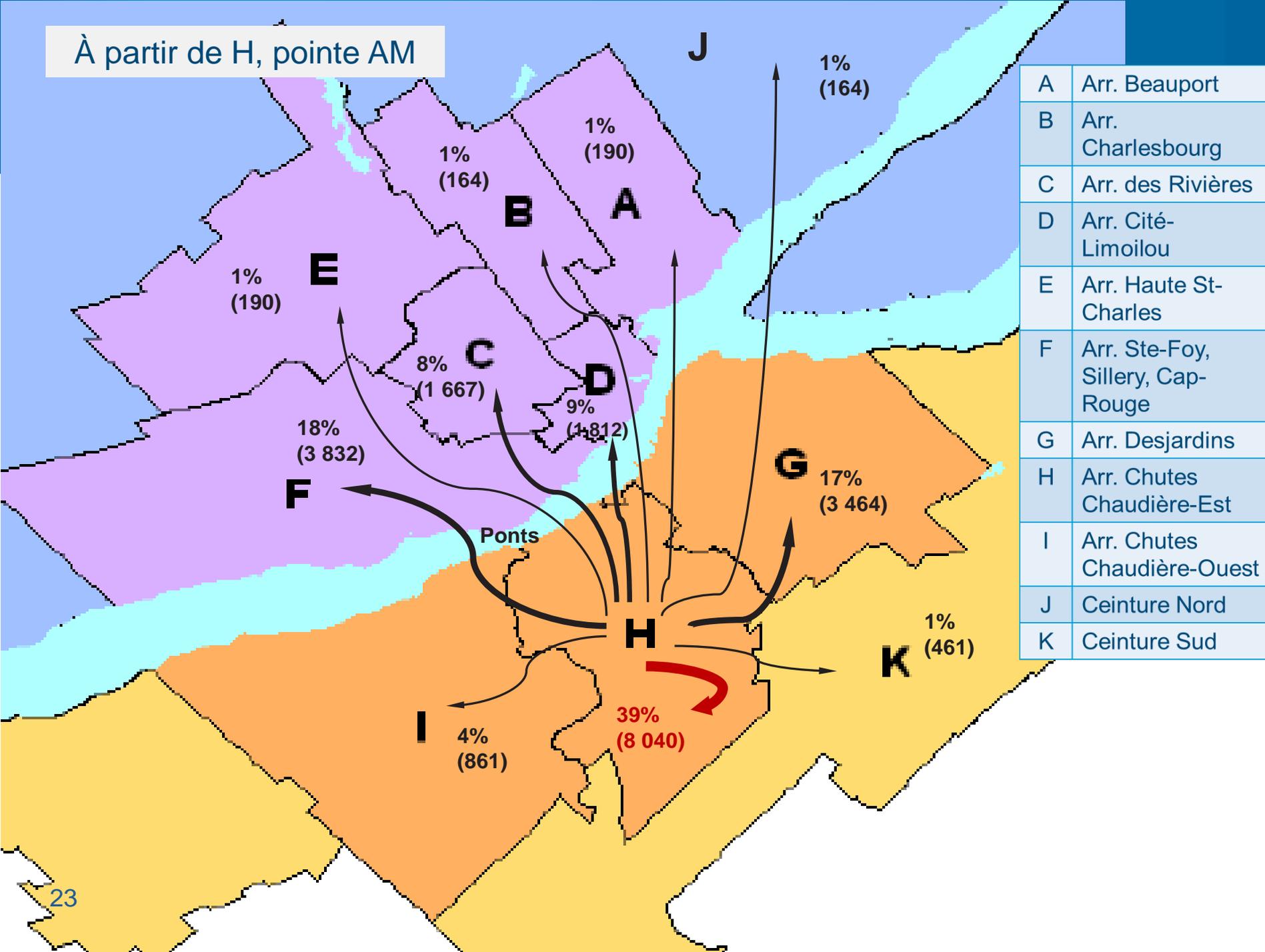
A	Arr. Beauport
B	Arr. Charlesbourg
C	Arr. des Rivières
D	Arr. Cité-Limoilou
E	Arr. Haute St-Charles
F	Arr. Ste-Foy, Sillery, Cap-Rouge
G	Arr. Desjardins
H	Arr. Chutes Chaudière-Est
I	Arr. Chutes Chaudière-Ouest
J	Ceinture Nord
K	Ceinture Sud

À partir de G, pointe AM



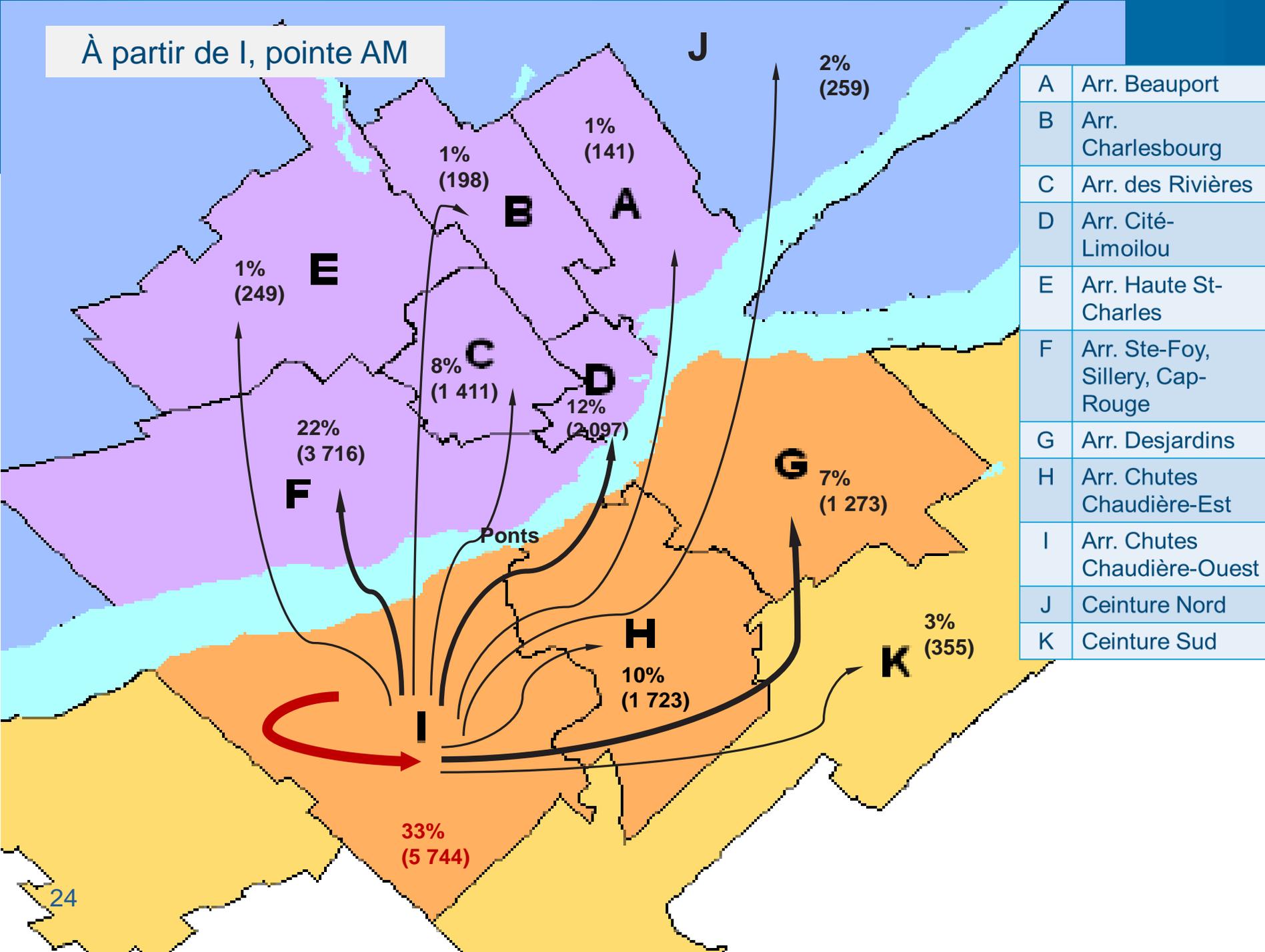
A	Arr. Beauport
B	Arr. Charlesbourg
C	Arr. des Rivières
D	Arr. Cité-Limoilou
E	Arr. Haute St-Charles
F	Arr. Ste-Foy, Sillery, Cap-Rouge
G	Arr. Desjardins
H	Arr. Chutes Chaudière-Est
I	Arr. Chutes Chaudière-Ouest
J	Ceinture Nord
K	Ceinture Sud

À partir de H, pointe AM



A	Arr. Beauport
B	Arr. Charlesbourg
C	Arr. des Rivières
D	Arr. Cité-Limoilou
E	Arr. Haute St-Charles
F	Arr. Ste-Foy, Sillery, Cap-Rouge
G	Arr. Desjardins
H	Arr. Chutes Chaudière-Est
I	Arr. Chutes Chaudière-Ouest
J	Ceinture Nord
K	Ceinture Sud

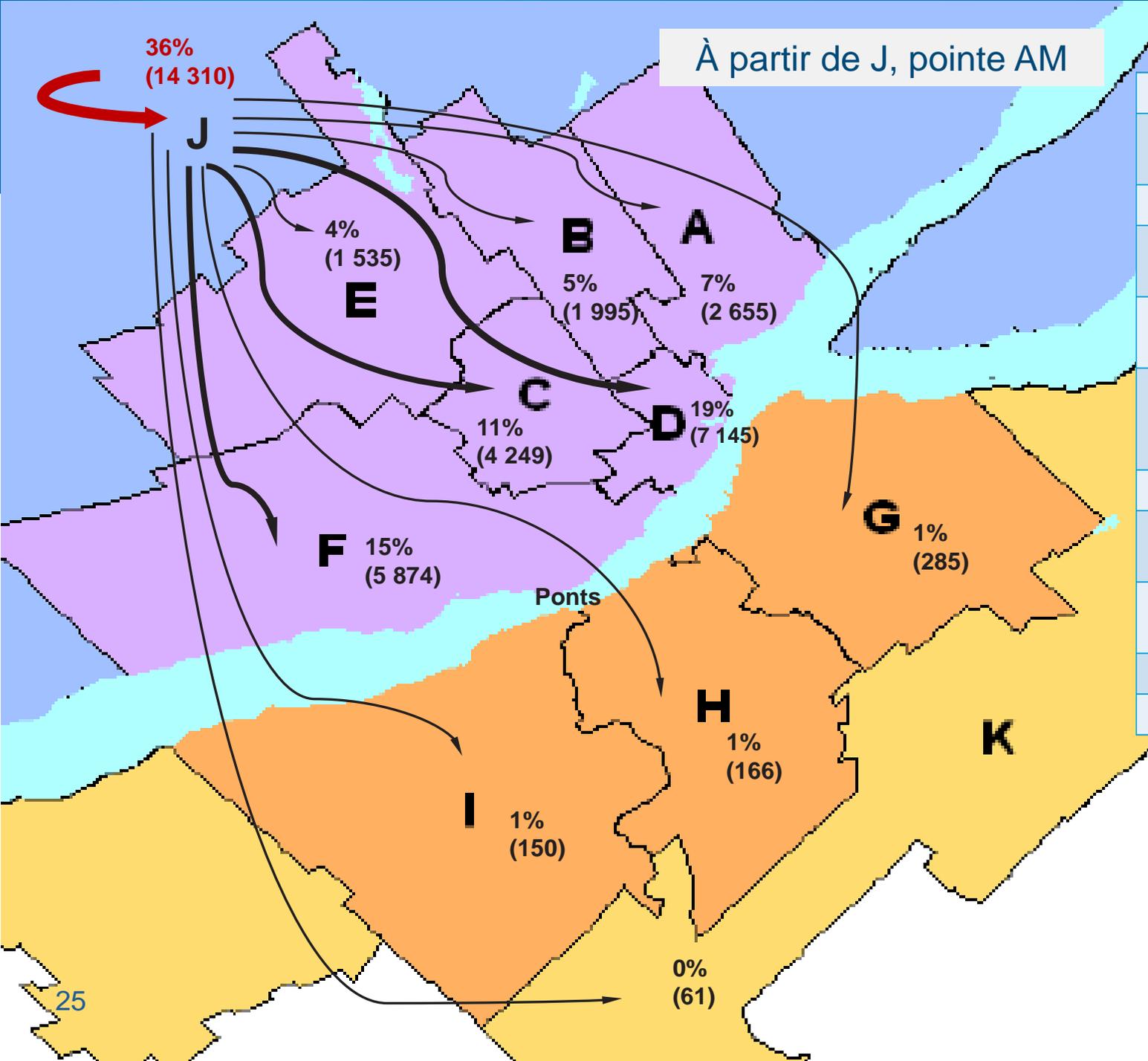
À partir de I, pointe AM



A	Arr. Beauport
B	Arr. Charlesbourg
C	Arr. des Rivières
D	Arr. Cité-Limoilou
E	Arr. Haute St-Charles
F	Arr. Ste-Foy, Sillery, Cap-Rouge
G	Arr. Desjardins
H	Arr. Chutes Chaudière-Est
I	Arr. Chutes Chaudière-Ouest
J	Ceinture Nord
K	Ceinture Sud

À partir de J, pointe AM

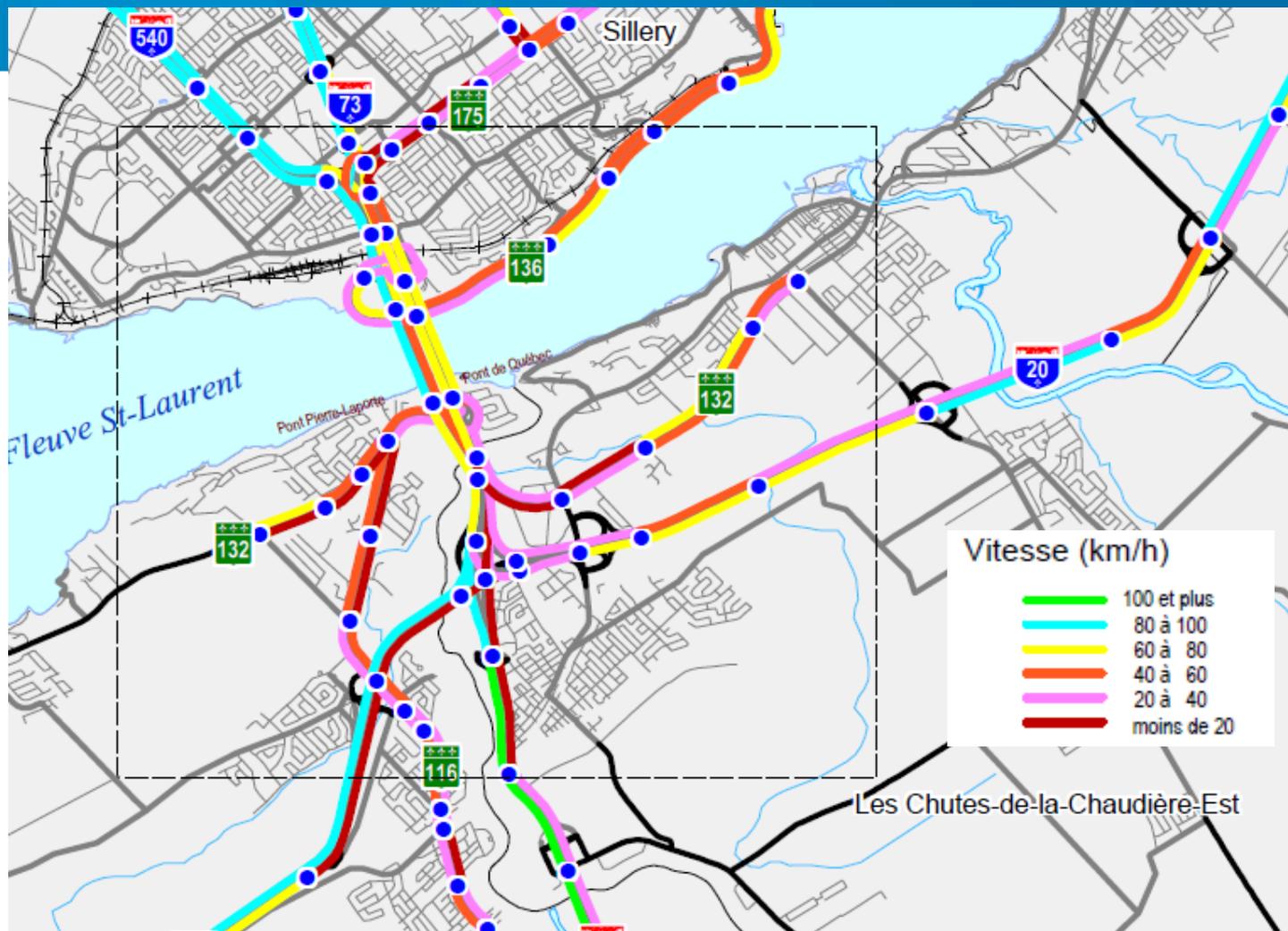
36%
(14 310)



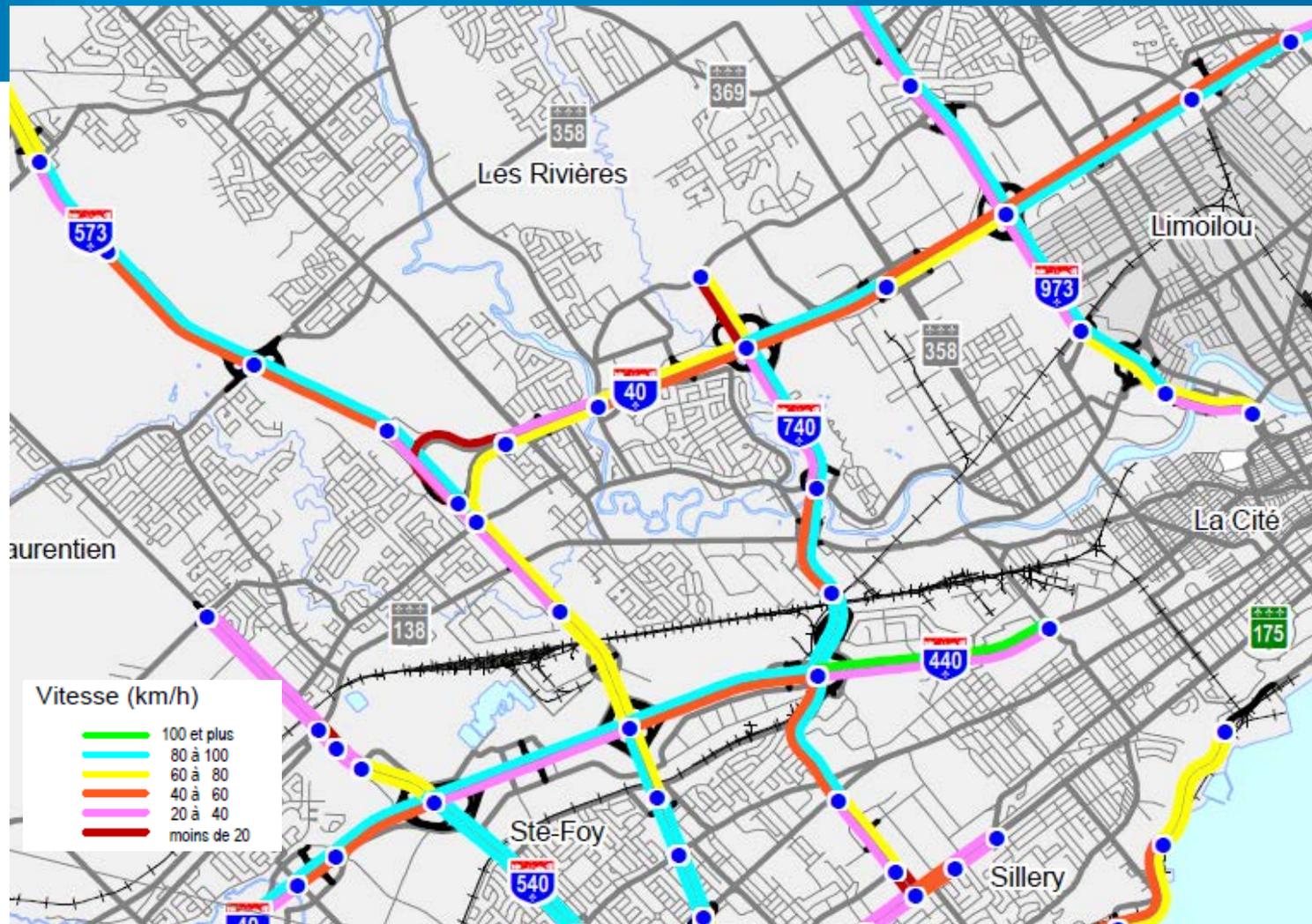
A	Arr. Beauport
B	Arr. Charlesbourg
C	Arr. des Rivières
D	Arr. Cité-Limoilou
E	Arr. Haute St-Charles
F	Arr. Ste-Foy, Sillery, Cap-Rouge
G	Arr. Desjardins
H	Arr. Chutes Chaudière-Est
I	Arr. Chutes Chaudière-Ouest
J	Ceinture Nord
K	Ceinture Sud

État de la circulation et facteurs de congestion

État de la circulation 7h30 à 8h30, sud et ponts



État de la circulation 7h30 à 8h30, nord



Transports,
Mobilité durable
et Électrification
des transports

Québec

État de la circulation 16h30 à 17h30, sud et ponts



État de la circulation 16h30 à 17h30, nord



Transports,
Mobilité durable
et Électrification
des transports

Facteurs généraux de congestion

- Secteurs avec perte ou fusions de voies sur autoroutes;
- Secteurs d'entrecroisements courts;
- Fin d'autoroutes (feux de circulation);
- Bretelles de sorties avec contrôles de circulation (feux ou arrêt);
- Utilisation importante du mode de transport auto-solo.

Constats et conclusion

Constats

- Avant 2011 (environ) les débits étaient en augmentation constante;
- Selon les comptages continu du MTMDET, les DJMA sont relativement stables de 2011 à 2015, sauf pour les secteurs ouest des deux rives;
- Augmentation des débits aux heures de pointe à l'ouest en raison de l'étalement urbain;
- Pour tous les secteurs de l'enquête O-D 2011, la plus grande proportion des déplacements se fait à l'intérieur de ceux-ci;

Constats (suite)

- Le début et la fin des périodes de pointe est régie par les horaires de travail et d'étude;
- Capacité limité du réseau routier municipal à prendre un volume supplémentaire de véhicules;

Conclusion

Les données de circulation disponibles sont exhaustives et le Ministère a les outils nécessaires pour les traiter. Cela permettra de prioriser, en collaboration avec les deux villes, les projets à réaliser sur le réseau existant, à court et moyen termes, afin d'améliorer les conditions de circulation.