

VISION MÉTROPOLITAINE DE LA MOBILITÉ DURABLE À L'HORIZON 2041





TABLE DES MATIÈRES

Mot du président	04
Mot de l'élu répondant	05
Préambule	06
Contexte	08
Démarche	09
Énoncé de la vision métropolitaine de la mobilité durable	10
Vers une mise en oeuvre de la vision	18

MOT DU PRÉSIDENT

La mobilité durable est l'enjeu de notre siècle. 56 % de nos émissions de gaz à effet de serre proviennent du secteur des transports des personnes et des biens. Face aux défis climatiques, sociaux et économiques qui transcendent nos limites administratives et affectent notre région métropolitaine, il y est essentiel d'agir de manière collective et ambitieuse en trouvant des solutions adaptées.

Structurer et organiser notre territoire par et pour la mobilité durable fait partie de ces solutions. C'est l'avenue privilégiée pour réduire notre empreinte carbone et également un levier d'attractivité économique pour la région. C'est aussi un moyen efficace d'améliorer nos milieux de vie et de réduire des inégalités sociales.

Le territoire de la région métropolitaine est vaste et diversifié. Il comprend une mosaïque de milieux de vie très différents. Les principes qui guident l'élaboration de notre vision de la mobilité durable reflètent cette diversité. Ils appellent à des infrastructures et services de transports actifs et en commun adaptés aux réalités de chaque milieu, mais aussi organisés autour d'un réseau structurant de transport en commun, intégrés et optimisés à l'échelle métropolitaine.

Cette grande évolution de notre territoire nous interpelle tous: municipalités, MRC, autorités organisatrices de transport et partenaires communautaires.

Donnons-nous, ensemble, des objectifs ambitieux et travaillons de concert pour les atteindre.

Bruno Marchand,
Président de la CMQuébec et maire de la Ville de Québec



MOT DE L'ÉLU RÉPONDANT

La Communauté métropolitaine de Québec dévoile enfin sa Vision de la mobilité durable 2041!

Véritable effort collectif de concertation et de collaboration entre les partenaires de la CMQuébec, cette vision de la mobilité offre des réponses claires aux enjeux environnementaux, d'interconnexion et d'efficacité nécessaires pour permettre à notre territoire de répondre aux enjeux de la crise climatique qui s'amplifie de jour en jour. C'est une vision de mobilité développée dans un nouveau paradigme axé sur le déplacement des personnes et non pas des véhicules.

L'élaboration de cette vision a été réalisée pour mettre en place les solutions qui transcendent les limites de nos villes et villages et qui réfléchissent la mobilité comme un réel service intégré pour les citoyens. Le réseau de transport structurant; les différents pôles et corridors de mobilité durable de notre territoire adaptés aux différents types de milieux de vie (urbain, périurbain et rural); un réseau de mobilité active performant; bref, des composantes interconnectées, fonctionnelles et agréables quatre saisons par année, 7 jours sur 7 et 24 h sur 24 h.

Cette vision n'est qu'un début, car elle devra maintenant être assortie d'un ambitieux plan d'action et de mécanismes financiers pour assurer sa mise en œuvre rapide dans le cadre de la Politique québécoise de mobilité durable.

Je nous invite donc à poursuivre le travail pour briser les silos de nos municipalités et nous offrir un milieu de vie durable où la mobilité sera digne du 21^e siècle.

Pierre-Luc Lachance,
Élu répondant pour la Vision de la mobilité durable et conseiller municipal à la Ville de Québec



PRÉAMBULE

La CMQuébec entend par mobilité durable la mise en œuvre de politiques d'aménagement et de gestion du territoire destinées à satisfaire les besoins de libre déplacement des citoyens, dans une perspective de développement durable. Il s'agit d'une planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports qui favorise un meilleur respect de l'environnement, l'équité sociale et la vitalité économique.

La notion de mobilité durable a, à cet égard, une acceptation plus étendue que celle du transport durable, car elle ne réfère pas exclusivement au seul déplacement et au mode de transport utilisé.

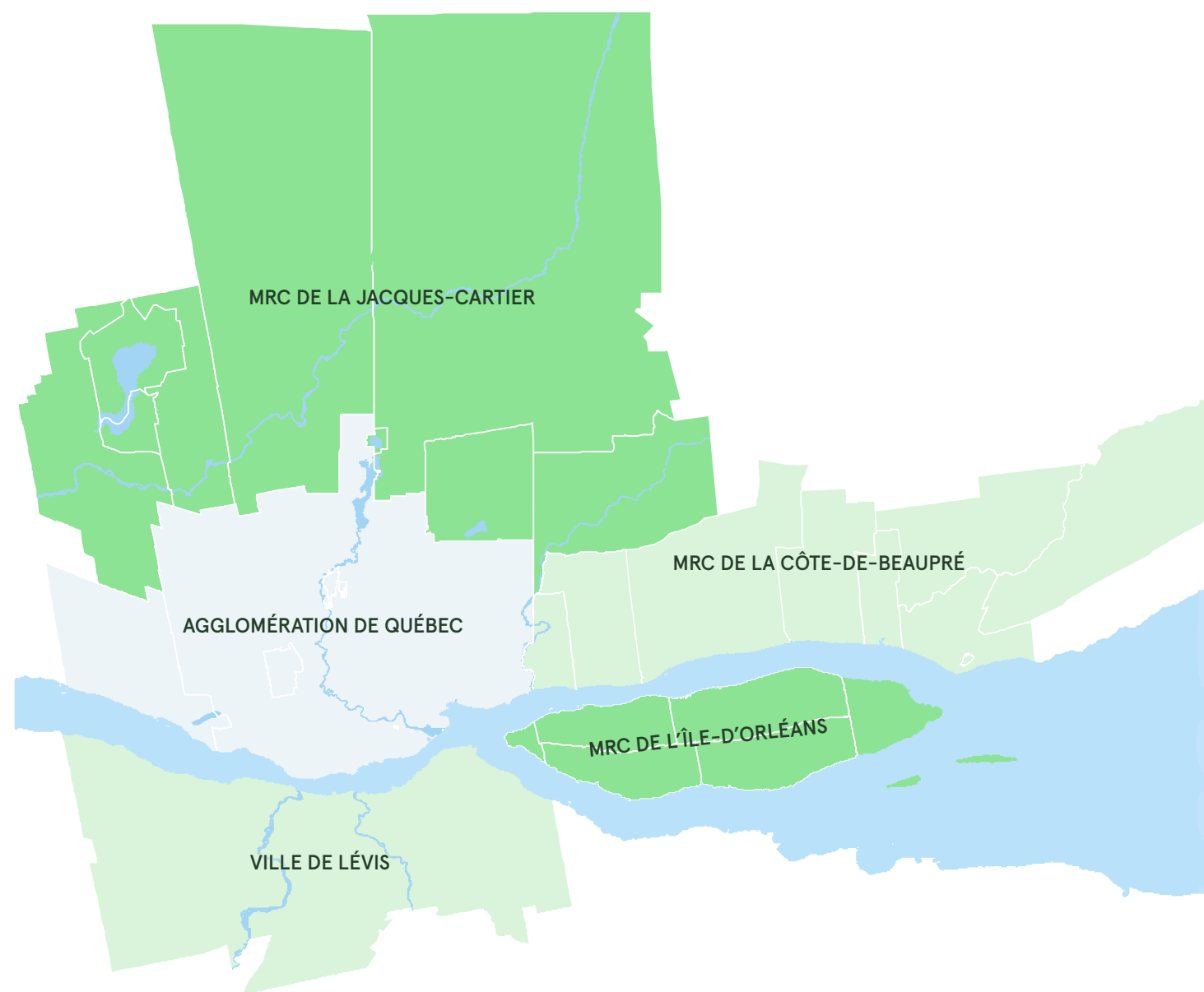




CONTEXTE

En 2018, le gouvernement du Québec s'est doté d'une Politique de mobilité durable (PMD) qui tient compte à la fois de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2015–2021, de la Politique énergétique 2030 et du Plan pour une économie verte 2030. Par l'adoption de cette politique, le gouvernement marque sa volonté d'opérer un changement majeur pour tendre vers une mobilité plus durable. Pour ce faire, il reconnaît notamment le caractère incontournable d'une planification intégrée de l'aménagement du territoire et du transport et mise sur l'élaboration de plans de mobilité durable intégrée (PMDI) pour renforcer les liens entre la planification du territoire et celle des transports.

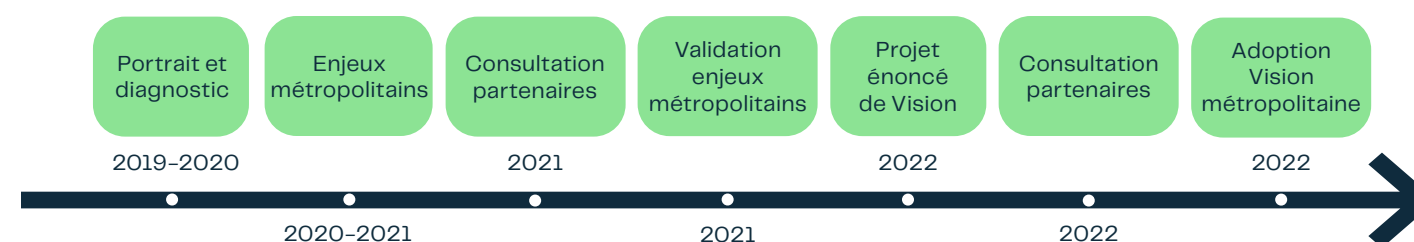
Dans ce contexte, les élus de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQuébec) ont souligné leur volonté de se doter d'une véritable vision d'ensemble pour assurer une cohérence territoriale en matière de mobilité durable. Cette Vision exprime ainsi ce que la région envisage comme devenir et avenir à l'horizon 2041.



DÉMARCHE

La Vision métropolitaine de la mobilité durable prend principalement appui sur la Politique de mobilité durable du gouvernement du Québec et sur les efforts de planification stratégique des municipalités constituantes et des partenaires de la CMQuébec. Elle s'insère également dans la conversation nationale ayant mené en 2022 à l'adoption par le gouvernement de la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire. Elle est aussi le fruit d'un exercice de cueillette de données, de synthèse et de réflexions prospectives qui s'est échelonné sur plusieurs mois. La consultation des partenaires clés de la région a permis également de dégager les grands éléments d'une lecture commune à la fois de la situation actuelle et des défis que pose, pour les 20 prochaines années, le développement intégré et harmonieux du territoire de la CMQuébec. L'énoncé de Vision se veut ainsi l'expression d'une volonté commune des élus et des partenaires de la région de faire converger leurs efforts pour construire ensemble une communauté plus durable.

Processus d'élaboration de la Vision métropolitaine de la mobilité durable



ÉNONCÉ DE LA VISION MÉTROPOLITAINE DE LA MOBILITÉ DURABLE

Pour 2041, la CMQuébec et ses organismes partenaires des différents territoires de la région métropolitaine visent, grâce à leurs interventions concertées, un territoire structuré selon une approche de planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports qui respecte l'environnement et considère la diversité des enjeux sociaux et géographiques.

L'urbanisation est alors plus concentrée au cœur de pôles et noyaux métropolitains, ainsi qu'aux abords de réseaux structurants de transport en commun, afin d'optimiser les déplacements en modes durables.

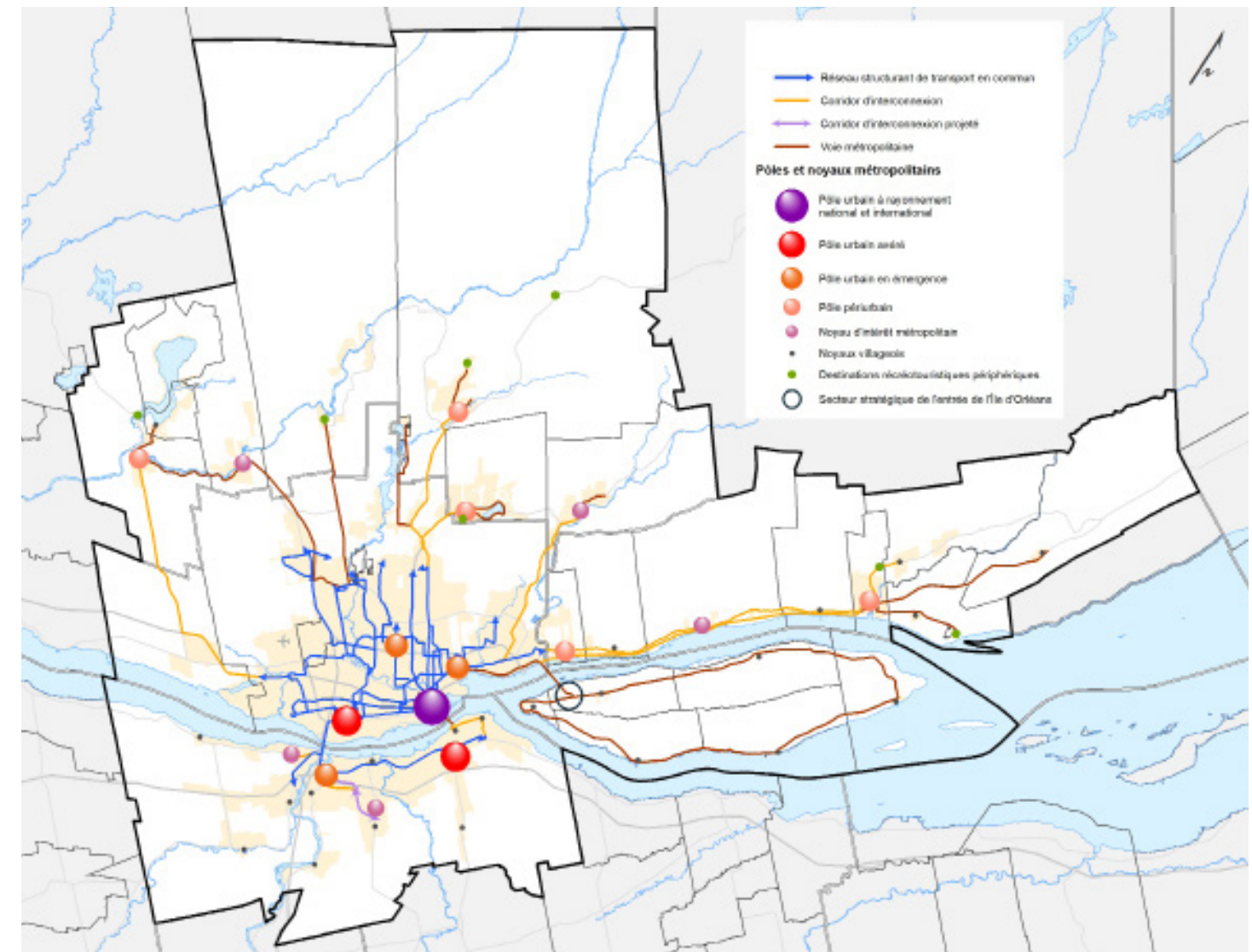
Grâce à un financement adéquat, les infrastructures et services de transports collectif et actif sont adaptés aux différentes réalités locales et optimisés pour faciliter les déplacements métropolitains.

Une offre multimodale et intermodale est accessible, inclusive des populations plus vulnérables et adaptée à la variété des besoins de déplacement des citoyens

L'expérience client est facilitée grâce à l'interconnexion et l'harmonisation des services, ainsi que l'interopérabilité des systèmes et applications numériques en soutien à la mobilité durable.

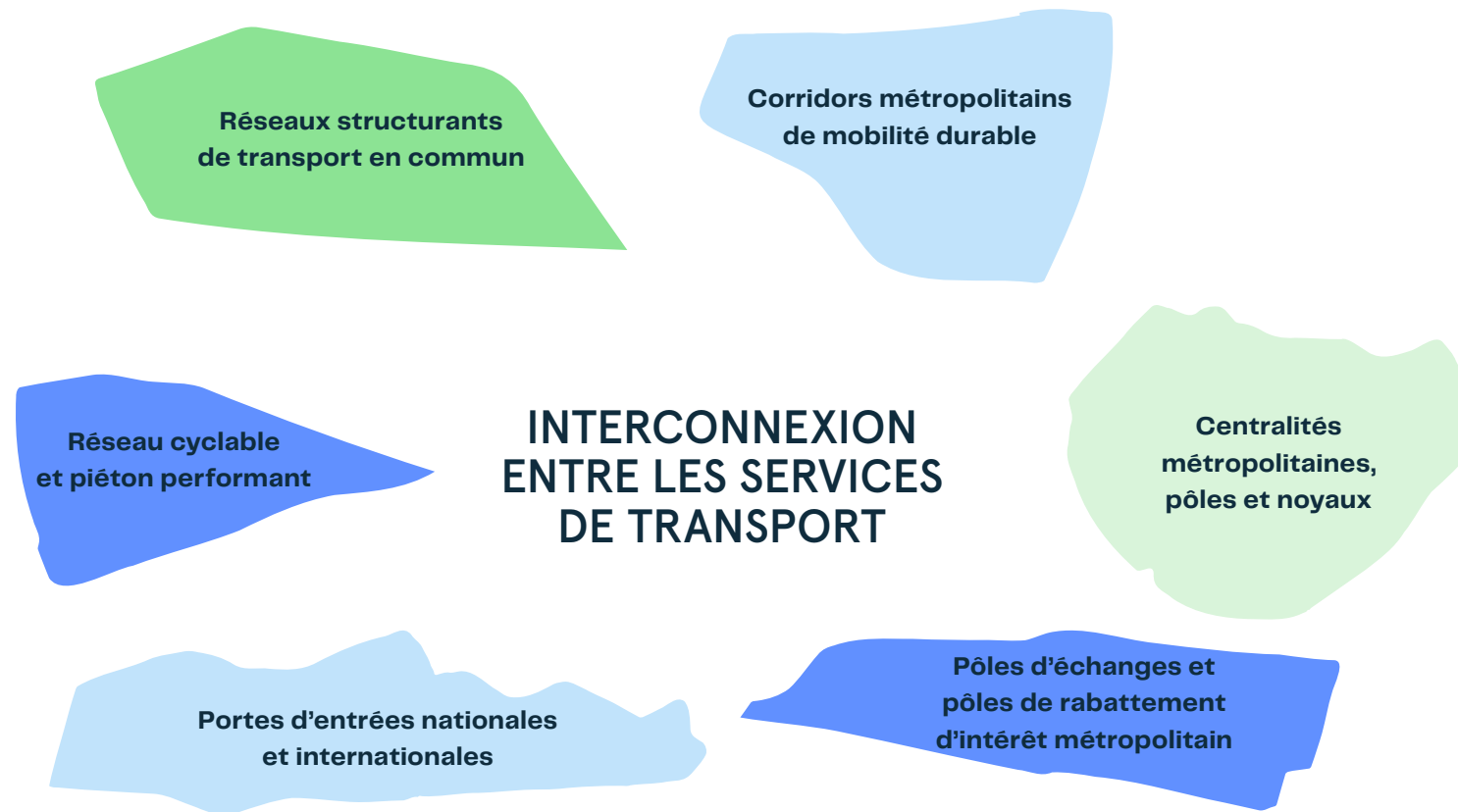
Des milieux de vie durables et un écosystème de transport performant et sobre en carbone contribuent au bien-être de la population, de même qu'à la prospérité et à l'attractivité de la région.

Corridors de mobilité durable et voies d'intérêt métropolitain



Ancrages de l'énoncé de vision

Sept piliers servent d'ancrages à l'énoncé de la vision métropolitaine de la mobilité durable. Les efforts sont concentrés sur les milieux qui démontrent le meilleur potentiel de gain pour la mobilité durable à une échelle métropolitaine, et ce notamment grâce à leur forme urbaine, à leur accessibilité en modes durables et aux projets qui façonneront les pratiques modales futures.



Assises de l'énoncé de vision

Deux axes majeurs servent d'assises à l'énoncé de Vision. Ces derniers se déclinent en trois orientations et huit objectifs.

Axe 1. Une planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports des personnes les plus respectueux de l'environnement.

Cette orientation vise à développer le territoire en considérant les infrastructures lourdes de transport collectif comme l'armature principale autour de laquelle s'intensifie le développement urbain futur.

→ Orientation 1. Une consolidation prioritaire des milieux les plus propices à la mobilité durable

Assurer une croissance et une consolidation urbaines soutenues dans les centralités métropolitaines

Pour ajouter des options de déplacement, se passer de l'achat d'une deuxième voiture et encourager l'utilisation des modes durables, le développement urbain est davantage concentré au sein de pôles et noyaux métropolitains consolidés. Ces pôles et noyaux, devenus des centralités urbaines, périurbaines et urbaines, peuvent bénéficier d'une offre en infrastructures bonifiée et adaptée à leur territoire, ainsi que d'une mixité de commerces et services offerts à la population. Au sein de ces centralités, l'aménagement des espaces publics reflète la priorité accordée d'abord à la marche, puis au vélo, au transport en commun et enfin aux véhicules électriques. Enfin, dans les milieux où les pressions sur l'espace sont les plus fortes, des mesures de gestion de la demande de stationnement et de bornes de recharge s'ajoutent en soutien à l'offre en infrastructures et à la performance des services de mobilité durable.

Assurer une croissance et une consolidation urbaines soutenues dans les corridors de mobilité durable

Le potentiel de densification et de consolidation des corridors métropolitains de mobilité durable est pleinement saisi. Les voies donnant accès à ces milieux de vie sont multimodales. Les modes actifs, tels que la marche et le vélo, sont intégrés dans la conception de l'espace public et de la voirie, y compris le déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques. La priorité de circulation est accordée selon la vulnérabilité et la vitesse de circulation des usagers, respectivement aux modes actifs, au transport collectif et finalement aux automobiles.



Axe 2. Une offre en infrastructures et services de mobilité durable intégrée et optimisée à l'échelle métropolitaine.

La performance des systèmes de transports dédiés aux modes durables (infrastructures et services) jumelée à des formes urbaines propices à l'usage de ces modes, confèrent aux réseaux structurants de transport en commun de Québec et de Lévis un rôle stratégique qui sert de levier à l'ensemble de l'écosystème de transports à l'échelle métropolitaine.

→ Orientation 2. Des réseaux structurants de transport en commun comme leviers à l'amélioration de l'offre en infrastructures et services de mobilité durable

Soutenir un aménagement et une utilisation optimisés des voies métropolitaines de mobilité durable

Sur les voies servant de support aux réseaux structurants de transport en commun, une place prépondérante et une priorité de circulation sont accordées aux transports collectif et actif. Les voies métropolitaines de mobilité durable complètent la structuration du territoire en reliant les pôles métropolitains, les noyaux périurbains et les centralités de proximité aux réseaux structurants de transport en commun de Québec et de Lévis. Ces voies prévoient elles aussi des aménagements dédiés aux transports collectif et actif (voies réservées, pistes multimodales, etc.) et le déploiement de bornes de recharge pour l'ensemble des véhicules électriques (vélos, voitures, etc.). Cette réallocation de l'espace par des aménagements adaptés et par une meilleure signalisation garantit ainsi la sécurité de chacun des usagers.





Garantir une offre soutenue en infrastructures et services de mobilité durable interconnectés à l'échelle métropolitaine

L'offre de services de transport est multimodale, harmonisée, diversifiée et adaptée aux réalités de chaque milieu. Elle profite, pour se faire, de mécanismes de financement pérenne et d'un soutien concerté des différents paliers de gouvernement. La population des secteurs périphériques bénéficie de solutions alternatives à l'automobile personnelle, et ce grâce à un arrimage des infrastructures et des services de transports collectif et actif fiables, performants et sécuritaires et à la mutualisation des véhicules électriques. Un réseau métropolitain de bornes de recharge électrique est déployé. Les réseaux de transports connectent désormais les centralités métropolitaines, les pôles d'échanges, ainsi que les portes d'entrée nationales et internationales (gares routières et ferroviaires, port, aéroport). Une offre de transport maritime collectif durable vient optimiser le fleuve Saint-Laurent en tant qu'axe de développement récréotouristique, économique et de transport collectif pour la région métropolitaine.



Planter des pôles d'échanges et de rabattement à l'échelle métropolitaine

La planification des pôles de rabattement tient compte en priorité des intérêts pratiques de clientèles. Ces lieux d'articulation des réseaux de transport facilitent les pratiques intermodales. Les aménagements en faveur des piétons y sont privilégiés puisque les transferts se font principalement à pied. Une place accrue y est aussi accordée aux micromobilités (vélos, trottinettes, triporteurs, etc.) à la fois en termes d'infrastructures et d'équipements sécuritaires. Les pôles de rabattement comprennent quant à eux des stationnements incitatifs favorisant ainsi le report modal de l'automobile personnelle vers le transport collectif. Ces pôles sont équipés d'emplacements sécurisés pour le déploiement de bornes de recharge pour l'ensemble des véhicules électriques.

Disposer de réseaux cyclables interconnectés à l'échelle métropolitaine

Le réseau cyclable métropolitain soutient lui aussi le déploiement de la mobilité active et de la micromobilité puisqu'il joue un rôle à plusieurs échelles, notamment pour les déplacements longs, de loisirs et pour les déplacements utilitaires de moyenne ou de courte distance. En 2041, le territoire métropolitain est irrigué par un réseau cyclable performant assurant une continuité interrives et inter territoires, notamment dans les corridors de mobilité durable. Les différents tronçons manquants sont aménagés de manière à former un ensemble articulé aux réseaux cyclables locaux.

Offrir des conditions favorables à la multiplication des déplacements actifs ou en modes légers

Le développement des réseaux cyclable et piétonnier est accompagné par l'installation d'équipements et d'une signalétique adéquate pour faciliter et populariser la pratique des modes actifs. Le déploiement d'un réseau de bornes de recharge électrique pour véhicules légers permet à l'ensemble de la population de jouir de ces infrastructures par le recours à des modes légers. Un entretien de ces réseaux est assuré, notamment en hiver, pour rendre les déplacements possibles et sécuritaires pour tous. L'usage des réseaux cyclable et piétonnier en hiver est notamment mis en valeur à des fins récréotouristiques et à des fins utilitaires, accentuant ainsi l'ADN même de la région, à savoir sa nordicité.

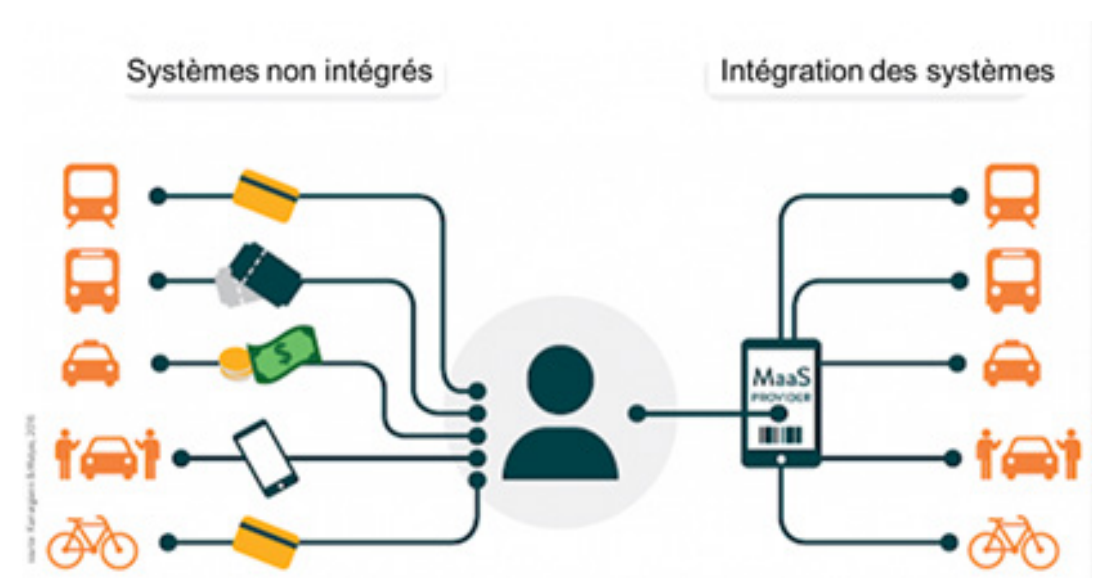
Orientation 3. Une expérience client facilitée et améliorée à l'échelle métropolitaine

Déployer un système d'information et de billettique intégré à l'échelle métropolitaine

La mise en place d'une mobilité en tant que service (MaaS) permet une visibilité globale de l'offre de transport à disposition à l'échelle métropolitaine (transport en commun, transport à la demande, covoiturage, autopartage, vélopartage, etc.). C'est un service qui se base sur l'intermodalité et la complémentarité entre les différents modes de transport.

La mise en relation entre l'offre et la demande est rendue possible grâce à l'interopérabilité des systèmes de transport. Le regroupement sur une même plateforme d'un planificateur d'itinéraires en temps réel et d'un guichet unique avec une tarification abordable, intégrée et simplifiée pour l'utilisateur des modes de transport collectifs et partagés répond à l'évolution des besoins en transport. Ce regroupement correspond aussi à une recherche d'immédiateté, de praticité et du mode de transport le moins polluant et le plus adapté à son besoin. Ce système est agile et s'adapte aux particularités locales des systèmes de transport. La gestion du stationnement et des bornes de recharge électrique est aussi intégrée à cette plateforme. Les solutions technologiques innovantes en matière de transport améliorent ainsi l'expérience client et lui permettent de se déplacer sans friction d'un mode de transport à l'autre.

En raison notamment de la congestion routière grimpante, des aires de stationnement restreintes et des coûts élevés associés à l'usage de l'automobile personnelle, c'est désormais la combinaison des transports actifs, collectifs et doux et non plus la voiture qui est synonyme de liberté aux yeux de la population.



© Kamargianni, M., & Matyas, M. (2016)

VERS UNE MISE EN ŒUVRE DE LA VISION

Une Vision collective d'un futur souhaitable de la mobilité durable dans la région doit être possible et par conséquent être ancrée dans l'action. À cet égard, afin de répondre aux orientations et objectifs de la vision métropolitaine de la mobilité durable à l'horizon 2041, la prochaine étape consiste à produire un plan d'action concerté dont l'objectif sera de :

- Colliger les pistes d'actions susceptibles de répondre aux orientations et objectifs de la Vision.
- Ordonnancer les actions selon l'échelle territoriale d'intervention.
- Cibler les actions à mettre en œuvre à l'échelle métropolitaine.
- Établir un échéancier stratégique de mise en œuvre relativement aux leviers financiers identifiés.

La mise en œuvre du plan d'action de la Vision doit être une responsabilité partagée entre toutes les composantes et partenaires de la CMQuébec (municipalités, MRC, autorités organisatrices de transports, gouvernement, organismes communautaires, etc.) et implique des actions à différentes échelles. Ces moyens d'actions s'appuient sur différentes sources de financement dont pourrait bénéficier la CMQuébec et ses organismes partenaires, qui se doivent d'être documentés.

Des scénarios financiers seront proposés en s'inspirant notamment de l'expérience de la Communauté métropolitaine de Montréal en terme d'écofiscalité, notamment de taxation au profit du transport collectif. Certains leviers financiers comme la taxation des carburants pourront être appelés à diminuer avec l'électrification des transports. Ainsi les possibilités de recourir à d'autres mécanismes de financement seront évalués pour soutenir durablement les infrastructures et services de transport durables.





**VISION MÉTROPOLITAINE
DE LA MOBILITÉ DURABLE
À L'HORIZON 2041**