

**PLAN DE TRANSPORT  
DE L'AGGLOMÉRATION  
DE LA CAPITALE NATIONALE DE QUÉBEC**

**SUIVI**

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
DIRECTION GÉNÉRALE DE QUÉBEC ET DE L'EST  
JUN 2002**

## TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION .....	1
COMITÉ DE SUIVI.....	2
GESTION DE LA DEMANDE EN TRANSPORT .....	3
Projet de lien interrives et de réseau régional de transport en commun.....	3
Étude d’opportunité sur l’implantation d’un système léger sur rail (SLR) .....	4
Aménagement de voies réservées .....	4
Autoroutes Laurentienne et Charest .....	5
Route 132, approche du Pont de Québec .....	5
Programme employeur.....	6
ACCÈS À LA CAPITALE .....	7
Système de gestion de la circulation.....	7
Analyse de l’axe Félix-Leclerc (A-40) et Henri-IV (A-573) .....	8
Réaménagement des échangeurs.....	9
Autoroutes du Vallon et Charest .....	9
Autoroutes Henri-IV et Charest.....	9
Échangeur sud des ponts (A-73).....	10
Échangeur de l’intersection de l’autoroute 20 et de la route Lagueux (171).....	10
Réaménagement du boulevard Sainte-Anne (138).....	11
Réaménagement de l’autoroute Duplessis.....	12
Doublement des voies de l’autoroute Laurentienne (A-73).....	12
Autoroute 20, ponts de la rivière Chaudière .....	13
Autoroute 20, pont de la rivière des Coutures .....	14
Autoroute Jean-Lesage (A-20) .....	14
Axe du pont Pierre-Laporte.....	15
Chemin des Îles.....	15
Autoroute 20 : Pont Jumeau Nord .....	16
Autoroute 20 : Pont Jumeau Sud .....	16
Réaménagement des routes 116 et 132.....	17
Route Marie-Victorin (132) .....	18
Amélioration de l’écoulement de la circulation sur les autoroutes Félix-Leclerc, Henri-IV et Charest.....	18
Harmonisation entre le réseau autoroutier et les réseaux municipaux.....	19
Prolongement de l’axe du Vallon.....	19
Réaménagement de l’avenue Dufferin .....	20
Réaménagement du boulevard Laurier .....	20

Prolongement du boulevard François-De Laval .....	21
RÉSEAU RÉGIONAL DE CAMIONNAGE .....	23
Axe Est-Ouest (Entre l'autoroute Henri-IV et le boulevard Valcartier) .....	23
TRAVAUX INSCRITS AU PLAN D'ACTION DE LA CAPITALE.....	24
FONCTIONNALITÉ ET DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS FERROVIAIRES, PORTUAIRES ET AÉROPORTUAIRES.....	25
Élaboration d'un cadre de gestion pour préserver la fonctionnalité des axes d'accès à l'aéroport et au port .....	25
Route de l'Aéroport .....	25
Boulevard Champlain-Promenade Samuel-de-Champlain.....	25
Boulevard Henri-Bourassa, de l'autoroute Félix-Leclerc jusqu'au secteur portuaire de Beauport.....	26
La rue Abraham-Martin et la rue Saint-Paul, de la rue Abraham-Martin jusqu'à l'autoroute Dufferin-Montmorency .....	27
Élaboration d'une stratégie de développement portuaire intégrée à la politique québécoise de transport maritime .....	27
Programme de subventions aux CFIL (Chemins de fer d'intérêt local) pour accroître l'utilisation du rail pour le transport des marchandises.....	27
Soutien à la concertation en transport .....	28
QUALITÉ DE VIE DES CITOYENS.....	30
Mise en œuvre de mesures prévues à la Politique sur le bruit routier .....	30
Autoroute du Vallon, Carré Pijart (Sainte-Foy).....	30
Nouvelle approche de gestion et d'utilisation de la végétation dans les emprises autoroutières.....	31
Soutien à l'achèvement du réseau cyclable de la région – Route verte.....	32
Corridors récréotouristiques du Littoral et des Cheminots.....	32
Aménagements cyclables au nord du Pont de Québec .....	32
Parcours des Anses (Harlaka).....	33
Intersections routes 116/Aréna/Olivier et routes Du Sault/Concorde/132 ..	34
PISTES D'ACTION DES PARTENAIRES MINISTERIELS, RÉGIONAUX, MUNICIPAUX .....	35

## **INTRODUCTION**

Voici le 4<sup>e</sup> document de suivi du *Plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec* depuis son dévoilement officiel le 6 avril 2000. Les suivis précédents ont eu lieu en octobre 2000, en mars 2001 et en octobre 2001.

Trois grandes préoccupations ont guidé la conception du Plan : la préservation du patrimoine routier; le soutien au développement économique et la protection de la qualité de vie exceptionnelle des citoyens de la région de la Capitale-Nationale.

### **Axes d'intervention et moyens d'action pour cinq ans (2000-2005) :**

La gestion de la demande en transport par : la consolidation, l'amélioration et le développement du transport en commun; l'adoption de mesures incitatives pour changer les habitudes de transport des citoyens.

L'accessibilité à la Capitale par : l'amélioration de la sécurité et la fluidité du réseau routier et son arrimage avec les autres réseaux; la réalisation des travaux inscrits au *Plan d'action de la capitale*, en partenariat avec la CCNQ.

La fonctionnalité et le développement des activités ferroviaires, portuaires et aéroportuaires par : la conservation et l'amélioration des accès routiers au port et à l'aéroport; la multimodalité.

L'amélioration de la qualité de vie des citoyens par : l'atténuation du bruit routier; l'embellissement des paysages urbains le long des axes routiers; le soutien à l'utilisation du vélo.

Les pages suivantes décrivent brièvement chacune des interventions annoncées dans le Plan de transport. On y mentionne leur état d'avancement et, s'il y a lieu, les actions prévues à partir du printemps 2002. Les montants présentés sous la rubrique « investissement » sont des estimations sommaires, en dollars de 2002, des dépenses prévues d'ici 2005.

## **COMITÉ DE SUIVI**

Le ministère des Transports ne peut réaliser seul l'ensemble des actions prévues au *Plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec*. L'engagement des partenaires ministériels, régionaux et municipaux constitue une des conditions de réussite de sa mise en œuvre.

Le 6 juillet 2000, le ministre délégué aux Transports annonçait la formation d'un comité de suivi du Plan de transport dont il assure la présidence. Ce comité veille à la réalisation des actions prévues au Plan de transport pour les cinq prochaines années. Une première réunion du comité de suivi a eu lieu le 15 août 2000.

La réorganisation municipale a entraîné des modifications à la composition du comité de suivi :

M. Michel Côté, député de La Peltre, représentant du caucus de Québec

M. Claude Lachance, député de Bellechasse, représentant du caucus de Chaudière-Appalaches

M. Normand Chatigny, conseiller municipal, membre du comité exécutif de la Ville de Québec

M. Paul Shoiry, président du Réseau de transport de la Capitale

M<sup>me</sup> Madeleine Nadeau, présidente de la Table interrégionale sur les transports

M. Pierre Boucher, président-directeur général de la CCNQ

M. Jean Garon, maire de la Ville de Lévis

M<sup>me</sup> Danielle Roy Marinelli, présidente du Réseau de transport de Lévis

M. Jérôme Vaillancourt, directeur général de Vivre en Ville

## **GESTION DE LA DEMANDE EN TRANSPORT**

### **Projet de lien interrives et de réseau régional de transport en commun**

#### Description sommaire de l'intervention

Améliorer la desserte de la Rive-Sud et prolonger le Métrobus vers l'est (prolongement du circuit 800) et vers le nord-ouest (ajout du circuit 802 remplaçant le numéro 87) sur le territoire du Réseau de transport de la Capitale (RTC).

#### Investissement

Plus de 10 M\$ récurrents à être partagés entre les partenaires

#### État d'avancement

- ✓ Rencontre et dépôt du rapport technique au Comité directeur le 6 juillet 2000.
- ✓ Les représentants des organismes de transport membres du comité ont entériné les interventions proposées et validé la « priorisation » des certaines interventions auprès des conseils d'administration.
- ✓ La fusion des municipalités et la formation de la Communauté métropolitaine de Québec ont amené une redéfinition des compétences en matière d'organisation et de financement du transport en commun.
- ✓ De même, le Ministre des Transports a mis sur pied récemment trois commissions qui doivent déposer d'ici la fin de l'automne 2002 des recommandations visant le financement du transport en commun dans les grands centres et en région.

#### Actions ultérieures prévues

Révision du projet avec les partenaires.

## **Étude d'opportunité sur l'implantation d'un système léger sur rail (SLR)**

### Description sommaire de l'intervention

Étude sur le territoire du RTC pour le remplacement du réseau métrobus actuel (lignes 800/801) par un système léger sur rail.

### Investissement

744 000 \$ pour l'étude (494 000 \$ venant du MTQ et 250 000 \$ venant de Infrastructures Transport)

### État d'avancement

- ✓ Le mandat a été accordé en décembre 2000 à la firme ROCHE-DELUC. Le rapport préliminaire a été produit à l'automne 2001 et fait l'objet de discussion.
- ✓ Demande récente d'intégrer un tronçon potentiel vers la Rive-Sud. Un rapport final devrait être produit à l'automne 2002.

## **Aménagement de voies réservées**

### Description sommaire de l'intervention

- ✓ Ajout de voies réservées sur les autoroutes Laurentienne et Charest par l'élargissement de certaines sections.
- ✓ Dans le cadre du projet interrives, un troisième secteur, soit l'approche sud du pont de Québec, pourrait accueillir une voie réservée.

## Autoroutes Laurentienne et Charest

### État d'avancement

Charest : l'étude faite par le Ministère ne démontre pas le besoin d'une voie réservée en raison de la faible demande du transport en commun. De plus, l'ajout d'une nouvelle voie réservée engendrerait des problèmes importants au niveau de la sécurité.

Des discussions avec la Ville de Québec et le RTC ont été engagées pour au moins réaménager le secteur compris entre l'intersection Jean-Talon et l'intersection St-Sacrement, possiblement en 2003.

### Actions ultérieures prévues

Laurentienne : début d'étude de sécurité et de concept en 2001 et se poursuivant jusqu'au printemps 2003.

## Route 132, approche du Pont de Québec

Prolonger, à court terme, la voie réservée actuelle (direction nord) jusqu'au pont Dominion en demeurant le plus possible dans la chaussée actuelle de la route 132.

### Investissement

Coût préliminaire du projet : 750 000 \$

### État d'avancement

Avant-projet en cours d'élaboration.

## **Programme employeur**

### Description sommaire de l'intervention

Promotion du covoiturage ou de transport en commun auprès des grands employeurs pour gérer la demande en transport et influencer les besoins de déplacements ou le choix du mode de transport.

### État d'avancement

Le MTQ a déjà mené 2 projets pilotes au CRIQ et à ses bureaux de Place Haute-Ville. Ces projets se sont révélés décevants.

### Actions ultérieures prévues

- ✓ Poursuite des démarches de promotion du covoiturage :
- ✓ Nouveaux projets pilotes dans le quartier Saint-Roch (Centre national des nouvelles technologies de Québec et ÉNAP)
- ✓ Projet pilote pour les employés du MTQ avec le RTC (achat de laissez-passer par retenue sur le salaire)
- ✓ Tenant compte des résultats découlant de ces projets, le programme employeur pourrait être étendu à l'ensemble des employeurs de la région.

## ACCÈS À LA CAPITALE

### **Système de gestion de la circulation**

#### Description sommaire de l'intervention

Installation, aux approches nord et sud des ponts Pierre-Laporte et Québec et sur le réseau autoroutier de la Capitale-Nationale, de caméras en circuit fermé et de panneaux à messages variables reliés à un centre de contrôle établi sur la Rive-Sud.

Ces installations permettront la détection des incidents et accidents, la gestion des interventions et la transmission de l'information aux usagers de la route des conditions de la circulation.

#### Investissement

3,3 M\$ (0,9 M\$ en 2001-2002)

#### État d'avancement

Installation des premières caméras à l'été 1999 (autoroute Jean-Lesage et route 175/Pont de Québec). À la fin de l'année 2002, 42 caméras auront été implantées.

Été 2002 - 9 caméras:

Autoroute La Capitale (entre l'avenue Jean-Gauvin et l'autoroute Henri-IV)

Autoroute Henri-IV (entre autoroute Charest et l'autoroute Félix-Leclerc)

### Actions ultérieures prévues

Automne 2002 – 12 caméras :

Autoroute Félix-Leclerc (entre l'autoroute Henri-IV et l'autoroute Laurentienne)

Autoroute Laurentienne (entre l'autoroute Félix-Leclerc et le boulevard Jean-Talon)

## **Analyse de l'axe Félix-Leclerc (A-40) et Henri-IV (A-573)**

### Description sommaire de l'intervention

Établissement de la problématique actuelle et future en transport sur ce réseau routier.

Proposition de solutions évolutives allant de la gestion des corridors routiers vers des interventions plus lourdes comme la mise en place de collecteurs.

### Investissement

1 M\$ (pour l'étude)\*: 0,5 M\$ versés en 2001-2002 et 0,5 M\$ en 2002-2003

\* Investissement couvrant la période 2000-2005. Se poursuivra au-delà.

### État d'avancement

- ✓ Un mandat d'opportunité de 1 M\$ a été accordé à DESSAU-SOPRIN pour analyse et recommandation des solutions sur l'axe Henri-IV/Félix-Leclerc.
- ✓ Dépôt du rapport :
  - rapport des études de solution décembre 2002
  - rapport final février 2003.

## Réaménagement des échangeurs

Les échangeurs suivants feront l'objet de travaux : du Vallon/Charest, Henri-IV/Charest, Échangeur sud des ponts (A-73), Échangeur autoroute Jean-Lesage (A-20) et de la Route Lagueux (route 171).

### Autoroutes du Vallon et Charest

#### Description sommaire de l'intervention

Étude et reconstruction de l'échangeur.

#### Investissement

Coût préliminaire 50 M\$

#### État d'avancement

Livraison de l'avant-projet final en décembre 2002.

### Autoroutes Henri-IV et Charest

#### Description sommaire de l'intervention

Correction du goulot d'étranglement sur l'autoroute Henri-IV à la hauteur des échangeurs Charest et Hamel.

#### Investissement

Coût préliminaire 50 M\$

### État d'avancement

Plan préliminaire à mettre à jour et à valider avec l'étude de l'axe Félix-Leclerc (A-40) et Henri-IV.

### Échangeur sud des ponts (A-73)

#### Description sommaire de l'intervention

Parachever la réfection et l'amélioration de l'échangeur sud des ponts de Québec et Pierre-Laporte.

#### Investissement

36,2 M\$

### État d'avancement

Travaux en cours.

### Échangeur de l'intersection de l'autoroute 20 et de la route Lagueux (171)

#### Description sommaire de l'intervention

Réaménagement de l'échangeur afin d'améliorer la sécurité et la fluidité des différentes manœuvres de virages au niveau des bretelles de sorties de l'autoroute 20.

#### Investissement

Coût préliminaire 4 M\$

### État d'avancement

Avant-projet en cours d'élaboration.

## **Réaménagement du boulevard Sainte-Anne (138)**

### Description sommaire de l'intervention

Poursuite du réaménagement du boulevard à 4 voies séparées par un terre-plein central et installation d'intersections protégées par des feux. (Phases 3 à 5) et réaménagement de deux intersections dans la municipalité de Sainte-Anne-de-Beaupré.

### Investissement

65 M\$ (coût total du projet)

### État d'avancement

Phase 1 : complétée 1999 / Phase 6 : complétée en 2000 / Phase 2 : complétée en 2001/ Phase 5 : en construction, fin prévue à l'automne 2002.

### Actions ultérieures prévues

- ✓ Phase 3 : prévue en 2002 et 2003.
- ✓ Phase 4 : à venir.

## **Réaménagement de l'autoroute Duplessis**

### Description sommaire de l'intervention

Réhabilitation de l'autoroute Duplessis et intégration au milieu environnant en tenant compte de son rôle de voie d'accès cérémonielle à la Capitale.

### Investissement

60 M\$ (incluant les aménagements paysagers, les murs antibruit et 20 M\$ pour l'échangeur Charest/Duplessis).

### État d'avancement

- ✓ Phase 1 : complétée 2000 / phase 2 : complétée 1999
- ✓ Phase 3 : Échangeur Charest/Duplessis, travaux en 3 phases :
  - Phase préparatoire : juillet 2002 à octobre 2003
  - Reconstruction : avril 2003 à novembre 2004
  - Aménagements paysagers : printemps 2005
- ✓ Concept d'aménagement en cours d'élaboration pour le secteur du Plateau entre l'autoroute Charest et les entrées des ponts en discussion avec la Ville de Québec et la CCNQ

## **Doublement des voies de l'autoroute Laurentienne (A-73)**

### Description sommaire de l'intervention

Doublement de l'autoroute Laurentienne de la fin des voies divisées actuelles jusqu'à 1,6 km au nord du carrefour de la route 371.

Investissement

24 M\$

État d'avancement

Plans et devis en préparation.

Actions ultérieures prévues

Doublement de l'autoroute Laurentienne – planification à venir.

**Autoroute 73, ponts de la rivière Chaudière et de la Route 132**

Description sommaire de l'intervention

Réfection temporaire des ponts de la rivière Chaudière.

Investissement

148 000 \$

État d'avancement

Travaux complétés en 2001. Ce projet n'était que pour réparer temporairement la dalle du pont. La dalle du pont NORD (voie A-20 Ouest / rivière Chaudière) sera remplacée en 2003-2004 et 2004-2005 et celle du pont SUD en 2005-2006 et 2007-2008.

## **Autoroute 20, pont de la rivière des Coutures**

### Description sommaire de l'intervention

Remplacement de la dalle du pont.

### Investissement

2,64 M\$

### État d'avancement

Travaux complétés en 2001

## **Autoroute Jean-Lesage (A-20)**

### Description sommaire de l'intervention

Réfection des piliers du pont d'étagement du Canadien National (CN) au-dessus de l'autoroute 20.

### Investissement

468 000 \$

### État d'avancement

Travaux complétés en 2001.

## **Axe du pont Pierre-Laporte**

### Description sommaire de l'intervention

Construction des voies de déviation pour permettre le maintien de 5 voies de circulation sur le pont Pierre-Laporte lors des travaux de réfection majeure présentement en cours dans l'axe du pont Pierre-Laporte.

### Investissement

0,7 M\$

### État d'avancement

Travaux complétés en 2001.

## **Chemin des Îles**

### Description sommaire de l'intervention

Les travaux consistaient en la réfection complète de la chaussée et en son élargissement à quatre voies de circulation. Cette réfection incluait l'urbanisation complète du secteur, le déplacement de conduites municipales d'aqueduc et d'égout, l'élargissement du pont de la rivière à la Scie, l'éclairage routier de l'ensemble du projet ainsi que l'ajout de deux feux de circulation dans le secteur des travaux.

### Investissement

4,2 M\$

### État d'avancement

Les travaux sont complétés depuis juin 2001. L'installation des quatre structures complétant la signalisation sera terminée en septembre 2002.

## **Autoroute 20 : Pont Jumeau Nord**

### Description sommaire de l'intervention

Améliorer la zone de convergence entre la bretelle d'entrée Québec-Beauce et l'autoroute 20 en direction ouest afin d'améliorer la sécurité des usagers et ce, en élargissant le pont Jumeau Nord qui exige une réfection majeure (dalle, arcs centraux, etc.).

### Investissement

Coût du projet : 9,4 M\$ :

Structure et chaussée en 2003-2004 : 4,9 M\$

Structure et chaussée en 2004-2005 : 4,5 M\$

### État d'avancement

Plan d'avant-projet réalisé et plan des structures en cours d'élaboration.

## **Autoroute 20 : Pont Jumeau Sud**

### Description sommaire de l'intervention

Améliorer la fluidité de la circulation pour la bretelle d'entrée vers Québec en élargissant le pont Jumeau Sud vers le nord lequel exige une réfection majeure (dalle, arcs centraux).

### Investissement

Coût préliminaire du projet : 9,9 M\$ :  
Structure et chaussée en 2005 : 5,6 M\$  
Structure et chaussée en 2006 : 4,3 M\$

### État d'avancement

Étude de conception devrait débuter en hiver 2003.

## **Réaménagement des routes 116 et 132**

### Description sommaire de l'intervention

Étude de réaménagement des routes 116 et 132 du viaduc du CN jusqu'à l'autoroute 20 divisées par un terre-plein central (trottoir, cyclistes, feux de circulation, demi-tour, aménagements paysagers).

### Investissement

Coût préliminaire: 9,5 M\$

### État d'avancement

Avant-projet préliminaire disponible à l'automne 2002.

### Action ultérieure

Rencontre avec les représentants de la Ville de Lévis afin de présenter le projet et connaître la position de la Ville sur le réaménagement de la route 116 lequel avait été initié par la Ville de Saint-Nicolas.

## **Route Marie-Victorin (132) – réaménagement de l’approche sud du pont de Québec**

### *Description sommaire de l’intervention*

Le projet consistait au réaménagement géométrique des voies de circulation de la route 132 avec l’échangeur du pont de Québec en y incluant les aménagements requis pour le réseau cyclable. Les travaux ont nécessité la modification de la structure routière (route 175) au-dessus de la route 132 ainsi que de la structure ferroviaire à cet endroit. Des travaux de terrassement, drainage, éclairage routier, la construction d’un tunnel pour la piste cyclable et l’aménagement extérieur de l’ensemble du site complétaient les travaux. Un protocole d’entente avec le Canadien National fut requis pour réaliser les modifications à la structure ferroviaire.

### *Investissement*

Coût total : 3,5 M\$ :

Les travaux du Ministère sur ce projet s’élèvent à 2 M\$ auquel il faut ajouter les coûts du protocole d’entente avec le CN au montant de 1,5 M\$.

### *État d’avancement*

Les travaux sur le site ont été complétés en juin 2002.

## **Amélioration de l’écoulement de la circulation sur les autoroutes Félix-Leclerc, Henri-IV et Charest**

### *Description sommaire de l’intervention*

L’étude d’opportunité globale de l’axe Félix-Leclerc/Henri-IV analysera cette problématique. Les échangeurs et voie de service seront revus.

## **Harmonisation entre le réseau autoroutier et les réseaux municipaux**

Ceci comprend 4 projets : prolongement de l'axe du Vallon, le réaménagement de l'avenue Dufferin, le réaménagement du boulevard Laurier, le réaménagement du boulevard François-De Laval.

### **Prolongement de l'axe du Vallon**

#### *Description sommaire de l'intervention*

Prolongement urbain de l'autoroute du boulevard Lebourgneuf jusqu'au boulevard Chauveau.

#### *Investissement*

15 M\$, pour le MTQ, excluant les équipements municipaux à la charge de la Ville de Québec

#### *État d'avancement*

- ✓ Le MTQ, en partenariat avec la Ville de Québec, réalise le prolongement urbain de l'autoroute du Vallon. Un protocole d'entente a été signé entre la Ville de Québec et le MTQ.
- ✓ Il faut noter que la Ville de Québec poursuivra le prolongement du boulevard Chauveau au boulevard Bastien. La Ville sera maître d'œuvre et assumera la totalité des coûts estimés pour cette section à 12,7 M\$.
- ✓ Étude d'impact, pour l'entièreté du projet de Lebourgneuf à Bastien, confiée à HBA de Drummondville en octobre 2001.
  - Dépôt de l'étude prévue en décembre 2002.
  - Coût : 84 000 \$.

## Réaménagement de l'avenue Dufferin

### Description sommaire de l'intervention

Réaménagement en boulevard urbain de la fin des structures de l'autoroute Dufferin-Montmorency (côte d'Abraham) jusqu'au boulevard René-Lévesque.

### Investissement

- ✓ Infrastructures Transports 4 M\$
- ✓ Ville de Québec 4 M\$
- ✓ Commission de la Capitale nationale du Québec (CCNQ) 7 M\$
- ✓ Ministère des Transports 2 M\$

### État d'avancement

Travaux réalisés.

### Actions ultérieures prévues

- ✓ Fin des travaux prévue à l'été 2002 (infrastructures et aménagements paysagers).
- ✓ Transfert de gestion à la Ville de Québec pour l'automne 2002.

## Réaménagement du boulevard Laurier

### Description sommaire de l'intervention

Réaménagement d'un boulevard urbain faisant partie du parcours cérémoniel d'accès à la Capitale.

### Investissement

Entre 35 et 40 M\$ selon les estimations préliminaires pour l'ensemble des partenaires au projet (Ville, CCNQ, MTQ)

### État d'avancement

- ✓ Rapport final produit par le consultant de l'ancienne Ville de Sainte-Foy.
- ✓ Des études supplémentaires de circulation à réaliser à la suite des commentaires du MTQ.

### Actions ultérieures prévues

- ✓ Étude d'aménagement en cours.
- ✓ Finaliser l'étude d'insertion du SLR : Insertion d'un éventuel SLR sur le boulevard Laurier à régler parce qu'il n'a pas été pris en compte dans l'étude.

## **Prolongement du boulevard François-De Laval**

### Description sommaire de l'intervention

Prolongement du boulevard François-De Laval (lien entre les autoroutes Félix-Leclerc et Dufferin-Montmorency) entre la partie existante réalisée il y a plusieurs années et le viaduc de l'avenue Saint-David au-dessus de l'autoroute Félix-Leclerc. Le maître d'œuvre de ce projet (étude et réalisation) était l'ancienne Ville de Beauport.

Étagement de l'intersection à niveau existante au croisement du boulevard François-De Laval et de l'autoroute Dufferin-Montmorency. Le MTQ est responsable de l'étude et de la réalisation de ce dernier projet sur son réseau routier.

### Investissement

- ✓ Estimé préliminaire entre 7 et 10 M\$
- ✓ Partage des coûts établi à 50 /50 pour la réalisation des études requises
- ✓ Dépense prévue en 2002 : 50 000 \$

### État d'avancement

- ✓ La Ville de Beauport devait réaliser une étude d'opportunité et mettre à jour l'étude d'impact pour justifier le projet en regard de la circulation et de la sécurité des déplacements.
- ✓ Un protocole d'entente a été signé, le 26 février 2002, par la Ville de Beauport.
- ✓ Le Ministère a préparé un concept préliminaire d'un demi carrefour.
- ✓ À réévaluer avec la nouvelle Ville de Québec.

## **RÉSEAU RÉGIONAL DE CAMIONNAGE**

### Description sommaire de l'intervention

Élaboration d'un réseau régional de camionnage intermunicipal complémentaire au réseau routier de camionnage national mis en place par le Ministère en 1996.

### **Axe Est-Ouest (Entre l'autoroute Henri-IV et le boulevard Valcartier)**

#### Investissement

5 M\$ prévus pour la collectrice entre l'autoroute Henri-IV et le boulevard Valcartier (axe est-ouest).

#### État d'avancement

- ✓ Entrée en vigueur du règlement interdisant le trafic lourd sur le boulevard Martel le 5 juillet 2001.
- ✓ La Ville de Québec devra établir un réseau municipal de camionnage en complément au réseau du Ministère. Le Ministère, pour sa part, s'implique en réalisant un axe entre l'autoroute Henri-IV à Québec (Val-Bélair) et le boulevard Valcartier à Québec.
- ✓ Les services professionnels des plans et devis et de surveillance ont été confiés au GROUPE CONSEIL GÉNIVAR.
- ✓ Expropriations à finaliser.
- ✓ Les travaux ont débuté en juillet 2002.

#### Actions ultérieures prévues

La livraison finale des travaux est prévue à la fin de 2003.

## **TRAVAUX INSCRITS AU PLAN D'ACTION DE LA CAPITALE**

### Description sommaire de l'intervention

Ces travaux sont déjà inscrits au présent Plan de transport.

### Investissement

7 M\$

### Actions ultérieures prévues

Travaux répartis sur 3 ans – 1999-2002.

## **FONCTIONNALITÉ ET DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS FERROVIAIRES, PORTUAIRES ET AÉROPORTUAIRES**

### **Élaboration d'un cadre de gestion pour préserver la fonctionnalité des axes d'accès à l'aéroport et au port**

Comprend 4 projets : la Route de l'aéroport, la Promenade Samuel-de-Champlain (boulevard Champlain), le boulevard Henri-Bourassa, la rue Abraham-Martin et la rue Saint-Paul.

#### **Route de l'Aéroport**

##### *Description sommaire de l'intervention*

Reprise de la gestion de la route de l'Aéroport sur le territoire de la municipalité de Sainte-Foy (au nord du boulevard Hamel) : décret n° 945-2000 du 26 juillet 2000.

##### *Investissement*

50 000 \$ (coût récurrent de l'entretien annuel).

#### **Boulevard Champlain-Promenade Samuel-de-Champlain**

##### *Description sommaire de l'intervention*

Le Ministère souhaite maintenir la fonctionnalité de la Promenade Samuel-de-Champlain (boulevard Champlain) pour conserver un accès fonctionnel au Port par voie terrestre et ferroviaire.

Projet gouvernemental majeur de réaménagement du littoral entre les ponts et le Vieux-Port incluant tout le corridor de la Promenade Samuel-de-Champlain (boulevard Champlain), en vue du 400<sup>e</sup> anniversaire de la ville de Québec.

### Investissement

À déterminer. Rien de prévu au Plan de transport sauf pour la voie cyclable comprise au protocole d'entente sur les corridors récréotouristiques de la CMQ (tronçon du littoral).

### État d'avancement

- ✓ Confection d'un concept, sous la responsabilité de la CCNQ, pour la *Promenade Samuel-de-Champlain* confié à un consortium.
- ✓ Dépôt de l'étude à la fin de l'automne 2002. Le concept propose un remodelage du tracé du boulevard entre les ponts et la Côte de l'Église, l'installation de carrefours giratoires et le stationnement en rive. Le Ministère s'entend avec ses partenaires pour le maintien de la vitesse à 70 km/h et l'absence de stationnement en rive pour des questions de sécurité routière.
- ✓ Le Ministère conservera la maîtrise d'œuvre de la réfection de la Promenade Samuel-de-Champlain (boulevard Champlain).

Boulevard Henri-Bourassa, de l'autoroute Félix-Leclerc jusqu'au secteur portuaire de Beauport

### Description sommaire de l'intervention

Pour préserver l'accès routier des marchandises au port et à la Promenade Samuel-de-Champlain (boulevard Champlain), des ententes à long terme devront être prises avec la Ville de Québec. Le MTQ souhaite négocier avec la Ville un cadre de gestion visant à préserver la fonctionnalité de cette voie d'accès privilégié au Port.

La rue Abraham-Martin et la rue Saint-Paul, de la rue Abraham-Martin jusqu'à l'autoroute Dufferin-Montmorency

*Description sommaire de l'intervention*

Pour préserver l'accès routier des marchandises au port et à la Promenade Samuel-de-Champlain (boulevard Champlain), des ententes à long terme devront être prises avec la Ville de Québec. Le MTQ souhaite être impliqué dans la gestion et l'aménagement de cette rue.

**Élaboration d'une stratégie de développement portuaire intégrée à la politique québécoise de transport maritime**

*Description sommaire de l'intervention*

Stratégie pour mettre en valeur les atouts économiques du Port tout en favorisant une cohésion accrue des initiatives publiques et privées.

*État d'avancement*

- ✓ Dévoilement de la Politique québécoise de transport maritime et fluvial le 21 août 2001.
- ✓ Réseau stratégique de ports en élaboration (comprend le Port de Québec).
- ✓ Préservation des accès terrestres et des équipements de transbordement dans les ports du réseau stratégique.

**Programme de subventions aux CFIL (Chemins de fer d'intérêt local) pour accroître l'utilisation du rail pour le transport des marchandises**

*Description sommaire de l'intervention*

Le Ministère veut favoriser les solutions de remplacement au transport routier.

### Investissement

Selon le programme de subventions

### État d'avancement

- ✓ Programme et son application approuvés : dossier en cours en continu.
- ✓ Première subvention accordée CFIL Charlevoix et Québec Central.
- ✓ CFIL Charlevoix : 176 333 \$ pour 2000-2001 / 193 900 \$ pour 2001-2002 / subvention sur 5 ans depuis 2000/ 145 km de voie.
- ✓ Québec Central : 1 750 000 \$ pour 2000-2001 / 750 000 \$ pour 2001-2002 / subvention sur 2 ans pour la réhabilitation et la relance du chemin de fer sur 391 km incluant le tronçon se rendant à Sherbrooke.

## **Soutien à la concertation en transport**

### Description sommaire de l'intervention

Soutien à la multimodalité pour assurer la fonctionnalité et le développement des activités ferroviaires, portuaires et aéroportuaires.

Le MTQ joue un rôle proactif à la Table interrégional de transport du CRCDDQ pour déterminer la manière d'améliorer l'efficacité des transports et les facteurs favorisant l'ouverture vers les marchés extérieurs dans une perspective de multimodalité.

### Investissement

50 000 \$ en 2000-2001 de la part du MTQ pour le démarrage de cette table

### État d'avancement

Tenue de 3 forums régionaux sur les transports :  
Le 5 avril 2000 : transport des marchandises

Le 7 juin 2000 : transport des personnes

Le 28 mai 2001 : le transport, pivot stratégique du développement régional.

Les 2 premiers forums visaient l'identification des enjeux reliés au transport des marchandises et des personnes pour le développement économique de la région.

Le forum de mai 2001 résulte des questionnements soulevés par les participants aux forums précédents. À la suite de ce dernier forum, production d'un document sur les objectifs et les stratégies d'intervention en transport dans la région de la Capitale-Nationale et établissement d'une liste de projets prioritaires :

- Amélioration de la desserte aérienne de la région de la Capitale-Nationale
- Québec, pivot pour le transport des marchandises
- Mise en valeur du potentiel en matière de croisières
- Renforcement de la formation et de la recherche en transport
- Sensibilisation régionale à l'industrie des transports
- Renforcement de la complémentarité industrie tourisme au port de mer de Pointe-au-Pic tout en favorisant l'intermodalité.

#### Actions ultérieures prévues

- ✓ Travaux de la Table sur les priorités établies.
- ✓ Négociation d'un projet d'une entente spécifique en transport pour la région : participation du MTQ : 300 000 \$ répartis sur 3 ans.

## QUALITÉ DE VIE DES CITOYENS

### Mise en œuvre de mesures prévues à la Politique sur le bruit routier

Protection des zones exposées par des murs et buttes antibruit dans les zones où le bruit dépasse 65 dBA.

- ✓ Les interventions du MTQ suivront les règles et procédures adoptées en mars 1998 dans la *Politique sur le bruit routier*.
- ✓ Dossier en cours : en attente des orientations de la Ville :
  - Secteur Daigle à Québec (étude sonore à faire automne 2002)
  - Secteur Jouvence à Sainte-Foy (étude sonore à faire automne 2002).

#### Autoroute du Vallon, Carré Pijart (Sainte-Foy)

##### Description sommaire de l'intervention

La construction d'un écran antibruit permanent avec aménagement paysager le long de l'autoroute du Vallon, le nettoyage au jet de sable du mur de soutènement localisé du côté ouest de l'autoroute et servant d'appui à l'écran antibruit et la réfection d'un perré de pierre.

##### Investissement

450 000 \$ (partage des coûts : 50/50)

##### État d'avancement

- ✓ les travaux de reconstruction du mur antibruit sont présentement en cours et se termineront à la fin de l'automne 2002 (les travaux sont réalisés par la Ville de Québec).

## **Nouvelle approche de gestion et d'utilisation de la végétation dans les emprises autoroutières**

### Description sommaire de l'intervention

Minimiser les impacts visuels des infrastructures routières par une meilleure intégration au milieu environnant. C'est un nouveau mode de gestion de la végétation pour améliorer l'esthétique et l'intégration des emprises dans les milieux traversés.

### Investissement

À déterminer

### État d'avancement

- ✓ Un projet pilote a été mis en place en 1998 sur l'autoroute Henri-IV entre les avenues Chauveau et Sainte-Geneviève sur 2,6 km.
- ✓ Autre projet pilote sur l'autoroute Félix-Leclerc sur 4 km à Donnacona.
- ✓ En 2002, après 3 années de suivi, les données obtenues guideront le MTQ dans l'élaboration d'un projet global de gestion et de la végétation à l'intérieur des corridors autoroutiers en fonction des milieux traversés (rural, urbain).

## Soutien à l'achèvement du réseau cyclable de la région – Route verte

### Corridors récréotouristiques du Littoral et des Cheminots

#### Description sommaire de l'intervention

Participation aux corridors récréotouristiques.

#### Investissement

- ✓ 3 M\$ pour les corridors du Littoral et des Cheminots de la CMQ :
  - mars 2000 : 1,5 M\$ pour les Cheminots
  - novembre 2000 : 1 M\$ pour le tronçon battures de Beauport du corridor du Littoral
  - décembre 2000 : 0,5 M\$ pour les autres travaux sur le corridor du Littoral.

#### État d'avancement

- ✓ Réalisation, en 2001, d'une partie de la piste cyclable le long de la Promenade Samuel-de-Champlain (boulevard Champlain) — incluse dans le corridor du Littoral.
- ✓ En attente du concept de la CCNQ pour la Promenade Samuel-de-Champlain.

### Aménagements cyclables au nord du Pont de Québec

#### Description sommaire de l'intervention

Aménagement cyclable :

L'aménagement d'un trottoir avec glissière de sécurité à l'approche nord du Pont de Québec, sur la route 175.

### Investissement

267 000 \$

### État d'avancement

Travaux terminés en juin 2002.

### Parcours des Anses (Harlaka)

#### Description sommaire de l'intervention

Aménagement d'une piste multifonctionnelle sur l'emprise de la voie ferroviaire désaffectée Saint-Romuald/Lévis (surnommée Harlaka) dans la ville de Lévis. Ce projet s'inscrit dans le cadre du développement de la Route verte.

### Investissement

Subvention de 1 652 762 \$ dans le cadre du Programme d'aide au développement de la Route verte. La subvention est répartie sur trois années financières.

### État d'avancement

- ✓ En septembre 2000, le Ministère a accordé à la Ville de Lévis une subvention de 1,5 M\$ répartie sur deux années financières, soit 700 000 \$ en 2000-2001 et 800 000 \$ en 2001-2002.
- ✓ Pour l'année financière 2002-2003, la Ville de Lévis a demandé une subvention de 152 762\$. Cette subvention permettra de prolonger le parcours des Anses sur une distance de 1,5 km. Cet aménagement sera constitué d'une piste multifonctionnelle de 1 km sur l'emprise de la voie ferroviaire désaffectée et d'une chaussée désignée de 0,5 km sur la rue Saint-Joseph. L'implantation de la piste implique l'acquisition de l'emprise par le Ministère et la décontamination du terrain par la Ville.

## Intersections routes 116/Aréna/Olivier et routes Du Sault/Concorde/132

### Description sommaire de l'intervention

Réaménagement mineur : marquages et aménagements particuliers pour améliorer la sécurité des traversées pour les cyclistes (Route verte) et les piétons à ces intersections.

### Investissement

Coût : 165 000 \$

### État d'avancement

- ✓ Plan d'avant-projet réalisé à 90 %.
- ✓ Les travaux mineurs sur la route 116 sont reportés en 2003 à cause des travaux du pont Pierre-Laporte. De plus, il faut implanter ces aménagements en fonction du réaménagement futur de la route 116.
- ✓ Ceux sur les routes 132 et 175 sont reportés en 2004 parce qu'ils doivent être aménagés en fonction du réaménagement futur de la route 132 entre la route 175 et le pont Dominion dans le cadre de l'implantation du lien interrives (voies réservées) et de l'élargissement du pont Dominion.

### Action ultérieure prévue

Préparer l'avant-projet global pour le réaménagement de la route 132 entre la route 175 et le pont Dominion afin de positionner exactement les aménagements cyclables en prévision de ces travaux futurs.

## **PISTES D'ACTION DES PARTENAIRES MINISTERIELS, RÉGIONAUX, MUNICIPAUX**

En vue de la préparation du 1<sup>er</sup> schéma d'aménagement de la communauté métropolitaine de Québec (CMQ), le Ministère souhaite que la CMQ prenne en compte les pistes d'actions suivantes :

- ✓ Densification de l'urbanisation pour : contrer l'étalement urbain, s'assurer du choix optimal de l'emplacement des nouveaux grands centres d'activité. Ceci en fonction de l'impact des déplacements générés sur l'efficacité et le niveau de sécurité du réseau autoroutier.
- ✓ Mise en œuvre d'une politique régionale de stationnement pour éviter les déséquilibres entre les parties du territoire et inciter à l'usage du transport en commun.
- ✓ Amélioration au réseau d'artères urbaines et d'axes intermunicipaux pour poursuivre les objectifs relatifs à la gestion des corridors routiers.
- ✓ Mise en œuvre d'un réseau de camionnage intra et intermunicipal en complémentarité avec le réseau de camionnage des voies publiques sous gestion du MTQ.
- ✓ Protection des corridors ferroviaires pour s'assurer qu'ils restent utilisables à des fins de transport ferroviaire et bien intégrés dans l'urbanisation.
- ✓ Préservation de la qualité des paysages par la gestion du type d'affichage en bordure des routes.
- ✓ Maintien de la fonctionnalité du port et de l'aéroport par la gestion de l'accès et de l'urbanisation en bordure des voies d'accès.
- ✓ Gestion du bruit routier selon les responsabilités inscrites dans la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.