

Plan de mobilité durable
Pour vivre et
se déplacer

Février 2012

autrement



- Le Plan de mobilité durable
- Pourquoi?
 - La finalité
 - Les orientations
 - Les cibles
 - Les stratégies et les moyens
 - Les partenaires
 - Les coûts et le financement
- La mise en œuvre
- Les projets prioritaires

Pourquoi un plan de mobilité?

Dans 20 ans

- 51 000 nouveaux ménages de plus à Québec
- 40 000 nouveaux ménages à Lévis et MRC
- 73 000 voitures de plus
- 30 000 nouveaux emplois

Pourquoi un plan de mobilité?

Si rien n'est fait

- Étalement urbain
- Perte d'attractivité
- Congestion aiguë



Une région attrayante, prospère et durable

- En intégrant l'aménagement du territoire et les transports
- En incitant la population à privilégier les déplacements actifs et collectifs

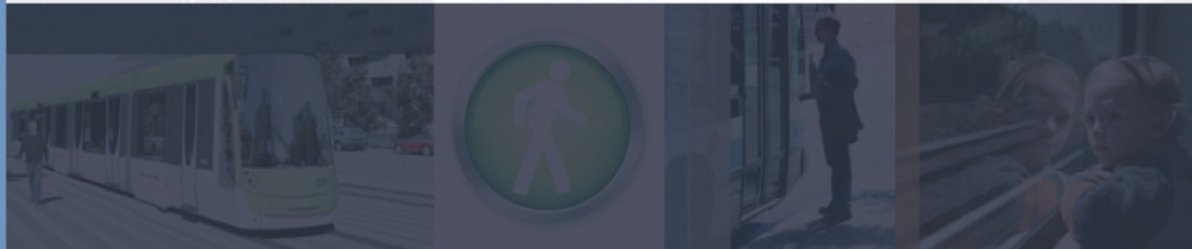
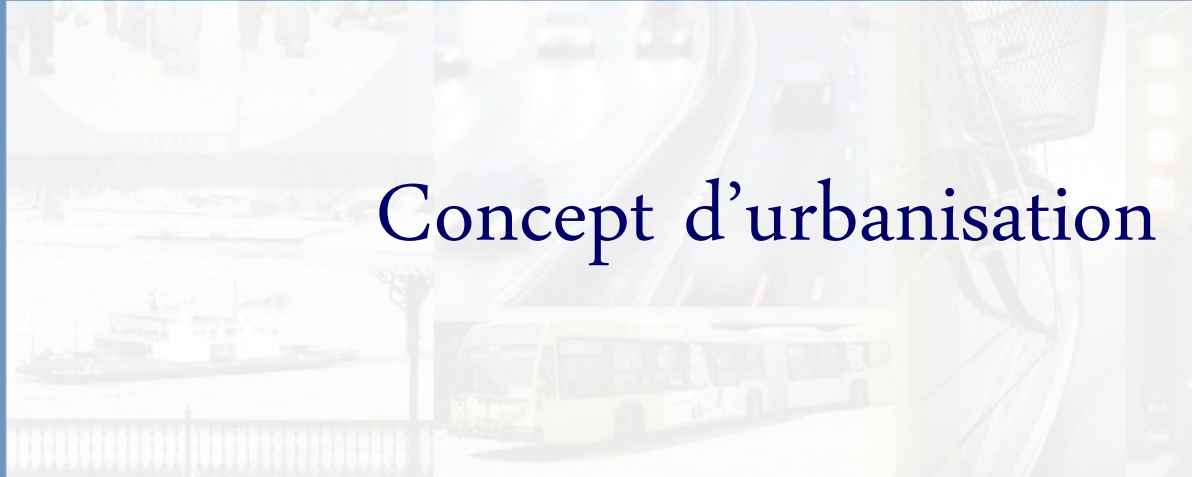
- Mettre fin à l'étalement urbain
- Privilégier la mixité
- Structurer le territoire par le transport public
- Offrir un choix de moyens de transport fiables et sécuritaires
- Utiliser de façon efficace les modes de transport des marchandises
- Mettre à contribution les institutions et les entreprises

Modes	Parts modales (2006)	Cibles visées (2030)
Transport en commun	9 %	20 %
Transport actif	15 %	17 %
Automobile	71 %	58 %
Transport scolaire	5 %	5 %

1. Urbaniser autrement
2. Faire du transport collectif un outil de consolidation et de développement
3. Se déplacer autrement en multipliant le choix des modes de déplacement
4. Utiliser l'automobile autrement
5. Penser autrement les modes actifs de déplacement
6. Miser sur l'intermodalité
7. Transporter les marchandises autrement



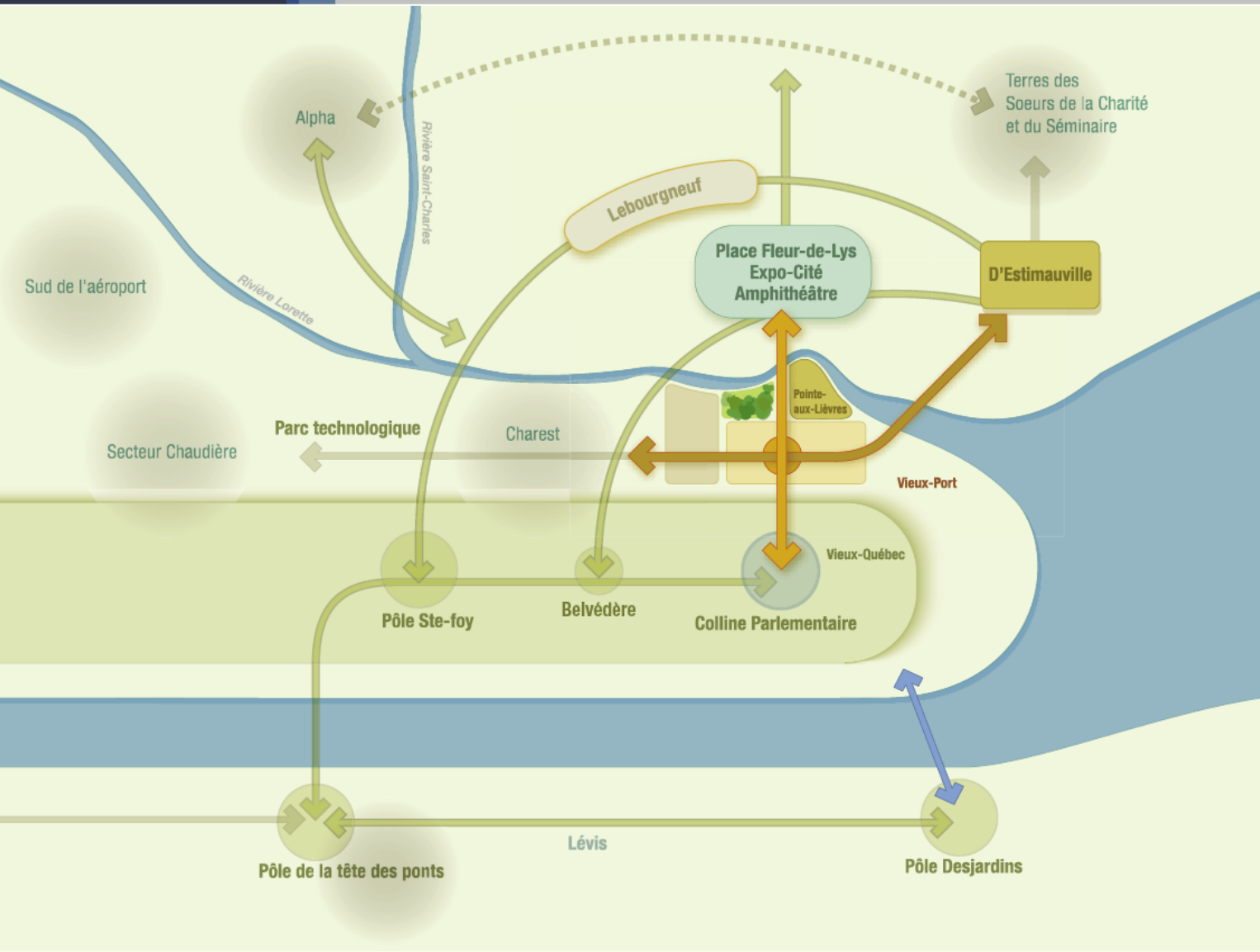
Concept d'urbanisation



Saint-Roch, pilier du centre-ville



Saint-Roch, relié aux pôles d'activités



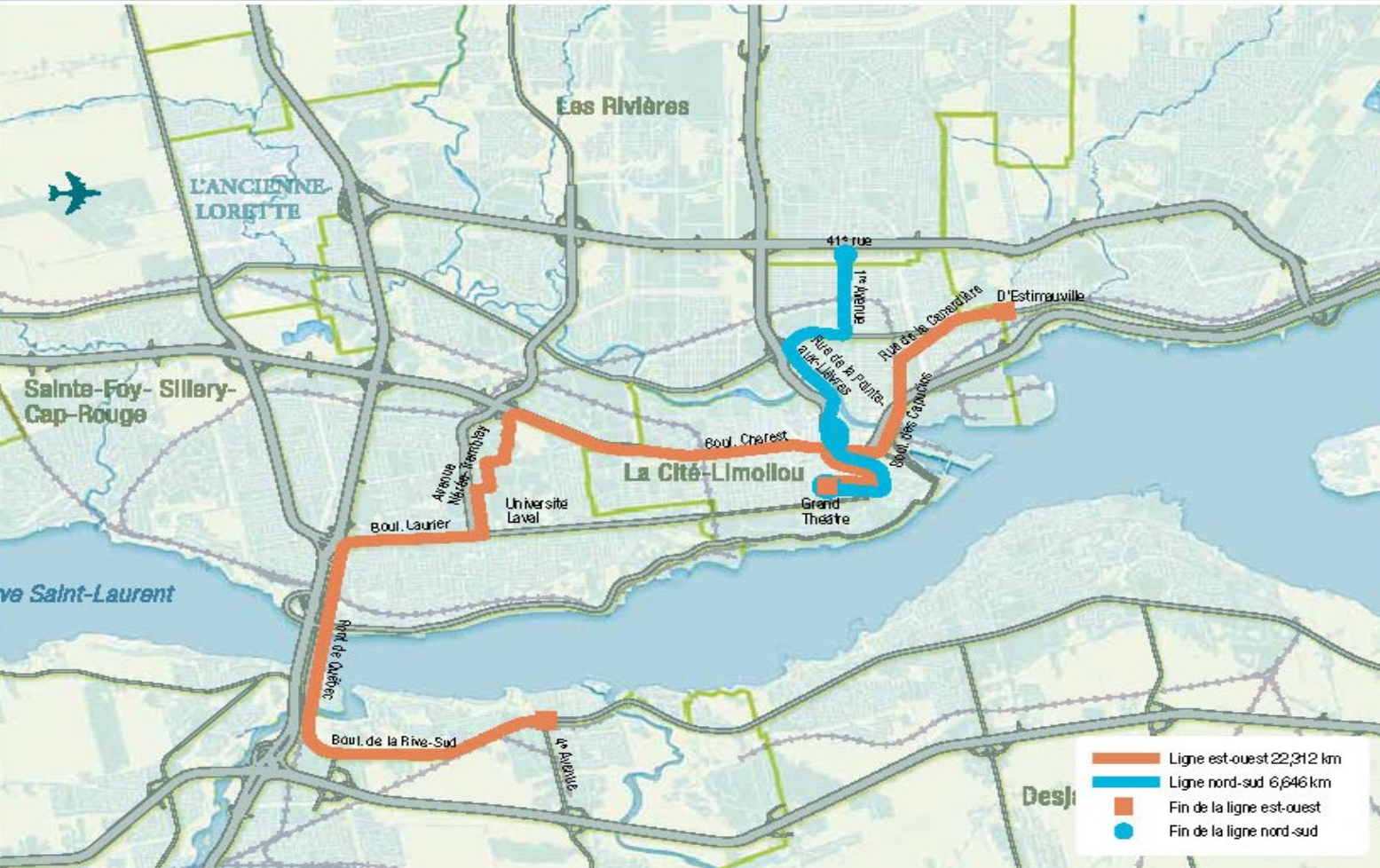


Les grands choix
de mobilité

Améliorer le transport collectif

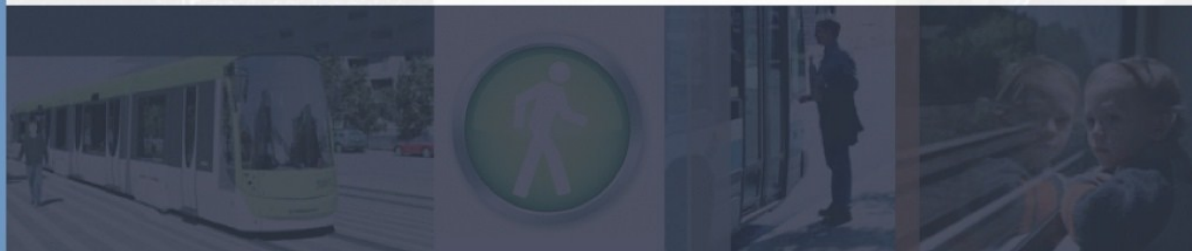


Le réseau
à haut niveau
de service

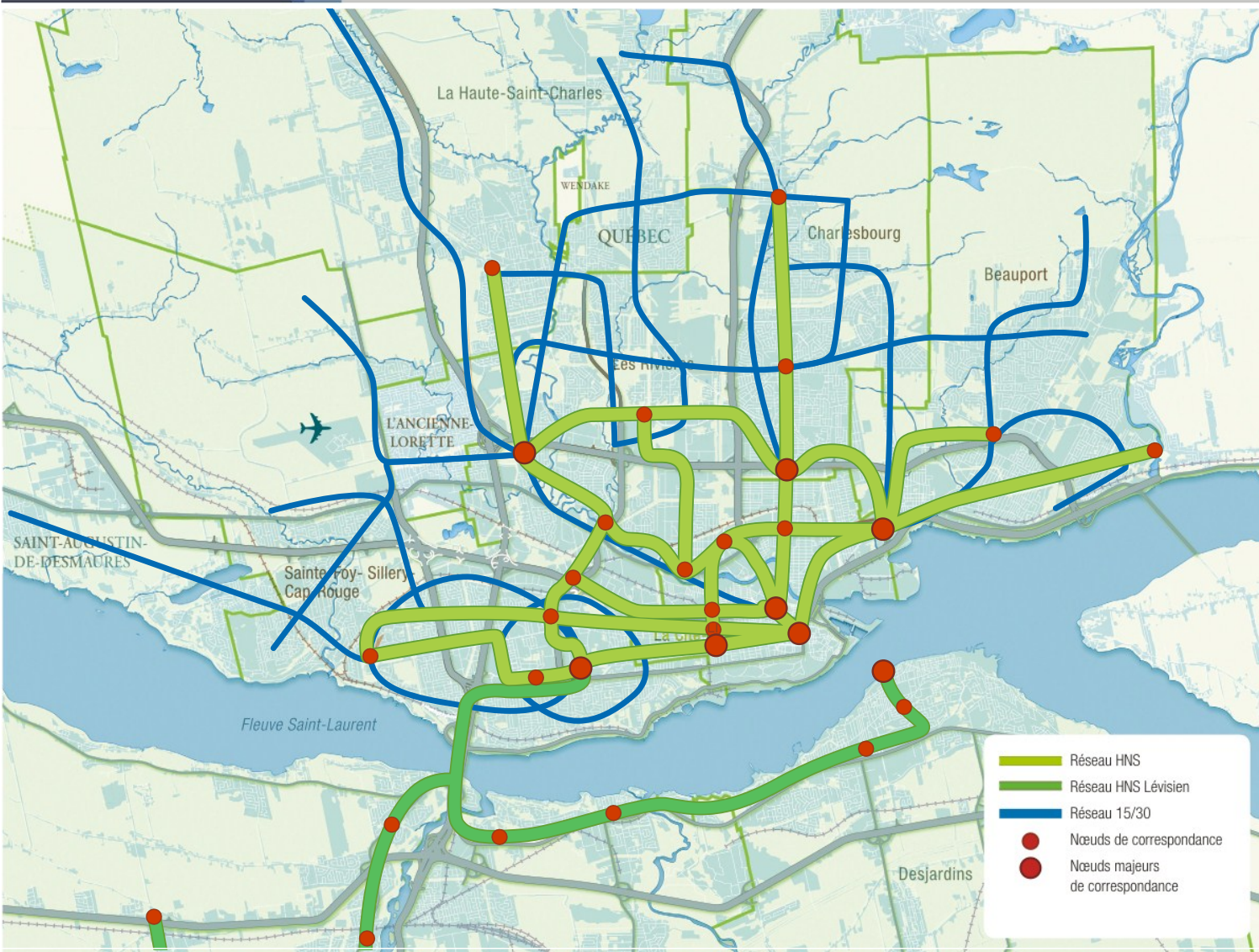




La composante tramway

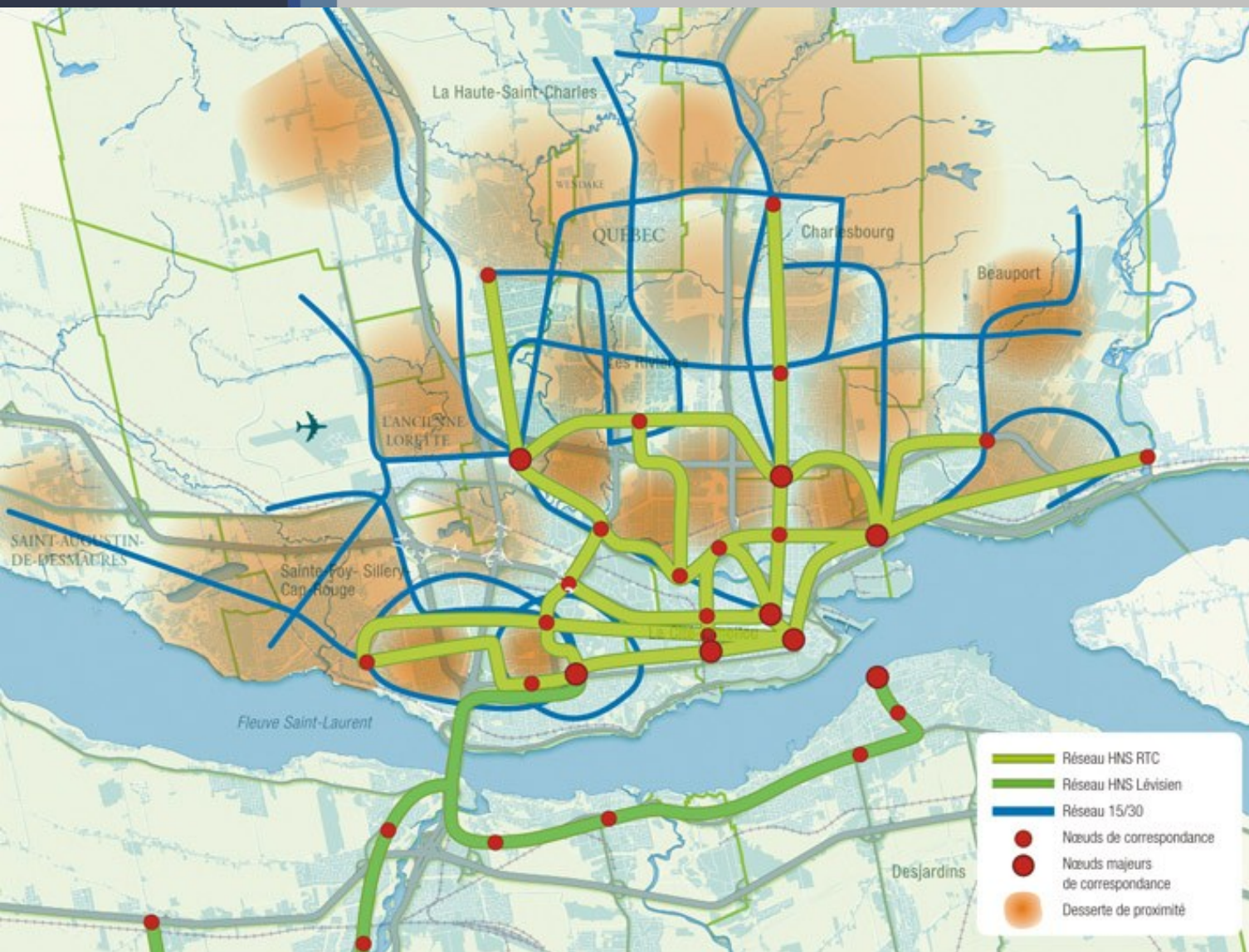


Améliorer le transport collectif

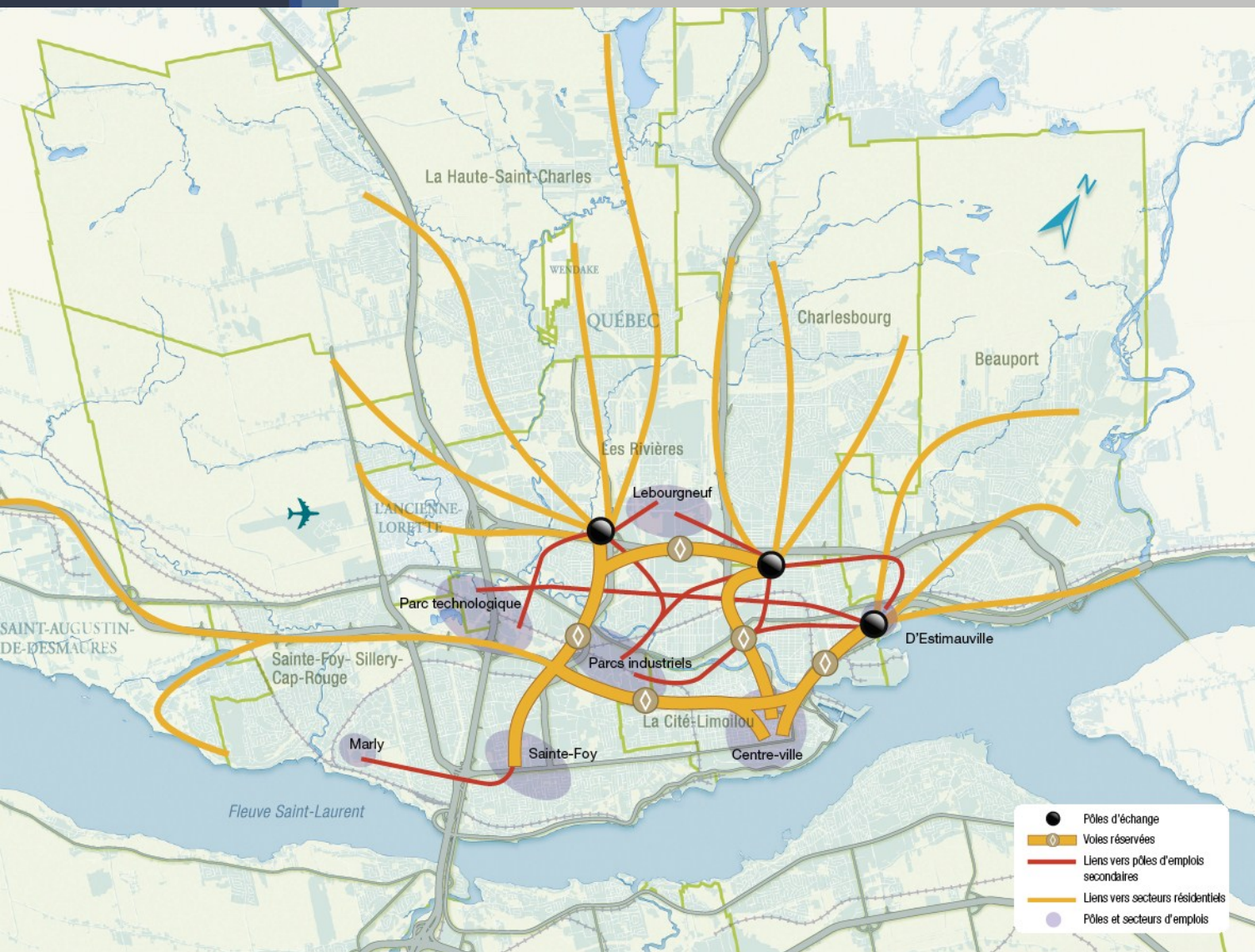


Le réseau 15/30

Améliorer le transport collectif

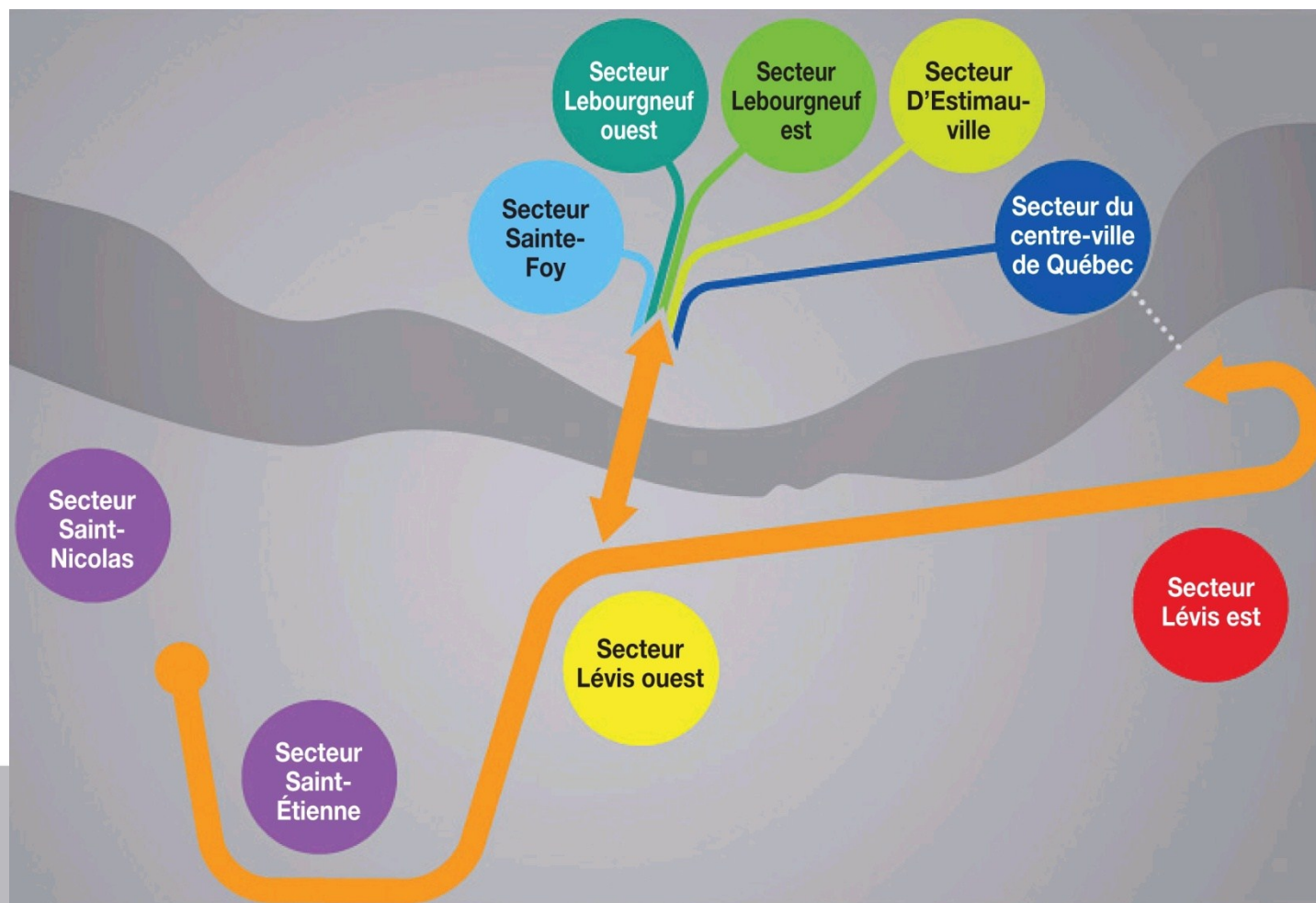


Le réseau de
proximité

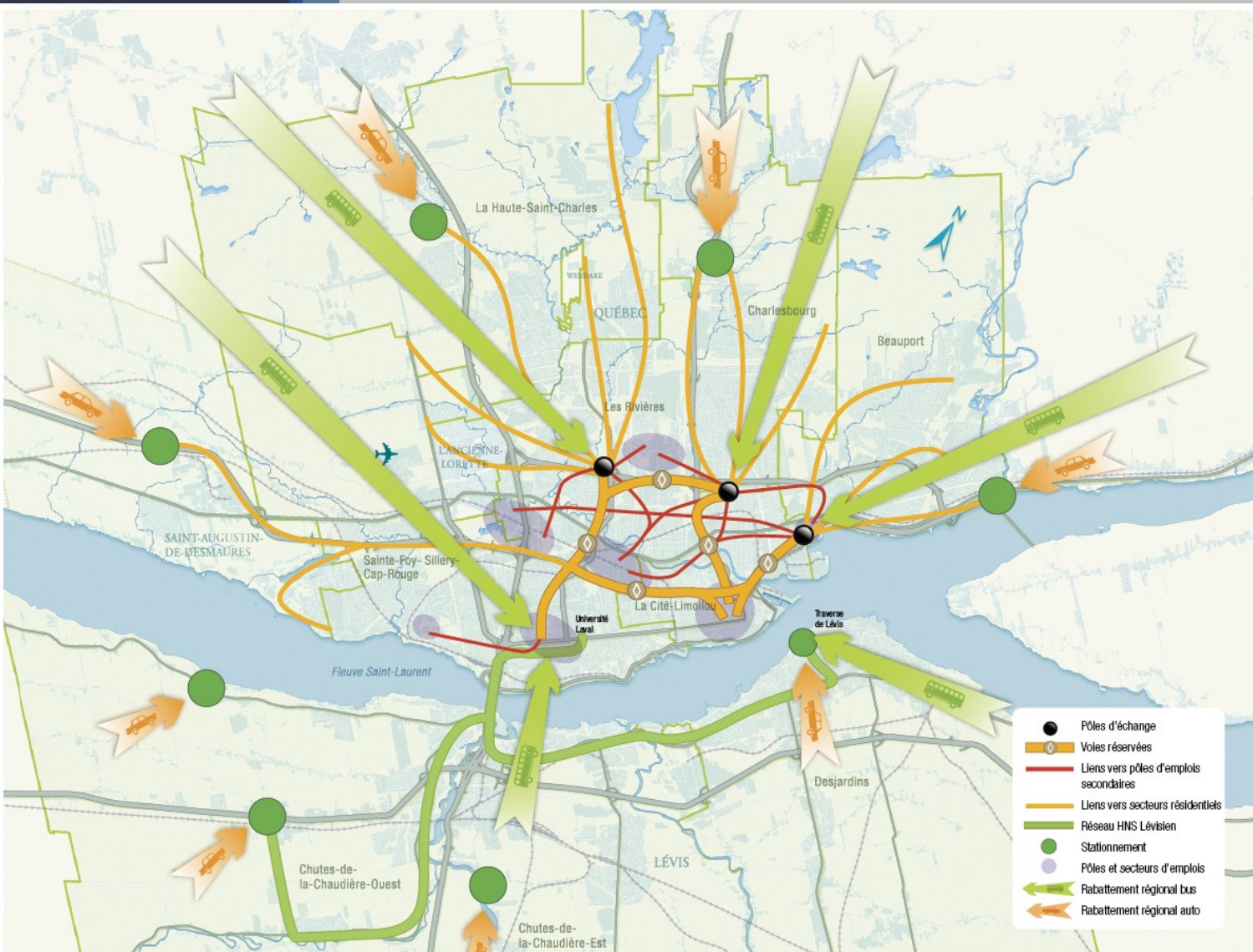


Le réseau
rapide

Un réseau restructuré, modernisé et relié au RTC



L'arrimage régional

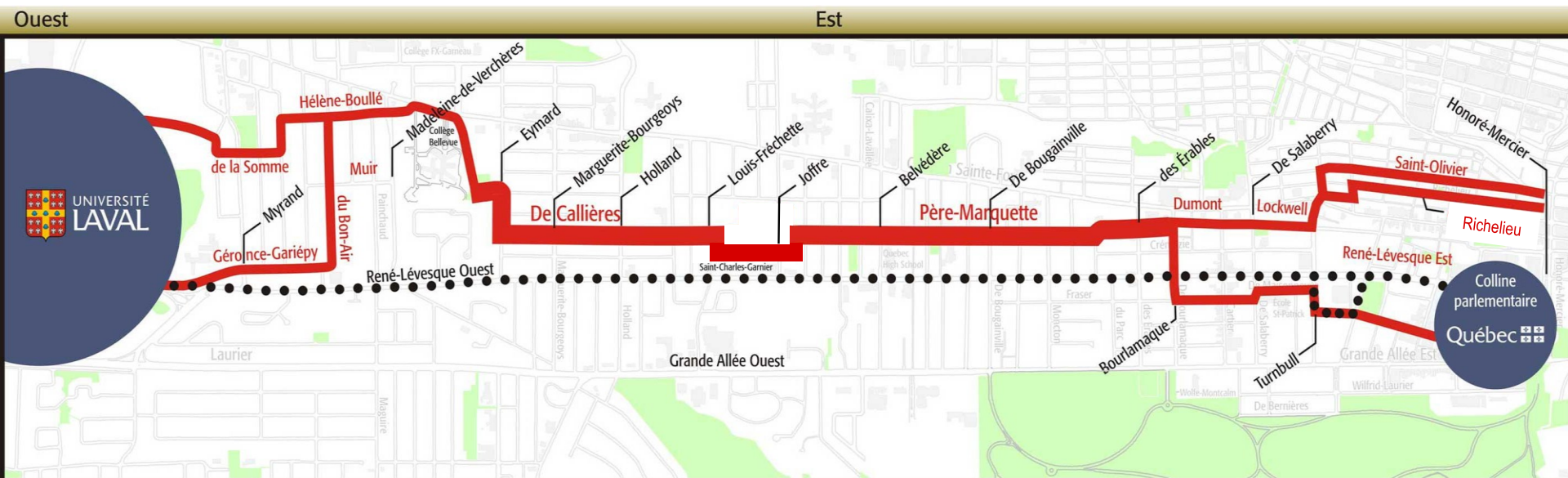


- Voies réservées sur les grandes artères et certaines autoroutes
- Mesures prioritaires de circulation
- Stationnements incitatifs
- Stations et pôles d'échange
- Information en temps réel aux usagers

- Partager la route
 - Fluidité du réseau autoroutier
 - Boulevards urbains
 - Conception des rues
- Usage rationnel
 - Préoccupations financières et économiques
 - Autopartage, covoiturage
 - Véhicules hybrides et électriques

- Stratégie à six enjeux
 - Continuité
 - Complémentarité
 - Sécurité
 - Mixité
 - Connectivité
 - Innovation
- Accélérer la mise en œuvre du Plan directeur du réseau cyclable
- Aménager des aires piétonnes

« Vélo boulevard » dans la rue Père-Marquette



Intégration des modes de transport

- Continuité de la chaîne des déplacements
- Multiplication des choix
- Mise en place de stations
- Aménagement de points de correspondance
- Renforcement des liens avec la traverse
- Contribution accrue du taxi
- Desserte efficace des gares et de l'aéroport

- Faciliter la circulation lourde
 - Fluidité du réseau autoroutier
 - Desserte des zones industrielles
 - Centres de logistique et de distribution
 - Limiter la construction résidentielle près des zones de transit de camions
- Exploiter le potentiel ferroviaire, maritime et aérien
- Favoriser l'intermodalité
- Faciliter la desserte du port

Appel aux gouvernements et aux partenaires

- Un grand projet
- Mise en œuvre sur 15 à 20 ans
- Préoccupation majeure pour les villes canadiennes
- Contribution fédérale requise
- Contribution provinciale requise
- Participation active des citoyens
et des entreprises
- Plan intégré et régional




Coûts et financement

Coûts d'immobilisation du transport collectif

	Coût global	Subv.	Coût
Véhicules	261,0 M\$	50 %	130,5 M\$
Infrastructures et équipements	409,5 M\$	75 %	102,4 M\$
Tramway	1,5 G\$	100 %	-
Total	2,2 G\$	89 %	232,9 M\$

Coûts d'exploitation du transport collectif

	2010	2030
Heures investies	1 162 000	2 170 000
Coût annuel	106,1 M\$	218,3 M\$
Revenus annuels	55,6 M\$	111,2 M\$
Coût net annuel	50,5 M\$	107,1 M\$



Coordination
de la mise en œuvre

Schéma de coordination

Comité d'orientation

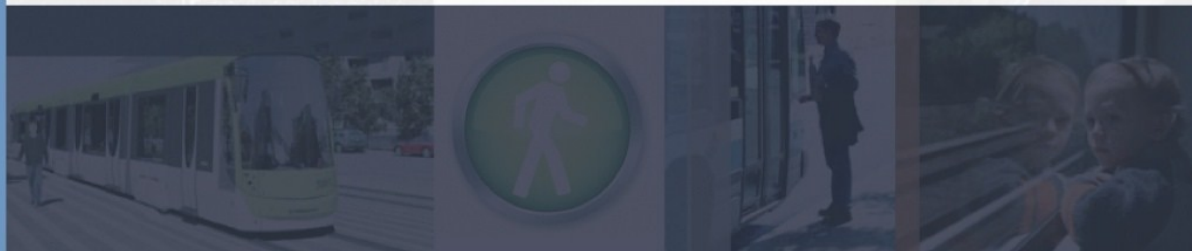
Comité directeur

Comités de projet

- Plan directeur d'aménagement et de développement
- Programmes particuliers d'urbanisme
- Plan stratégique du Réseau de transport de la Capitale
- Études du tramway
- L'entrée de la capitale
- Plan directeur du réseau cyclable
- Plans d'accessibilité universelle
- Plan métropolitain d'aménagement et de développement (CMQ)
- Plan de mobilité territorial (MTQ)
- Étude globale du MTQ



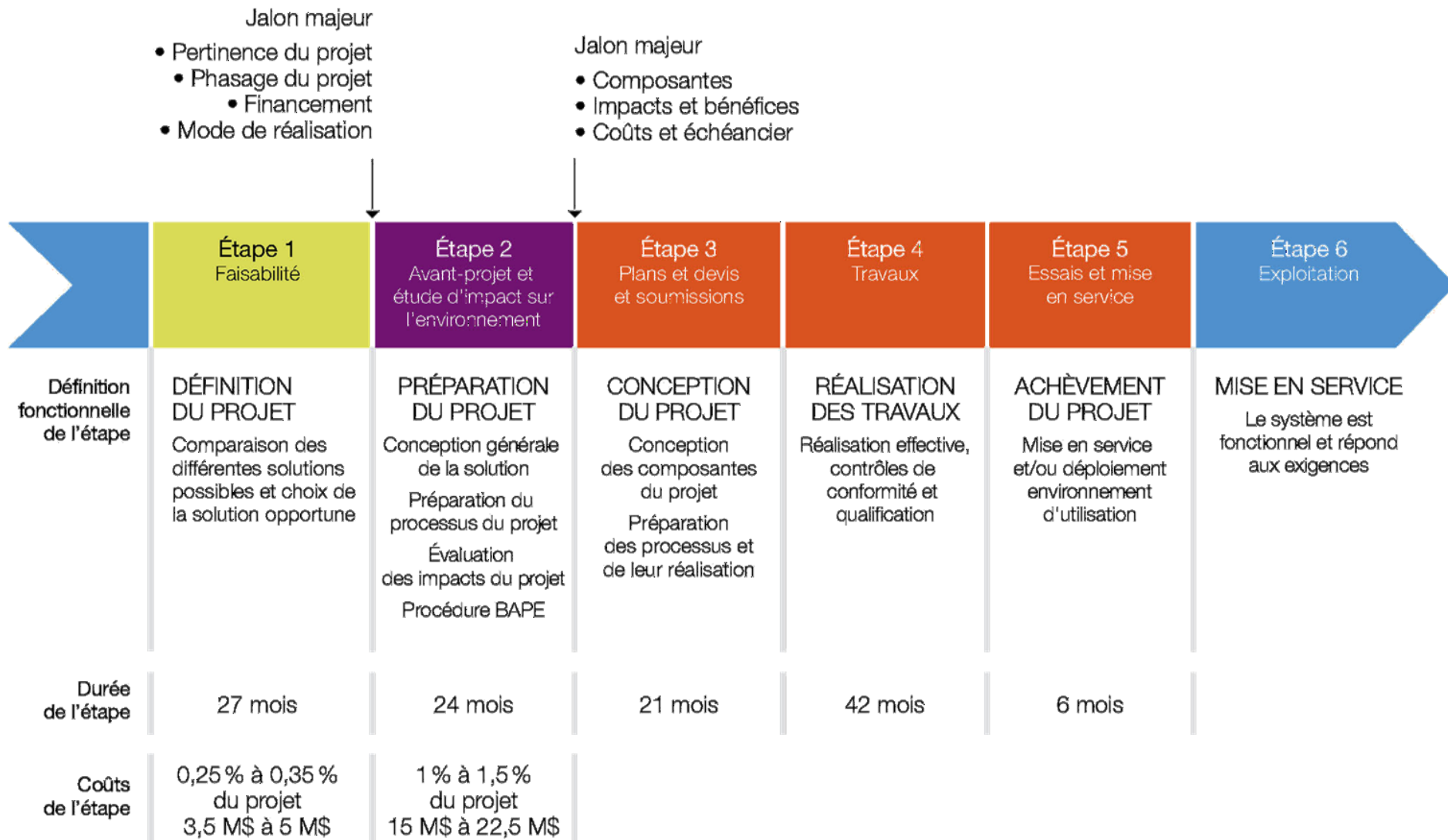
Projets prioritaires



Amphithéâtre



- Étude visant à définir les objectifs, les besoins et le concept de réaménagement
 - Aut. Laurentienne, échangeur boul. Wilfrid-Hamel, réseau municipal, transport en commun, tramway, taxi, stationnement, piétons
- Étude réalisée par Ville et MTQ
- En partenariat avec RTC et ExpoCité
- Coût : 250 000 \$

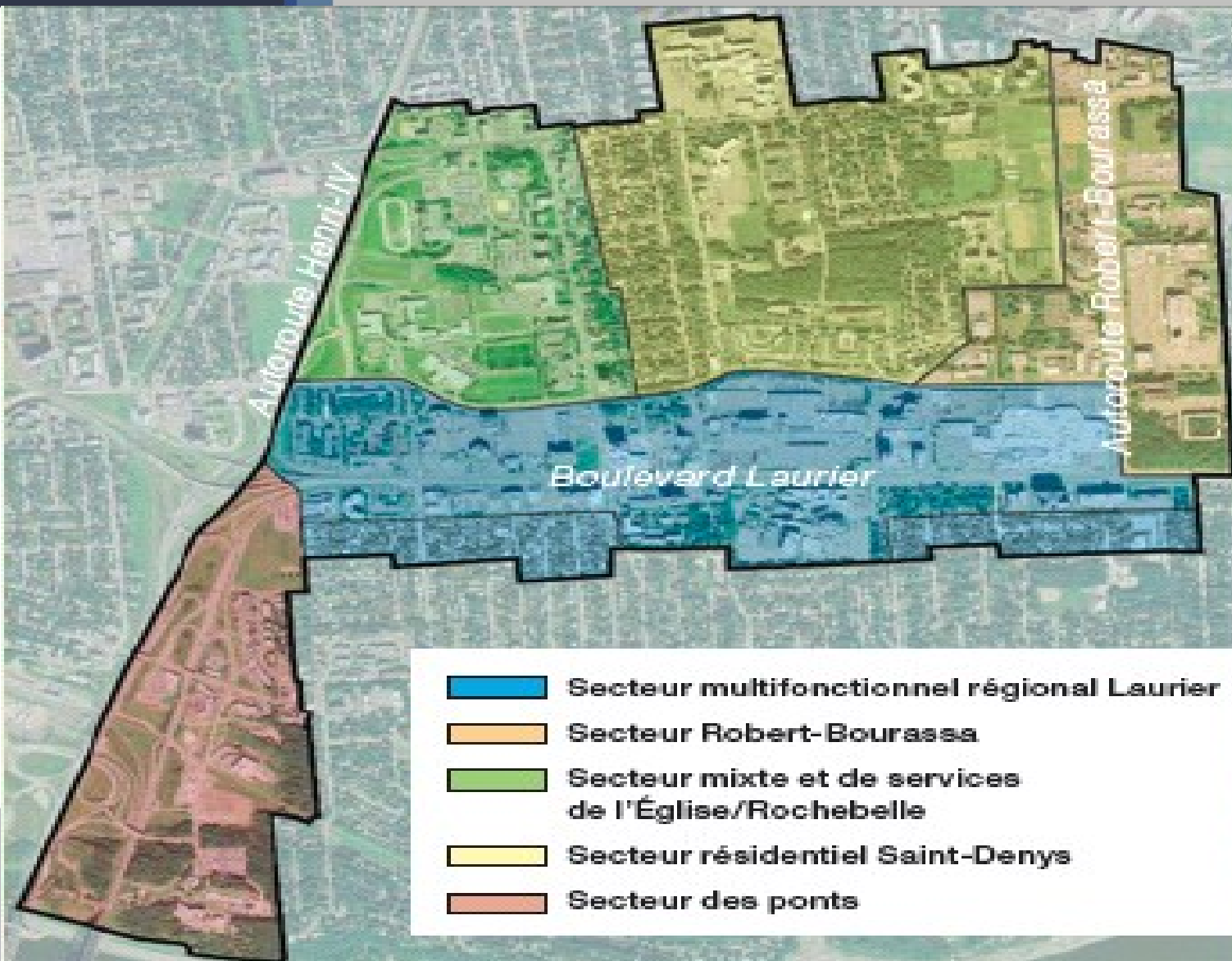


Contenu de l'étude de faisabilité pour le tramway

- Développement et aménagement urbains
- Achalandage potentiel
- Organisation du réseau de tramway et du réseau de transport en commun qui en découle
- Impacts : aménagement, design urbain, circulation et transport, services municipaux
- Infrastructures et équipements : ouvrages de génie, garage, stations, alimentation électrique, matériel roulant
- Scénarios de séquençage
- Coûts de réalisation et budget annuel d'exploitation
- Étude avantages-coûts du projet
- Grands paramètres de l'étude d'avant-projet
- Risques du projet, mode de financement

Entrée de la capitale

Territoire d'étude



Entrée de la capitale

Objectifs du projet

- Définir une vision et des orientations communes d'aménagement conformes au PMD, PDAD et PPU Sainte-Foy
- Assurer la fonction de transit
- Assurer l'efficacité des différents réseaux routiers
- Améliorer l'accessibilité de tous les modes de transport
- Réaliser un aménagement urbain favorisant le transport collectif et actif
- Marquer le paysage du territoire d'étude digne d'une entrée de la capitale
- Assurer la jonction avec le parcours d'accueil

Entrée de la capitale

Boulevard Laurier



Entrée de la capitale

Route de l'Église



- Plan stratégique du RTC
- Plan directeur d'aménagement et de développement (Ville)
- Plan métropolitain d'aménagement et de développement (CMQ)
- Plan territorial de mobilité durable (MTQ)

www.ville.quebec.qc.ca/mobilitedurable