

# VERS LA MOBILITÉ DURABLE



Document complémentaire  
au Plan triennal d'immobilisations

**2014-2016**

Vers la mobilité durable

Document complémentaire au Plan triennal d'immobilisations 2014-2016

Réalisation : Direction de la planification stratégique

Édition : Service des communications

Décembre 2013



Imprimé sur du papier recyclé

# TABLE DES MATIÈRES

|                                                                                                               |           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Introduction</b>                                                                                           | <b>3</b>  |
| <b>1 PLANIFIER LE TRANSPORT EN COMMUN SUR DE NOUVELLES BASES</b>                                              | <b>5</b>  |
| 1.1 Faire du transport en commun une clé de la mobilité durable                                               | 6         |
| 1.2 Répondre aux nouvelles orientations en matière de développement urbain                                    | 7         |
| 1.3 Tenir compte des orientations concernant le tramway                                                       | 7         |
| 1.4 Planifier à l'intérieur d'un cadre financier connu                                                        | 8         |
| <b>2 RETOUR SUR LE PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES 2005-2014</b>                               | <b>11</b> |
| 2.1 Les stratégies ayant guidé le RTC                                                                         | 12        |
| 2.2 Des réalisations significatives                                                                           | 13        |
| 2.3 Des objectifs atteints                                                                                    | 17        |
| 2.4 Une clientèle plus nombreuse et plus satisfaite                                                           | 20        |
| 2.5 Une perception positive du transport en commun et un appui de la population                               | 21        |
| 2.6 Des partenaires engagés envers le transport en commun                                                     | 22        |
| 2.7 Une contribution importante au développement durable                                                      | 22        |
| 2.8 Un cadre financier respecté                                                                               | 24        |
| <b>3 CLORE LA RÉALISATION DU PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES 2005-2014</b>                     | <b>27</b> |
| 3.1 Compléter le réseau structurant                                                                           | 28        |
| 3.2 Poursuivre le développement des services eXpress                                                          | 30        |
| 3.3 Poursuivre la modernisation des services et des outils d'information                                      | 31        |
| <b>4 VERS LA MOBILITÉ DURABLE</b>                                                                             | <b>33</b> |
| 4.1 Dans la perspective du Plan de mobilité durable de la Ville de Québec                                     | 34        |
| 4.2 L'élaboration du prochain plan stratégique de développement                                               | 37        |
| <b>5 PLAN TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2014-2016 : PRINCIPAUX JALONS ET COÛTS DU DÉVELOPPEMENT DES SERVICES</b> | <b>39</b> |





## INTRODUCTION

Le Plan stratégique de développement des services 2005-2014 du RTC arrive à échéance cette année. Conformément à la Loi sur les sociétés de transport en commun<sup>1</sup>, le RTC doit déposer un nouveau plan dans lequel il exposera sa vision du développement du transport en commun régulier et adapté dans l'agglomération de Québec, ses priorités d'actions et leurs bénéfices sur les plans environnemental, social et économique. Ce plan indiquera également les investissements requis pour réaliser les engagements annoncés.

Pour élaborer un tel plan, novateur, précis et cohérent, le RTC a besoin des trois prochaines années. En effet, le prochain plan stratégique doit être bien arrimé aux orientations de développement urbain de la Communauté métropolitaine de Québec et de la Ville de Québec. Il doit également répondre aux objectifs du Plan de mobilité durable (PMD) de la Ville de Québec et en intégrer les projets porteurs, notamment le tramway. Enfin, il doit être soutenu par un cadre financier conséquent.

C'est pour assurer une continuité entre ses deux plans stratégiques que le RTC présente ce document qui apporte un complément d'information au Plan triennal des immobilisations 2014-2016 (PTI) adopté en décembre 2013.

La première partie précise le contexte amenant le RTC à différer la sortie de son deuxième plan stratégique. La seconde dresse le bilan du Plan stratégique de développement des services 2005-2014 en faisant état des réalisations et de leurs impacts, entre autres sur l'attractivité du service, sur la satisfaction de la clientèle et sur la perception générale à l'endroit du transport en commun et du RTC. La suite du document annonce les actions des trois prochaines années. Ainsi, la troisième partie présente les projets qui finaliseront le Plan stratégique 2005-2014. La quatrième expose les actions qui seront entreprises dans l'esprit du Plan de mobilité durable (PMD), ainsi que la démarche qui alimentera l'élaboration du prochain plan stratégique. Enfin, la dernière partie indique les coûts de réalisation des engagements annoncés pour les années 2014 à 2016.



1. Loi sur les sociétés de transport en commun (chapitre S-30.01), article 130.



# 1

## PLANIFIER LE TRANSPORT EN COMMUN SUR DE NOUVELLES BASES



LE CONTEXTE D'AUJOURD'HUI DIFFÈRE PASSABLEMENT DE CELUI QUI PRÉVALAIT IL Y A DIX ANS LORS DE L'ÉLABORATION DU PLAN STRATÉGIQUE 2005-2014. CECI AMÈNE LE RTC À REPORTER LA DIFFUSION D'UN DEUXIÈME PLAN STRATÉGIQUE. LES PROCHAINES ANNÉES SERONT EN EFFET NÉCESSAIRES POUR BIEN INTÉGRER LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN À L'INTÉRIEUR D'UNE APPROCHE DE MOBILITÉ DURABLE DE MÊME QUE POUR PRÉCISER CERTAINS PARAMÈTRES DEVANT ENCADRER L'ÉLABORATION DU PROCHAIN PLAN STRATÉGIQUE.

## 1.1 FAIRE DU TRANSPORT EN COMMUN UNE CLÉ DE LA MOBILITÉ DURABLE

Au début des années 2000, on parlait peu de transport actif. La mobilité durable n'était pas non plus au goût du jour. Aujourd'hui, ces notions s'imposent de plus en plus en raison des préoccupations grandissantes à l'égard du transport et de la circulation et, surtout, de leurs impacts sur les changements climatiques, la vitalité économique des villes et la santé physique de la population. En 2011, ces considérations ont mené au Plan de mobilité durable (PMD) de la Ville de Québec et à son projet de tramway. Elles ont également teinté l'élaboration du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Québec, adopté en 2012. Ces deux plans visent à ce que, d'ici 2030, les déplacements sur le territoire de l'agglomération de Québec s'effectuent davantage en transport actif et en transport en commun. Donc, moins de voiturage en solo. La mobilité durable guide maintenant les outils métropolitains de planification du territoire.

Cette nouvelle approche suppose une complémentarité et une intégration beaucoup plus fortes des offres de service en transport. Cette intégration permettra à la population d'opter plus facilement pour les modes les plus respectueux de l'environnement sans pour autant sacrifier l'efficacité et la rapidité de ses déplacements. Dans cette perspective, le transport en commun, loin d'être considéré comme la solution unique, devient une composante essentielle de cette offre de service intégrée en mobilité<sup>2</sup>.

Le prochain plan stratégique du RTC doit manifester clairement ce changement d'approche en articulant davantage le développement du transport en commun à celui des autres modes et en annonçant les projets concrets qui iront en ce sens. Le RTC y arrivera au terme de discussions avec l'ensemble des partenaires de la région de Québec concernés par cette nouvelle façon de concevoir la mobilité : villes, municipalités régionales de comté (MRC), autorités organisatrices de transport (AOT)<sup>3</sup>, entreprises du territoire, etc.

2. Union internationale des transports publics (2011). *Devenir un véritable fournisseur de mobilité*, Prise de position, avril 2011.

3. Le terme autorités organisatrices de transport inclut les sociétés de transport, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et des organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT). Les OMIT peuvent être des conseils intermunicipaux de transport (CIT), des conseils régionaux de transport (CRT) et des municipalités de petite taille ayant développé un service de transport en commun.





## 1.2 RÉPONDRE AUX NOUVELLES ORIENTATIONS EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT URBAIN

Il y a dix ans, planifier de pair le développement des villes et du transport ne s'imposait pas avec autant d'évidence. Il est maintenant de plus en plus reconnu que la planification du territoire et celle du transport, notamment du transport en commun, sont intimement liées. Dans cet esprit, le PMAD et le PMD, fondés sur la mobilité durable, prônent une meilleure articulation des planifications en urbanisation et en transport. Ils préconisent le contrôle de l'étalement urbain et font du transport en commun un outil de requalification urbaine.

Les orientations du PMAD et du PMD interpellent, dans un premier temps, la Ville de Québec qui détient les principaux leviers pour implanter une approche de mobilité durable sur son territoire. En effet, celle-ci est responsable, entre autres, de l'aménagement du

territoire et de l'urbanisme ainsi que de l'aménagement, de l'entretien et de la gestion des réseaux artériel, cyclable et piétonnier. Afin de se conformer au PMAD, la Ville de Québec a donc entrepris la révision du Schéma d'aménagement de l'agglomération et de son Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD) en y intégrant les orientations du PMD. L'adoption des versions mises à jour est prévue à la fin de l'année 2015.

Le Schéma d'aménagement et le PDAD révisés sont nécessaires à la planification du développement du réseau de transport en commun. Sur ces bases, le RTC pourra articuler ses priorités de développement à celles de la Ville de Québec concernant l'aménagement et le développement de son territoire.

## 1.3 TENIR COMPTE DES ORIENTATIONS CONCERNANT LE TRAMWAY

L'implantation d'un tramway a maintes fois été envisagée dans les dernières décennies pour améliorer l'offre de service du RTC et en augmenter l'attractivité. Aujourd'hui, la Ville de Québec en fait un projet central de son PMD pour diriger la croissance dans les secteurs dont elle veut soutenir le développement – Saint-Roch, Sainte-Foy – et dans ceux qu'elle souhaite requalifier, comme le secteur D'Estimauville et l'axe Charest. En 2011, elle a mandaté le RTC pour coordonner l'étude de faisabilité du tramway. Au cours de l'année 2014, une première étape sera franchie avec le dépôt de cette étude évaluant la faisabilité technique du projet, ses impacts sur le développement urbain, sur les habitudes de déplacements, sur la circulation et, enfin, ses coûts et ses bénéfices.

Les conclusions de cette étude permettront aux décideurs municipaux et provinciaux de statuer sur la pertinence d'aller de l'avant en finançant la seconde étape, soit les études d'avant-projet et d'impact sur l'environnement.

Pour soutenir les orientations de développement urbain, de même que pour accroître de façon significative l'achalandage et la part des déplacements en transport en commun, le RTC doit revisiter son réseau d'autobus. La décision de réaliser ou non le tramway est un intrant majeur à cet égard ainsi que pour l'élaboration du prochain plan stratégique du RTC.

## 1.4 PLANIFIER À L'INTÉRIEUR D'UN CADRE FINANCIER CONNU

Le financement du transport en commun est un enjeu national, notamment à l'heure des choix sur les plans économique, social et environnemental. Reconnu comme un élément essentiel de l'économie des villes et de leur bon fonctionnement, le transport en commun doit compter sur un cadre financier prévisible, stable et suffisant pour jouer le rôle qu'on attend de lui<sup>4</sup>. Diminuer les impacts négatifs de la circulation passe entre autres par une offre augmentée de transport en commun.

Au milieu des années 2000, le soutien du gouvernement du Québec au développement du transport en commun était modeste. De fait, la réforme de 1992, qui transférait cette responsabilité aux municipalités, a eu pour effet de limiter la progression du transport en commun à la grandeur du Québec. La Politique québécoise du transport collectif (PQTC), adoptée en 2006 et assortie de programmes de soutien financier<sup>5</sup>, a permis au transport en commun de se développer à nouveau et de renouer avec la croissance de son achalandage. Ceci démontre clairement que l'amélioration de l'offre répond à un besoin et convainc les citoyens et les citoyennes d'utiliser davantage le transport en commun.

Cette politique est arrivée à son terme. Les autorités organisatrices de transport (AOT) du Québec attendent donc avec impatience la nouvelle Politique québécoise de mobilité durable (PQMD) et ses programmes pour connaître les moyens financiers dont elles disposeront dans le futur pour soutenir l'élan de croissance de l'achalandage retrouvé.

Actuellement, les trois villes formant l'agglomération de Québec financent tout près de la moitié du budget annuel du RTC. L'autre moitié est assumée par la clientèle (un peu plus de 30 %), par le gouvernement du Québec (un peu plus de 10 %) et par les revenus autonomes. L'augmentation de l'offre, essentielle pour hausser de manière notable l'achalandage, peut se financer dans une certaine mesure en tirant le meilleur parti des investissements et de l'allocation des ressources, c'est-à-dire en optimisant l'organisation des services. Mais, malgré cette avenue, elle ne peut se faire sans un accroissement du budget annuel de fonctionnement du RTC. Ajoutons que la croissance de la demande en transport adapté exerce également une pression à la hausse sur les coûts de fonctionnement du RTC.

L'état des infrastructures routières, la nécessité de développer le transport en commun et les pressions nombreuses sur les finances publiques à tous les paliers de gouvernement entraînent des débats complexes et des arbitrages difficiles dont l'issue n'est pas encore connue. Le prochain plan stratégique du RTC, d'une portée de dix ans, devra compter sur un cadre financier convenu avec le gouvernement du Québec et les villes de l'agglomération de Québec. Ce cadre devra assurer au RTC les ressources nécessaires pour réaliser ses engagements.

4. Voir à ce sujet *Vision 2040* de l'Association canadienne du transport urbain et la présentation de France Vézina, directrice générale de l'ATUQ, au Forum national sur le financement des transports collectifs organisé par Transport 2000 (30 novembre 2011). [http://www.atuq.com/\\_library/images/contentImages/presentation\\_atuq\\_forum\\_financement\\_30\\_nov\\_2011.pdf](http://www.atuq.com/_library/images/contentImages/presentation_atuq_forum_financement_30_nov_2011.pdf), 12, mars 2012.

5. Le gouvernement fédéral soutient également le développement du transport en commun, notamment en appuyant financièrement les programmes québécois d'aide aux immobilisations.





## EN RÉSUMÉ

Le prochain plan stratégique de développement du RTC s'inscrira résolument dans une vision intégrée des transports : le transport en commun deviendra une clé majeure de la mobilité durable à la condition d'être, non seulement très efficace, mais aussi bien connecté aux autres modes de transport. Il annoncera les engagements pour les prochains dix ans et précisera les projets pour développer le transport en commun régulier et adapté dans l'agglomération de Québec. Il sera élaboré en respectant les priorités de développement et d'aménagement urbain des villes de même qu'il tiendra compte des orientations du RTC

au regard de l'accessibilité universelle et du développement durable. Enfin, il reposera sur une orientation précise quant au projet de tramway ainsi que sur un cadre financier convenu avec le gouvernement du Québec et les villes de l'agglomération de Québec. C'est sur ces bases, ainsi que sur une série d'analyses et d'études, que le réseau sera revu pour répondre au défi lancé par la Ville de Québec avec son PMD, celui d'augmenter de manière significative la part de marché du transport en commun afin qu'il devienne une option de choix pour la population.

Le prochain plan stratégique de développement du RTC s'inscrira résolument dans une vision intégrée des transports : le transport en commun deviendra une clé majeure de la mobilité durable à la condition d'être, non seulement très efficace, mais aussi bien connecté aux autres modes de transport.





# 2

## RETOUR SUR LE PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES 2005-2014



EN 2005, LE RTC RENDAIT PUBLIC SON PREMIER PLAN STRATÉGIQUE POUR ORIENTER LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN À QUÉBEC. DEPUIS, LE RTC A RÉUSSI À AUGMENTER ET À AMÉLIORER DE FAÇON SIGNIFICATIVE SES SERVICES, NOTAMMENT GRÂCE À L'APPUI DE LA VILLE DE QUÉBEC ET DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC.

SES RÉALISATIONS LUI ONT PERMIS DE RELEVER LE DÉFI TRÈS AMBITIEUX QU'IL S'ÉTAIT FIXÉ, SOIT D'ÉLEVER L'ACHALANDAGE AU POINT DE RENVERSER LA TENDANCE À LA BAISSÉ DE LA PART MODALE DU TRANSPORT EN COMMUN. CETTE TENDANCE ÉTAIT OBSERVÉE DEPUIS LA FIN DES ANNÉES 1980.

En somme, avec près de 47 millions de déplacements en 2012, comparativement à 38 millions en 2005, le RTC a battu un record d'achalandage. Il a même dépassé celui obtenu en 2008, année du 400<sup>e</sup> anniversaire de la ville de Québec. Cette croissance a permis de hausser la part modale du transport en commun<sup>6</sup> sur le territoire de l'agglomération de Québec.

## 2.1 LES STRATÉGIES AYANT GUIDÉ LE RTC

Pour atteindre la cible de 2014, quatre grandes stratégies avaient été mises de l'avant :

- Stratégie A: Mettre en place un réseau structurant
- Stratégie B: Développer les services vers les principaux pôles d'activités
- Stratégie C: Développer le réseau intermédiaire de transport collectif et améliorer la desserte locale
- Stratégie D: Offrir un service moderne et de qualité en misant sur les nouvelles technologies

Les trois premières stratégies peuvent être associées à un type de service du RTC :

- Les Métrobus desservent le réseau structurant
- Les eXpress assurent les liaisons entre les secteurs de la banlieue et les deux pôles majeurs d'activités : le centre-ville et, dans Sainte-Foy, les secteurs de l'Université Laval, des cégeps et du boulevard Laurier
- La desserte intermédiaire et locale est faite par le Bus dont les parcours permettent également de correspondre avec les Métrobus

Quant à la dernière stratégie, elle se traduit par les activités visant notamment à informer la clientèle et à mettre en marché les services du RTC.

6. La part modale signifie la proportion de déplacements faits en transport en commun sur l'ensemble des déplacements effectués sur le territoire, et ce, pour tous les modes de transport confondus.



Le Plan stratégique 2005-2014 consacrait aussi un volet au transport des personnes handicapées et à mobilité réduite. Les objectifs étaient les suivants:

- Répondre à la croissance des déplacements des personnes à mobilité réduite
- Améliorer la qualité du service de transport adapté
- Faciliter, dans la mesure du possible, l'accès au transport en commun régulier

C'est le Service de transport adapté de la Capitale (STAC) qui, mandaté par le RTC, assure les services de transport adapté. Les deux premiers objectifs sont de son ressort alors que le troisième relève directement du RTC.

## 2.2 DES RÉALISATIONS SIGNIFICATIVES

Une douzaine de grandes actions et une soixantaine de mesures ont été privilégiées pour déployer les stratégies du Plan stratégique. Depuis 2005, les réalisations sont conséquentes avec cette planification.

### Un réseau Métrobus renforcé

- Implantation du Métrobus 802 en 2008 : relie le secteur D'Estimauville à la haute-ville (angle avenue Belvédère/boulevard René-Lévesque) en desservant le chemin de la Canardière, la 18<sup>e</sup> Rue, le boulevard Wilfrid-Hamel et la rue Marie-de-l'Incarnation.
- Construction d'un deuxième centre de service en 2009, le centre Métrobus, pour remiser et entretenir les autobus articulés. Agrandi en 2012, il a reçu la certification « LEED » l'année suivante.
- Desserte en autobus articulés des Métrobus 800, 801 et 802 à partir de 2009.
- Implantation du Métrobus 803 en 2011 : relie les secteurs D'Estimauville et Les Saules en desservant la 46<sup>e</sup> Rue, la 41<sup>e</sup> Rue, les boulevards de l'Atrium et Lebourgneuf.
- Aménagement en 2011 d'un terminus assorti d'une station tempérée aux Galeries de la Capitale, deux infrastructures respectant les principes d'accessibilité universelle.
- Aménagement, entre 2006 et 2012, de 12 nouvelles stations tempérées, dont les plus récentes sont accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

### Une desserte bonifiée de la banlieue vers le secteur de Sainte-Foy (Université Laval, cégeps et boulevard Laurier) et le centre-ville

- Le service pour desservir le secteur de Sainte-Foy a été amélioré considérablement :
  - création des eXpress 500, avec 14 parcours pour desservir directement le secteur du boulevard Laurier;
  - ajustement de la majorité des parcours 300 qui desservent maintenant, en plus du Cégep de Sainte-Foy et l'Université Laval, le Cégep Garneau;
  - mise en place de voies réservées sur l'autoroute Robert-Bourassa et sur les voies urbaines afférentes.
- Ajout de 19 parcours eXpress au total.
- Ajout de 259 départs par jour au total, dont une centaine sur les eXpress 200 en direction du centre-ville.

### Une desserte améliorée dans les quartiers avec le Bus et l'Écolobus

- Démarche de concertation réalisée avec l'ensemble des arrondissements pour cibler les améliorations de service souhaitées.
- Ajout de 8 nouveaux parcours le Bus, pour un total de 61 parcours.
- Ajout de 246 départs par jour, pour un total de 2746 départs quotidiens sur les parcours le Bus.
- Implantation du parcours Écolobus dans l'arrondissement historique. Parcours desservi par 8 minibus électriques.



## Un service plus présent

- Ouverture d'un centre d'information en haute-ville, accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite.
- Campagnes de promotion diversifiées, ciblées et efficaces.
- Développement d'une image de marque pour les services, notamment les Métrobus 800, 801 et 802 reconnaissables à leurs autobus verts et l'Écolobus facilement identifié à ses minibus électriques.

## Une information plus conviviale et plus accessible grâce aux nouvelles technologies

- Refontes majeures du site Web, respectant les règles de la *Web Accessibility Initiative*, pour simplifier la recherche d'information et pour mieux faire connaître les services.
- Mise en ligne de TRAJECTO en 2008. Il s'agit d'un planificateur d'itinéraires maintenant intégré au planificateur de Google Transit (adaptation et amélioration en 2013).
- Mise en ligne d'une carte interactive en 2013. Elle intègre le calculateur d'itinéraires et tous les outils pour planifier de manière personnalisée ses déplacements.
- Implantation d'une gamme d'outils d'information (*RTCnomade*), dont les renseignements sont accessibles sur les téléphones mobiles.
- Accès à Internet sans fil au terminus et dans la station tempérée des Galeries de la Capitale ainsi que dans cinq autres stations tempérées, grâce à la collaboration de partenaires.

- Déploiement d'écrans d'information diffusant l'horaire des trois prochains départs d'autobus dans les deux centres d'information du RTC ainsi que dans sept stations tempérées.
- Présence du RTC sur Twitter, Facebook et YouTube.
- Diffusion des données du RTC (horaires, parcours, localisation des infrastructures) pour permettre la création libre d'applications dédiées aux déplacements.

## Un mode de perception moderne offrant plus de souplesse

- Implantation de la carte OPUS pour la clientèle du RTC et du Service de transport adapté de la Capitale (STAC) à partir de 2008.
- Implantation de la carte OPUS occasionnelle en 2010.
- Ajout de plusieurs titres de transport depuis 2011 : laissez-passer 2 jours à tarif régulier et 7 jours aux tarifs régulier et réduit, ÉtéBUS pour les étudiants, billets de groupe, etc.
- Mise en place progressive des programmes d'abonnement : L'abonne BUS Travailleur et Étudiant, possible grâce à la collaboration d'entreprises et d'institutions d'enseignement.
- Ajout en 2012 de L'abonne BUS Perso, programme annuel d'abonnement destiné à l'ensemble de la population.
- Ajout en 2013 du Statut Diplômé offrant aux personnes nouvellement diplômées et en emploi le tarif Étudiant + pendant un an.
- Depuis 2013 : accès gratuit aux services de la Société de transport de Montréal (STM) après douze mois d'inscription à L'abonne BUS.
- Mise en place du laissez-passer virtuel pour la clientèle du STAC en 2013.

En 2013

### L'ABONNE BUS TRAVAILLEUR

99 entreprises partenaires  
9 822 abonnés

### L'ABONNE BUS ÉTUDIANT

9 institutions scolaires  
3 406 abonnés

### L'ABONNE BUS PERSO

1 083 abonnés depuis 2012





« Une des clés du succès du Festival d'été de Québec, c'est la qualité des services mis en place par le RTC pour faciliter les déplacements de milliers de personnes. Un festivalier sur cinq se rend au Festival en autobus. Imaginez si tous ces gens prenaient leur automobile? On constate aussi, et de plus en plus, que prendre l'autobus fait partie de la fête, de l'expérience du festivalier. »

Daniel Gélinas, directeur général du Festival d'été de Québec, à l'occasion de la soirée Complicité, septembre 2013.

### Un service en phase avec la vie culturelle et sportive de Québec

- Présence accrue aux événements générant de forts volumes de déplacements : Fêtes du 400<sup>e</sup>, Festival d'été de Québec, Fêtes de la Nouvelle-France, Carnaval de Québec, Les Grands Feux Loto-Québec, etc.
- Offre d'un parcours le long du littoral reliant les principaux secteurs d'activités touristiques, en période estivale, les soirs de semaine, les fins de semaine et les jours fériés.
- Ajout de 2 parcours et de 7 départs au service Couche-tard offert en soirée les vendredis et samedis.

### Des services de transport régulier plus accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite

- Adoption du Plan de développement 2012-2016 pour l'accessibilité des services de transport régulier.
- Accessibilité aux personnes en fauteuil roulant des zones d'attente, des abribus et des véhicules des parcours Écolobus et Métrobus 800, 801 et 802.
- Remplacement progressif du parc d'autobus par des véhicules munis d'une rampe d'accès.
- Agenouillement des autobus à plancher bas pour faciliter les montées à bord et les descentes. Service offert sur demande.
- Installation d'un nouveau modèle de panneau d'arrêt facilitant le repérage des services offerts et indiquant l'accessibilité des parcours aux personnes en fauteuil roulant.
- Réalisation et diffusion d'un guide à la clientèle du RTC et du STAC en médias adaptés : langage des signes, braille, MP3, Daisy et grand format.

## 400 000 DÉPLACEMENTS EFFECTUÉS PENDANT LA PÉRIODE ESTIVALE 2013

Festival d'été de Québec : **215 000**

Spectacles de Céline Dion et de Paul McCartney : **35 000**

Les Grands Feux Loto-Québec : **35 000**

Autres : **115 000**

## Une croissance et une amélioration du transport adapté (STAC) pour mieux répondre à la demande

- Augmentation de 28 % des heures de service entre 2008 et 2012 pour un total de 179 000 heures de service<sup>7</sup>.
- Hausse du nombre de déplacements de 68 % depuis 2005, totalisant 686 695 en 2012.
- Possibilité de se déplacer à l'extérieur du territoire du STAC depuis 2011. Quelque 2 693 déplacements hors de l'agglomération de Québec ont été enregistrés en 2012.

## Une amélioration de l'intermodalité entre le transport en commun et les autres modes de transport

- Installation de supports à vélo sur les autobus articulés (Métrobus 800, 801 et 802), un service offert de mai à octobre (réflexion en cours pour un service offert à l'année).
- Hausse marquée de l'utilisation des espaces de stationnement offerts dans les Parc-O-Bus. Au total, 1 132 espaces sont disponibles. En décembre 2012, le taux d'occupation était de 95 %, comparativement à 47 % en 2008.

### RÉCAPITULATIF DU DÉVELOPPEMENT DES SERVICES 2005-2013

|                                     | 2005                 | 2013                                                   |
|-------------------------------------|----------------------|--------------------------------------------------------|
| <b>SERVICE (NOMBRE DE PARCOURS)</b> |                      |                                                        |
| Métrobus                            | 2                    | 4                                                      |
| eXpress                             | 38                   | 57                                                     |
| le Bus                              | 53                   | 60                                                     |
| Écolobus                            | -                    | 1                                                      |
| <b>VÉHICULES</b>                    |                      |                                                        |
| Articulés                           | -                    | 87                                                     |
| Conventionnels diesel               | 496                  | 524                                                    |
| Conventionnel hybride               | -                    | 1                                                      |
| Minibus électriques                 | -                    | 8                                                      |
| Total                               | 496                  | 620                                                    |
| <b>ZONES D'ATTENTE</b>              |                      |                                                        |
| Abribus                             | 1 062                | 1 145                                                  |
| Terminus                            | 8                    | 10                                                     |
| Stations tempérées                  | -                    | 17                                                     |
| Parc-O-Bus                          | 21                   | 21                                                     |
| <b>KILOMÉTRAGE</b>                  |                      |                                                        |
| Réseau                              | 600 km <sup>8</sup>  | 884 km                                                 |
| Voies réservées                     | 39,7 km <sup>9</sup> | 60 km                                                  |
| <b>ACHALANDAGE ANNUEL</b>           | 38 M                 | 46,7 M (2012)<br>46,9 M (projections<br>novembre 2013) |

Source : RTC, Direction de la planification stratégique et Direction des opérations, 2013

7. Les déplacements sont faits par les midibus du STAC, par d'autres fournisseurs de midibus ainsi que par des taxis. Jusqu'en 2008, seules les heures de service des midibus du STAC étaient comptabilisées.
8. Les outils et les méthodes pour mesurer le réseau ont considérablement évolué au cours des dernières années. Le réseau 2005, selon les méthodes de 2013, aurait plutôt couvert 741 km.
9. Pour les mêmes raisons que dans la note précédente, le kilométrage de voies réservées en 2005 aurait plutôt été de 34,2 km.



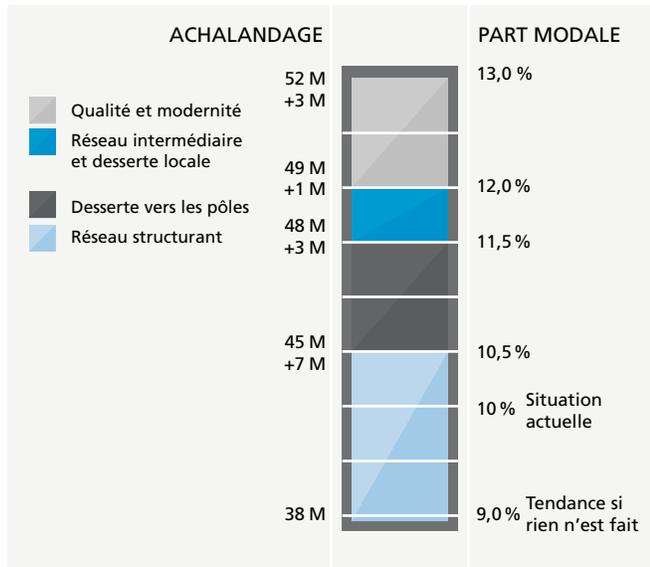
### 2.3 DES OBJECTIFS ATTEINTS

Le but du Plan stratégique 2005-2014 visait à augmenter la part de marché du transport en commun. En passant de 38 millions à 52 millions de déplacements annuels, le RTC voulait capter 13 % des déplacements motorisés en 2014.

En ciblant une augmentation de la part modale du transport en commun, le RTC souhaitait ainsi provoquer un renversement de la tendance à la baisse observée dans les dernières décennies.

Les gains d'achalandage anticipés ont été répartis entre les quatre grandes stratégies du plan. Les réalisations des dernières années, découlant de chacune de ces stratégies, ont contribué au changement observé.

#### OBJECTIFS DU PLAN STRATÉGIQUE 2005-2014

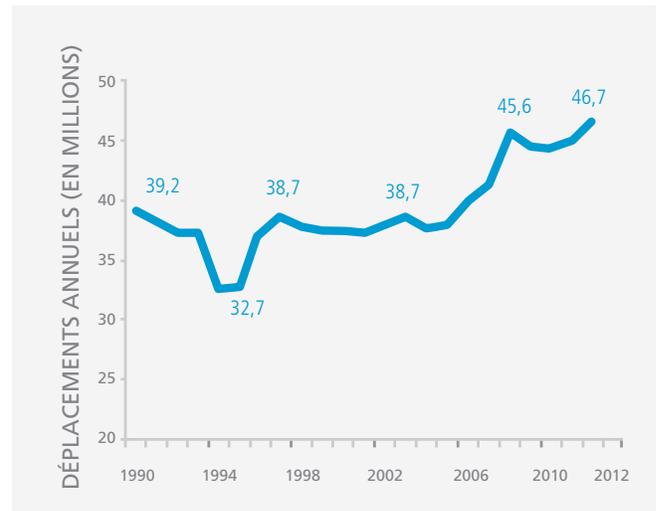


Source : RTC, Plan stratégique de développement des services 2005-2014

#### Une tendance renversée : la part modale du transport en commun à la hausse

Stagnant depuis 1996, l'achalandage a renoué avec la croissance à partir de 2006. En 2008, à l'occasion des Fêtes du 400<sup>e</sup> de la ville de Québec, un premier record d'achalandage a été atteint avec 45,6 millions de déplacements. Les festivités ont attiré des foules considérables tout au long de l'année. Le RTC avait alors déployé davantage de services spéciaux pour ces milliers de participants et, ce faisant, a grandement contribué au succès de cette année spéciale, particulièrement en diminuant la circulation automobile lors des événements. Par le fait même, les gens de Québec et les touristes ont pu déambuler dans un environnement plus sécuritaire et plus agréable. Enfin, en 2012, un second record est établi avec 46,7 millions de déplacements, cette fois dans un contexte normal.

#### ÉVOLUTION DE L'ACHALANDAGE ANNUEL DU RTC (1990-2012)



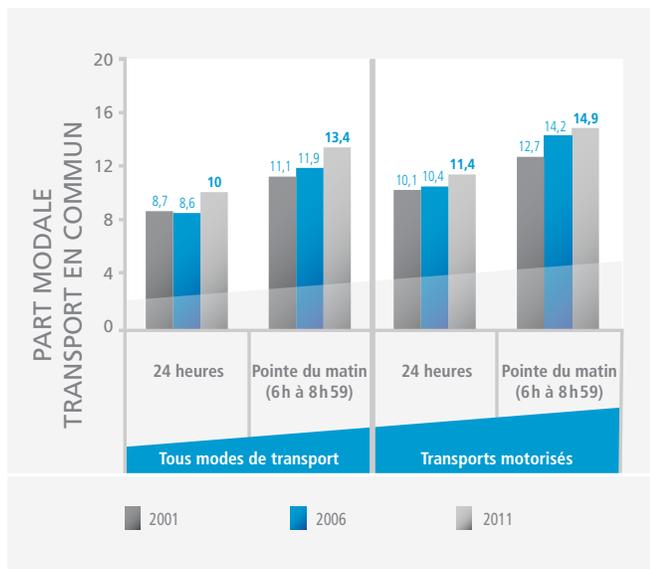
Source : RTC, Direction de la planification stratégique, 2013

Encore mieux, l'achalandage augmentant plus rapidement que le nombre total de déplacements, tous modes de transport confondus, la part modale du transport en commun a connu une hausse dans les dernières années. Ainsi, en 2011, par rapport à 2006, une plus grande proportion des déplacements est effectuée en transport en commun, et ce, tant sur une base quotidienne (24 heures) qu'en période de pointe du matin.

Ramenée sur tous les modes de transport (10 % sur 24 heures et 13,4 % en période de pointe du matin), ou en ne considérant que les modes motorisés (11,4 % sur 24 heures et 14,9 % en période de pointe du matin), la part modale du transport en commun est toujours plus forte en 2011 gagnant, selon le cas, un à deux points de pourcentage par rapport à 2006.

Évaluée à 11,4 % en 2011, la part modale du transport en commun sur les modes motorisés demeure en deçà de la cible 2014 de 13 % fixée par le RTC en 2005. Toutefois, si la tendance se maintient, cet objectif pourrait être atteint en 2016<sup>10</sup>.

#### ÉVOLUTION DE LA PART MODALE DU TRANSPORT EN COMMUN SUR LE TERRITOIRE DE L'AGGLOMÉRATION DE QUÉBEC (2001-2006-2011)



Source : RTC, Direction de la planification stratégique, Enquêtes origine-destination 2001, 2006, 2011

## Des stratégies gagnantes

Les quatre grandes stratégies du RTC visaient un gain d'achalandage de 14 millions en 10 ans, réparti ainsi : 7 millions de déplacements annuels sur le réseau structurant; 3 millions grâce à la desserte des principaux pôles; un autre million en améliorant la desserte intermédiaire et 3 millions en offrant un service moderne et de qualité.

En huit ans, de 2005 à 2012, l'achalandage annuel a cru de 23 % avec un gain de 8,7 millions de déplacements annuels. Ce gain représente 62 % de la cible totale de 14 millions ou 79 % de la cible de 11 millions des trois premières stratégies, celles se concrétisant par une offre supplémentaire de service sur le réseau.

Plus de la moitié des 8,7 millions de déplacements annuels supplémentaires ont été faits sur les cinq parcours qui constitueront, à terme, le réseau structurant (stratégie A). Avec 4,7 millions de déplacements supplémentaires, ce réseau a amélioré son achalandage de 25 % et a atteint les deux tiers de sa cible de 7 millions. En ce qui a trait au service eXpress, son achalandage s'est accru de 38 % avec 1,3 million de déplacements supplémentaires, ce qui a permis d'atteindre 42 % de la cible. Pour sa part, le Bus a connu une hausse de 2,7 millions de déplacements, près du triple des gains d'achalandage visés.

De 2005 à 2012, l'achalandage annuel a cru de 23 % avec un gain de 8,7 millions de déplacements annuels.

10. L'achalandage fait l'objet d'un suivi mensuel, mais la part modale n'est évaluée qu'aux cinq ans lors de l'Enquête origine-destination (EOD). Celle-ci permet d'estimer le nombre total de déplacements quotidiens et annuels ainsi que leur répartition selon le mode utilisé (automobile-conducteur, automobile-passager, autobus urbain, autobus scolaire, vélo, marche, taxi, etc.). La prochaine enquête sera réalisée en 2016 et les données seront disponibles vers 2018. C'est à ce moment qu'il sera possible de vérifier l'atteinte de l'objectif.



## CIBLES 2014 ET GAINS D'ACHALANDAGE PAR STRATÉGIE (2005-2012)<sup>11</sup>

| STRATÉGIE                                          | SERVICES ASSOCIÉS                                                | ACHALANDAGE 2005  | ACHALANDAGE 2012  | CIBLE 2014          | CROISSANCE 2005-2012 |             | ATTEINTE DE LA CIBLE 2014 |
|----------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|-------------------|-------------------|---------------------|----------------------|-------------|---------------------------|
|                                                    |                                                                  |                   |                   |                     | NOMBRE               | %           |                           |
| A. Mettre en place un réseau structurant           | Métrobus 800, 801, 802, 803, parcours 87 (futur 804) et Écolobus | 18 526 300        | 23 243 355        | + 7 000 000         | 4 717 055            | 25 %        | 67 %                      |
| B. Développer le service vers les principaux pôles | eXpress                                                          | 3 302 845         | 4 573 990         | + 3 000 000         | 1 271 145            | 38 %        | 42 %                      |
| C. Développer le réseau intermédiaire              | le Bus                                                           | 16 134 590        | 18 856 055        | + 1 000 000         | 2 721 465            | 17 %        | 272 %                     |
| <b>TOTAL A à C</b>                                 |                                                                  | <b>37 963 735</b> | <b>46 673 400</b> | <b>+ 11 000 000</b> | <b>8 709 665</b>     | <b>23 %</b> | <b>79 %</b>               |
| D. Offrir un service moderne et de qualité         | Carte Opus, information, promotion, etc.                         | N/A               | N/A               | + 3 000 000         | N/A                  | N/A         |                           |
| <b>TOTAL A à D</b>                                 |                                                                  | <b>37 963 735</b> | <b>46 673 400</b> | <b>+ 14 000 000</b> | <b>8 709 665</b>     | <b>23 %</b> | <b>62 %</b>               |

Source : RTC, Direction de la planification stratégique et Direction des services administratifs, 2013

Dans le Plan stratégique 2005-2014, la deuxième stratégie - le développement du service vers les pôles du centre-ville et du secteur de Sainte-Foy à partir de la banlieue - misait sur l'ajout de voies réservées sur trois autoroutes empruntées par les autobus des parcours eXpress (Robert-Bourassa, Laurentienne et Félix-Leclerc sur la portion du boulevard Charest) et sur l'amélioration de la voie réservée sur l'autoroute Dufferin-Montmorency. Or, il n'y a pas eu beaucoup d'avancées à ce chapitre avant 2013, année où des voies réservées sur une longueur de 13,3 km ont été aménagées sur l'autoroute Robert-Bourassa, permettant un service plus rapide et efficace<sup>12</sup>. L'attractivité des nouveaux parcours eXpress 300 et 500 se fera donc sentir dans les prochaines années<sup>13</sup>.

Le développement de l'offre se traduit en grande partie par l'augmentation des heures de service à la clientèle. Depuis 2005, ce sont près de 246 000 heures annuelles qui ont été ajoutées. Plus de la moitié de ces heures ont été allouées au service le Bus (stratégie C) qui dessert les quartiers et se rabat souvent sur le réseau Métrobus. Les services Métrobus et eXpress se partagent le reste des heures. En ce qui a trait aux Métrobus, il faut souligner que l'arrivée des articulés, pouvant accueillir près du double de passagers, a permis d'accroître l'offre de service à moindre coût.

11. Le Plan stratégique 2005-2014 avait fait état des marchés potentiels de déplacements pour les stratégies A, B et C (respectivement de 21 M, de 7,5 M et de 10 M). Ce tableau présente plutôt la répartition de l'achalandage par famille de service en 2005 et en 2012, une donnée différente.

12. En 2013, on compte 60 km de voies réservées sur le réseau, dont 16,7 km sur les autoroutes. Ces voies réservées sont aménagées pour les parcours Métrobus et eXpress. En 2013, elles comptent pour 6,8 % du kilométrage du réseau du RTC, contre 4,6 % en 2005, selon les méthodes de calcul utilisées en 2013 (voir notes 8 et 9).

13. Les nouveaux eXpress vers le secteur de Sainte-Foy ont été mis en service à l'automne 2013. Ils ne sont pas pris en compte dans le présent bilan, étant trop tôt pour en mesurer les impacts sur l'achalandage.

## HEURES DE SERVICE AJOUTÉES PAR STRATÉGIE (2006-2012)

| STRATÉGIE                                          | SERVICES ASSOCIÉS                                    | HEURES DE SERVICE AJOUTÉES 2006-2012 |             |
|----------------------------------------------------|------------------------------------------------------|--------------------------------------|-------------|
|                                                    |                                                      | Nombre d'heures                      | %           |
| A. Mettre en place un réseau structurant           | Métrobus 800, 801, 802, 803, parcours 87 et Écolobus | 75 645                               | 27 %        |
| B. Développer le service vers les principaux pôles | eXpress                                              | 42 327                               | 41 %        |
| C. Développer le réseau intermédiaire              | le Bus                                               | 127 802                              | 31 %        |
| <b>TOTAL STRATÉGIES A À C</b>                      |                                                      | <b>245 774</b>                       | <b>31 %</b> |

Source : RTC, Direction de la planification stratégique et Direction des services administratifs, 2013

Globalement, on constate qu'avec l'ajout de 31 % d'heures de service à la clientèle, l'achalandage a cru de 23 %. Le ratio entre les heures de service ajoutées et les gains d'achalandage varie toutefois d'une stratégie à l'autre. Pour les Métrobus, ce ratio est de un pour un (27 % versus 25 %) alors qu'il est de un

pour deux pour le Bus (31 % versus 17 %). Dit autrement, dans les axes plus densément peuplés, pour un maximum de gains d'achalandage, l'effort à fournir est moins onéreux. Cependant, le service le Bus, en permettant les correspondances sur le réseau structurant, contribue à l'achalandage de ce dernier.

## 2.4 UNE CLIENTÈLE PLUS NOMBREUSE ET PLUS SATISFAITE

Depuis 2004, le RTC mène des sondages semestriels auprès de la population pour suivre la perception générale à l'égard du transport en commun et l'appréciation de l'entreprise. Ces sondages rejoignent les clientèles régulière et occasionnelle du RTC de même que les personnes qui n'utilisent pas ses services<sup>14</sup>.

Le plus récent sondage réalisé en juillet 2013<sup>15</sup> indique que plus de gens utilisent le transport en commun qu'en 2005. Plus du quart des personnes sondées (27 %) monte à bord d'un autobus au moins une fois par semaine, alors que cette proportion n'était que de 22 % en 2005. La clientèle occasionnelle (moins d'une fois par mois) est également plus élevée, passant de 33 % à 38 % pour la même période. Les services spéciaux offerts pendant les festivités ont clairement joué un rôle à cet égard. Conséquemment, la proportion de personnes disant ne jamais utiliser le transport en commun a chuté. Elle était de 45 % en 2005, alors qu'elle n'est que de 36 % en 2013. En fait, seulement une personne sur cinq affirme que rien ne la convaincrat de prendre le transport en commun.

14. Ces sondages sont menés par la firme Léger. Les données présentées dans les sections 2.4 à 2.6 sont issues de Léger, *Suivi des perceptions à l'égard du transport en commun dans la ville de Québec et de l'appréciation du RTC*, Rapport d'analyse, 23 juillet 2013.

15. Le sondage a rejoint 390 personnes. La marge d'erreur est de  $\pm 4,96\%$  avec un intervalle de confiance de 95 %. Les données ont été pondérées sur la base du recensement canadien de 2011 pour respecter la distribution réelle de la population selon le sexe et l'âge.



La grande majorité des personnes sondées, soit près de neuf personnes sur dix (89 %), affirme que les services sont de bonne qualité.

De même, la satisfaction à l'égard des services de transport en commun est au rendez-vous. La grande majorité des personnes sondées, soit près de neuf personnes sur dix (89 %), affirme que les services sont de bonne qualité, affichant une croissance de cinq

points de pourcentage depuis 2005. Cette proportion grimpe à 94 % chez la clientèle occasionnelle et à 98 % chez la clientèle régulière. Notons que près de 80 % des gens qui n'utilisent pas le service sont du même avis.

## 2.5 UNE PERCEPTION POSITIVE DU TRANSPORT EN COMMUN ET UN APPUI DE LA POPULATION

Une société de transport en commun peut difficilement répondre à tous les besoins de déplacement. C'est donc rassurant de constater que les développements des dernières années satisfont aux attentes. En effet, parmi les personnes rejointes, plus des deux tiers (69 %) considèrent que les services répondent ou répondraient à leurs besoins, alors que cette proportion était de 62 % en 2005.

Au-delà de ses services, le RTC est une organisation de plus en plus appréciée. En 2013, il est considéré comme une organisation bien gérée (84 %), à l'écoute de sa clientèle (77 %), pouvant compter sur un personnel compétent (98 %). En 2005, les taux étaient respectivement de 53 %, 51 % et 88 %.

Depuis 2005, le transport en commun jouit d'un appui sans équivoque. Année après année, 85 % des personnes interrogées sont d'accord pour que la Ville de Québec investisse davantage pour accroître les services de transport en commun. Cet appui a connu un sommet (94 %) en 2008, en plein cœur des festivités entourant le 400<sup>e</sup> anniversaire de la ville de Québec. Confrontés au choix d'investir dans le développement du transport en commun ou dans celui des autoroutes, 55 % des répondants optent pour le transport en commun et 33 % pour le réseau autoroutier. Encore une fois, ces proportions sont identiques à 2005. L'état des infrastructures routières et la congestion engendrée par les travaux de réfection pourraient avoir fait perdre les points gagnés autour de 2008, période où le transport en commun récoltait 73 % des appuis.

## 2.6 DES PARTENAIRES ENGAGÉS ENVERS LE TRANSPORT EN COMMUN

Le succès du transport en commun résulte aussi du soutien collectif dont il bénéficie. Si les services du RTC connaissent une popularité grandissante, c'est aussi grâce à la collaboration étroite de ses partenaires de l'agglomération de Québec. Ils sont d'ailleurs de plus en plus nombreux à croire en la pertinence du transport en commun pour accroître le dynamisme, la vitalité et l'attractivité de Québec. Ces alliés sont également de plus en plus motivés à le promouvoir. En coréalisant des stations tempérées au bénéfice de leur clientèle, de leur personnel et de la population en général, ou en incitant leurs employés à utiliser le

transport en commun par le biais du programme L'abonne BUS Travailleur, ils représentent de véritables ambassadeurs de la mobilité durable. Depuis 2005, neuf stations tempérées ont été réalisées et une autre a été remodelée en collaboration avec des institutions publiques ou des entreprises privées. Quatre nouvelles stations en partenariat sont actuellement dans les cartons, démontrant l'intérêt des entreprises de Québec à associer le transport en commun à leur développement<sup>16</sup>. Par ailleurs, plus d'une centaine d'organisations participent au programme L'abonne BUS Travailleur ou Étudiant.

*« Nous pouvons témoigner de la valeur ajoutée que cet avantage (adhésion à L'abonne Bus) procure au bien-être de nos employés : diminution du stress, gain de temps aux heures de pointe et coûts moins élevés qu'une automobile... »*

Hugo Normand, responsable des communications chez Frima, Le Soleil, 30 octobre 2013.

## 2.7 UNE CONTRIBUTION IMPORTANTE AU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Indéniablement, le RTC contribue au développement durable. En limitant la consommation d'essence et les émissions de gaz à effet de serre, il offre une option de déplacement plus performante sur le plan environnemental. Ses impacts se font sentir également dans les autres volets du développement durable, les volets social et économique. En effet, le RTC permet aux citoyens, de toutes conditions, de contribuer à la société et de mieux vivre la ville en leur donnant accès

aux lieux d'emplois et d'enseignement, aux divers services publics et privés ainsi qu'aux activités culturelles et sociales. Par ailleurs, les services du RTC permettent aux entreprises d'avoir accès à la main-d'œuvre et limitent les besoins en espaces de stationnement. Enfin, en diminuant la congestion sur le réseau routier et autoroutier, ils réduisent les coûts du transport des personnes et des marchandises.

Les Métrobus 800, 801, 802 et 803 desservent 63 % des emplois de l'agglomération de Québec à l'intérieur d'une distance de 800 mètres.

16. Le RTC et ses partenaires se partagent, de manière variable selon les ententes conclues, la conception, les coûts de réalisation et d'entretien ainsi que la propriété de la station et du terrain sur lequel elle est construite.



L'Institut de réadaptation en déficience physique de Québec a décerné son prix *Partenariat* au RTC en reconnaissance de son approche associant les personnes et les organismes du milieu pour améliorer l'accessibilité de ses services réguliers.

Une étude menée en 2009 par l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ) a mesuré les retombées économiques des sociétés de transport du Québec. Le RTC, comme toutes les sociétés de transport, crée des emplois directs et indirects,

contribue au produit intérieur brut de sa région et génère des recettes fiscales qui retournent aux gouvernements fédéral et provincial. Les retombées du RTC pour la région de Québec sont résumées en encadré.

#### LES RETOMBÉES RÉGIONALES DU RTC EN 2009

- 1 464 emplois, dont 1 355 emplois directs
- 82,6 M\$ en salaires
- 103,2 M\$ en valeur ajoutée  
(contribution à l'économie du Québec provenant des dépenses d'exploitation et d'immobilisations injectées dans l'économie)
- 21,6 M\$ en revenus pour le gouvernement du Québec
- 8,4 M\$ pour le gouvernement fédéral<sup>17</sup>

17. Association du transport urbain de Québec (2010). *Impacts économiques et contribution au développement durable du Réseau de transport de la Capitale*. Fiches synthèses. [http://www.atuq.com/\\_library/images/contentImages/fiche\\_rtc\\_finale\\_2010\\_11\\_08.pdf](http://www.atuq.com/_library/images/contentImages/fiche_rtc_finale_2010_11_08.pdf)

## 2.8 UN CADRE FINANCIER RESPECTÉ

En 2005, le RTC prévoyait des investissements de 222 M\$ sur 10 ans pour réaliser ses engagements, une somme qui équivaut en 2013 à 253,2 M\$.

À ce jour, les coûts de réalisation des projets, de l'ordre de 198,5 M\$, ont été contenus à l'intérieur de l'enveloppe globale prévue en 2005. Toutefois, aux déboursés déjà réalisés, il faut ajouter les dépenses

des prochaines années. Les sommes nécessaires pour compléter les principaux projets du Plan stratégique, présentés dans les prochaines sections, sont évaluées à 102 M\$. À terme, le RTC aura investi 300,5 M\$ en immobilisations diverses pour assurer le développement de ses services, montant réparti entre ses quatre grandes stratégies. Cela représente un écart à la hausse d'un peu moins de 20 % sur 11 ans.

### BILAN DES COÛTS D'IMMOBILISATIONS DU PLAN STRATÉGIQUE 2005-2014

|                                            | COÛTS PLANIFIÉS<br>EN 2005 | COÛTS RÉELS<br>2005-2013 | GRAND TOTAL<br>PLAN 2005-2014 | ÉCART<br>\$ PLANIFIÉS/<br>\$ GRAND TOTAL |
|--------------------------------------------|----------------------------|--------------------------|-------------------------------|------------------------------------------|
|                                            | \$ 2013                    | \$ 2013                  | \$ 2013                       | %                                        |
| A. Réseau structurant                      | 184,7 M\$                  | 129,5 M\$                | 194,6 M\$                     | 5 %                                      |
| B. Desserte des principaux pôles           | 17,4 M\$                   | 26,2 M\$                 | 34,6 M\$                      | 99 %                                     |
| C. Réseau intermédiaire et desserte locale | 10,4 M\$                   | 20,2 M\$                 | 20,2 M\$                      | 94 %                                     |
| D. Service moderne et de qualité           | 40,7 M\$                   | 22,6 M\$                 | 51,1 M\$                      | 26 %                                     |
| <b>Total</b>                               | <b>253,2 M\$</b>           | <b>198,5 M\$</b>         | <b>300,5 M\$</b>              | <b>19 %</b>                              |
| Subvention                                 |                            | 141,9 M\$                | 215,8 M\$                     |                                          |
| Taux moyen de subvention                   |                            | 71 %                     | 72 %                          |                                          |
| <b>Coût net</b>                            |                            | <b>56,6 M\$</b>          | <b>84,7 M\$</b>               |                                          |

Source : RTC, Direction des services administratifs, 2013

### Des projets plus ambitieux

Plusieurs facteurs expliquent cette hausse des coûts par rapport aux prévisions.

L'actualisation des données financières en dollars 2013, en se basant sur l'indice des prix à la consommation, sous-estime nettement l'inflation toujours plus élevée dans le domaine des transports. De plus, certains projets ont pris plus d'ampleur qu'estimé au départ. Il en est ainsi de l'amélioration du service eXpress à destination du pôle de Sainte-Foy qui, avec l'implantation de la voie réservée sur l'autoroute Robert-Bourassa, a mené à la création des parcours 500.

Enfin, le gain d'achalandage attribuable aux améliorations de service a conduit à une révision à la hausse des achats d'autobus pour les services Métrobus et le Bus. Par exemple, alors que le RTC voulait gagner 1 million de déplacements supplémentaires avec la desserte locale, ce sont 2,7 millions de déplacements annuels qui se sont ajoutés sur les parcours le Bus. Au lieu des 20 autobus d'abord prévus, 37 véhicules ont été nécessaires pour répondre à cette croissance. Au total, 41 autobus de plus ont été acquis, soit 16 autobus conventionnels et 25 articulés. De plus, la croissance plus importante du parc d'autobus a nécessité l'agrandissement du centre Métrobus, une dépense additionnelle.



## Des développements à l'avantage de la Ville de Québec

Les prévisions budgétaires du Plan stratégique ont été élaborées en 2005 avant la mise en vigueur des programmes de soutien de la Politique québécoise du transport collectif. La contribution du gouvernement québécois au transport en commun était alors nettement plus modeste. Sur la base du cadre financier alors en vigueur, le RTC avait évalué qu'à terme, le financement

des immobilisations devait ajouter une somme de 23,4 M\$ à son budget annuel. Pour sa part, l'ajout de services devait induire 12,1 M\$ de plus en coûts d'exploitation. Au total, les engagements du Plan stratégique, une fois réalisés, devaient représenter un coût supplémentaire de 35,6 M\$ par année.

### BILAN DU FINANCEMENT ANNUEL DU PLAN STRATÉGIQUE 2005-2014

|                                              | COÛTS PLANIFIÉS PLAN 2005-2014<br>(\$2014) |                 |                 | COÛTS RÉELS PLAN 2005-2014<br>(\$2014) |                |                 |
|----------------------------------------------|--------------------------------------------|-----------------|-----------------|----------------------------------------|----------------|-----------------|
|                                              | IMMOS                                      | EXPLOITATION    | TOTAL ANNUEL    | IMMOS                                  | EXPLOITATION   | TOTAL ANNUEL    |
| <b>Coûts annuels</b>                         | 39,3 M\$                                   | 28,4 M\$        | 67,8 M\$        | 26,8 M\$                               | 35,3 M\$       | 62,1 M\$        |
| Financement annuel MTQ                       | (15,9 M\$)                                 | N/A             | (15,9 M\$)      | (19 M\$)                               | (12,8 M\$)     | (31,8 M\$)      |
| Revenus annuels de la clientèle              | N/A                                        | (16,3 M\$)      | (16,3 M\$)      | N/A                                    | (12,7 M\$)     | (12,7 M\$)      |
| <b>Financement annuel supplémentaire RTC</b> | <b>23,4 M\$</b>                            | <b>12,1 M\$</b> | <b>35,6 M\$</b> | <b>7,8 M\$</b>                         | <b>9,8 M\$</b> | <b>17,6 M\$</b> |

Source : RTC, Direction des services administratifs, 2013

Le soutien financier du gouvernement du Québec a considérablement changé la donne. D'une part, le taux moyen de subvention pour les immobilisations a augmenté de façon notable pour se situer au-delà de 70 % alors qu'il était plutôt autour de 40 % en 2005. D'autre part, le gouvernement provincial a également décidé de favoriser le développement des services en assumant la moitié du coût de l'ajout d'heures de service, une mesure dont le RTC a bénéficié à partir de 2008.

De ce fait, les dépenses supplémentaires générées par le développement du réseau depuis 2005 coûteront la moitié moins que prévu. En effet, les coûts n'ont été que de 17,6 M\$ plutôt que les 35,6 M\$ anticipés et cela même si plus d'heures de service ont été ajoutées. Ceci grâce à la décision du gouvernement du Québec de favoriser le développement des services en participant aux coûts d'exploitation.

## En résumé

Ce bilan démontre que le RTC a respecté ses engagements et qu'il a œuvré sans relâche à l'avancement du transport en commun. Néanmoins, certains projets se concrétisent moins rapidement que prévu, parfois en raison de leur complexité. Pensons à la mise en service de nouveaux Métrobus ou du système *nomade temps réel*. Malgré cela, les quatre stratégies énoncées dans le Plan stratégique 2005-2014 se sont traduites par plusieurs réalisations importantes, souvent novatrices, ayant amélioré de façon notable l'offre et la qualité du service. Ces réalisations ont contribué par le fait même à transmettre aux citoyens de

l'agglomération de Québec une perception plus positive du transport en commun. Enfin, ces développements se sont faits à l'intérieur du cadre budgétaire prévu. La décision du gouvernement du Québec d'investir dans la réalisation des infrastructures et dans le développement des services a permis aux villes de l'agglomération de Québec d'offrir un service nettement amélioré tout en atténuant l'impact financier pour leurs contribuables.



# 3

## CLORE LA RÉALISATION DU PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES 2005-2014



LES ACTIONS RÉALISÉES DEPUIS 2005 EN CONFORMITÉ AVEC LE PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES 2005-2014 ONT DONNÉ DES RÉSULTATS PROBANTS AU REGARD DE LA SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE ET DE L'ACHALANDAGE QUI N'ONT CESSÉ DE CROÎTRE. COMME MENTIONNÉ PRÉCÉDEMMENT, CERTAINES ACTIONS N'ONT PAS ÉTÉ ENTREPRISES ALORS QUE D'AUTRES, BIEN QU'ELLES SOIENT EN COURS DE RÉALISATION, ACCUSENT DES RETARDS. LE RTC ENTEND CLORE SON PLAN STRATÉGIQUE 2005-2014 EN MENANT À TERME LES PROJETS ÉNUMÉRÉS CI-APRÈS.

### 3.1 COMPLÉTER LE RÉSEAU STRUCTURANT

Le réseau structurant, associé aux Métrobus, dessert des axes de déplacements commandant un service à haute fréquence et des véhicules de grande capacité pour suffire à la forte demande. Les parcours Métrobus attirent le plus gros achalandage et ont connu une croissance solide dans les dernières années.

Implanter un cinquième parcours dans l'ouest de l'agglomération, augmenter la fiabilité et le confort des parcours Métrobus et, enfin, rendre l'ensemble du réseau structurant accessible aux personnes en fauteuil roulant figurent au programme des prochaines années.

- le réaménagement du terminus Les Saules;
- l'aménagement de nouvelles stations aux zones d'attente;
- le déploiement d'autobus articulés;
- la mise en place de mesures préférentielles le long du tracé.

*Mise en service graduelle à partir de 2016*

*Investissements 2014-2016 - estimation 36,1 M\$*

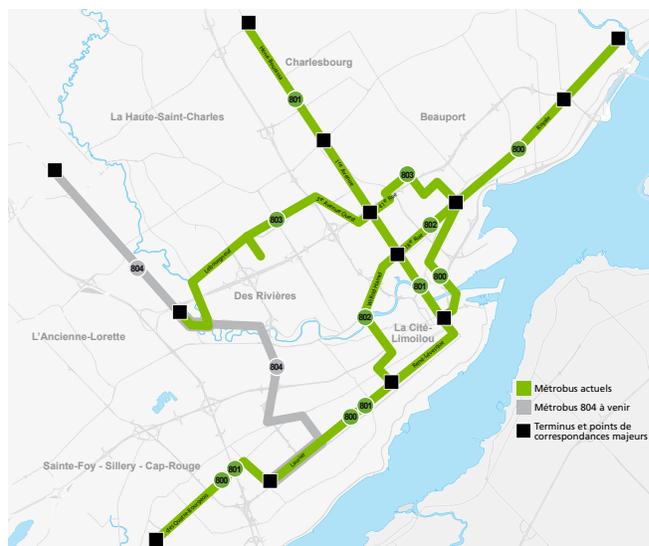
#### Mettre en place le Métrobus 804

Le RTC mettra ainsi en service le Métrobus 804, lequel s'ajoute aux 800, 801, 802 et 803. Empruntant en grande partie le tracé de l'actuel parcours 87, les autobus de ce nouveau Métrobus circuleront principalement sur le boulevard de l'Ormière et sur l'autoroute Robert-Bourassa, reliant ainsi le secteur nord-ouest de l'agglomération de Québec au centre de Sainte-Foy.

La mise en service du Métrobus 804 nécessitera :

- l'aménagement d'un nouveau terminus dans le secteur Alpha (boulevard de l'Ormière au nord de l'avenue Chauveau);

#### RÉSEAU STRUCTURANT





## Accroître la fiabilité et la performance du service

Pour garantir la qualité du service attendue par la clientèle, le service Métrobus doit être rapide et fiable en respectant l'intervalle de service annoncé. Pour ce faire, les mesures préférentielles seront améliorées avec des priorités aux feux de circulation, par exemple. N'oublions pas que ces mesures jouent sur deux aspects. D'une part, elles augmentent les revenus parce qu'un service régulier, fiable et rapide attire plus de clients. D'autre part, elles génèrent des économies parce que l'augmentation de la vitesse commerciale<sup>18</sup> réduit les coûts d'exploitation (moins d'autobus sont nécessaires pour offrir un meilleur service).

*Consolidation des mesures préférentielles  
- parcours 800, 801, 802 et 803 à partir de 2014  
Investissements 2014-2016 - estimation 5,7 M\$*

## Augmenter le confort pour la clientèle

Pour rendre le service Métrobus plus attrayant et offrir un meilleur confort à la clientèle aux zones d'attente, des aménagements seront revus ou des améliorations importantes seront apportées aux infrastructures, entre autres là où se croisent deux parcours Métrobus. On prévoit également de nouvelles stations tempérées, construites en partenariat avec des entreprises de Québec. Ces interventions, en plus de rendre plus agréables les périodes d'attente, contribuent positivement à l'image de marque du RTC et de Québec.

## Réaménagements et améliorations aux terminus D'Estimauville, Les Chutes, Jacques-Cartier ainsi qu'aux intersections 41<sup>e</sup> Rue et 1<sup>re</sup> Avenue, 18<sup>e</sup> Rue et 1<sup>re</sup> Avenue

Certains de ces travaux s'intègrent à des interventions d'envergure, pensons à l'écoquartier D'Estimauville et au Programme particulier d'urbanisme de Saint-Roch, dont la Ville de Québec est maître d'œuvre. L'échéancier dépendra de la progression de ces projets. Les réaménagements pourraient ne pas être tous terminés en 2016, mais des ressources financières seront engagées pour entreprendre les interventions prévues.

*Terminus et zones d'attente réaménagés à partir de 2015  
Investissements 2014-2016 - estimation 20,3 M\$*

## Construction de nouvelles stations tempérées

Réalisées en partenariat, ces nouvelles stations tempérées respecteront les standards d'accessibilité universelle. Elles seront donc accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

*Aménagement de nouvelles stations tempérées  
à partir de 2014  
Investissements 2014-2016 - estimation 3 M\$*

## Rendre accessibles tous les Métrobus aux personnes en fauteuil roulant

L'accessibilité universelle demeure une priorité pour le RTC. Ainsi, après l'Écolobus et les parcours 800, 801 et 802, ce sera au tour du 803 d'accueillir les personnes en fauteuil roulant. Des interventions seront faites aux stations pouvant être rendues accessibles<sup>19</sup>. Pour sa part, le Métrobus 804 sera accessible dès sa mise en service.



18. La vitesse commerciale correspond à la vitesse vécue par la clientèle. Elle est calculée en divisant le nombre de kilomètres parcouru pour desservir les parcours du réseau par le nombre total d'heures productives, c'est-à-dire les heures de service direct à la population.

19. Des considérations de sécurité, liées notamment au dénivelé de la rue à l'arrêt, ne permettent pas de rendre toutes les stations accessibles.

## 3.2 POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES EXPRESS

Une desserte efficace en transport en commun entre les quartiers de banlieue, le centre-ville et le secteur de Sainte-Foy réduit la congestion particulièrement en périodes de pointe en diminuant le nombre d'automobiles sur le réseau. Un autobus eXpress rempli à pleine capacité, comme c'est souvent le cas, remplace près d'une cinquantaine d'automobiles. La réalisation de cette stratégie demeure plus complexe et plus longue puisqu'elle demande de coordonner les plans d'action de plusieurs acteurs, notamment pour implanter des mesures préférentielles.

### Compléter la mise en place de Destination Sainte-Foy

Les nouveaux eXpress 500 et les changements apportés aux eXpress 300 à l'automne 2013 ont grandement haussé la qualité du service au départ de la banlieue vers Sainte-Foy, secteurs du boulevard Laurier, de l'Université Laval, du Cégep de Sainte-Foy et du Cégep Garneau. Le service est en effet plus rapide pour l'ensemble de la clientèle et il est plus direct pour les gens qui travaillent dans le secteur Laurier. Enfin, les eXpress 300 desservent maintenant le Cégep Garneau. L'aménagement des stations tempérées ainsi que des voies réservées sur le réseau municipal et sur le campus prendra fin au cours de 2014.

*Finalisation de la réalisation des zones d'attente et des mesures préférentielles*

*Investissements 2014-2016: estimation 3,1 M\$*

### Réaménager et améliorer les stationnements incitatifs D'Estimauville et du Zoo

La desserte en transport en commun vers le centre-ville et le secteur de Sainte-Foy ne passe pas, dans tous les cas, par un service porte-à-porte. Dans ce contexte, la présence de stationnements incitatifs, de taille suffisante et connectés à des parcours efficaces, répond aux besoins des personnes qui - pour des raisons personnelles, de localisation résidentielle ou d'offre de service - doivent combiner voiture et autobus pour se rendre à destination. Le stationnement incitatif D'Estimauville sera agrandi et relocalisé pour tenir compte des projets d'aménagement urbain prévus dans ce secteur, tandis que celui du Zoo sera agrandi et amélioré et, possiblement, relocalisé.



*Agrandissement, réaménagement et amélioration des stationnements D'Estimauville et du Zoo en 2016*

*Investissements 2014-2016: estimation 5,3 M\$*



### 3.3 POURSUIVRE LA MODERNISATION DES SERVICES ET DES OUTILS D'INFORMATION

Les nouvelles technologies offrent de grandes possibilités pour optimiser l'exploitation du service et, de ce fait, en réduire les coûts. Elles permettent également de mieux rejoindre la population en général et la clientèle du RTC en particulier.

#### Continuer le déploiement de *nomade temps réel*

La mise en place du système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs *nomade temps réel* est certainement le projet majeur du RTC dans les prochaines années. Avec un tel système, le RTC sera en mesure de diffuser une information en temps réel, comme les délais d'attente avant le passage du prochain bus, une innovation très attendue de la clientèle.

Ce système intégrera également l'octroi d'une priorité aux autobus aux feux de circulation. Combinée aux voies réservées, la priorité aux feux augmentera la fiabilité du service et la vitesse commerciale. Ce faisant, les coûts d'exploitation du service diminueront. En permettant d'offrir un meilleur service à meilleur coût, *nomade temps réel* aura ainsi des retombées très positives non seulement pour la clientèle et pour le RTC, mais aussi pour la collectivité.

Actuellement, *nomade temps réel* est en cours d'implantation et mobilise une importante équipe d'employés du RTC et d'experts externes. Ce projet se fait avec la collaboration de la Ville de Québec.

*Déploiement complété de nomade temps réel en 2017*

*Investissements 2014-2016: estimation 27,9 M\$*

#### Poursuivre le développement d'outils d'information en phase avec les nouvelles technologies

Le RTC est fortement engagé dans l'intégration des nouvelles technologies pour faire connaître et faciliter l'utilisation de ses services auprès de sa clientèle. L'intégration s'effectue néanmoins sans délaisser les moyens d'information traditionnels, notamment ceux destinés aux personnes handicapées et à mobilité réduite. Le RTC et le STAC poursuivront leur lancée, fort appréciée de la clientèle et susceptible d'en attirer une nouvelle. L'accès au réseau WiFi dans les autobus sera considéré et fera l'objet de tests. L'implantation d'un tel projet est toutefois conditionnelle à un éventuel partenariat financier.

*Poursuivre le développement d'outils d'information : écrans et panneaux numériques et tests pour l'Internet WiFi*

*Investissements 2014-2016: estimation 0,6 M\$*



Avec la réalisation des projets décrits précédemment, le RTC mettra un terme à son Plan stratégique 2005-2014. C'est dans le prochain plan stratégique que les développements subséquents seront annoncés.



# 4

VERS LA  
MOBILITÉ  
DURABLE



FAIRE ÉVOLUER LA VILLE DE QUÉBEC POUR AMENER LA POPULATION À MODIFIER PROGRESSIVEMENT SES HABITUDES DE DÉPLACEMENT S'AVÈRE UN ÉNORME DÉFI. DE FAIT, DES CHANGEMENTS PROFONDS SERONT NÉCESSAIRES DANS LA MANIÈRE D'ENVISAGER L'AMÉNAGEMENT URBAIN ET L'ORGANISATION DES TRANSPORTS POUR CRÉER LES CONDITIONS PROPICES À L'AVÈNEMENT D'UNE MOBILITÉ DIFFÉRENTE. CETTE MUTATION COMMANDE, EN GRANDE PARTIE, DES INTERVENTIONS PUBLIQUES STRUCTURANTES PRENANT DU TEMPS À IMPLANTER ET DONT L'INFLUENCE SE FAIT RAREMENT SENTIR DANS L'IMMÉDIAT. CERTES, LES TROIS PROCHAINES ANNÉES SERVIRONT À COMPLÉTER LA RÉALISATION DU PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES 2005-2014, MAIS CETTE PÉRIODE PERMETTRA AUSSI AU RTC D'AMORCER LE VIRAGE QU'IMPOSE UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE. DEUX TYPES D'ACTIONS SERONT MENÉS DANS CETTE PERSPECTIVE D'ICI 2017 : D'UNE PART, DES PROJETS DÉCOULANT DU PLAN DE MOBILITÉ DURABLE DE LA VILLE DE QUÉBEC DEVANT ÊTRE ENTREPRIS DÈS MAINTENANT ET, D'AUTRE PART, DES ÉTUDES ET DES ANALYSES NÉCESSAIRES À L'ÉLABORATION DU PROCHAIN PLAN STRATÉGIQUE.

#### 4.1 DANS LA PERSPECTIVE DU PLAN DE MOBILITÉ DURABLE DE LA VILLE DE QUÉBEC

Considéré longtemps comme un service d'appoint, le transport en commun se trouve aujourd'hui au cœur de la mobilité durable. Ce faisant, il est appelé à se développer beaucoup plus rapidement dans les prochaines décennies, et ce, en cohérence avec les orientations de développement urbain. Il doit donc être mieux intégré dans l'espace urbain, offrir un service accessible, attrayant, rapide, efficace et de grande qualité. Cependant, le transport en commun à lui seul,

même avec une offre de service supérieure, ne suffira pas à combler tous les besoins en mobilité. L'avenir est à la complémentarité des modes et, conséquemment, à l'intermodalité.

Sans attendre son prochain plan, le RTC entreprendra de nouveaux projets découlant de cette nouvelle vision du rôle du transport en commun dans l'agglomération.



## Le tramway

Pour orienter le développement urbain et pour augmenter l'attractivité du transport en commun, le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec mise notamment sur l'implantation d'un tramway qui desservirait les deux rives du fleuve Saint-Laurent. Le tracé proposé se divise en deux axes : un axe nord-sud reliant le sud de Charlesbourg à la colline Parlementaire et un axe est-ouest allant de D'Estimauville jusqu'au complexe Desjardins à Lévis en passant par l'axe du boulevard Charest et le pont de Québec.

Les démarches pour réaliser le tramway, pièce majeure pour orienter le développement urbain, ont été entreprises en 2012. L'étude de faisabilité devrait être dévoilée à l'automne 2014. Si les résultats sont positifs et qu'il y a consensus, des études d'avant-projet et d'impact sur l'environnement seront effectuées. Une fois le financement obtenu, deux années supplémentaires seront nécessaires pour cette deuxième phase d'études.

*Dépôt de l'étude de faisabilité à l'automne 2014  
Début des études d'avant-projet et d'impact sur  
l'environnement dès le financement obtenu*

*Investissements 2014-2016 : 13,1 M\$*

## Un parcours 7 remodelé

Le parcours 7 dessert principalement la haute-ville de Québec par le chemin Sainte-Foy, de la colline Parlementaire à la pointe de Sainte-Foy. Troisième parcours en importance du réseau après les Métrobus 800 et 801, il compte pour 11 % de l'achalandage annuel. Il dessert plusieurs quartiers et des organisations d'importance générant un grand volume de déplacements, notamment trois hôpitaux, deux cégeps, l'Université Laval, plusieurs édifices gouvernementaux dont l'édifice Marly à Sainte-Foy. L'intervalle de service y est comparable à celui des Métrobus. Cependant, l'absence de mesures préférentielles et la courte distance entre les arrêts réduisent la vitesse commerciale et la fiabilité du service. Le manque de confort en raison du fort achalandage à bord des véhicules provoque également de l'insatisfaction chez la clientèle.

L'offre de service de ce parcours fera l'objet d'une révision en profondeur. Son fort achalandage justifie la desserte par des autobus de plus forte capacité pour répondre à la demande et assurer le confort de sa clientèle. Des autobus articulés pourraient donc être déployés, nécessitant des changements au tracé, particulièrement dans le Vieux-Québec et dans le quartier Saint-Jean-Baptiste. Pour accroître la vitesse et la fiabilité, il sera essentiel d'innover en matière d'aménagement de la voirie et de l'espace urbain pour concilier des objectifs d'efficacité pour le transport en commun et de qualité de vie pour les résidents des milieux traversés. Ce projet d'envergure sera mené de concert avec la Ville de Québec.

*Nouvelle offre de service du parcours 7 à l'automne 2017  
Investissements 2014-2016 : estimation 13 M\$*

## Un service adapté aux quartiers desservis

L'atténuation des impacts des parcours le Bus dans les quartiers résidentiels sera à l'ordre du jour dans les prochaines années.

Le RTC poursuivra la diversification de son parc de véhicules entreprise avec les minibus électriques de l'Écolobus et les autobus articulés des Métrobus. Les contraintes propres aux quartiers historiques (étroitesse des rues, espace restreint) militent pour une desserte avec des autobus de plus petite taille.

Au cours des prochaines années, le RTC fera l'acquisition de 24 midibus<sup>20</sup> qui circuleront dans certains quartiers à partir de 2016. Évidente à première vue, l'exploitation du service par ces véhicules demande une planification minutieuse pour éviter, entre autres, les surcharges sur les parcours desservis. Elle exige également la construction d'un centre de remisage.

*Construction d'un centre de remisage  
Desserte de certains secteurs en midibus à partir de 2016*

*Investissements 2014-2016 : estimation 35,9 M\$*

20. Les minibus électriques actuels mesurent 5 mètres. Les midibus, mesurant entre 8 et 9 mètres, ont une plus grande capacité d'accueil.

## Des projets pour assurer le développement du service

Pour doubler la part modale du transport en commun, cible du Plan de mobilité durable de la Ville de Québec, il faut inévitablement augmenter l'offre de service. En conséquence, le transport en commun sera plus présent et plus visible dans la ville et sur ses voies de circulation, ce qui doit être perçu comme une belle occasion. On peut s'inspirer de villes ailleurs dans le monde qui, ayant opté pour la mobilité durable, ont transformé des gares intermodales et des stations de transport en commun en lieux d'animation urbaine. Lieux publics de qualité, ils contribuent aujourd'hui à l'image de marque de ces villes.

La localisation des infrastructures nécessaires au développement du service (stationnements incitatifs, futurs pôles d'échanges, nouveau centre de service, etc.) est une question critique. Dans les secteurs attractifs, où la forte pression sur le développement réduit la disponibilité de terrains, la compétition pour les acquisitions est vive. Pour le RTC, obtenir les espaces indispensables pour son développement devient un enjeu stratégique pour éviter des retards dans la réalisation de ses projets ou le choix d'un emplacement non optimal. Une meilleure anticipation peut également éviter la surenchère quant aux coûts d'acquisition. Pour assurer une localisation idéale au meilleur coût, et pour disposer rapidement d'un emplacement au moment de réaliser une nouvelle infrastructure, le RTC pourra compter sur une enveloppe budgétaire dédiée à l'acquisition de terrains.

*Programme d'achat de terrains à partir de 2014*

*Investissements 2014-2016 : 5,7 M\$*

Pour renforcer l'offre de service de façon significative, le RTC devra disposer d'un nombre accru d'autobus. La construction d'un bâtiment pour remiser les midibus est déjà prévue pour 2016. En 2019, le RTC devrait à nouveau avoir besoin d'espace supplémentaire pour augmenter son parc d'autobus en concordance avec l'augmentation de l'offre de service nécessaire pour atteindre les cibles du PMD. Une offre de service plus importante est donc conditionnelle à la disponibilité d'un troisième centre de service dès 2019. Cinq années sont requises pour acquérir le terrain, effectuer les études, obtenir les autorisations et procéder à la construction.

*Achat du terrain et début des études pour construire un troisième centre de service*

*Investissements 2014-2016 : 5,7 M\$*

Les services eXpress doivent évoluer pour desservir les pôles secondaires d'emplois et offrir plus de souplesse en ce qui a trait aux horaires. Le PMD de la Ville de Québec suggère d'augmenter les destinations desservies par les eXpress, en permettant des correspondances à des points stratégiques sur le réseau. À cette fin, deux secteurs ont été considérés comme des endroits potentiels pour aménager un pôle d'échanges. Cette option doit être analysée en concertation étroite avec la Ville de Québec. Des sommes sont allouées pour mener les études nécessaires pour statuer sur la pertinence de ces pôles et, le cas échéant, en commencer la réalisation.

*Dépôt des études sur les pôles en 2016*

*Investissements 2014-2016 : 1,8 M\$*



## Des projets pour favoriser l'intermodalité

Le transport en commun sera considéré comme une option de plus en plus intéressante à mesure que son offre de service s'harmonisera avec les autres modes de transport. En ce sens, des stationnements incitatifs et des pôles d'échanges sont essentiels pour faciliter la combinaison de plusieurs modes : le vélo, la voiture personnelle, le taxi, l'autobus, etc. Les stationnements permettent de laisser les automobiles en amont de la congestion pour entrer au centre-ville en autobus ou en tramway éventuellement. Quant aux pôles d'échanges, ils ont pour but d'offrir à la clientèle un lieu de correspondance sécuritaire et pratique lorsqu'ils passent d'un parcours d'autobus à un autre ou d'un autobus à un autre mode. On peut y retrouver des activités connexes au déplacement : casse-croûte, petite épicerie, emprunt de livres, etc. Ils seront de taille et d'allure différentes,

selon leur localisation sur le réseau de transport en commun, le milieu dans lequel ils s'insèrent, le volume d'échanges attendu et les activités disponibles. Pour faire de la connexion entre différents modes une expérience agréable, ces stationnements et ces pôles d'échanges doivent être accessibles, bien aménagés et intégrés sur la voirie et dans l'espace urbain.

*Développement de nouveaux stationnements incitatifs à vocation régionale à partir de 2014*

*Aménagement de pôles d'échanges et autres projets d'intermodalité à partir de 2016*

*Investissements 2014-2016 : 2 M\$*

## 4.2 L'ÉLABORATION DU PROCHAIN PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT

Comme mentionné précédemment, le PMD marque un tournant très important au regard de la mobilité, du transport en commun et, conséquemment, du rôle du RTC. Ce virage est très positif pour l'avenir de l'agglomération de Québec et de sa région à plusieurs égards. Il s'exprime dans la manière de concevoir le développement de la ville et de ses transports. Il vise une forte intégration des différents modes de transport entre eux. Il reconnaît la mobilité comme une dynamique régionale plutôt que locale appelant une mobilisation de l'ensemble de la collectivité. L'approche privilégiée par le RTC pour élaborer son prochain plan devra refléter cette nouvelle façon de concevoir la mobilité et le rôle du transport en commun.

L'implantation d'un tramway, dans les deux axes proposés par le PMD, suppose nécessairement une révision de l'organisation actuelle du réseau. Le réseau structurant, desservi par les Métrobus, devra être repensé en fonction des deux lignes du tramway. L'articulation des autres parcours au réseau structurant sera également reconsidérée, ce qui pourrait conduire à intensifier la logique de rabattement de ces parcours sur le tramway et les Métrobus. Ces considérations de même que les priorités de densification de la Ville de Québec seront prises en compte pour l'adaptation de la desserte locale à l'évolution de la structure de réseau. Enfin, en raison de l'accent plus important sur l'intermodalité, la révision du réseau devra également spécifier la nature et la localisation des infrastructures nécessaires pour les déplacements bimodaux (pôles d'échanges, stationnements incitatifs, terminus, etc.).

## INTRANTS MAJEURS NÉCESSAIRES À LA RÉVISION DU RÉSEAU

- Le Schéma d'aménagement et le Plan directeur d'aménagement et de développement révisés pour préciser les priorités de développement à l'échelle de l'agglomération et de la ville de Québec.
- Les orientations quant au projet de tramway.
- Les modèles de prévision et de localisation des croissances démographique et économique sur le territoire ainsi que ceux de transfert modal développés dans le cadre de l'étude de faisabilité du tramway. Ces modèles seront nécessaires à la révision du réseau, indépendamment de la mise en service éventuelle du tramway.
- La révision des normes de desserte et de service ainsi que de la performance des services selon les objectifs du PMD.

Même si l'étude de faisabilité du tramway fournira des données très utiles, d'autres études et analyses devront être effectuées par le RTC pour tenir compte, notamment des tendances émergentes en mobilité, des impacts des normes de service révisées et des impacts associés à la révision du réseau.

Enfin, des mécanismes et des activités de consultation seront développés pour associer la population et les partenaires du RTC à cet exercice déterminant, non seulement pour le développement du transport en commun, mais pour l'avenir de l'agglomération de Québec.

Dans son prochain plan stratégique, le RTC annoncera de manière étoffée le réseau et les services qui seront déployés sur un horizon de dix ans ainsi que les grandes étapes de mise en œuvre. Il précisera les caractéristiques et les performances attendues des différents niveaux de services, la localisation et la nature des infrastructures aux points de rencontres et d'échanges, l'intégration des différents services entre eux, etc. Les développements envisagés pour répondre à la croissance de la demande en transport adapté seront également spécifiés.

Le RTC énoncera aussi les coûts et les retombées économiques des investissements requis de même que les gains envisagés en matière d'achalandage et de part modale pour le transport en commun. Le prochain plan stratégique indiquera la nature des partenariats indispensables pour atteindre le degré nécessaire d'intégration et d'interconnexion entre les services du RTC et les autres services en mobilité pour parvenir à une véritable mobilité durable. Enfin, il précisera le cadre financier qui soutiendra la réalisation de ses engagements.

*Études et analyses pour la révision du réseau, les projets associés et l'élaboration du plan stratégique*

*Investissements 2014-2016 : 2,2 M\$*

# 5

## PLAN TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2014-2016: PRINCIPAUX JALONS ET COÛTS DU DÉVELOPPEMENT DES SERVICES

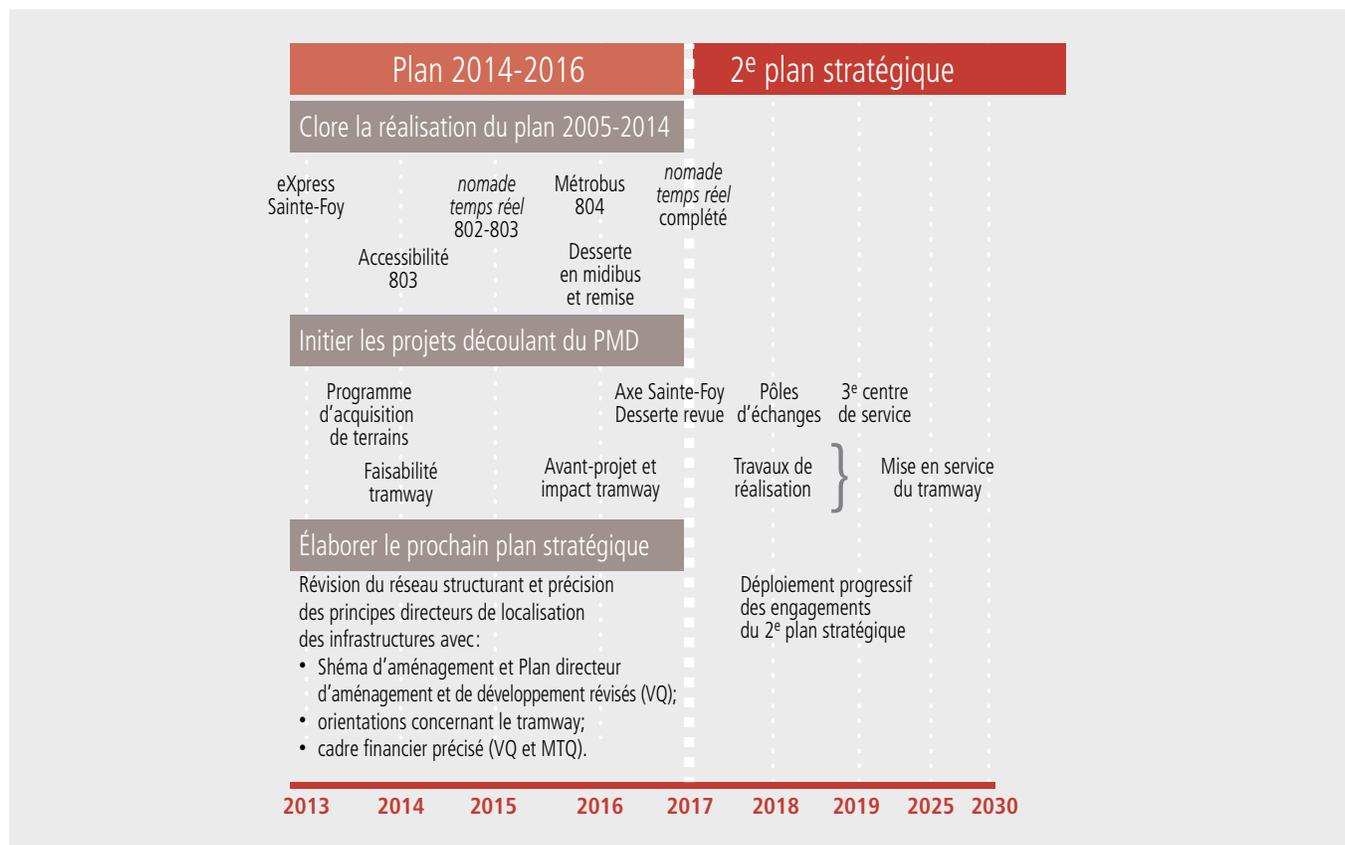


LES ENGAGEMENTS ANNONCÉS DANS LE PLAN TRIENNAL D'IMMOBILISATIONS 2014-2016 METTRONT UN TERME À LA RÉALISATION DU PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES 2005-2014 D'UNE PART ET, D'AUTRE PART, PRÉPARERONT LE TERRAIN AU DÉPLOIEMENT DU PROCHAIN PLAN STRATÉGIQUE.

Le RTC évalue que les activités des prochaines années devraient porter son achalandage annuel à 49 millions de déplacements, pour une croissance de 5 % d'ici 2016.

La figure suivante positionne dans le temps les principaux jalons du développement des services pour les trois prochaines années et un peu au-delà.

DÉPLOIEMENT DES PROJETS – 2014-2016



Au total, la réalisation du PTI 2014-2016 repose sur des investissements de 181,4 M\$, subventionnés aux trois quarts par le gouvernement du Québec, pour un

coût net de 45,1 M\$. Ces coûts correspondent à la portion des immobilisations du PTI 2014-2016 affectée au développement du réseau.

## COÛTS EN IMMOBILISATIONS 2014-2016

|                                                                                           | COÛTS EN<br>IMMOBILISATIONS<br>2014-2016<br>(\$ 2013) | ÉCHÉANCE         |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|------------------|
| <b>CLORE LA RÉALISATION DU PLAN STRATÉGIQUE 2005-2014</b>                                 |                                                       |                  |
| Compléter le réseau structurant                                                           |                                                       |                  |
| Ajout du parcours Métrobus 804                                                            | 20,7 M\$                                              | À partir de 2016 |
| Achat d'autobus articulés pour le Métrobus 804                                            | 15,4 M\$                                              | 2016             |
| Réaménagement de zones d'attente (terminus et stations régulières)                        | 20,3 M\$                                              | À partir de 2015 |
| Ajout de stations tempérées                                                               | 3,0 M\$                                               | En continu       |
| Poursuite de la mise en accessibilité des parcours Métrobus 800, 801 et 802               |                                                       | En continu       |
| Mise en accessibilité du Métrobus 803                                                     |                                                       | 2014             |
| Consolidation des mesures préférentielles sur les parcours Métrobus existants             | 5,7 M\$                                               | En continu       |
| Développer le service vers les pôles d'activités                                          |                                                       |                  |
| Compléter la mise en place des eXpress 300 et 500                                         | 3,1 M\$                                               | 2015             |
| Réaménagement des stationnements incitatifs D'Estimauville et du Zoo                      | 5,3 M\$                                               | 2016             |
| Offrir un service moderne et de qualité                                                   |                                                       |                  |
| Développement en continu de l'information clientèle                                       | 0,6 M\$                                               | En continu       |
| Déploiement progressif de <i>nomade temps réel</i>                                        | 27,9 M\$                                              | 2017             |
| <b>SOUS-TOTAL</b>                                                                         | <b>102,0 M\$</b>                                      |                  |
| <b>NOUVELLES INITIATIVES DÉCOULANT DU PLAN DE MOBILITÉ DURABLE</b>                        |                                                       |                  |
| Dépôt des études de faisabilité et début des études d'avant-projet et d'impact du tramway | 13,1 M\$                                              | 2014             |
| Nouvelle offre de service sur le parcours 7                                               | 13,0 M\$                                              | 2017             |
| Projets pour assurer le développement des services                                        | 13,2 M\$                                              | À partir de 2014 |
| Projets pour adapter la desserte aux quartiers desservis                                  | 35,9 M\$                                              | 2016             |
| Projets pour améliorer l'intermodalité bus-autres modes                                   | 2,0 M\$                                               | À partir de 2014 |
| <b>SOUS-TOTAL</b>                                                                         | <b>77,2 M\$</b>                                       |                  |
| <b>ÉLABORATION DU PROCHAIN PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT</b>                          |                                                       |                  |
| Études, analyses et révision du réseau                                                    | 2,2 M\$                                               | 2015             |
| <b>GRAND TOTAL</b>                                                                        | <b>181,4 M\$</b>                                      |                  |
| <b>Subvention</b>                                                                         | <b>136,3 M\$</b>                                      |                  |
| <b>Taux moyen de subvention</b>                                                           | <b>75%</b>                                            |                  |
| <b>COÛT NET</b>                                                                           | <b>45,1 M\$</b>                                       |                  |

Source : RTC, Plan triennal d'immobilisations 2014-2016

Par ailleurs, pour porter l'achalandage à 52 millions de déplacements par année, cible du Plan stratégique de développement des services 2005-2014, le RTC estime qu'à terme, un montant de 15M\$ devra être ajouté aux coûts annuels d'exploitation. Il s'agit toutefois d'une estimation maximale, puisqu'elle ne tient pas compte des subventions qui devraient être

accordées à l'intérieur des futurs programmes de financement du gouvernement du Québec. Elle n'intègre pas non plus les économies récurrentes qui seront réalisées à la suite de la mise en place du système *nomade temps réel* et des mesures prioritaires qui généreront des économies substantielles au regard des coûts d'exploitation.

À la croisée des chemins ou à l'aube d'une nouvelle ère en transport, le RTC s'engage dans les trois prochaines années à mener à terme les projets majeurs de son Plan stratégique 2005-2014. Il entamera ou poursuivra les projets qui découlent des orientations du Plan de mobilité durable de la Ville de Québec et dont certains conditionnent le développement du service à moyen terme. Enfin, sur la base d'orientations précisées par le gouvernement provincial et la Ville de Québec, le RTC prendra le temps nécessaire pour élaborer un deuxième plan stratégique en phase avec les grands principes de la mobilité durable, à la hauteur des défis de la prochaine décennie et répondant aux attentes de la collectivité.







720, rue des Rocailles  
Québec (Québec) G2J 1A5  
Administration : 418 627-2351  
Service à la clientèle : 418 627-2511  
[rtcquebec.ca](http://rtcquebec.ca)