



PLAN D'ACTION

pour améliorer la mobilité
dans la Couronne Nord
de Québec



Introduction

Une démarche pour améliorer la mobilité

En juin 2023, le maire de la Ville de Québec a annoncé dans une lettre mandat la mise en place d'un comité de travail afin d'identifier des moyens pour améliorer concrètement la mobilité dans la périphérie de Québec, où l'offre est la plus restreinte et donc où les citoyens sont les plus dépendants à l'automobile individuelle.

Trois objectifs sont poursuivis dans ce cadre :

- **Établir un portrait de la situation de la mobilité** des personnes dans la Couronne Nord de Québec.
- **Identifier des cibles concrètes à atteindre** pour que l'offre de mobilité soit satisfaisante pour les citoyens de tous âges de la périphérie.
- **Proposer des actions qui pourraient être posées** à court et à plus long terme pour permettre l'atteinte de ces cibles.

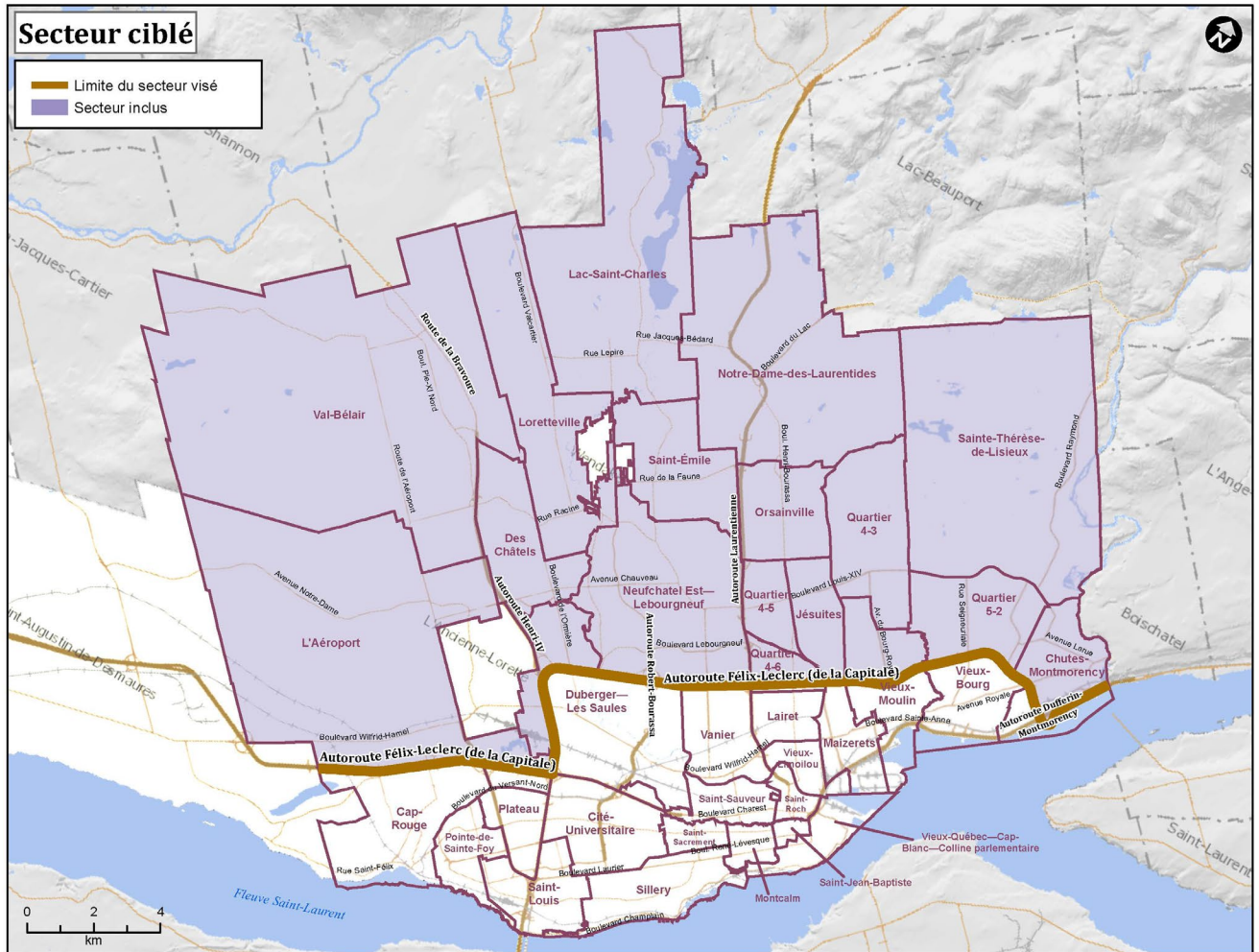
La mise en place de cette démarche souligne ainsi l'engagement de la Ville à offrir de multiples options de mobilité, à tout le monde, où qu'il habite sur le territoire, et de laisser chacun choisir ce qui répond le mieux à ses besoins.

Territoire visé

Le territoire visé par la démarche couvre **18 des 35 quartiers de la ville de Québec**, tous situés au Nord de l'autoroute Félix-Leclerc et à l'Ouest de l'autoroute Henri IV.

Ce vaste territoire aux réalités multiples représente :

- **80% de la superficie** de la ville de Québec
- **50% de ses résidents**



Démarche de participation publique

Dès le début de la démarche, à l'automne 2023, une visite terrain a été faite avec la participation de représentants de la Ville et du Réseau de transport de la Capitale (élus, gestionnaires et fonctionnaires) afin de s'assurer d'une compréhension commune des besoins. Par la suite, une consultation citoyenne a été tenue à l'aide d'un questionnaire et d'une carte interactive permettant de localiser des lieux fréquentés, du 5 décembre 2023 au 14 février 2024.

Un succès de participation témoignant de l'intérêt pour le sujet

Ce sont **2 302 résidents** de la Couronne Nord ont répondu au questionnaire et ont pu formuler des commentaires.

Les données collectées ont ainsi permis d'alimenter la réflexion pour améliorer la mobilité et de connaître :

- Les habitudes et les choix de déplacements des résidents et les facteurs y contribuant;
- Les freins perçus à l'utilisation des modes de transport durable et les pistes d'amélioration souhaitées;
- L'intérêt pour les services de mobilité partagés et à la demande.

Le portrait de la mobilité est influencé par le profil sociodémographique des répondants du territoire visé. Ceux-ci étaient en plus grande proportion qu'à l'échelle de la ville:

- Des travailleurs;
- Âgés entre 25 et 54 ans;
- Des femmes;
- Des ménages avec un enfant et plus;
- Des ménages disposant de plusieurs véhicules.

Bien que la démarche ne soit pas un sondage statistique, on constate que le portrait des déplacements s'inscrit globalement en cohérence avec le portrait de l'enquête Origine-Destination de 2017.

En plus des résultats de cette consultation citoyenne, d'autres contributions du milieu ont été pris en compte permettant de corroborer plusieurs constats, tels les:

- Résolutions de Conseils de quartier situés dans la Couronne Nord liées à la mobilité;
- Demandes 311 au Service de l'interaction citoyenne liées à la mobilité et à la circulation;
- Mémoires et contributions sur la carte interactive recueillis lors de l'élaboration de la Vision de la mobilité active.

Quelques faits sillants



Quelques faits saillants

La démarche de consultation a permis de brosser un portrait de la mobilité des résidants, de mieux percevoir certains problèmes et d'identifier les forces et opportunités en matière de mobilité dans ce territoire. Parmi les principaux constats :

- L'automobile est le mode de transport dominant, essentiellement pour des raisons d'efficacité, de rapidité et de commodité pour les déplacements;
- L'automobile est difficile à concurrencer pour les autres modes de transports individuels, notamment en raison de l'organisation du territoire (dispersion des lieux destinations sur le territoire et les plus grandes distances à parcourir);
- Le faible intérêt et les freins perçus pour l'utilisation des modes durables chez certains, peu importe les efforts mis en place, en particulier chez les ménages les plus motorisés;
- L'offre de mobilité durable est jugée insuffisante et perfectible, selon des répondants;
- Le transport en commun est le principal mode de transport utilisé en alternative à l'automobile et demeure la colonne vertébrale de l'offre de mobilité durable. Pour plusieurs résidants, il s'agit de leur seule possibilité de se déplacer;
- Les ménages avec une ou deux voitures utilisent aussi des modes durables, au quotidien ou plus occasionnellement, montrant que l'utilisation d'un mode de transport n'est généralement pas exclusive;
- La présence d'un bassin de personnes utilisant les modes durables et ouvertes au « cocktail transport » s'observe par l'intérêt montré pour des services complémentaires et partagés si ceux-ci étaient rendus accessibles dans les quartiers;
- La mise en place d'infrastructures adéquates pourrait répondre à un besoin potentiel important, notamment en ce qui a trait aux déplacements utilitaires sur de plus courtes distances. Ceci est d'autant plus vrai pour les déplacements des enfants d'âge scolaire.

Le [rapport de consultation](#) permet de retrouver l'ensemble des résultats appuyant ces constats.

Planifications existantes et opportunités d'arrimage

Il est important de souligner que la Ville de Québec est déjà en action pour répondre aux besoins de mobilité exprimés par les résidents de la Couronne Nord. Les outils de planification déjà adoptés et en cours de réalisation permettent d'orienter le développement de la mobilité et de déployer des actions répondant à ces besoins, et à l'échelle du territoire de la ville. Parmi les principaux outils de planification, citons :

- La Vision de la mobilité active 2023-2027;
- La Stratégie de sécurité routière 2020-2024;
- Le Plan stratégique 2018-2027 du RTC;
- Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé (PMADr).

De plus, d'autres outils de planification de la mobilité sont en cours d'élaboration ou parus récemment afin de répondre à plusieurs enjeux de mobilité. Parmi ceux-ci :

- Le Plan de développement du transport collectif 2025-2028 du RTC;
- La Stratégie de sécurité routière 2025-2029;
- Le Plan d'urbanisme et de mobilité de la Ville de Québec (à paraître en 2026);
- Le Plan Cité.

Arrimage avec le plan de desserte du RTC en périphérie

Pour sa part, le Réseau de transport de la Capitale (RTC) a annoncé le 11 septembre 2024, un ambitieux plan de développement en vue d'améliorer l'offre de service du transport collectif d'ici 2028, avec pour objectifs :

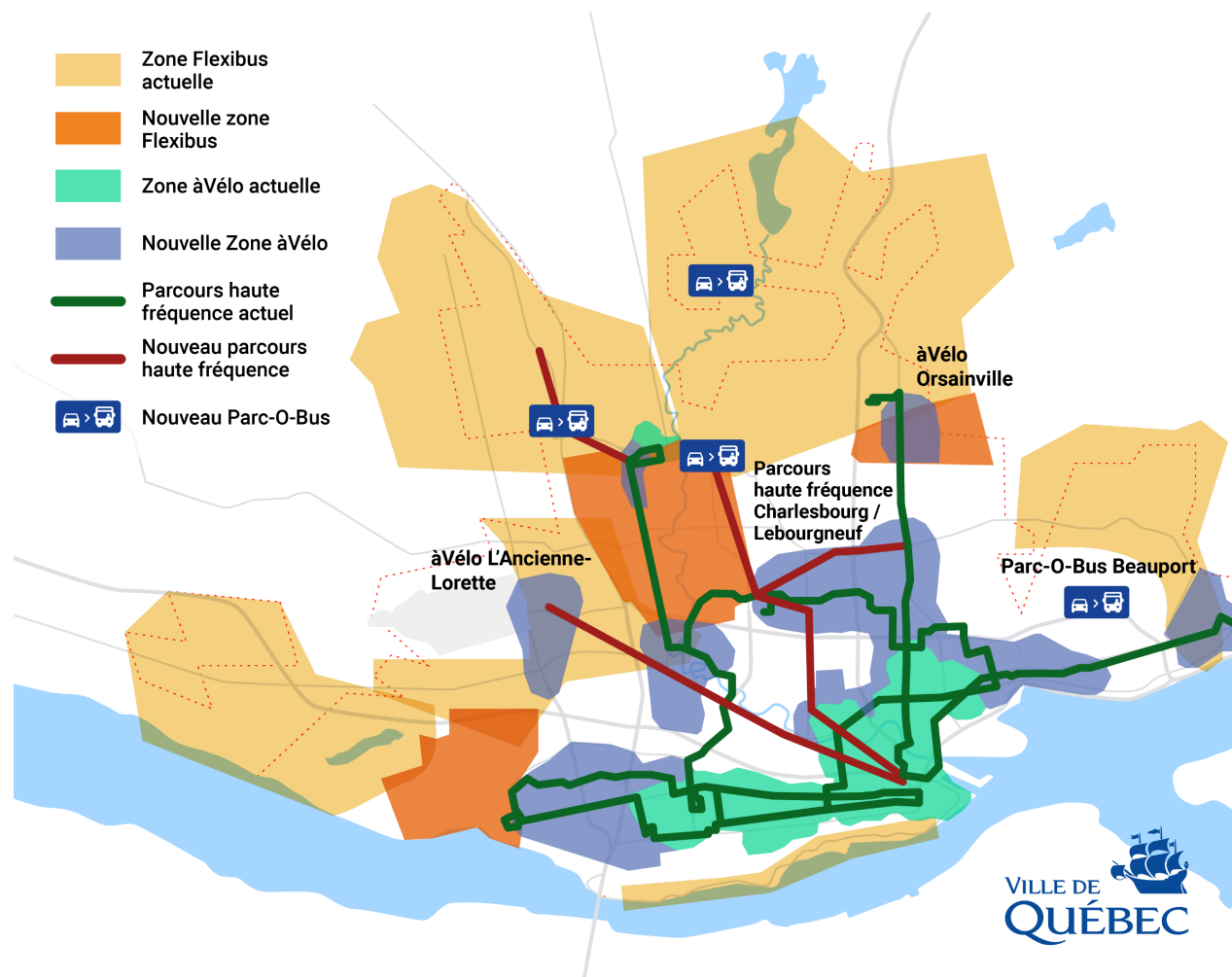
- D'étendre la desserte du RTC en périphérie;
- D'augmenter la fréquence et l'efficacité du service.

Dès 2025, le RTC ajoutera chaque année, en périphérie de son réseau actuel :

- Un **parcours à haute fréquence** ;
- Un nouveau **secteur desservi avec Flexibus** ;
- Une **extension du service àVélo** ;
- Un nouveau **Parc-O-Bus**.

En parallèle, et de manière continue, le RTC continuera d'optimiser et d'améliorer l'efficacité de son réseau en procédant à la révision de l'ensemble de ses parcours, dont ceux desservant la Couronne Nord. C'est dans cette optique que, dès juin 2025, deux nouveaux parcours express circulant de terminus à terminus seront déployés sur le territoire.

Image ci-dessous | Déploiement du RTC pour la période 2025-2028.



Un plan pour
aller plus loin



Un plan pour aller plus loin

Force est de constater que la Ville de Québec dispose de plusieurs documents de planification pour répondre aux besoins et aux défis de mobilité dans les quartiers périphériques.

Cependant, comme cela a été relevé lors de la démarche de participation publique, une pièce importante manque pour assurer une réponse complète à l'ensemble des besoins de mobilité dans la Couronne Nord.

C'est avec cette approche **proactive** que la Ville de Québec a entrepris d'élaborer un **plan d'action**, qui :

- S'inscrit en cohérence avec les outils de planification existants en matière de mobilité et s'harmonise avec les actions en place;
- Marque la transition vers les planifications futures (comme le PUM);
- Est un complément aux actions existantes;
- Se traduit par un plan d'investissement.

Déployé sur un horizon de 25 ans, le plan comporte de nouvelles actions, lesquelles se regroupent dans deux catégories principales :

- L'amélioration des **axes structurants de mobilité**;
- La création de **zones multiservices**.

Axes structurants de mobilité

Une **vingtaine de projets** sont identifiés sur des axes stratégiques situés dans la Couronne Nord, principalement sur des voies identifiées dans l'usage commun comme des « **boulevards** ».

Ces axes constituent l'épine dorsale des quartiers périphériques, et assurent un rôle important en matière de mobilité pour les relier entre eux. Toutefois, ils présentent aussi des défis multiples et offrent des conditions de déplacements complexes.

Actuellement, ces boulevards assurent essentiellement un rôle unique, celui d'assurer le transit. Cependant, ils représentent également des barrières importantes en termes de perméabilité des quartiers et n'offrent pas des conditions de déplacement optimales et sécuritaires pour tous les modes ; certains possédant même des sites accidentogènes. Cela se répercute aussi sur la qualité de l'aménagement, de l'environnement et sur le pouvoir d'attraction de ces axes comme lieu de

développement urbain. De surcroît, dans certaines situations, ces « boulevards » constituent même le seul axe de liaison entre des quartiers.

Passer des boulevards 1.0 aux boulevards 2.0 (quelques exemples)



Rue de la Faune



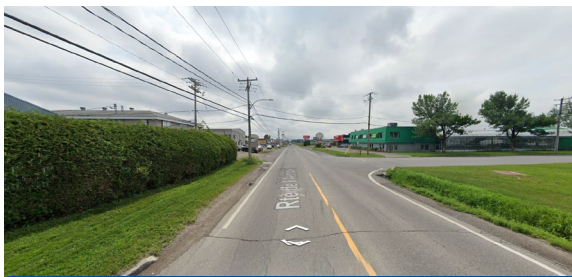
Boulevard Saint-Jacques



Boulevard Louis-XIV



Boulevard Pierre-Bertrand



Route de l'Aéroport



Boulevard Raymond



Boulevard Henri-Bourassa

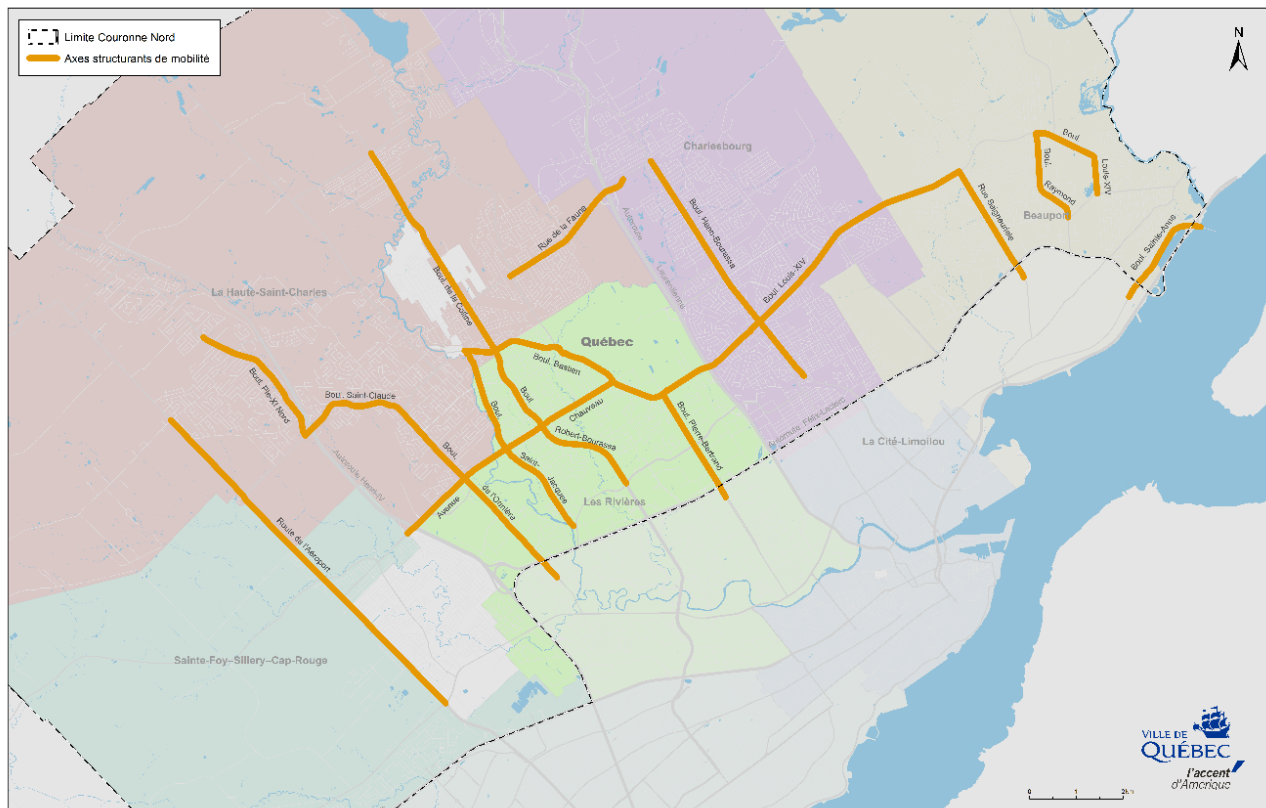
Des bénéfices pour la communauté

Les interventions sur les axes structurants de mobilité visent à assurer la **transformation souhaitée en intégrant tous les besoins de déplacements** de manière cohérente et structurée, tout en **priorisant les usagers vulnérables**.

Parmi les bénéfices attendus :

- ✓ Améliorer la **connectivité** des milieux
- ✓ **Compléter des réseaux** de mobilité active intra ou inter-quartiers
- ✓ **Bonifier et sécuriser** des déplacements, dont la correction des intersections accidentogènes
- ✓ Améliorer l'**accès** au réseau des **déplacements en transport en commun**
- ✓ Optimiser la **fluidité de la circulation routière**
- ✓ Assurer une cohérence entre le **(re)développement urbain** le long des axes et les infrastructures de mobilité.

Carte ci-dessous | Axes structurants de mobilité dans la Couronne Nord de Québec



L'approche de réalisation de chaque axe sera globale et intégrée. Elle favorisera une coordination optimisée et plus efficiente des interventions des différents services de la Ville. En raison de leur importance, la Ville cible la réalisation d'un à deux axes structurants de mobilité par année.

Chacun des axes fera l'objet d'un processus de planification et de gestion de projet propre. Les modalités de mise en œuvre des axes de mobilité intégrés seront définies en tenant compte des caractéristiques de chaque milieu.

À titre d'exemple, les interventions pourraient porter sur l'un ou plusieurs des éléments suivants: présence de trajets d'autobus (et adaptation des infrastructures en fonction du type de service), amélioration des infrastructures pour les piétons, aménagement d'un corridor cyclable de type VivaCité, mise en place de mesures de gestion de la circulation routière dont le gestionnaire artériel, etc.

La création de zones multiservices

Dans le même esprit d'intégration des services manifesté par la création prochaine de la nouvelle **application mobile de mobilité intégrée** développée par Capitale Mobilité, la filiale commerciale du RTC, la Ville veut jouer un rôle de premier plan pour l'intégration des différentes solutions de proximité et de mobilité qui convergent dans un même espace afin de favoriser l'**expérience client**, à travers la création de **zones multiservices**. Celles-ci pourraient inclure:

- Des casiers à vélo sécurisés en libre-service;
- Des stations d'autopartage;
- Des stations de vélopartage;
- Des bornes de réparation;
- Des casiers de livraison sécurisés;
- Des zones d'échange sécurisé pour les citoyens.



Des composantes additionnelles pourront être intégrées, par exemple au travers de la présence de mobilier urbain, de casiers de livraisons, d'espaces de covoiturage, de bornes de recharge électrique, etc.

De plus, la Ville pourrait soutenir également le déploiement d'une offre d'autopartage plus répandue et de proximité dans les quartiers périphériques au sein de ces zones.

Exemple ci-dessous | Concept de pôle de mobilité de l'Agence de mobilité durable de Montréal



On passe à l'action dès maintenant

Plusieurs projets de bonification seront réalisés ou débiteront en 2025 dans la Couronne Nord:

Le réaménagement de la rue de la Faune

Le réaménagement de la rue de la Faune constituera **le premier axe structurant de mobilité réalisé** dans la Couronne Nord. Il permettra d'améliorer la mobilité entre le

quartier Saint-Émile et les quartiers d'Orsainville et de Notre-Dame des-Laurentides. Les travaux de réaménagement de la rue de la Faune devraient débuter en 2026.

- Ajout d'infrastructures de **mobilité active**;
- Optimisation de la **fluidité de la circulation**;
- **Infrastructures vertes** et gestion des eaux de pluie;
- Améliore l'accès au **transport en commun**.

Vue ci-dessous | Avant et après le réaménagement de la rue de la Faune



Autres projets complémentaires

Déploiement des zones multiservices

Conformément à l'action décrite précédemment, le déploiement des zones multiservices débutera en 2025. Mis en place sous forme de **projets-pilotes**, les équipements composant ces zones **seront adaptés** progressivement **aux milieux et aux citoyens desservis**.

Stratégie de sécurité routière (SSR)

Des **interventions ponctuelles, évolutives, et adaptées au contexte** des rues résidentielles seront mises en place pour améliorer la convivialité et la sécurité des déplacements en mode actif. Elles pourront comprendre par exemple:

- Des **mesures d'apaisement de la circulation et de modération de la vitesse**, tels que des seuils de ralentissement et des intersections surélevées;
- La création et la bonification de la **signalisation et du marquage au sol**;

- Des **traverses pour personnes**;
- L'ajout et la bonification de **trottoirs**.

Des interventions combinées pourront être mises en place, en particulier au travers de :

- La bonification des **corridors scolaires**;
- La mise en place de **zones pour aînés**;
- La reconfiguration de **sites accidentogènes**.

Vision de la mobilité active (VMA)

L'accélération du développement des réseaux de mobilité active se poursuivra par la réalisation de plusieurs interventions adaptées en fonction des besoins et des milieux :

- La poursuite du déploiement des **Corridors VivaCité** dans la Couronne Nord;
- **L'amélioration du confort des piétons** par l'entremise d'installation de trottoirs, l'aménagement de passages piétons à niveau, le raccourcissement de la distance de traversées piétonnes aux intersections, etc.;
- **L'intégration d'infrastructures cyclables** sécuritaires et adaptées aux potentiels de déplacements à vélo : pistes cyclables, bandes cyclables, chaussée désignée;
- L'augmentation du nombre de **liens actifs hors rue** éclairés et déneigés.
- L'ajout de plusieurs de ces interventions aux réseaux d'entretien hivernal afin d'assurer des déplacements actifs sécuritaires **pendant les quatre saisons**.

Exemples d'interventions de la Stratégie de sécurité routière et de la Vision de la mobilité active.

Vue ci-dessous | Raccourci cyclo-piéton pour une meilleure connectivité dans les quartiers.



Passage (rues de Brasilia et de Bogota)



Vue aérienne du passage

Vues ci-dessous | Interventions dans l'aménagement des rues dans les quartiers.



Corridor scolaire



Corridor scolaire



Déviateur de circulation



Seuil de ralentissement



Rue de l'Etna



Avancée de trottoirs combinée à une traverse piétonne surélevée (Edmonton)

Réseau de transport de la Capitale (RTC)

Dès 2025, le RTC se met en marche pour l'amélioration de la mobilité collective dans la Couronne Nord, par :

- Le **prolongement d'un parcours à haute fréquence** reliant Val-Bélair et Sainte-Foy. Une fois prolongé au nord, ce parcours offrira plus de flexibilité dans le secteur;
- La création d'un **Parc-O-Bus** à Lac-Saint-Charles;
- **L'extension du service à Vélo** dans de nouveaux secteurs ;
- **La création de deux nouveaux parcours express** circulant entre les terminus.

En résumé

Le plan d'action d'amélioration pour la mobilité dans la Couronne Nord est un **plan ambitieux et d'envergure**, au bénéfice des citoyens, qui repose notamment sur une refonte majeure des « boulevards » qui structurent son territoire, mais s'inscrit également dans un ensemble de mesures à différentes échelles, adaptées à leurs milieux, aux besoins exprimés et en symbiose avec les planifications existantes. En agissant dès aujourd'hui, la Ville pose déjà les fondations du futur plan d'urbanisme et de mobilité (PUM). En effet, les initiatives énumérées dans le plan d'action s'y arrimeront et constitueront une des pierres d'assise vers un développement durable et responsable.



