CMQuébec
Transport et mobilité durable

PLAN D'ACTION 2025-2028

Liste des priorités pour améliorer l'offre de services en transport collectif sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec



Ensemble pour le transport collectif

Mise à jour :
Octobre 2025

TABLE DES MATIÈRES

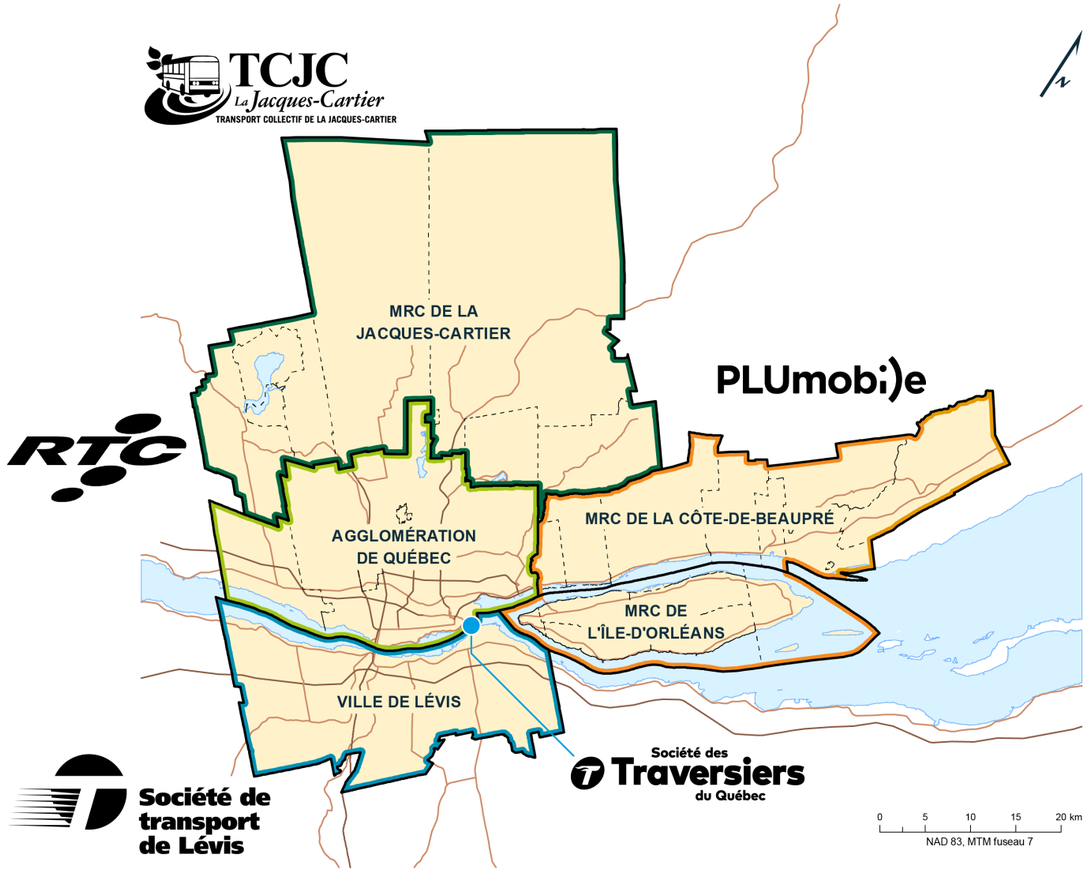
CMQuébec en bref	04
Préambule	06
Plan ancré dans les cibles gouvernementales et régionales	08
Enjeux liés à la desserte métropolitaine	09
Projets métropolitains	12
Offre de services sur le territoire métropolitain	13
Réseau RTC	14
Réseau STLévis	16
TCJC	17
PLUmobile	18
Budget	19

CMQUÉBEC EN BREF

Créée en 2002, la Communauté métropolitaine de Québec (CMQuébec) est un organisme de planification, de coordination et de financement. Elle regroupe 28 municipalités et plus de 830 000 personnes, représentant plus de 10 % de la population du Québec. Son territoire est constitué de l'Agglomération de Québec (qui comprend les Villes de Québec, Saint-Augustin-de-Desmaures et L'Ancienne-Lorette), la Ville de Lévis ainsi que les MRC de La Jacques-Cartier, de L'Île-d'Orléans et de La Côte-de-Beaupré. La collaboration de ces territoires uniques aux enjeux communs a mené à la création de l'organisation, en vertu de la Loi sur la Communauté métropolitaine de Québec. Cette échelle supramunicipale permet une meilleure cohérence des actions afin de bâtir, dans un même esprit, des milieux de vie inclusifs et respectueux de l'environnement. En matière de mobilité durable, la CMQuébec a compétence pour planifier le transport en commun métropolitain, le coordonner et le financer en tenant compte des orientations gouvernementales en matière de transport.

Quatre autorités organisatrices de transport (AOT) en commun desservent les différents territoires de la CMQuébec et font face à des défis distincts : Le Réseau de transport de la Capitale (RTC) dessert l'agglomération de Québec, la Société de transport de Lévis (STLévis) dessert la ville de Lévis, PLUmobile dessert les MRC de La Côte-de-Beaupré et de L'Île-d'Orléans et le Transport collectif de la Jacques-Cartier (TCJC) dessert la MRC de la Jacques-Cartier (figure 1). On note également la présence de la Société des traversiers du Québec (STQ) qui est responsable de la traverse fluviale entre Québec et Lévis. La CMQuébec travaille en étroite collaboration avec ces différentes AOT en vue de soutenir l'arrimage et la complémentarité entre ces différents systèmes et réseaux et, ultimement, améliorer l'offre en transport collectif sur l'ensemble du territoire métropolitain.

Figure 1 : Carte des territoires desservis par chacune des autorités organisatrices de transport (AOT) en commun sur le territoire de la CMQuébec



PRÉAMBULE

Tous ensemble pour soutenir le transport collectif et la vitalité économique de la région métropolitaine

La CMQuébec s'est dotée d'une Vision métropolitaine de la mobilité durable à l'horizon 2041. La Vision identifie l'importance de se doter d'un financement pérenne et suffisant pour répondre aux besoins de mobilité des citoyens et accroître l'offre de services en transport collectif sur le territoire métropolitain.

Ce financement doit être cohérent à l'échelle métropolitaine pour assurer une complémentarité et une cohésion des services. Les besoins en transport collectif sont immenses, mais les sources de financement actuelles demeurent insuffisantes pour y répondre. La part de financement des municipalités de la CMQuébec a atteint son maximum et demander aux citoyens de payer plus n'est pas souhaitable et contraire aux objectifs gouvernementaux. La région métropolitaine de Québec doit pouvoir compter sur un financement gouvernemental ou un revenu fiscal récurrent et suffisant pour soutenir son offre de services en transport collectif et sa modernisation.

Le seul mécanisme de financement à la disposition de la CMQuébec, dans le cadre légal actuel, est la majoration régionale de la taxe sur les carburants. Or, le gouvernement du Québec (Gouvernement) a annoncé son intention de rejeter toute demande privant ainsi les régions du Québec[1] d'une source de revenus supplémentaire.

En septembre 2022, le Gouvernement avait annoncé son intention de faire de la Capitale-Nationale la deuxième métropole de la province et avait affirmé vouloir harmoniser les déplacements sur les réseaux de transport des deux rives. De plus, en mars 2023, les ministres responsables des régions de la Capitale-Nationale (CN) et de Chaudière-Appalaches (CA) s'étaient unis aux maires de Québec et de Lévis pour démontrer leur volonté commune de développer un pôle économique fort à l'échelle métropolitaine en créant la Zone économique métropolitaine (ZEM). Ainsi, le plan d'action de la ZEM a été élaboré pour représenter les priorités des gens d'affaires de la région, et l'axe 5 « Faire de la ZEM un territoire où la mobilité des personnes est fluide, efficace et multimodale » témoigne de l'importance de développer la mobilité dans la région métropolitaine pour le milieu des affaires.

1. La Régie de transport du Bas-Saint-Laurent s'est vu refuser sa demande de prélèvement d'une taxe de 2 cents le litre sur son territoire par le ministre des Finances, en septembre 2024. Le gouvernement a aussi indiqué à la CMQuébec qu'il refuserait une demande de majoration de 3 cents le litre sur son territoire.

La CMQuébec et les quatre AOT du territoire ont complété leur travail régional d'évaluation des besoins urgents et ont identifié les actions prioritaires à poser pour assurer une meilleure interconnexion des services de transport collectif existants, pour bonifier et uniformiser l'offre, pour déployer le transport à la demande et pour faire enfin place à la mobilité intégrée. Ce plan d'action 2025-2028 constitue la vision commune de la CMQuébec, de ses composantes et des quatre AOT du territoire métropolitain pour assurer aux citoyens un service de transport collectif efficace, performant et de qualité. Il vise à bonifier les services de manière à stimuler l'achalandage et améliorer l'expérience des usagers à travers les différents réseaux de transport.

Pour ce faire, la collaboration et le financement du gouvernement du Québec seront nécessaires. Le travail d'évaluation régionale a démontré que le budget récurrent supplémentaire requis pour fournir une offre adéquate minimale en transport collectif et harmonisée sur l'ensemble de la CMQuébec atteint 26 M$ annuellement. La planification budgétaire du gouvernement devant faire l'objet d'une mise à jour économique en novembre 2024, il est demandé au Gouvernement sa collaboration afin de trouver une solution à court terme au déploiement du transport collectif dans la Communauté métropolitaine de Québec.



PLAN ANCRÉ DANS LES CIBLES GOUVERNEMENTALES ET RÉGIONALES

Le présent plan vise, à plus long terme, à augmenter la part modale du transport en commun sur le territoire de façon à atteindre les objectifs gouvernementaux et métropolitains.

La politique de mobilité durable (PMD) du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) fixe plusieurs cibles en matière de mobilité durable sur l'ensemble de la province dont, celles-ci :

- Réduire de 20 % de la part des déplacements effectués en auto solo à l'échelle nationale;
- Augmenter globalement l'achalandage et le développement des services afin de doubler le nombre de déplacements réalisés en transport collectif;
- Porter à 70 % la part de la population québécoise ayant accès à au moins quatre services de mobilité durable;
- Réduire de 20 % le temps de déplacement moyen entre le domicile et le travail;
- Réduire les coûts associés à la congestion pour les entreprises des régions métropolitaines de Montréal et de Québec;
- Diminuer de 20 % les dépenses brutes des ménages allouées au transport.

À l'échelle métropolitaine, les élus de la CMQuébec ont souligné leur volonté d'assurer une cohérence territoriale en matière de mobilité durable en adoptant, en janvier 2023, la Vision métropolitaine de la mobilité durable à l'horizon 2041. Cette Vision a notamment comme objectif de faciliter l'expérience client grâce à l'interconnexion et l'harmonisation des services de transport collectif sur l'ensemble du territoire, et ce, grâce à un financement pérenne.

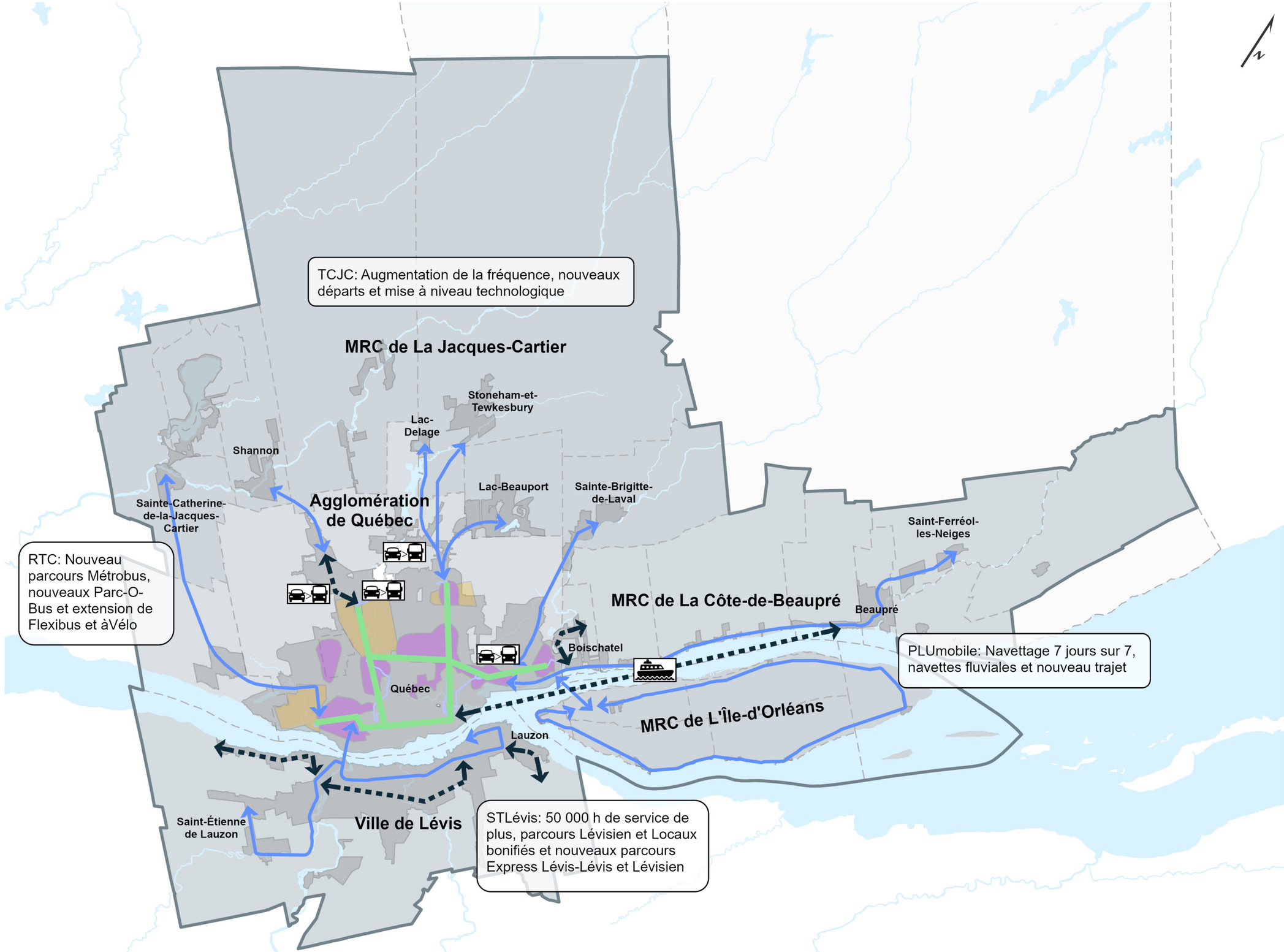
Plus récemment, la CMQuébec a assuré l'élaboration de son plan d'action de la Vision métropolitaine de la mobilité durable 2024-2030 qui s'appuie sur une démarche participative ayant réuni plus d'une cinquantaine d'acteurs provenant des sphères municipales, civiles, économiques et gouvernementales. Le présent plan constitue d'ailleurs un des moyens permettant la mise en œuvre de l'action 3 du plan d'action de la Vision métropolitaine de la mobilité durable, soit « Soutenir le déploiement d'un réseau de transport structurant et de réseaux de transport collectif périphériques et assurer l'arrimage et l'efficacité du transport collectif à l'échelle métropolitaine ».

Notons enfin que le projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) révisé met de l'avant une cible d'augmentation de 50 % de la part des déplacements effectués en modes durables d'ici 2041 sur le territoire métropolitain.

ENJEUX LIÉS À LA DESSERTE MÉTROPOLITAINE

- On évalue à 8 millions d'heures le temps perdu dans la congestion sur le territoire métropolitain en 2017. Le coût d'opportunité estimé pour cette perte de temps est de 207 millions $, ce qui équivaut à 337 $ par habitant[2].
- De 2011 à 2021, le nombre de véhicules de promenade a connu une croissance de plus de 12 % sur le territoire de la CMQuébec[3]. Cette croissance constante du parc automobile et des déplacements en auto solo contribue à exacerber la congestion routière dans la région et à augmenter les émissions de GES (le secteur des transports représentait 56 % des émissions totales de GES en 2019)[4].
- Le territoire de la CMQuébec est vaste et comprend des territoires urbains, périurbains et ruraux. Il est aussi caractérisé par une faible densité de population (227 personnes / km^2). Cette faible densité urbaine, qui varie à travers le territoire, pose un défi supplémentaire au développement de réseaux de transport collectif performants et efficaces pour les autorités organisatrices de transport (AOT), qui doivent offrir une desserte de qualité aux usagers qui sont dispersés sur le territoire.
- La CMQuébec est aussi traversée par le fleuve Saint-Laurent, qui représente une barrière physique aux déplacements interrives. Dans ce contexte particulier, l'efficacité de la desserte interrives par le transport en commun apparaît comme une nécessité indéniable pour réduire la dépendance à l'auto solo.
- D'ici 2051, la région métropolitaine de recensement de Québec connaîtra une des croissance de population les plus importante dans la province (augmentation de 32,1 %[5]) et on prévoit que cette augmentation sera plus marquée dans les MRC en périphérie, soit les secteurs les moins bien desservis en transport collectif où les déplacements en auto solo sont les plus populaires.

2. Voisin, M., Dubé, J., Coelho, L. (2021) Évaluation comparative des coûts totaux des déplacements selon le mode de transport utilisé sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, Université Laval, 171 p.
3. Selon les données de la SAAQ compilées par la CMQuébec.
4. Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les Changements Climatiques (2021) GES 1990-2019 – Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2019 et leur évolution depuis 1990, Gouvernement du Québec, p. 52.
5. Institut de la statistique du Québec, Perspectives démographiques du Québec et de ses régions, 2021-2071 en date du 7 octobre 2024.



Communauté métropolitaine de Québec

Améliorations envisagées à l'offre de transport collectif du territoire métropolitain

Réseaux de transport en commun

- Nouveaux parcours
- Parcours à haute fréquence existants
- Parcours bonifiés

Zones ajoutées

- Nouvelle Zone àVélo
- Nouvelle Zone Flexibus

Extension de services

- Parc-O-Bus
- Navette fluviale

Hydrographie

- Plans et cours d'eau

Limites administratives

- Communauté métropolitaine de Québec
- MRC
- Municipalité
- Périmètre d'urbanisation métropolitain

1 : 455 000

5 2,5 0 5 10

Kilomètres

Datum et projection
NAD 83, MTM fuseau 7

Sources :
Réseau de transport de la Capitale (RTC), 2024
Société de tranport de Lévis (STLévis), 2024
Communauté métropolitaine de Québec, 2021-2023
Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, 2020

© Communauté métropolitaine de Québec
Réalisé le 11-10-2024
Nom du document:H:\10000_Geomatique\10000_EspaceTravail\17000_PierreOlivierSamson\Carte_conceptuelle_mobilite

CMQuébec Transport et mobilité durable

PROJETS MÉTROPOLITAINS

Un essentiel à l'amélioration de l'expérience client!

Les projets métropolitains visent à améliorer l'expérience des usagers et à permettre de mieux positionner le transport collectif comme une véritable alternative à l'auto solo sur l'ensemble du territoire métropolitain. L'harmonisation des tarifications locales et le développement de la mobilité intégrée sont essentiels pour stimuler l'attractivité du transport collectif sur le territoire en simplifiant les déplacements des usagers. L'intégration de l'offre en transport collectif sur le territoire métropolitain passe aussi par le développement et l'amélioration des interconnexions entre le réseau du RTC et ceux des AOT périphériques. Enfin, l'amélioration et l'aménagement d'infrastructures intermodales sont essentiels pour capter les déplacements automobiles en périphérie du réseau du RTC et de la STLévis.

Objectifs :

→ Améliorer l'expérience de l'usager à travers l'ensemble des réseaux du territoire métropolitain.

→ Simplifier la tarification et l'utilisation de tous les services de mobilité.

→ Assurer l'interconnexion des réseaux de transport existants.

Actions	Porteurs (●) et Partenaires (⁕)					Échéance	Budget annuel requis (en M$)
	CMQuébec	RTC	STLévis	TJCJ	PLUmobile		
Soutenir les titres de transport en commun métropolitains (laissez-passer mensuel et lot de billets métropolitains) qui connaissent une popularité grandissante [1].	●	⁕	⁕	⁕	⁕	CT	3,500
Mettre en œuvre l'intégration tarifaire complète, soit la reconnaissance des titres de transport en commun[2].	●	⁕	⁕	⁕	⁕	MT	
Soutenir les opérations dune 'application de mobilité intégrée[3] visant à accompagner le citoyen dans la planification de ses déplacements dans la région et ce, d'une façon simple et efficace, lui permettant de combiner différents modes de transport et de payer facilement[4].	⁕	●	⁕	⁕	⁕	CT	
Améliorer les interconnexions des réseaux de transport existants, notamment par l'ajout et l'amélioration d'infrastructures stratégiques		●				MT	
Soutenir l'offre de la navette fluviale entre Québec et Sainte-Anne-de-Beaupré.					●	CT	1,300

1. Les titres métropolitains permettent à l'usager d'emprunter plus d'un réseau de transport collectif à prix réduit par rapport à l'achat de titres mensuels de réseaux distincts. Depuis la baisse du laissez-passer mensuel et la mise en place du lot de 20 billets métropolitains, en février 2024, ces titres connaissent une popularité grandissante et la CMQuébec fait face à un manque à gagner important et qui devrait être en croissance d'ici la mise en place de la reconnaissance des titres, prévue en 2027.
2. La reconnaissance des titres permet que les titres de transport en commun mensuels de chaque AOT soient valides sur le réseau de son voisin sans que l'usager n'ait à débourser de coûts additionnels pour réaliser son déplacement entre deux réseaux ou plus.
3. Le RTC a dévolu la responsabilité de développer une application de mobilité intégrée à Capitale Mobilité.
4. Le financement indiqué dans le présent plan est complémentaire aux sommes confirmées dans ce projet et vise les frais d'exploitation de l'application et non les frais d'investissement initiaux.

∞	CT	MT
Action en continu ou réccurente	D'ici 2026	D'ici 2028

OFFRE DE SERVICES SUR LE TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN

Réseau du RTC :

lieu de rabattement stratégique pour la région métropolitaine

Le développement du réseau du RTC vise à répondre aux besoins en mobilité des résidents de l'agglomération de Québec et, plus largement, de l'ensemble de la CMQuébec puisque la très grande majorité des déplacements interterritoires en transport collectif, soit un peu plus de 95 %, sont en direction du territoire desservi par le RTC. La mise en œuvre de ces actions est prévue sur la période triennale de 2025 à 2028, et le RTC anticipe une augmentation de 10 % à 15 % de l'achalandage à la suite de la mise en œuvre de ces actions.

Objectifs :

→ Développer des trajets plus directs et plus rapides.

→ Assurer une meilleure interconnexion avec les réseaux périphériques et une connectivité entre les quartiers.

→ Augmenter la fréquence, notamment en dehors des heures de pointe et offrir une desserte plus étendue.

→ Offrir des aménagements plus conviviaux et une interconnexion avec un cocktail de services en mobilité.

Actions	Échéance	Budget annuel requis (en M$)
Mettre en service un nouveau parcours rapide à haute fréquence de type Métrobus pour desservir la couronne nord.	CT	12,750
Desservir un nouveau secteur périphérique par transport à la demande (service Flexibus) et arrimer les parcours locaux en conséquence.	CT	
Étendre le service àVélo dans les quartiers périphériques.	CT	
Aménager des Parc-o-Bus de nouvelle génération.	MT	

CT	MT
D'ici 2026	D'ici 2028

Réseau de la STLévis :
une offre à bonifier et des liens interrives à améliorer

La STLévis prévoit de développer son offre de services de 2026 à 2030. Elle vise notamment à redéployer graduellement, du côté de Lévis, certains trajets qui étaient dirigés vers le centre-ville de Québec, afin d'offrir plus de services aux grands générateurs de déplacements et ainsi réduire la congestion sur son territoire.

Objectifs :

- → Accroitre l'offre de services de plus de 25 %, avec une augmentation de 50 000 heures de service au terme de la période de 5 ans (10 000 heures supplémentaires par année), portant l'offre de service annuelle à 235 000 heures, soit près de 1,5 heure par citoyen.
- → Augmenter la fréquence de parcours existants et mettre en place de nouveaux parcours à haute fréquence (*Lévisien*).
- → Étendre l'offre de services en dehors des heures de pointe.

Actions	Échéance	Budget annuel requis (en M$)
Bonifier les fréquences des parcours structurants *Lévisien* 1, 2 et 3.	**CT**	4, 565
Lancer les parcours *Lévisien* 4 (quartier Lauzon) et 5 (quartier Saint-Rédempteur).	**CT**	
Augmenter les fréquences en dehors des heures de pointe, en soirée et les fins de semaine, et simplifier les parcours locaux.	**CT**	
Bonifier les fréquences des parcours Express et ajouter de nouveaux parcours Express vers le pôle d'échange Sainte-Foy.	**MT**	

CT	MT
D'ici 2026	D'ici 2028



TCJC :

soutenir l'amélioration de la desserte d'un vaste territoire

La MRC de La Jacques-Cartier organise et opère les services de transport collectif sur son territoire, qui couvre la couronne nord de la ville de Québec. La configuration du territoire, du réseau routier, ainsi que la localisation des pôles d'activités, requièrent un nombre important de véhicules opérant simultanément pour desservir les clientèles de ce vaste territoire et, conséquemment, des investissements substantiels.

Le territoire doit se doter d'un réseau de transport structurant et d'infrastructures technologiques pour répondre aux besoins. Une augmentation de l'achalandage de 50 % est visée avec ce déploiement de services.

Objectifs :

- → Assurer la pérennité du service.
- → Adapter l'offre de services et augmenter la fréquence de la desserte.
- → Développer une meilleure interconnexion avec le réseau du RTC.
- → Assurer l'intégration tarifaire et l'intégration au guichet unique par une mise à jour technologique.

Action	Échéance	Budget annuel requis (en M$)
Assurer la pérennité et le développement de l'offre de services régionale nécessitant des investissements importants compte tenu : – de la configuration du territoire qui entraine la nécessité d'opérer avec plusieurs véhicules; – des modalités actuelles des programmes d'aide financière.	**CT**	0,500
Augmenter la fréquence et étendre l'offre de services régionale en dehors des heures de pointe, les jours fériés et la fin de semaine.	**MT**	2,000
Mettre en place les infrastructures technologiques et assurer leur frais d'exploitation pour faciliter le transfert modal, et permettre aux clientèles d'acquérir leurs titres en ligne.	**CT**	0,200

CT	MT
D'ici 2026	D'ici 2028

PLUmobile :

soutenir le déploiement d'un réseau périurbain efficace et performant

PLUmobile planifie, coordonne et opère les services de transport collectif et adapté pour les MRC de L'Ile-d'Orléans et de La Côte-de-Beaupré, ainsi que pour la municipalité de Boischatel qui dispose d'un service distinct. PLUmobile a ainsi généré plus de 114 000 déplacements en 2023. L'offre de services doit maintenant être mise à niveau afin d'offrir des services de mobilité minimaux à l'ensemble de la population du territoire. Une augmentation de l'achalandage de 41 % est visée avec ce déploiement de services, par rapport à l'achalandage de 2023.

Objectifs :

- → Bonifier l'offre de services pour tous les citoyens des MRC de L'Île-d'Orléans et de La Côte-de-Beaupré.
- → Uniformiser l'offre de services sur l'ensemble du territoire.
- → Offrir une réelle alternative à la voiture, 7 jours sur 7, par une extension de l'offre qui est actuellement limitée aux jours de semaine.

Territoires	Actions	Échéance	Budget annuel requis (en M$)
MRC de La Côte-de-Beaupré	Lancement d'un service de navettage intra-MRC 7 jours sur 7 Ajout d'un véhicule afin d'optimiser le parcours du bus Québec Desjardins	**MT**	0,600
Boischatel (service distinct)	Ajout d'une ligne desservant de nouveaux quartiers résidentiels au nord-est de la municipalité	**MT**	0,350
MRC de L'Île-d'Orléans	Lancement d'un service les fins de semaine	**MT**	0,210

CT	MT
D'ici 2026	D'ici 2028

BUDGET

Le travail régional d'évaluation des besoins urgents, réalisé par la CMQuébec et les quatre AOT du territoire, a démontré que le budget récurrent requis pour fournir une offre adéquate minimale en transport collectif et harmonisée sur l'ensemble de la CMQuébec atteint un montant de 26 M$ annuellement.

Répartition des besoins de financement annuel selon les besoins liés aux projets métropolitains et à ceux des AOT

Territoires / AOT	Budget supplémentaire nécessaire ($)
Projets métropolitains	4 800 000
RTC	12 750 000
STLévis	4 565 000
TCJC	2 700 000
PLUmobile	1 160 000
Total	**25 975 000**

Note : Les estimations datent de 2024, sauf celles de TCJC qui a réévalué les montants nécessaires à la mise en œuvre de ses projets en 2025.

CMQuébec
Transport et
mobilité durable

PLAN D'ACTION 2025-2028

Liste des priorités pour améliorer l'offre de services en transport collectif sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec