

## 6 LES RÉSEAUX, LES INFRASTRUCTURES ET LES ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme prescrit que la CMQ décrive et planifie l'organisation des transports terrestres sur son territoire. De manière facultative, la CMQ peut aussi décrire l'organisation des transports maritime et aérien ainsi que les modalités de leur intégration avec les transports terrestres. La *Vision stratégique* et le *Plan des grands enjeux de développement économique* considèrent ces deux modes de transport avec beaucoup d'intérêt. La loi créant la CMQ, pour sa part, exige que soient définis, en tenant compte de la planification des transports et de la croissance prévue sur le territoire, les potentiels d'accueil des secteurs résidentiels, commerciaux et industriels.

Les réseaux, infrastructures et équipements de transport du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec ont à remplir plusieurs fonctions. Ils doivent assurer la plus grande mobilité aux gens qui y habitent, travaillent et étudient. Ils doivent également relier la région au reste de l'Amérique du Nord et du monde, en offrant des modes de déplacement efficaces, disponibles et abordables.

Cette réalité concerne autant le transport des marchandises que le déplacement des personnes sur tout le territoire. L'organisation des transports répond à des fins commerciales ou d'affaires, parfois à des fins touristiques ou de loisirs, parfois à des fins de déplacements pendulaires quotidiens entre les pôles d'activité ou d'emplois du territoire et les lieux de résidence. Parfois, la combinaison de ces fonctions devient possible sous forme d'intermodalité des personnes ou des marchandises. La seule variable qui demeure stable est l'espace au-dessus duquel roulent, volent ou prennent place les infrastructures et les équipements de transport.

Dans les pages qui suivent, on traitera de l'organisation des transports et de leur dynamique sur le territoire métropolitain. On positionnera la région métropolitaine à l'égard des différents modes de transport qui y sont offerts, présents ou disponibles. On y traitera de transport routier, de transport en commun, de transports alternatifs, de transports ferroviaire, maritime et aérien.

### 6.1 Le réseau routier de la CMQ

Le développement qu'a connu le territoire de la CMQ au cours des 50 dernières années est fortement tributaire de la desserte routière et autoroutière mise en place au début de cette période. Au cours des décennies 50 à 70, la valorisation de l'automobile personnelle et l'accession grandissante à ce mode de déplacement motorisé ont façonné les modes de déplacement de toute la société. On assiste à une mise en place de quartiers basés sur la primauté de l'utilisation de l'automobile. C'est une réalité mondiale, incontestablement valorisée sur le continent nord-américain, qui a eu de fortes répercussions sur l'organisation du territoire et sur les modes de déplacement. Le développement des banlieues est issu de ce phénomène.

Le territoire de la CMQ est bien desservi en infrastructures autoroutières. Les voies implantées majoritairement dans les années 60 et 70 ont jeté les assises d'un réseau permettant un accès rapide au centre du territoire comme à sa périphérie, quelle que soit la provenance des utilisateurs (tableau 6.1 et annexe 6.2). L'implantation des voies rapides a souvent eu pour conséquences le délaissement du transport en commun et l'abandon de la marche.

Dans la même séquence, l'importante croissance de l'industrie du camionnage, particulièrement ces dernières années, est venue ajouter une pression à la hausse sur le partage des réseaux routiers. Cet accroissement d'achalandage s'est ajouté aux trafics déjà existants sur les réseaux, accentuant ainsi le niveau de nuisance. L'augmentation conséquente du degré de pollution atmosphérique, de la charge plus grande au niveau du bruit routier, de nouveaux problèmes de sécurité, de fluidité ou de congestion est venue aggraver la situation.

### **6.1.1 Le réseau autoroutier**

Le réseau routier desservant le territoire de la CMQ compte un peu plus de 5 500 km de voies carrossables<sup>1</sup>. Ces kilomètres de voies donnent accès aux grands axes de déplacement que sont les autoroutes, mais également aux voies de circulation intermunicipales et locales (carte 6.1). Le réseau autoroutier du territoire de la CMQ est d'une longueur totale de 125 kilomètres.

---

<sup>1</sup> Au MTQ, les références au kilométrage de voies sont calculées en fonction du sens unique des voies, chacune des directions d'une voie étant calculée dans ce chiffre. On parlerait donc plutôt de 11 000 km de voies.

Tableau 6.1

Évolution annuelle et cumulative du nombre de kilomètres d'autoroutes construits dans la RMR de Québec de 1962 à 1994				
Numéro de l'autoroute	Nom de l'autoroute	Tronçon	km	Année d'ouverture
440	Charest	De l'A-540 jusqu'à la 1 <sup>re</sup> Avenue à St-Sacrement	4,5	1962
73	Laurentienne	De l'A-40 (sortie 148) à la sortie 158 à Notre-Dame-des-Laurentides	10,3	1963
73	Henri IV	De l'A-440 (sortie 139) au boulevard Champlain (sortie 132)	4	1963
540	Duplessis	Tronçon entre les autoroutes 73 et l'A-40 et 440 (sortie 3)	5,1	1966
20	Jean-Lesage	De Saint-Nicolas à Lauzon (sortie 327)	22,9	1968
73	Henri IV	De Wilfrid-Hamel (sortie 141) à l'A-440 (sortie 139)	2,1	1968
40	La Capitale	Du boulevard Pierre-Bertrand à l'autoroute Laurentienne (sortie 313)	1,3	1970
40	La Capitale	De la 1 <sup>re</sup> Avenue à Québec au boulevard Henri-Bourassa (sortie 316)	1,4	1970
73	Laurentienne et A-40	De la sortie 142 à la sortie 148 sur l'A-40	7,2	1970
73	Henri IV	Pont Pierre-Laporte	3,1	1970
40	La Capitale	De l'A-440 jusqu'au boulevard Pierre-Bertrand (sortie 312)	4,9	1971
40	La Capitale	De l'autoroute Laurentienne à la 1 <sup>re</sup> Avenue à Québec (sortie 315)	1,3	1971
40	La Capitale	Du boulevard Henri-Bourassa jusqu'à la rue Labelle à Beauport (sortie 321)	5,3	1971
73	Henri IV	De l'A-40 (sortie 142) au boulevard Wilfrid-Hamel (sortie 141)	1	1971
740	Québec	Du boulevard Laurier (Sainte-Foy) jusqu'au boulevard Wilfrid-Hamel (sortie 7) à Québec	4,4	1975
40	La Capitale	De la rue Labelle à Beauport à la route 138	4,9	1976
440	Dufferin-Montmorency	De la colline Parlementaire au boulevard Henri-Bourassa (sortie 23)	1,9	1976
573	Henri IV	De l'A-40 (de la Capitale) à l'avenue Sainte-Geneviève à Loretteville (sortie 5)	5,4	1976
73	Robert-Cliche	De l'A-20 (Lévis) à la route 271 (Scott)	9,5	1977
740	Québec	De la sortie 7 jusqu'à la sortie 9 sur la 40	1,7	1977
440	Dufferin-Montmorency	Du boulevard Henri-Bourassa à l'A-40 (sortie 29)	6,1	1982
740	Québec	De l'A-40 jusqu'au boulevard Lebourgneuf	1,3	1982
40	Félix-Leclerc	De la sortie 298 à l'A-440 (sortie 307)	1,3	1984
573	Henri IV	De l'avenue Sainte-Geneviève à la jonction de l'avenue Industrielle (Val-Bélair)	2,4	1987
73	Laurentienne	De la sortie 158 à la sortie 167 (jonction avec la 371)	9	1994
73-175	Laurentienne	De la sortie 167 (Stoneham-Tewkesbury) à la limite nord-est de Stoneham-Tewkesbury	23,5	2009-2010
<b>TOTAL</b>			<b>157,5</b>	

Source : MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Distances routières 1997-1998, Sainte-Foy, Publications du Québec, 1997, p. 5 à 53.*

Source : MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Répertoire des autoroutes, Comité de numérotation, 1991.*

Source : MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, *Les autoroutes au Québec, date de construction ou de mise en service, novembre 1993.*

Source : *Différents rapports annuels du ministère des Transports du Québec, de 1983 à 1999.*

1. Les chevauchements d'autoroutes sont comptés deux fois. Le total pourrait donc être supérieur à d'autres inventaires.

**Cliquer sur le lien pour accéder à la carte 6.1 : « Le réseau routier supérieur »**

L'autoroute Jean-Lesage (20), localisée entièrement sur la rive sud, est orientée est-ouest. Elle représente environ 80 km du réseau métropolitain. Elle permet de faire le lien entre les régions de l'est de la province et du Canada avec les grands centres, notamment Montréal et Toronto plus à l'ouest, et avec le nord des États-Unis (connexion avec la 73 sud). Elle permet également aux résidents de la région Chaudière-Appalaches d'avoir un accès rapide à la rive nord du fleuve.

L'autoroute Robert-Cliche (73), traditionnellement connue sous le vocable « Autoroute de la Beauce », traverse le territoire de la ville de Lévis. Elle est orientée nord-sud et permet de relier le territoire de la CMQ à la région beauceronne et au nord-est des États-Unis. La portion localisée sur le territoire de la CMQ est d'une longueur de 40 km. Elle est en voie d'être prolongée en direction de Beauceville. Le ministère des Transports du Québec est à examiner les possibilités de la compléter jusqu'à Saint-Georges.

L'autoroute Félix-Leclerc (40) est orientée est-ouest. En milieu urbanisé, ses abords ont donné lieu à plusieurs implantations industrielles, commerciales et de services. Le parcours total de l'autoroute 40 sur le territoire de la CMQ est d'une longueur de 80 km. Elle permet la connexion entre les régions nord-est et ouest de la province et permet également de rejoindre les territoires du Saguenay et du Lac-Saint-Jean, par l'autoroute Laurentienne (73 nord).

L'autoroute Henri IV (573) est d'une longueur de 30 km. Elle est orientée nord-sud. Elle prend naissance à la jonction de l'autoroute Robert-Cliche et des ponts et est uniquement localisée sur le territoire de la CMQ. Elle constitue sur la rive nord l'accès le plus direct aux ponts.

L'autoroute Laurentienne (73 nord) est d'une longueur de 20 km. Son prolongement vers le secteur de Stoneham-Tewkesbury est en cours de réalisation et rendra cette municipalité plus accessible. Elle constitue la portion de la route nationale permettant de relier les régions du nord-est du Québec avec celle du Saguenay. Sa portion urbaine, en lien direct avec le centre-ville de Québec, en fait une autoroute fortement utilisée pour le navettage quotidien. En octobre 2005, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs annonçait que le gouvernement du Québec autorisait l'élargissement à quatre voies de la route 175, sur une distance de 143 km sur les territoires de la réserve faunique des Laurentides et de la ville de Saguenay.

L'autoroute Duplessis (540) facilite l'accès à l'aéroport de Québec. Elle est d'une longueur approximative de 15 km et permet de rejoindre plusieurs autres autoroutes telles la 40, la 440 et la 573. Depuis plusieurs années, on discute de la possibilité de modifier son aménagement pour en faire un boulevard urbain. Pour le MTQ, cette possibilité a toujours soulevé des problématiques importantes au regard de la conservation des fonctionnalités de cet axe pour la circulation rapide.

L'autoroute du Vallon (740) a une vocation davantage urbaine, liant l'arrondissement Sainte-Foy-Sillery aux parties nord du territoire de l'agglomération de Québec. Elle permet une liaison nord-sud entre des secteurs d'activité et de services importants : elle relie l'axe Lebourgneuf à l'Université Laval et aux centres commerciaux. À partir de cette autoroute, on peut accéder au réseau autoroutier (par les autoroutes 440, 40 et plusieurs boulevards urbains importants comme Laurier et Lebourgneuf). Sa longueur totale est de 15 km. Le prolongement de l'autoroute du Vallon a fait l'objet d'audiences publiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) en 2004. Le prolongement de l'autoroute sous forme de boulevard urbain a débuté en 2005. Conformément aux recommandations du BAPE, la protection des boisés et des parcs déjà en place fait partie des préoccupations de la Ville de Québec. Elle y examine également les besoins en matière de transport en commun (possibilité de prévoir des voies réservées).

## Les ponts

Le réseau routier en place sur le territoire de la CMQ compte trois ponts majeurs. Le pont Pierre-Laporte assure la connexion entre la rive nord et la rive sud du fleuve. Il relie les autoroutes 20, 73 sud et 573 nord. Le pont de Québec fait également la connexion entre les deux rives du fleuve en reliant la route 132 au reste du réseau autoroutier de la rive nord. Ils mesurent tous deux un peu plus d'un kilomètre.

Le pont de Québec est en réfection majeure depuis quelques années. Ratifiée et en vigueur depuis 1997, l'entente sur cette réfection, valable initialement pour dix ans, prévoit un partage des coûts entre le Canadien National (CN) (36 millions \$), le gouvernement du Québec (18 millions \$) et le gouvernement du Canada (6 millions \$). Depuis le début des travaux, divers imprévus dont un resserrement des normes environnementales ont fait gonfler la note de plusieurs millions de dollars. L'entente pour la réfection du pont cantilever le plus long au monde arrivera à terme en 2006. À ce moment, entre 30 et 40 % de la réfection du pont aura été complétée, selon le ministère des Transports du Québec. Environ 50 millions \$ supplémentaires seraient nécessaires pour terminer le travail<sup>2</sup>.

À l'heure de pointe du matin, 65 % des véhicules empruntent le pont Pierre-Laporte contre 32 % pour le pont de Québec. Vient en support le traversier avec 3 % des déplacements (*Enquête O-D, 2001*).

Le troisième pont permet de relier les MRC de L'Île-d'Orléans et de La Côte-de-Beaupré. À certains moments, comme ceux de la récolte des fraises et des pommes ou lors de la tenue d'événements tels les *Grands Feux Loto-Québec*, le pont connaît un achalandage important. Cette augmentation de la circulation cause assez souvent des problèmes de congestion et de sécurité. On doit se rappeler qu'en cas d'urgence, le pont constitue le seul accès routier à l'île d'Orléans. Le pont de l'île d'Orléans a été inauguré en 1935. Il traverse le bras nord du fleuve Saint-Laurent. Des travaux majeurs ont eu cours entre les années 1999 et 2004. Des projets de surfacage des voies de roulement sont annoncés pour 2006 et 2007. Les travaux prévoient le réaménagement de la route d'approche du pont du côté de l'île d'Orléans.

À l'origine, le réseau routier national est celui qui permet le développement du territoire. Son rôle ayant un peu changé, il permet aujourd'hui de compléter les liens offerts par le réseau autoroutier.

La route 175 traversant le territoire de la MRC de La Jacques-Cartier permet les déplacements dans le prolongement de l'axe de l'autoroute 73 nord. La route 138, orientée est-ouest, constitue le prolongement de l'autoroute 40 vers l'est. La route 132, sur la rive sud, traverse le territoire de la ville de Lévis. Les routes nationales comptent pour environ 240 km du réseau routier de la CMQ.

---

<sup>2</sup> RODRIGUE, Isabelle, « La vérificatrice implore Ottawa d'assurer la viabilité du pont de Québec », Ottawa, Presse Canadienne, 22 novembre 2005.

### **6.1.2 Les routes régionales, les réseaux municipaux et les routes d'accès aux secteurs ressources**

Les voies régionales assurent des déplacements rapides entre plusieurs localités. La route de Fossambault, le boulevard Champlain, la route du président Kennedy, la route 116 (chemin Craig) ou le chemin Royal à l'île d'Orléans sont autant d'exemples de ces voies qui assurent l'accès au territoire.

Enfin, l'ensemble des rues municipales locales, selon les fonctionnalités qui leur sont dévolues, assurent la desserte résidentielle, commerciale et institutionnelle ainsi que l'accès à tous les immeubles du territoire.

Dans les territoires périurbains, agricoles et forestiers, les routes d'accès aux secteurs ressources complètent le réseau (carte 6.2). Le décompte des nombreux kilomètres de chemins et de routes, bien qu'il puisse être fastidieux, nous révélerait une réalité peu connue.

**Cliquer sur le lien pour accéder à la carte 6.2 : « Les routes d'accès aux ressources »**

### 6.1.3 L'utilisation croissante du réseau routier

Le réseau routier de la CMQ est utilisé par la circulation de transit entre les différentes parties de la province et les autres régions du Canada. Le réseau routier est également utilisé pour le navettage quotidien qui permet aux résidents de l'agglomération de se déplacer entre leur lieu de résidence et les pôles d'emploi ou d'études et également de rejoindre les centres d'activités économiques du territoire.

Selon l'enquête origine-destination de 2001, les résidents du territoire effectuent une moyenne de 2,7 déplacements par jour. Près de 87 % de tous les déplacements sont effectués en automobile et 8,6 %, en transport en commun. Le nombre de voitures par personne est passé de 0,6 à 0,8 entre 1996 et 2001.

Le tableau 6.2<sup>3</sup> montre, en plus de l'augmentation des déplacements en automobile, la croissance de la part des déplacements effectués en mode conducteur seul. L'importance de l'utilisation de l'automobile et la baisse de la part modale du transport en commun entraînent une augmentation continue des pressions sur le réseau routier.

**Tableau 6.2**

Déplacements sur le territoire de l'enquête O-D entre 1991 et 2001			
	1991	1996	2001
Population	608 548	679 831	715 842
N <sup>bre</sup> de déplacements par personne par jour (tous modes)	2,19	2,7	2,7
N <sup>bre</sup> de déplacements par jour en automobile	680 468	710 566	778 370
Part des déplacements en mode autoconducteur en %	79,58	80,3	80,4

Source : Enquêtes origine-destination 1991, 1996 et 2001.

Le tableau 6.3 illustre l'accroissement constant du parc automobile. En dix années seulement, le nombre de voitures est passé de 293 232 à 444 588, une progression importante de 34 %.

**Tableau 6.3**

Statistiques portant sur l'automobile, pour le territoire de l'enquête O-D entre 1991 et 2001			
	1991	1996	2001
N <sup>bre</sup> de logements	244 397	283 263	325 383
N <sup>bre</sup> de personnes par ménage	2,49	2,4	2,2
N <sup>bre</sup> d'autos	293 232	352 823	444 588
N <sup>bre</sup> d'autos par ménage	1,14	1,2	1,4
N <sup>bre</sup> d'autos par personne	0,48	0,60	0,80

Source : Enquêtes origine-destination 1991, 1996 et 2001.

<sup>3</sup> Les données de ces tableaux correspondent au territoire de l'enquête origine-destination. Ce territoire est légèrement plus grand que celui de la CMQ et comprend les municipalités de Saint-Lambert-de-Lauzon, de Saint-Henri, de Beaumont, de Pont-Rouge, de Neuville et de Donnacona.

En 2001, le nombre quotidien de navetteurs est de 302 875 sur le territoire de l'enquête O-D de la région de Québec. Pour 62,5 % d'entre eux, la distance de navettage<sup>4</sup> est supérieure à 5 km. La distance médiane de navettage dans la région est de 6,8 km comparativement à 7,9 km pour Montréal, 7,7 km pour Calgary et 6 km pour Winnipeg.

En 2001, 81,2 % des navetteurs de la région de Québec utilisent l'automobile (comme conducteur ou passager) pour se rendre au travail et 9,8 % ont recours au transport en commun. Pour l'ensemble des régions métropolitaines canadiennes, ces proportions sont respectivement de 77,4 % et de 14,8 %. Lorsque plus de 10 km séparent leur maison de leur lieu de travail, les navetteurs dans la région de Québec délaissent le transport en commun au profit de l'automobile.

Comparativement à plusieurs autres régions métropolitaines où l'on observe une demande croissante de transport des banlieues vers le centre, mais également entre les banlieues, ce dernier phénomène est de moindre importance dans la région de Québec.

En ce qui concerne les déplacements (tous modes confondus), ces derniers exercent une pression quotidienne continue sur les réseaux de transport. Selon le MTQ<sup>5</sup>, cette tendance à la hausse devrait se maintenir jusqu'à 2011, passant de 1 846 400 déplacements en 2001 à 1 899 100 en 2011, pour ensuite fléchir jusqu'en 2026 à 1 870 100 déplacements par jour.

Le vieillissement de la population dans les prochaines années est par ailleurs susceptible de modifier le comportement des usagers durant la journée. Les déplacements qui se concentraient massivement durant les périodes de pointe du matin et du soir seront davantage répartis durant toute la journée. Les déplacements pendant ces périodes de pointe diminueront à partir de 2011, tandis que ceux effectués entre ces deux moments de la journée augmenteront.

Cette croissance des déplacements peut avoir des effets environnementaux, sociaux et économiques néfastes. En mars 2006, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités du gouvernement du Canada a dévoilé les conclusions d'une étude sur le coût de la congestion urbaine au Canada. L'étude indique le coût lié à la congestion urbaine des neuf plus grandes zones urbaines du Canada : Québec, Montréal, Ottawa-Gatineau, Toronto, Hamilton, Winnipeg, Calgary, Edmonton et Vancouver. On y étudie les données et les situations où la congestion se produit quotidiennement parce que la demande dépasse la capacité des réseaux en matière de déplacements des personnes et des biens.

L'étude révèle que la congestion récurrente dans les zones urbaines a entraîné pour les Canadiens un coût s'élevant entre 2,3 milliards et 3,7 milliards de dollars en 2002 (tableau 6.4). Plus de 90 % de ce coût représente le temps perdu par les conducteurs et les passagers dans la circulation, 7 % est attribuable à l'augmentation de la consommation de carburant et 3 % représente l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre. Les niveaux de congestion urbaine ont été mesurés en utilisant le seuil de la vitesse qui reflète un pourcentage de réduction de la vitesse en condition d'écoulement libre sur une route.

---

<sup>4</sup> La distance de navettage est calculée en ligne droite entre le lieu de résidence et le lieu de travail.

<sup>5</sup> MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Prévision de la demande en transport urbain pour l'agglomération de Québec. Scénario tendanciel 2001-2026*, [En ligne], février 2006, 18 p.  
[<http://www1.mtq.gouv.qc.ca/fr/publications/services/documentation/statistiques/enquetes/quebec/2006previsions.pdf>].

Tableau 6.4

<b>Total annuel des coûts liés à la congestion par zone urbaine (en millions de dollars selon la valeur monétaire en 2002)</b>			
<b>Zone urbaine</b>	<b>Au seuil de 50 %</b>	<b>Au seuil de 60 %</b>	<b>Au seuil de 70 %</b>
Québec	37,5	52,3	68,4
Montréal	701,9	854,0	986,9
Ottawa-Gatineau	39,6	61,5	88,6
Toronto	889,6	1 267,3	1 631,7
Hamilton	6,6	11,3	16,9
Winnipeg	48,4	77,2	104,1
Calgary	94,6	112,4	121,4
Edmonton	49,4	62,1	74,1
Vancouver	402,8	516,8	628,7
<b>Total pour toutes les zones urbaines</b>	<b>2 270,2</b>	<b>3 015,0</b>	<b>3 720,6</b>

Source : TRANSPORTS CANADA, *Le coût de la congestion urbaine au Canada*, Ottawa, Transports Canada, [En ligne], 22 mars 2006.

[<http://www.tc.gc.ca/programmes/environnement/analyseeconomique/docs/sommaire.pdf>].

1. L'expression « Au seuil de 50 % » signifie que la vitesse d'écoulement libre est réduite de 50 %. Il en va de même pour les autres seuils. Une circulation fluide correspond à la condition de la circulation lorsqu'il n'y a aucune interférence par les autres véhicules sur la route. Il n'y a donc qu'un seul véhicule sur la route ou d'autres véhicules qui sont assez loin et ne causent donc aucune contrainte au conducteur. Les conducteurs peuvent se déplacer librement, à la vitesse qu'ils le désirent.

Cette estimation est prudente, voire minimale, puisqu'il n'y a pas suffisamment de données sur le coût associé à la congestion entraînée par des événements aléatoires, tels que des intempéries, des accidents, des véhicules en panne et autres incidents, ni suffisamment de données relatives au transport de marchandises, à la congestion pendant les heures creuses et à d'autres coûts liés à la congestion, difficiles à chiffrer, tels que le bruit et le stress.

Pour la région métropolitaine de Québec, on évalue que les coûts engendrés par la congestion peuvent atteindre un montant variant entre 37,5 et 68,5 millions de dollars annuellement.

#### 6.1.4 Des infrastructures grandement sollicitées

Les déplacements s'effectuent sur un réseau routier supérieur qui a majoritairement été conçu et mis en place au tournant des années 60 et 70, le premier tronçon ayant été ouvert à la circulation en 1962, alors que le dernier ajout date de 1994.

À cette époque, les prévisions laissaient croire à une très forte croissance démographique de la région métropolitaine. Une bonne partie de ce développement a eu lieu, mais visiblement de façon moins marquée que prévu. Toutefois, les infrastructures autoroutières ont été planifiées selon ces estimations et installées pour subvenir à la demande annoncée. En certains endroits, le réseau a été surdimensionné, comme c'est le cas par exemple de l'autoroute Dufferin-Montmorency, ce qui fait en sorte que maintenant encore, le réseau mis en place demeure achalandé aux heures de pointe, mais généralement fonctionnel.

Certains points du réseau présentent un taux d'utilisation élevé. Ce phénomène n'est pas étranger au fait que les abords d'autoroutes à forte visibilité sont fortement convoités par les entreprises commerciales. Elles comptent majoritairement sur une clientèle utilisant l'automobile et qui est convaincue de la flexibilité de son principal choix de transport. Ainsi, la forte utilisation de l'automobile personnelle est l'élément motivant l'implantation, près des voies et des échangeurs

autoroutiers, de plusieurs secteurs de commerces et de services. On le constate sur certains tronçons des autoroutes 40, 73 et 740 qui ont vu leur taux d'utilisation augmenter de 33 %.

La surcharge du réseau autoroutier à certains endroits a des impacts directs sur le réseau routier régional et le réseau collecteur. Les usagers utilisent des voies de ces réseaux pour contourner les zones de congestion. C'est notamment le cas des boulevards parallèles à l'autoroute Félix-Leclerc, tels les boulevards Lebourgneuf et Hamel, ou le boulevard de la Rive-Sud à Lévis, qui accueillent les débordements en périodes de pointe. Comme ces axes urbains n'ont pas été prévus pour de telles utilisations, ils ont souvent peine à supporter le niveau de circulation, recréant ainsi à nouveau une surcharge du réseau collecteur.

Un autre phénomène s'ajoute à celui qui vient d'être énoncé. Puisque le recours au réseau local est parfois difficile ou impossible, en certains endroits, c'est le réseau supérieur qui assume le rôle de voie intermunicipale, collectrice ou de desserte<sup>6</sup>. À titre d'exemple, les déplacements pour passer d'une rive à l'autre de la rivière Chaudière, sans utiliser l'autoroute Jean-Lesage, requièrent de réaliser un détour de plusieurs kilomètres. Si on veut éviter un passage obligé sur l'autoroute Jean-Lesage à l'approche des échangeurs près des ponts, on doit se rendre plus au sud jusqu'à Breakeyville ou Saint-Lambert pour effectuer la traversée. Ailleurs, les déplacements entre le secteur ouest et est du territoire de la ville de Québec, entre certaines parties de Sainte-Foy localisées sur la partie haute et en contrebas du plateau de l'arrondissement, sont difficiles, voire irréalisables, sans avoir recours aux autoroutes. L'inventaire de ces situations problématiques pourra nous révéler celles à corriger.

Un autre facteur nuisant à la fluidité de la circulation sur le réseau autoroutier est le nombre d'échangeurs et leur localisation. Les échangeurs, le long de l'axe formé par les autoroutes Charest, Henri-IV et de la Capitale, sont rapprochés à un point tel qu'ils rendent ces voies moins fluides, donc moins sécuritaires. Les normes américaines et canadiennes exigent une distance minimale de deux kilomètres entre les échangeurs tandis que la distance moyenne sur cet axe est de 1,16 kilomètre. Cette situation résulte de l'ajout d'échangeurs au gré du développement urbain et nuit aujourd'hui à la fonctionnalité du réseau autoroutier pour la fonction de transit.

Aussi, bon nombre des infrastructures mises en place lors du développement du réseau routier ont atteint un degré avancé de maturité. Leur état et leur qualité physique semblent être généralement acceptables bien que plusieurs d'entre elles nécessitent des améliorations que l'on pourrait qualifier d'urgentes pour assurer leur pérennité. Abondamment commenté et documenté lors des discussions entourant les programmes de renouvellement des infrastructures municipales, le sujet est encore d'actualité. Le ministère des Transports du Québec en traite de façon détaillée dans les plans de transport régionaux applicables sur le territoire métropolitain.

---

<sup>6</sup> À ce sujet, consulter :

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec*, [En ligne], avril 2000. [[http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/regions/cap\\_nationale/plan.asp](http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/regions/cap_nationale/plan.asp)].

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Plan de transport de la Chaudière-Appalaches*, [En ligne], avril 2002. [<http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/regions/chaudiere/plan.asp>].

## 6.2 Les réseaux de transport par autobus

### 6.2.1 Les réseaux de transport interurbain par autocar

Le transport interurbain des personnes par autobus occupe une place importante dans les échanges avec l'extérieur. Les services d'autobus interurbains, principalement offerts par les compagnies Orléans Express (Montréal et est du Québec) et Intercar (Charlevoix et Saguenay), transportent plusieurs milliers de personnes annuellement. La multiplicité des départs et des destinations livre une concurrence féroce aux services de transport de personnes par train. Les temps de parcours et les tarifs exigés font partie des avantages du transport interurbain par autocar. Depuis peu, des services d'autocars assurent une liaison directe avec l'aéroport Pierre-Élliott-Trudeau à Montréal.

### 6.2.2 Les réseaux de transport en commun

#### Le Réseau de transport de la Capitale (RTC)

Le Réseau de transport de la Capitale dessert le territoire de l'agglomération de Québec (carte 6.3). Il s'étend également dans une petite partie de la MRC de La Jacques-Cartier (le secteur de la Base militaire de Valcartier) et sur la portion ouest de la MRC de La Côte-de-Beaupré (la municipalité de Boischatel). La desserte du RTC couvre un territoire de 548 km où réside une population de près de 535 400 personnes<sup>7</sup> (selon le décret de population du MAMR 2005).

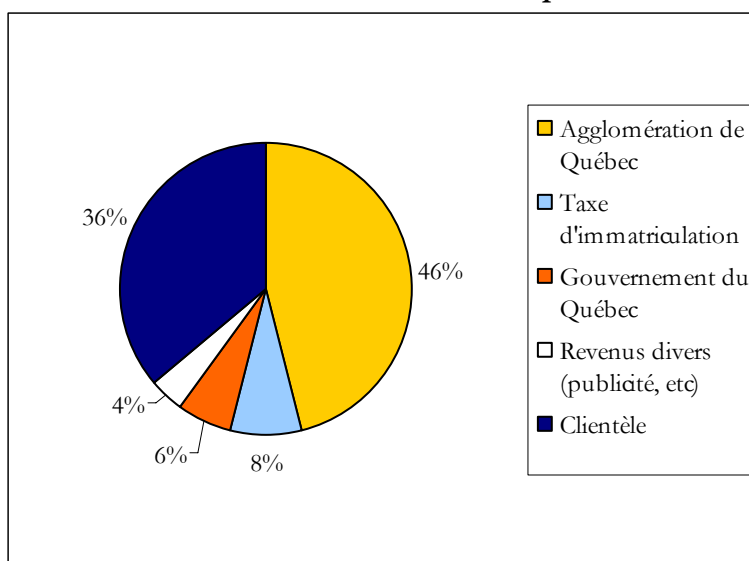
En 2006, le budget annuel du RTC s'élevait à 130 millions de dollars. En 2005, près de 39 millions de déplacements ont été effectués à bord des autobus du réseau. Le financement est assuré par l'agglomération de Québec, par la clientèle et par le gouvernement du Québec (figure 6.1). Au cours des vingt dernières années, le financement des sociétés de transport est devenu une responsabilité grandissante des municipalités alors que la part du gouvernement a graduellement diminué.

---

<sup>7</sup> Le RTC couvre le territoire de l'agglomération de Québec (526 492 personnes), de Boischatel (4 751 personnes) et de Shannon (4 149 personnes).

**Cliquer sur le lien pour accéder à la carte 6.3 : « Le réseau de transport de la Capitale »**

**Figure 6.1 : Les acteurs du financement du transport en commun au RTC**



Source : RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE. *Le RTC en chiffres*, [En ligne], 2006. [[http://www.rtcquebec.ca/francais/a\\_propos\\_du\\_rtc/rtc\\_en\\_bref.html](http://www.rtcquebec.ca/francais/a_propos_du_rtc/rtc_en_bref.html)] (Consulté en mai 2006).

Le RTC offre à sa clientèle plusieurs types de services : les services Métrobus (un réseau de 39,7 km sur voies réservées), les services Express (une cinquantaine de parcours) et les services réguliers, au nombre de 55, qui assurent les liens entre les quartiers résidentiels et les centres d'activités. La carte 6.3 localise ces réseaux.

D'autres services, comme le service Couche-tard, sont offerts sur une douzaine de parcours. La plupart des départs se font du centre-ville vers les quartiers périphériques entre 1 h 30 et 3 h du matin. Des services spéciaux sont mis à la disposition des usagers et des résidents lors d'évènements particuliers. Opérant pendant la durée de l'activité, ils consistent en des renforcements des services réguliers ou des navettes entre des points fixes. Ils sont offerts lors d'évènements comme la *Fête nationale*, le *Festival d'été de Québec*, les *Grands Feux Loto-Québec*, les *Fêtes de la Nouvelle-France*, l'*Expo-Québec*, et le *Festival aérien de Québec*.

Le service Taxibus permet à des résidents, localisés à proximité de fins de parcours, d'accéder à des points de correspondance et d'utiliser le réseau général.

### **La Société de transport de Lévis (STL)**

La Société de transport de Lévis gère des circuits qui couvrent l'ensemble du territoire de la ville de Lévis et dessert également la municipalité de Saint-Lambert-de-Lauzon (carte 6.4). La Société couvre un territoire de 551 km et dessert une population de 130 578 habitants. En 2004, le budget annuel de la Société de transport de Lévis s'approchait des 10 millions de dollars. Près de 2 850 000 déplacements ont été effectués à bord des autobus de la Société.

### **Le titre de transport en commun métropolitain**

En octobre 2003, à l'initiative de la CMQ, le Réseau de transport de la Capitale, la Société de transport de Lévis, le ministère des Transports du Québec, la Société des traversiers du Québec et la CMQ ont joint leurs efforts et mis en place un titre de transport en commun métropolitain. Le titre métropolitain permet aux utilisateurs des réseaux de transport en commun de la Rive-Nord et de la Rive-Sud de se déplacer avec un seul laissez-passer.

En mars 2006, plus de 500 utilisateurs se sont munis du titre de transport en commun métropolitain. Le projet est un succès sur le plan de la promotion de l'utilisation du transport en commun. Il atteint les objectifs d'amélioration de l'accessibilité entre les deux rives du fleuve pour les citoyens et participe à la réduction des coûts des déplacements, principalement pour les étudiants et pour les travailleurs qui doivent changer de rive pour exercer leur métier.

**Cliquer sur le lien pour accéder à la carte 6.4 : « Le réseau de transport de Lévis »**

Selon les dispositions de la Loi sur les sociétés de transport en commun, la STL reconnaît les contrats en vigueur, notamment avec la compagnie Autocar des Chutes, pour la desserte des secteurs Pintendre et Saint-Lambert.

Selon les données disponibles, plus de 62 % des utilisateurs profitent des services de la STL pour effectuer des déplacements interrives. Cela représente 2,7 millions de déplacements annuellement pour une clientèle constituée à 56 % d'étudiants.

### **La Société des traversiers du Québec (STQ)**

À la traversée Québec-Lévis, la Société des traversiers du Québec permet un lien direct entre les deux rives. Elle est un organisme public relevant du ministère des Transports du Québec. Le service est offert durant toute l'année à une fréquence régulière. Les passagers transportés en 2004-2005 sont au nombre de 1 810 039. Le budget d'exploitation de ce service est de 8 millions de dollars.

### **6.2.3 Le transport adapté**

En vertu de la Loi sur les sociétés de transport en commun, les municipalités ont l'obligation de réaliser une démarche pour identifier les besoins en transport adapté sur leur territoire des personnes possédant une limitation fonctionnelle les empêchant d'utiliser les réseaux réguliers de transport en commun<sup>8</sup>. Il n'existe pas de circuit prédéterminé, les différents organismes répondant à des demandes personnalisées. Ces dernières années, la demande de service de transport adapté n'a cessé d'augmenter.

Le service dessert une bonne partie du territoire de la CMQ. Sur le territoire du RTC (agglomération de Québec et municipalité de Boischatel), c'est l'organisme Transport adapté du Québec Métro inc. qui offre le service. La STL mandate l'entreprise privée Le Groupe M. Auger pour offrir le service sur une partie de son territoire. Le reste est desservi par le biais d'ententes avec des compagnies de taxi locales. Sur le territoire de la MRC de La Jacques-Cartier, les municipalités de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier et de Fossambault-sur-le-Lac coopèrent avec la MRC de Portneuf pour l'exploitation d'un service de transport adapté.

Pour la partie est du territoire de la CMQ, la MRC de La Côte-de-Beaupré est la mandataire pour les municipalités de son territoire et pour celles de la MRC de L'Île-d'Orléans. La gestion du transport est confiée à Transport Adapté Orléans Inc.

### **6.2.4 Le transport scolaire**

Cinq commissions scolaires sont responsables des activités d'enseignement sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec. Ce sont les Commission scolaire Central Québec (commission scolaire anglophone), la Commission scolaire de la Capitale, la Commission scolaire des Découvreurs, la Commission scolaire des Premières-Seigneuries sur la rive nord et la Commission scolaire des Navigateurs à Lévis.

Sur tout le territoire de la CMQ, on retrouve 197 écoles de niveaux primaire et secondaire accueillant 88 000 élèves. Près de 56 % des élèves sont transportés à l'aide de 900 véhicules parcourant quotidiennement 79 500 kilomètres.

---

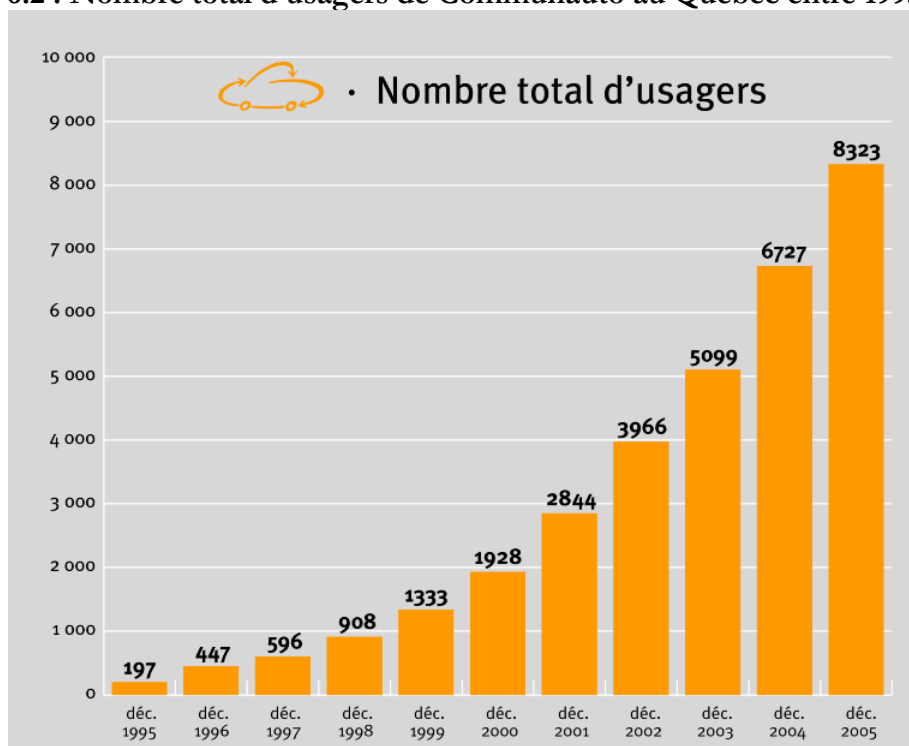
<sup>8</sup> Les nouvelles sociétés qui ont pour mission d'assurer la mobilité des personnes disposent de tous les pouvoirs pour exploiter une entreprise de transport en commun par autobus et pour offrir divers services spécialisés de transport dont, obligatoirement, ceux adaptés au transport des personnes handicapées.

### **6.2.5 Le covoiturage et les voitures à utilisation partagée**

De mieux en mieux organisées, les initiatives de covoiturage gagnent en popularité. Parmi elles, celle du ministère des Transports du Québec met à la disposition des internautes un réseau permettant d'offrir ou de demander des services de covoiturage. Ce mode de déplacement présente de nombreux avantages telles la baisse des coûts de déplacement, une contribution à la protection de l'environnement ainsi qu'une approche plus conviviale de l'auto. Le covoiturage participe également à la réduction du trafic automobile et, par conséquent, à la baisse de la congestion et de la pollution. Il permet également de réduire les besoins en stationnement.

L'organisme Communauto offre, depuis 1994, sur le territoire de l'agglomération de Québec, des services de partage de voitures sous forme d'abonnement et de location à l'heure, à la journée ou pour des périodes plus longues. Pour des raisons d'affaires, on ne possède pas les données pour la CMQ. Cependant, on sait qu'au Québec, ce sont plus de 8 000 personnes qui sont membres de Communauto (figure 6.2). Communauto est actif dans cinq villes au Québec : Montréal, Québec, Gatineau, Trois-Rivières et Sherbrooke.

Figure 6.2 : Nombre total d'utilisateurs de Communauto au Québec entre 1995 et 2005



Source : COMMUNAUTO. « Graphique : Croissance du nombre d'utilisateur (1995-2005) », [En ligne], mise à jour 2 janvier 2006. [<http://www.communauto.com/qui.html>] (Consulté en mai 2006).

### 6.3 Les réseaux de transport alternatifs

Depuis plusieurs années, les municipalités ont mis sur pied des réseaux cyclables et multifonctionnels. L'aménagement de la plupart de ces réseaux a pour but de répondre aux besoins récréatifs de la population.

#### 6.3.1 Le réseau cyclable et multifonctionnel sur le territoire de la CMQ

La carte 6.5 montre la localisation et l'étendue de l'ensemble du réseau cyclable et multifonctionnel<sup>9</sup> sur le territoire de la CMQ, de même que ses liens avec la Route verte. On y retrouve les voies les plus connues, tels les Corridors des Cheminots et du Littoral, le parcours des Anses, la piste Jacques-Cartier-Portneuf et les connexions aux réseaux municipaux en direction de la MRC de Portneuf. On y observe la piste de Fossambault-sur-le-Lac qui longe le lac Saint-Joseph et la piste La Liseuse-Danserault située plus au sud. La traversée du pont de Québec demeure problématique à cause de l'étroitesse de la passerelle que peuvent utiliser les cyclistes.

<sup>9</sup> Les définitions des types de voies cyclables sont disponibles à l'annexe 6.1. Il s'agit des définitions des termes accotement asphalté, bande cyclable, chaussée désignée et piste cyclable, tels qu'ils apparaissent sur les cartes des réseaux cyclables.

**Cliquer sur le lien pour accéder à la carte 6.5 : « Le réseau cyclable »**

### **6.3.2 Le réseau cyclable de l'agglomération de Québec**

Le réseau de l'agglomération de Québec, d'une longueur de 250 km, est bien développé malgré de nombreux tronçons manquants pour le rendre complètement fonctionnel. Les circuits cyclables tels le Corridor des Cheminots et le Corridor du Littoral se greffent au réseau établi sur tout son territoire. Près de la moitié des aménagements est composée de bandes cyclables.

### **6.3.3 Le réseau cyclable de la partie est du territoire de la CMQ**

Les aménagements cyclables de la partie est de la CMQ possèdent une vocation plus récréative que fonctionnelle. Le potentiel de développement du réseau est élevé. Récemment, un nouveau projet de voie cyclable a été annoncé. Appelé « Vélo-route Marie-Hélène Prémont », ce tronçon permettra de relier le réseau de l'agglomération de Québec (le Corridor du Littoral) à la Station touristique Mont-Sainte-Anne et au Cap-Tourmente. La nouvelle piste partira de la chute Montmorency en direction est et devrait être aménagée et fonctionnelle à l'été 2006.

La Station touristique Mont-Sainte-Anne possède par ailleurs déjà un important réseau de pistes de vélo de montagne. Les adeptes de vélo de montagne peuvent également utiliser des chemins forestiers qui ne sont toutefois pas officiellement balisés.

Le réseau cyclable de l'île d'Orléans se compose de bandes asphaltées en bordure de la route principale. Le pont de l'île d'Orléans ne possède aucun aménagement autre que le trottoir permettant de franchir le fleuve. Les aménagements de la portion est du territoire comptent pour environ 130 km du réseau métropolitain. La portion de l'île d'Orléans fait environ 80 kilomètres à elle seule.

### **6.3.4 Le réseau cyclable de la ville de Lévis**

La ville de Lévis possède un réseau cyclable relié à la Route verte tant en direction du Bas-Saint-Laurent qu'en direction de la Beauce et de l'Estrie. Il offre également un lien avec la rive nord par le pont de Québec et la traverse Québec-Lévis. Ce réseau permet de répondre aux besoins récréatifs de la clientèle. Reconnu comme l'une des plus belles pistes cyclables au Québec, le parcours des Anses forme un corridor de 15 km en bordure du fleuve Saint-Laurent. Il permet la pratique d'activités de plein air variées tels la marche, le vélo et le patin à roues alignées. Un tronçon est dédié à la marche en hiver.

### **6.3.5 La Route verte**

En 2005<sup>10</sup>, le Québec compte plus de 6 789 km de voies cyclables, dont 58 % (3 954 km) sont des pistes ou des bandes cyclables. Le reste est composé d'accotements asphaltés et de chaussées désignées (des itinéraires aménagés sur des rues ou des routes à faible débit où la circulation est lente, reconnues comme voies cyclables). La Route verte est un itinéraire cyclable de 4 300 kilomètres reliant les régions du Québec, depuis le Témiscamingue jusqu'à la Gaspésie. Sa réalisation est sous la responsabilité de Vélo-Québec en association avec le gouvernement provincial et les partenaires locaux. La portion de la Route verte illustrée sur la carte est d'une longueur de 190 km. Le réseau cyclable du territoire de la CMQ compte pour environ 10 % de celui du Québec.

---

<sup>10</sup> VÉLO QUÉBEC ASSOCIATION. *L'état du vélo au Québec en 2005*, Montréal, Vélo Québec Association, juin 2006, 119 p.

## 6.3.6 L'état des transports collectifs et alternatifs

### 6.3.6.1 Le transport par autocar

L'industrie du transport par autocar s'est adaptée aux contextes économiques qui ont prévalu en maintenant et en améliorant la qualité des services au fil des ans. Cette offre de transport interurbain a été concentrée sur les circuits dont la rentabilité était davantage assurée. Les liens comme ceux entre Québec-Montréal-Ottawa ou Québec-Saguenay sont de cette catégorie. Ailleurs, plusieurs circuits ont dû être abandonnés, principalement dans les parties rurales. Sur le territoire de Chaudière-Appalaches notamment, ce sont huit circuits qui sont disparus entre 1999 et 2002<sup>11</sup>. Si la situation est rendue moins dramatique en milieu urbanisé, il n'en demeure pas moins que la mobilité réduite de certains citoyens est préoccupante. Dans certaines portions du territoire métropolitain, la non-disponibilité des services de transport par autocar exige la mise en place de mesures compensatoires qui s'avèrent presque toujours problématiques, souvent en raison du financement difficile ou non récurrent des initiatives.

### 6.3.6.2 Le transport en commun

Au cours des quinze dernières années, par manque d'investissements et conséquemment de développement des services, la position du transport en commun a régressé<sup>12</sup> et a dû composer avec la forte concurrence de l'automobile mise en marché de manière ingénieuse et agressive<sup>13</sup>. L'offre de transport en commun a donc peu évolué depuis le désengagement du gouvernement à l'égard du financement de l'exploitation des sociétés au début des années 90. La désuétude du matériel roulant, le retrait de certains départs ou circuits, voire l'impossibilité de mettre de l'avant certains projets de modernisation des réseaux ont assurément nui à sa popularité.

En 2002, le gouvernement du Québec a fait examiner la situation du transport en commun au Québec et plus spécifiquement la question de son financement. Cet examen a donné lieu à la parution de rapports<sup>14</sup> faisant état des besoins des neuf sociétés de transport en commun du Québec. Ces rapports parus en décembre 2002 évoquent les problèmes récurrents que rencontrent les sociétés pour maintenir les services de transport en commun. En décembre 2003, le ministre des Transports du Québec a publié un document de consultation visant à vérifier la recevabilité de certaines mesures devant améliorer la question du financement des sociétés. Depuis lors, les sociétés de transport et leurs principaux bailleurs de fonds, les municipalités, attendent le dépôt d'un nouveau cadre de financement pour permettre d'améliorer la qualité du transport en commun.

Dans l'attente de ce cadre et en conséquence, le transport en commun souffre de mésestime et de délaissement de la part d'une bonne partie de la population qui n'y trouve pas suffisamment d'agréments ou d'avantages pour y recourir. Le transport en commun devient donc relégué à une utilisation obligée de la part d'une partie de la population. Cependant pour plusieurs, il représente un avantage incontournable en raison du niveau de service offert pour certains secteurs bien définis (colline Parlementaire, écoles supérieures, quartier Saint-Roch, plateau Sainte-Foy-Sillery).

---

<sup>11</sup> MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Direction de la Chaudière-Appalaches. *Plan de transport de la Chaudière-Appalaches*, Diagnostic, [En ligne], octobre 2002, 277 p. [<http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/regions/chaudiere/plan.asp>].

<sup>12</sup> Le nombre de déplacements est constant ou légèrement en hausse; c'est toutefois la part modale qui a fléchi.

<sup>13</sup> Selon Richard Bergeron, auteur du *Livre noir de l'automobile*, le budget publicitaire des constructeurs de voitures atteint annuellement au Québec le milliard de dollars.

<sup>14</sup> Pour la région de la Capitale-Nationale, le rapport intitulé *Révision du cadre financier du transport en commun au Québec - Capitale nationale* est paru le 20 décembre 2002.

Globalement, le nombre de déplacements effectués par les sociétés de transport en commun a augmenté depuis 1990. Toutefois, comme le nombre total de déplacements a progressé de manière importante, la part modale du transport en commun comparativement à celle de l'automobile personnelle est passée de 16 % à 10 %. Les déplacements à pied pour des fins utilitaires sont passés de 15 % à 11 % en dix ans seulement. Les déplacements, notamment entre les deux rives de la CMQ, sollicitent grandement l'utilisation des axes routiers. L'offre de services de transport en commun rivalise toutefois bien mal avec l'automobile.

Le financement des activités des sociétés de transport en commun est difficile depuis le retrait des contributions du gouvernement à l'exploitation des réseaux<sup>15</sup>. En ce domaine, la contribution directe des usagers a atteint un plafond maximal, au-delà duquel l'attrait pour ce mode de transport chute davantage. Celle des automobilistes par des taxes sur l'immatriculation est en apparence un moyen qui atteint une limite politique difficile à franchir. Au surplus, les contributions réduites du gouvernement ces dernières années et l'appel aux municipalités pour supporter le maintien du transport en commun rendent l'amélioration et le développement des réseaux difficiles, voire impensables. La mise en place de toute nouvelle amélioration requiert donc de nouvelles sources de financement. Pour le moment, l'offre de transport en commun est peu alléchante.

Tous ces faits convergent vers une nécessaire valorisation du transport en commun : l'amélioration de sa qualité et la réduction des temps de déplacement ; une meilleure desserte interrives éliminant du coup les éléments improductifs des réseaux de transport en commun (retours à vide, circuits en superposition, systèmes d'information à l'utilisateur incomplets) ; un financement adéquat pour assurer la mise à niveau des équipements et du matériel roulant et le développement des services de transport en commun. De nombreux défis restent à relever pour assurer la rapidité, la modernité, le confort du service, la connectivité des réseaux et le financement efficace et récurrent des systèmes existants. Dans certaines parties du territoire, des voies ferrées existantes sont négligées et utilisées de façon minimale alors que des utilisations nouvelles pourraient être mises en place (notamment sur la Côte-de-Beaupré).

### **6.3.6.3 Le transport adapté**

La demande en transport adapté connaît une croissance importante. Motivée par le vieillissement des citoyens qui s'ajoute à la clientèle existante, cette demande croissante doit être examinée pour s'assurer que la population conserve un accès adéquat et soutenu à tous les services et à toutes les parties du territoire. Le sous-financement a été jusqu'ici la pierre d'achoppement de bien des initiatives.

### **6.3.6.4 Le transport alternatif**

Des solutions alternatives aux modes de transport habituels existent. Le recours à ces modes tels le cyclisme, le patin à roues alignées ou plus globalement le covoiturage est de plus en plus répandu malgré sa réputation de ne contribuer que marginalement à l'ensemble des déplacements. Bien sûr, l'aménagement de la plupart des pistes cyclables sur les différents territoires municipaux a répondu à une demande récréative et de loisirs, parfois à une demande touristique. Pour ces raisons, les réseaux cyclables et multifonctionnels présentent différentes ramifications qui répondent principalement à des besoins locaux.

---

<sup>15</sup> Pour en savoir plus sur ce sujet, consulter le site de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) qui regroupe en un site les informations touchant aux activités et au financement des sociétés de transport au Québec : <http://www.atuq.com/home.asp>

Pour l'instant, il n'y a pas de réseau conçu pour des fins fonctionnelles ou utilitaires. Un tel réseau utilitaire diminuerait les temps de déplacement à vélo, à pied, en fauteuil motorisé ou en patins à roues alignées, améliorerait la sécurité des usagers et valoriserait les modes de déplacement alternatifs. Parfois, peu d'efforts seraient requis pour parfaire la fonction utilitaire des réseaux. Si la solution n'est pas une panacée à tous les problèmes de transport urbain, elle contribue à l'avènement d'un choix de transport pouvant satisfaire une portion non négligeable de citoyens tout en contribuant à l'amélioration de la santé des individus et à la réduction des gaz à effet de serre.

Dans bien d'autres pays, le recours à de nouvelles façons de se déplacer a fait son apparition dans un contexte de développement de moyens de transport collectif plus écologiques, moins énergivores et davantage sécuritaires. Le recours aux tramways modernes (Calgary, Portland, Amsterdam, Lyon, Bordeaux), aux trains de banlieue, aux autobus articulés, aux véhicules électriques ou à la bicyclette comme moyen de déplacement utilitaire, au covoiturage ou au partage de voitures (Communauto) constitue des moyens de réalignement en matière de transport des personnes.

## 6.4 Les équipements de transport aérien

### 6.4.1 Les aéroports de Québec et de Saint-Jean-Christophe

Deux aéroports desservent le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec. Le plus important est l'aéroport Jean-Lesage. Il est muni de deux pistes principales de 1 737 et 2 743 mètres. Cet aéroport d'envergure internationale a connu 101 400 mouvements d'aéronefs en 2005 (tableau 6.5). Il a accueilli un total de 771 000 passagers durant la même année (tableau 6.6). Des améliorations majeures ont eu cours durant les dernières années, dont l'aménagement d'une section de l'aérogare destinée aux vols internationaux. Des projets d'amélioration des infrastructures sont projetés depuis longtemps et ont été plus récemment annoncés par l'Administration aéroportuaire. Des confirmations de contributions des paliers de gouvernements supérieurs devraient permettre la réalisation de ces projets.

**Tableau 6.5**

<b>Mouvements d'aéronefs à l'aéroport Jean-Lesage (2000 à 2005)</b>				
<b>Années</b>	<b>Transporteurs aériens</b>	<b>Aviation générale</b>	<b>Locaux</b>	<b>Total</b>
2000	61 400	37 800	43 500	142 700
2001	62 700	39 000	49 900	151 600
2002	56 600	37 100	41 900	135 600
2003	54 000	31 500	31 000	116 500
2004	51 100	33 300	24 800	109 200
2005 <sup>1</sup>		78,0	23 400	101 400

Source : STATISTIQUE CANADA, Centre des statistiques de l'aviation, 2005-09-16.

1. Données préliminaires : mouvements itinérants par type d'exploitation non disponibles.

Tableau 6.6

Passagers embarqués/débarqués à l'aéroport Jean-Lesage (2000 à 2005)				
Années	Vols intérieurs	Vols transfrontaliers	Vols internationaux	Total
2000	515 100	87 900	69 800	672 800
2001	482 600	88 600	71 600	642 800
2002	494 800	74 600	41 200	610 600
2003	466 700	87 200	74 600	628 500
2004 <sup>1</sup>	551 800	82 400	80 900	715 100
2005 <sup>2</sup>	543 800	111 900	115 300	771 000

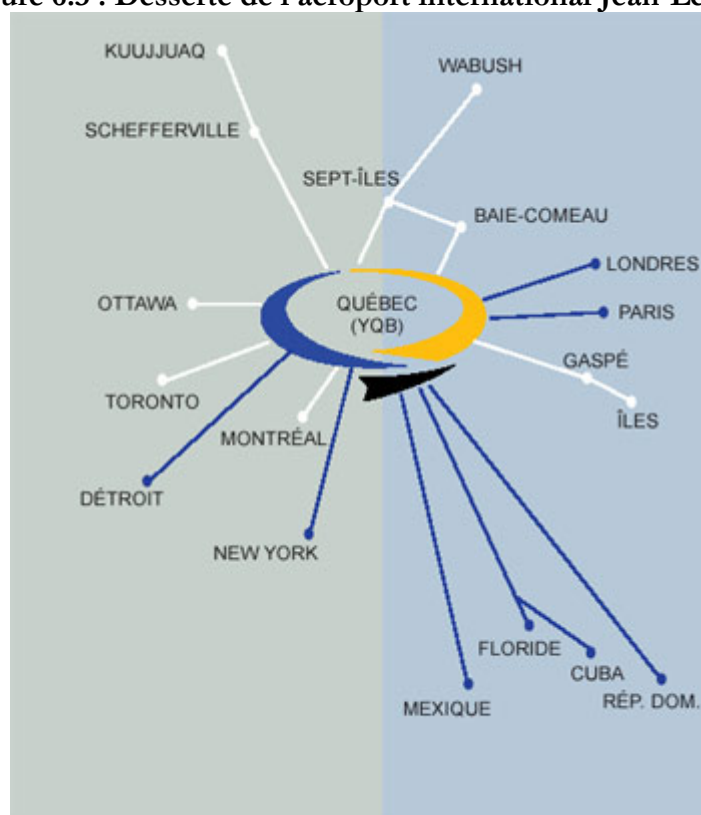
Source : STATISTIQUE CANADA et TRANSPORTS CANADA.

1. Données préliminaires, Statistique Canada/Transports Canada.

2. Données estimées par l'aéroport de Québec.

Plusieurs compagnies offrent des vols réguliers (figure 6.3). Les transporteurs aériens Air Canada, Air Canada Jazz, Air Inuit, Air Labrador, Continental Express, Northwest Airlines et Zoom Airlines sont actifs à l'aéroport de Québec. Quelques autres transporteurs offrant des vols nolisés atterrissent à Québec. Le plus présent est Air Transat qui offre des vols nolisés sur une base régulière.

Figure 6.3 : Desserte de l'aéroport international Jean-Lesage



Source : AÉROPORT DE QUÉBEC. Description-Destinations, [En ligne]. [<http://www.aerportdequebec.com/descript.htm>] (Consulté en mai 2006).

D'autres vols à destination de la Baie-James sont offerts par les compagnies Hydro-Québec/Air Inuit et SEBJ/Air Creebec. Enfin, les services de fret aérien sont offerts par Air Canada Cargo. Ces services sont relativement peu importants à l'aéroport Jean-Lesage.

Le second aéroport, de catégorie régionale, est celui de Saint-Jean-Chrysostome (carte 6.6). Il est muni de deux pistes de 777 et de 945 mètres. Le parachutisme sportif fait partie de sa vocation. Les pistes sont utilisées pour le décollage et l'atterrissage d'avions légers et ultralégers. Elles ne sont pas entretenues durant les mois d'hiver (approximativement de novembre à mars). On ne possède pas d'information concernant le nombre de mouvements d'aéronefs à cet aéroport de tenure privée.

#### **6.4.2 Les héliports**

Plusieurs héliports existent sur le territoire (carte 6.6). Les deux bases les plus fréquentées sont celles de la Garde côtière canadienne localisées près du fleuve Saint-Laurent. D'autres sont situés au complexe H, à l'Hôpital de l'Enfant-Jésus (Centre hospitalier *affilié* universitaire de Québec), à Valcartier et à l'île d'Orléans. Les détails concernant les héliports sont tous consignés par Nav Canada. Ces informations sont ajustées chaque trimestre pour assurer la sécurité de la navigation aérienne.

#### **6.4.3 Les hydrobases**

Une seule hydrobase est active sur le territoire (carte 6.6). Elle est située au lac Saint-Augustin à Saint-Augustin-de-Desmaures. Les vols commerciaux n'y sont pas permis. Quelques exploitants possédant des autorisations de Transports Canada peuvent continuer à opérer à partir du lac. Pour assurer la quiétude des résidents, des restrictions s'appliquent concernant les heures de décollage et d'atterrissage. La durée de vol d'un même aéronef doit être d'un minimum de 60 minutes. De plus, les vols d'entraînement y sont prohibés.

#### **6.4.4 Le positionnement de l'aéroport Jean-Lesage**

Sur les plans interprovincial et international, on reconnaît depuis plusieurs années que la région de Québec est dans une situation désavantageuse causée par l'absence de liens aériens directs avec plusieurs grands centres. La desserte est parfois problématique en ce qui regarde le nombre de places disponibles à bord des vols et ne permet pas d'accueillir à la fois et facilement un grand nombre de voyageurs. Ces lacunes sont suffisantes pour susciter le désenchantement d'une bonne partie des organismes qui autrement voudraient inscrire Québec sur leur destination de voyage ou de congrès. Il en est de même avec une partie des touristes qui, depuis quelques années, vont davantage réduire leur période de voyage et compter sur la disponibilité et la rapidité des systèmes de déplacements pour allouer plus de temps à la découverte des endroits visités. Comme l'éventail des vols est parfois limité (heures de départ et nombre de vols disponibles), cet avantage de déplacements rapides est difficile à Québec.

Ce manque de liens efficaces n'est pas sans effets sur le dynamisme de l'industrie touristique et sur le tourisme d'affaires. Cette situation touche autant les gens qui veulent accéder à la région que les personnes qui désirent exporter le savoir-faire de la région métropolitaine. L'aéroport de Québec, qui a accueilli plus de 700 000 voyageurs en 2005, a dû, à certains moments, faire preuve d'ingéniosité pour contrer le manque d'équipements physiques (aménagement de douanes temporaires, service de navetage ou de traiteur pour les passagers en transit, etc.) et accommoder ses clients réguliers, mais aussi certaines cohortes de visiteurs attirés à Québec par l'industrie des croisières. Le problème de désuétude de l'aérogare depuis longtemps dénoncé demeure au cœur des éléments de problématique à résoudre.

**Cliquer sur le lien pour accéder à la carte 6.6 : « Les équipements de transport aérien »**

## **6.5 Les équipements de transport maritime**

### **6.5.1 Le port de Québec**

Le port de Québec fait partie du système maritime Saint-Laurent–Grands Lacs qui permet aux navires d'accéder aux ports du Québec, de l'Ontario et du nord-est américain en empruntant la voie maritime. Depuis 1959, le fleuve est accessible jusqu'à Montréal toute l'année. Au-delà de cette limite territoriale, la voie maritime doit fermer pour une période plus ou moins longue en raison de la période hivernale (généralement de la mi-décembre à la fin de mars).

En 2005, le port de Québec a connu une année record avec environ 22,5 millions de tonnes de marchandises manutentionnées, soit près de 13 millions de tonnes de vracs liquides (principalement au quai de la raffinerie Ultramar) et 10 millions de tonnes de vracs solides. Les marchandises sont en provenance ou à destination de plus d'une cinquantaine de pays.

L'activité du port dépend très largement des produits céréaliers et pétroliers. La compétitivité du port est soumise aux aléas du temps durant les mois d'hiver, forçant le déglacage et invariablement le transfert de leurs coûts aux usagers du port de Québec. Le port possède une profondeur de 15 mètres à marée basse, ce qui en fait le bassin en eau profonde le plus en amont du fleuve Saint-Laurent, soit un atout indéniable.

Le port a déjà reçu des conteneurs provenant de divers pays, ce qui n'est plus. Actuellement, les porte-conteneurs se rendent à Montréal. Ces bateaux peuvent contenir environ 2 800 conteneurs équivalents vingt pieds (EVP). La taille des porte-conteneurs a sensiblement augmenté en trente ans. Les plus gros sillonnant les mers transportent 9 800 conteneurs EVP et bientôt, ils en contiendront 12 500. Ces bateaux possèdent des tirants d'eau élevés et ne peuvent s'amarrer à tous les quais. Certains ne pourront se rendre au port de Montréal. Il y a donc là une opportunité à examiner pour le port de Québec.

Depuis quelques années, le marché des croisières atteint des sommets records. En 2005, cette popularité a permis au port de Québec d'accueillir plus de 66 000 croisiéristes et 29 000 membres d'équipage. Plus de 14 000 passagers ont fait de Québec leur point de départ ou d'arrivée de leur croisière internationale. Ces passagers et membres d'équipage proviennent de 20 différentes lignes de croisières. Selon les chiffres provenant de l'Administration portuaire, ces visiteurs ont injecté un peu plus de 12 millions de dollars dans l'économie locale.

Au total, les activités économiques et maritimes au port de Québec sont réputées générer annuellement des retombées économiques de plus de 300 millions de dollars, dont le maintien de nombreux emplois.

Enfin, mentionnons que l'existence du chantier maritime des Industries Davie constitue un actif pour l'industrie maritime dans la région métropolitaine. La possibilité que des réparations aux navires puissent y être effectuées confère un avantage au port de Québec.

### **6.5.2 Un potentiel économique à exploiter davantage**

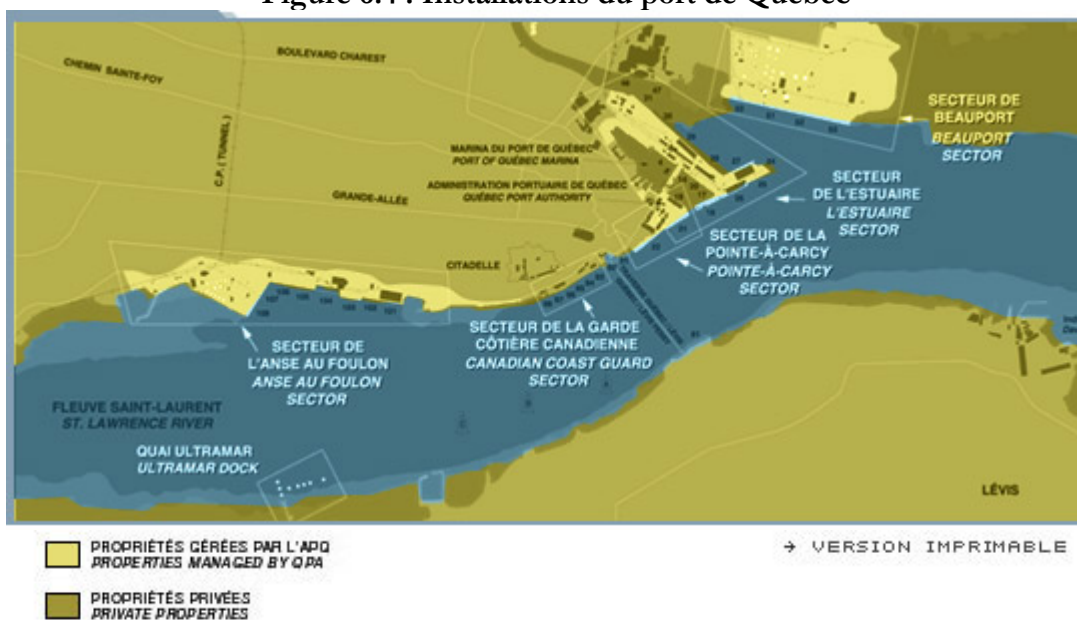
Au fil des années, le délaissement de l'utilisation de l'espace maritime au profit des équipements et voies ferroviaires, et ensuite le transfert d'une bonne partie des activités ferroviaires vers le camionnage ont mis en veilleuse une portion des potentiels portuaires jadis bien reconnus pour le

port de Québec. Les retombées du port pour la région métropolitaine sont pourtant fort importantes.

Les retombées attribuables au maintien de l'accessibilité à la région métropolitaine, pour le transport des personnes autant que pour le transport des marchandises, requièrent une complémentarité des interventions à mettre en œuvre pour conserver l'accès au port. Il est permis de croire que ce ne sont pas tous les potentiels de l'intermodalité qui ont été développés au port de Québec. Les organismes responsables d'attirer à Québec les croisiéristes pourraient nous le démontrer de manière évidente.

Des études sont en cours sur la question de l'intermodalité des marchandises. Les résultats devraient nous en apprendre un peu plus sur ces complémentarités possibles<sup>16</sup>. Le travail reste à faire en matière d'intermodalité des personnes. La complexité des interrelations entre les modes et la nature commerciale des opérations des transporteurs pourrait expliquer l'absence de conclusions.

Figure 6.4 : Installations du port de Québec



Source : PORT DE QUÉBEC. Secteurs portuaires, [En ligne]. [<http://www.portquebec.ca/fr/02/02.php>] (Consulté en mai 2006).

## 6.6 Les équipements de transport ferroviaire

Sur le territoire de la CMQ, les compagnies de transport ferroviaire offrent des liaisons à caractère provincial et interurbain. Il n'y a pas de service de train de banlieue à l'intérieur des limites de la CMQ. Il existe pourtant des voies ferrées sur une bonne partie du territoire qui, jusqu'à présent, sont peu utilisées (carte 6.7). Certaines de ces voies ont déjà été utilisées à des fins touristiques au tournant des années 80 (comme celle du Chemin de fer Charlevoix) et sont aujourd'hui essentiellement utilisées pour le transport de marchandises. Leur utilisation potentielle à des fins de

<sup>16</sup> La Conférence régionale des élus (CRÉ) de la Capitale-Nationale, avec l'appui du ministère des Transports du Québec, a donné le mandat de réaliser une étude sur l'intermodalité des marchandises de la région métropolitaine de Québec. Les données devraient être disponibles au printemps 2006.

transport collectif fait l'objet de questionnements sporadiques de la part de quelques promoteurs et des décideurs politiques.

Les gares de Québec (la gare intermodale en fonction depuis 1985), de Sainte-Foy (près des ponts) et de Charny sont les points d'accès des passagers au réseau ferroviaire provincial et canadien. Depuis plusieurs années, les gens d'affaires et les planificateurs de la région métropolitaine de Québec requièrent la mise en place d'un lien rapide ferroviaire entre Québec et l'est des États-Unis. Ce lien est considéré comme primordial pour relier la région métropolitaine à ses partenaires économiques.

Par ailleurs, l'augmentation de l'achalandage des gares de triage à des fins de transfert modal de marchandises, notamment à Sainte-Foy et à Charny, a donné lieu à plusieurs échanges et commentaires de la part des résidents des secteurs localisés à proximité. L'augmentation de l'activité et l'ajout de nuisances liées principalement aux bruits nocturnes ont fait l'objet de représentations autant auprès des autorités du Canadien National que des autorités municipales. La situation s'explique notamment par la réorganisation des activités du CN à la suite de sa privatisation, qui a résulté en un redéploiement de ses activités et équipements en plusieurs points de son réseau.

Il est reconnu que les capacités de déplacement de wagons sont supérieures au niveau d'activité qui se déroule sur le territoire présentement. Le *Plan de transport de l'agglomération de Québec* rapporte qu'en 1998, 36 000 wagons avaient transité sur le territoire. C'est une moyenne journalière de 120 wagons alors que le potentiel réel se situerait à environ 9 000 wagons par jour. Selon diverses sources oeuvrant dans le domaine ferroviaire, ces dernières années ont vu croître de manière importante le volume de marchandises transportées par train. Les chiffres, pour le moment incomplets, indiquent une évolution tangible de la situation. Dans la région métropolitaine de Québec, les marchandises transportées sont principalement les produits pétroliers (par l'Ultra-train en majeure partie), les copeaux, les vrac liquides, le bois d'œuvre, les voitures et les céréales.

Les compagnies ferroviaires qui utilisent les voies ferroviaires de la région métropolitaine sont : le Canadien National, le Chemin de fer Charlevoix (CFC), le Chemin de fer Québec Central (CFQC), Via Rail et quelques compagnies qui offrent des trajets touristiques qui touchent au territoire de la CMQ.

### **6.6.1 La condition des liens ferroviaires**

Dans le contexte de mondialisation des marchés, il se redessine des modes opératoires qui sont en relation avec les efforts de rationalisation et avec l'augmentation de la performance des équipements. À titre d'exemple, les trains de marchandises qui bénéficient maintenant de locomotives plus performantes peuvent touer des trains atteignant souvent deux kilomètres de longueur. Dans un axe comme celui entre Québec et Montréal, la présence de ces immenses convois oblige les trains de passagers à céder le passage puisque les voies d'évitement ou d'attente sont de longueurs plus réduites. Les liaisons ferroviaires souffrent donc de ce phénomène et du manque de fiabilité quant au respect des horaires et imposent aux voyageurs des temps de parcours et de déplacement peu avantageux.

Il y a de nombreuses années que l'on discute d'un projet de lien ferroviaire rapide entre Québec et les grands centres. Les quelques études connues et préparées jusqu'ici examinent toutefois des liaisons entre New York ou Boston et Montréal. Les liaisons examinées ne relient pas la région métropolitaine de Québec à ces villes. Comme dans le cas des liaisons aériennes, ce manque de liens rapides a des effets sur le dynamisme de l'industrie touristique et d'affaires.

**Cliquer sur le lien pour accéder à la carte 6.7 : « Le réseau de transport ferroviaire »**

## **6.7 Les constats**

### **6.7.1 Le réseau routier est fortement sollicité**

Plusieurs infrastructures du réseau ont vieilli. L'augmentation du nombre des déplacements des personnes (à laquelle contribue l'augmentation du navettage) et l'explosion du transport des marchandises par camion ont fait augmenter l'achalandage des réseaux routiers sur le territoire de la CMQ. La planification parfois parcellaire du réseau local a contribué à l'encombrement des voies autoroutières pour les déplacements pendulaires de la population active. Il en résulte de plus fréquents épisodes journaliers de congestion, provoquant ainsi des pertes de temps, du gaspillage d'énergie fossile et la production de gaz à effet de serre (GES).

### **6.7.2 L'offre de transports collectifs et alternatifs est peu séduisante**

Les services de transport en commun ou collectifs étant parfois minimaux (intra-urbain et interrives), la situation qui s'ensuit fait en sorte que les temps de déplacement; les déficiences du confort du service, la connectivité des réseaux et le financement du transport collectif constituent des lacunes qui les rendent peu concurrentiels par rapport à l'automobile.

Les réseaux et modes de transport alternatifs sont à ce jour davantage conçus à des fins récréatives que fonctionnelles et ne répondent pas adéquatement aux besoins de déplacements utilitaires.

### **6.7.3 Les liens avec les autres régions et provinces et avec le monde sont à parfaire**

L'efficacité du transport des personnes et des biens en provenance et vers les autres régions et provinces ainsi que les liens avec le reste du monde constituent des facteurs de prospérité économique et de compétitivité. Sur le territoire de la CMQ, des lacunes perdurent en matière de transport ferroviaire et aérien des personnes. Le transport routier des marchandises souffre de la congestion et provoque l'encombrement du réseau routier supérieur tandis que les infrastructures ferroviaires ou maritimes sont sous-utilisées. Le positionnement par une accessibilité améliorée à la région métropolitaine pour intégrer le réseau des grandes capitales devient incontournable.

## **6.8 Les enjeux**

### **6.8.1 L'accessibilité à la région métropolitaine des personnes et des biens**

Les équipements en place et leurs connexions aux corridors économiques reconnus, notamment avec les régions limitrophes ou plus éloignées, avec l'est des États-Unis ou les provinces canadiennes, font partie d'un ensemble de questions qui touchent le domaine des transports et le développement de l'économie du territoire. Cette réalité existe, autant pour des raisons d'approvisionnement des entreprises manufacturières que pour l'expédition des produits à valeur ajoutée sur le marché domestique ou pour l'exportation.

Il en est de même pour les réseaux de transport des personnes qui permettent de relier la région métropolitaine aux autres grands centres nord-américains ou internationaux. L'amélioration et la modernisation des infrastructures, notamment l'aéroport, la mise en place de moyens de déplacements urbains et interurbains modernes et plus efficaces constituent un défi incontournable

pour la région métropolitaine. L'intermodalité des modes de transport doit impérativement être améliorée.

### **6.8.2 La fonctionnalité des réseaux routiers**

Conçu initialement pour les déplacements interrégionaux et intermunicipaux de moyennes distances, le réseau routier supérieur de la CMQ doit demeurer fonctionnel, sécuritaire, fluide et efficace. Il doit pouvoir composer avec la demande grandissante sur les réseaux et s'appuyer sur des réseaux de voies collectrices locales complets pour assurer les déplacements de courte distance.

Le maintien de la fonctionnalité des réseaux est essentiel au maintien de la qualité de vie sur le territoire, puisque cette fonctionnalité a des répercussions inévitables en termes de réduction des temps de déplacements, d'émissions de GES et de coûts sociaux associés aux déplacements. Cette fonctionnalité des réseaux doit participer à la prospérité économique de la région métropolitaine en conservant des temps de déplacement adéquats et des coûts de déplacements compétitifs pour les citoyens comme pour les entreprises.

### **6.8.3 Des réseaux métropolitains de transports collectifs et alternatifs efficaces et modernes**

De nombreux défis restent à relever pour assurer la rapidité, la modernité, le confort du service, la connectivité des réseaux et le financement efficace et récurrent des systèmes et réseaux existants. En plus de constituer des choix de transport durable, ils contribuent à améliorer les fonctionnalités des réseaux routiers.

La mise en place d'outils ou de réseaux fonctionnels pour permettre les déplacements non motorisés doit être favorisée. Le covoiturage, les programmes de voitures partagées, le cyclisme, la marche et le patin à roues alignées sont des modes de déplacements qui contribuent à l'amélioration de la qualité du milieu et qui doivent être valorisés.