

Réponses aux questions soumises à la Communauté métropolitaine de Québec par le BAPE le 22 septembre 2020 – DQ49

1. En vertu de la Loi sur la Communauté métropolitaine de Québec, la CMQ possède la compétence pour planifier, coordonner et financer le transport en commun métropolitain. Veuillez expliquer et détailler comment la CMQ exerce cette compétence sur son territoire : décisions, politiques ou projets élaborés et mis en œuvre au cours des dernières années, coordination avec d'autres instances, modalités de financement, intégration régionale des transports, etc.

Les affaires de la Communauté sont administrées par un conseil composé de 17 membres, à savoir : les maires de Québec et de Lévis, les trois préfets des MRC de La Jacques-Cartier, de la Côte-de-Beaupré et de l'Île-D'Orléans, de huit conseillers de l'agglomération de Québec et de quatre conseillers de la ville de Lévis. Le fonctionnement du conseil prévoit des règles précises pour que les décisions soient prises dans un contexte de consensus qui favorise l'émergence d'un véritable esprit métropolitain.

En matière de mobilité durable, la Communauté, à travers son Plan métropolitain d'aménagement et de développement du territoire à l'horizon 2031 (PMAD) entré en vigueur en 2012, s'est fixée notamment comme objectif d'accroître la complémentarité et l'arrimage des services de transport en commun, adapté et actif présents sur son territoire. Pour ce faire, les moyens retenus par la Communauté consistent notamment en ce qui suit :

PLANIFIER

- **BÂTIR 2031 – PMAD DE LA CMQ**

Le PMAD fixe des cibles métropolitaines en matière de transport en commun :

- Les parts modales du transport en commun devront doubler d'ici 2031 sur le territoire de la Communauté pour atteindre 20 % à l'heure de pointe du matin et 14 % sur une base quotidienne.

Pour participer à l'atteinte de cette cible :

- a) les parts modales du transport en commun pour l'agglomération de Québec devront atteindre 26 % à l'heure de pointe du matin et 20 % sur une base quotidienne;
- b) les parts modales du transport en commun pour la ville de Lévis devront atteindre 11 % à l'heure de pointe du matin et 5 % sur une base quotidienne;
- c) les parts modales du transport en commun de la ville de Lévis vers l'agglomération de Québec devront atteindre 24 % à l'heure de pointe du matin et 16 % sur une base quotidienne.
- d) Les parts modales du transport en commun des trois MRC du territoire de la Communauté vers l'agglomération de Québec devront doubler d'ici 2031;

Aux fins de l'exercice de conformité, l'agglomération de Québec, la ville de Lévis, la MRC de La Jacques-Cartier, la MRC de La Côte-de-Beaupré et la MRC de L'Île-D'Orléans doivent, à cet égard, identifier, dans leurs schémas d'aménagement, les mesures à prendre pour atteindre ces cibles à l'horizon 2031.

- **VISION MÉTROPOLITAINE DE LA MOBILITÉ DURABLE À L'HORIZON 2041 (EN COURS)**

Dans le cadre de la première Politique de mobilité durable du gouvernement du Québec, le ministère des Transports du Québec (MTQ) en collaboration avec le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH) œuvrent pour favoriser une planification intégrée de l'aménagement du territoire et du transport. Pour ce faire, le gouvernement mise sur l'élaboration par les municipalités de plans de mobilité durable intégrée sur leurs territoires qui seront complémentaires aux outils de planification

existants en aménagement du territoire, à savoir, les plans métropolitains d'aménagement et de développement (PMAD), les schémas d'aménagement et de développement, et les plans d'urbanisme.

Dans ce contexte, les élus de la Communauté ont décidé de se doter d'une vision pour assurer une cohérence territoriale en matière de mobilité durable à l'échelle métropolitaine. Cette vision se veut à la fois comme une représentation de ce que la région envisage comme devenir et avenir en matière de mobilité durable à l'horizon 2041, et comme un levier sur lequel les composantes de la CMQ pourront s'appuyer pour les aider dans l'élaboration des plans de mobilité durable intégrée de leurs territoires respectifs. Le comité mis en place par la Communauté regroupe des représentants des villes de Québec et de Lévis, des MRC de La-Jacques-Cartier, de la Côte-de-Beaupré et de L'Île-D'Orléans, ainsi que des sociétés de transport et AOT qui desservent ces territoires, à savoir le Réseau de transport de la Capitale (RTC), la Société de transport de Lévis (STLévis), le Transport collectif de La Jacques-Cartier (TCJC) et PLUMobile pour les MRC de La Côte-de-Beaupré et de L'Île-D'Orléans. La Communauté a aussi informé le MTQ de la démarche en cours et a convenu de partager ce qui en résulte pour une bonification éventuelle de la Politique de mobilité durable ou des programmes qui s'y rattachent.

- **RÉFLEXION SUR LA REFONTE TARIFAIRE DU TRANSPORT EN COMMUN (2015-2016)**

La Communauté a travaillé en collaboration avec ses partenaires, le RTC, la STLévis, le TCJC et PLUMobile, afin de mener une réflexion sur l'intégration tarifaire sous la forme d'une reconnaissance mutuelle des titres de transport en commun.

La reconnaissance permet que les titres de transport en commun de chaque AOT soient valides sur le réseau de l'autre AOT sans que l'usager ait à déboursé un coût additionnel. Cela favoriserait à la fois le recours au transport collectif et faciliterait l'utilisation de mécanismes d'interconnexion des services entre les différents transporteurs. Pour rappel, depuis 2003, l'intégration tarifaire sur le territoire de la Communauté est sous forme d'un titre métropolitain inter-réseaux (voir les détails dans la section coordonner et financer).

- **PARTENARIAT DES ENQUÊTES ORIGINE-DESTINATION DE LA GRANDE RÉGION DE QUÉBEC**

La Communauté travaille aux côtés de ses partenaires (le MTQ, le RTC, la STLévis et les villes de Québec et de Lévis) pour réaliser les Enquêtes Origine-Destination (EOD) de la grande région de Québec. Réalisées généralement tous les cinq ans, ces enquêtes tracent un portrait fidèle de l'ensemble des déplacements de la population et permettent d'en suivre l'évolution dans le temps. Ces enquêtes constituent un outil fondamental d'aide à la décision pour l'aménagement du territoire et la planification des systèmes de transport.

Au-delà sa contribution financière et de sa contribution en ressources humaines, la Communauté est avec le MTQ, diffuseur officiel des faits saillants de ces enquêtes et des matrices de déplacements de ces enquêtes. Aussi, afin d'assurer une meilleure compréhension des flux de déplacements sur le territoire de la Communauté, celle-ci a mis en ligne un outil – l'Atlas de la mobilité – qui permet de visualiser les flux de déplacements selon l'origine, la destination, la période de la journée, le mode de transport utilisé et le motif de déplacement, et ce selon l'année de l'enquête (2001, 2006, 2011 et 2017). La convivialité et l'originalité de cet outil de vulgarisation permet une manipulation aisée et une interprétation facilitée des données qui sont désormais à la portée de tous, permettant ainsi une meilleure compréhension de la dynamique des flux autant à une échelle locale, que régionale.

- **ATLAS STATISTIQUE : OUTILS D'AIDE EN LIGNE**

L'Atlas statistique est un outil interactif mis en ligne par la Communauté pour aider notamment ses partenaires à réaliser de façon aisée des cartes, tableaux et graphiques de données portant notamment sur le transport : données de Statistique Canada sur le navettage, la durée du trajet domicile-travail, etc., données de la Société de l'assurance automobile du Québec sur le nombre de véhicules en circulation, le nombre de permis et des données du MTQ sur le débit journalier moyen annuel (DJMA).

Cet outil permet une meilleure compréhension des données et des dynamiques existantes et fournit ainsi une aide dans l'exercice de planification du territoire, et ce, à différentes échelles (municipalité, MRC, CMQ).

- **Plan stratégique 2018-2027 du Réseau de transport de la Capitale**

Conformément à la Loi sur les sociétés de transport en commun, chaque société de transport qui œuvre sur le territoire de la Communauté a l'obligation de lui transmettre une copie de son plan stratégique ainsi que de ses ajustements et révisions. Ce plan ne prend effet qu'après son approbation par la ville et, le cas échéant, par la Communauté.

Le plan stratégique du RTC se décline en deux principales stratégies :

1. La transformation de l'offre de transport en commun par l'implantation d'un nouveau réseau structurant, le déploiement du réseau d'autobus à l'extérieur de l'aire couverte par le tramway et le trambus, le décloisonnement des offres de transport adapté et régulier pour les réunir en une seule famille de services pour tous, le développement du transport à la demande en explorant le potentiel du microtransit et enfin, par un transfert vers les modes hybrides et électriques pour être en phase avec les enjeux environnementaux et les politiques gouvernementales.
2. La diversification et l'intégration des offres en mobilité en complétant les services du RTC par une offre de transport alternatif (taxi, auto-partage, covoiturage, vélo en libre service, etc.). Toutefois, un arrimage étroit de ces offres est nécessaire à la fois dans l'espace réel et virtuel (plateforme unique et tarification intégrée), et ce, autant à une échelle locale, que régionale.

L'intégration tarifaire, l'harmonisation des services de transport en commun et adaptés, le partage des équipements et des infrastructures (pôles d'échange, voies réservées, stationnements incitatifs, etc.) et enfin, la mise en place d'un système intégré d'information pour les usagers, qu'on retrouve dans le plan stratégique du RTC, sont également des jalons du PMAD, assurant ainsi une cohérence entre les outils de planification du RTC et de la Communauté. Par conséquent, le plan stratégique 2018-2027 du RTC a été approuvé en 2018 par le Conseil de la Communauté.

- **ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ – PROJET D'IMPLANTATION D'UN NOUVEAU LIEN ENTRE QUÉBEC ET LÉVIS DU MTQ (EN COURS)**

La Communauté a été sollicitée par le MTQ en tant que partenaire régional pour se joindre aux comités consultatif et techniques mis en place pour assurer le suivi de l'étude d'opportunité. Celle-ci traite notamment de l'implantation d'un nouveau lien entre Québec et Lévis, mais également des enjeux de mobilité à l'échelle régionale afin de réduire la congestion en optimisant les déplacements et les liens existants entre les deux rives. Les résultats permettront au gouvernement de prendre une décision éclairée pour répondre adéquatement aux besoins de déplacements entre les deux rives.

- **PROJET D'INTERCONNEXION DES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN DES VILLES DE QUÉBEC ET DE LÉVIS (EN COURS)**

La Communauté siège aux côtés de ses partenaires de la ville de Québec et de Lévis, du bureau de la mobilité durable de Lévis, du RTC et de la STLévis, au comité technique dirigé par le MTQ, dont le mandat consiste notamment à considérer les tracés potentiels d'interconnexion des réseaux de transport en commun des villes de Québec et de Lévis. Les objectifs poursuivis étant, entre autres, de favoriser une augmentation de la part modale du transport en commun entre les deux rives, minimiser le temps de déplacement, assurer une harmonisation des parcours qui desserviront le pôle d'échanges de Sainte-Foy Ouest.

- **POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (CHANTIERS EN COURS)**

La Communauté a participé aux ateliers mis en place par le MTQ dans le cadre de l'élaboration de la Politique de mobilité durable du gouvernement et participe présentement aux chantiers relatifs à sa mise en œuvre.

- **ÉTUDE DE FAISABILITÉ TECHNIQUE DU TRAMWAY DE QUÉBEC ET DE LÉVIS/ÉTUDE D'AVANT-PROJET D'UN SERVICE RAPIDE PAR BUS ENTRE LES VILLES DE QUÉBEC ET DE LÉVIS**

De 2012 à 2017, la Communauté a siégé aux différents comités de projet, techniques et directeurs portant sur l'étude de faisabilité technique du tramway de Québec et de Lévis et, par la suite, sur l'étude d'avant-projet pour l'implantation d'un SRB entre les villes de Québec et de Lévis. Elle veillait ainsi à assurer une cohérence avec le plan d'aménagement et de développement du territoire en vigueur depuis 2012. En 2017, avec le retrait de la ville de Lévis, le bureau de projet SRB Québec-Lévis a été dissout. Une nouvelle mouture a été mise en place en 2018 sous forme d'un bureau d'étude rattaché à la ville de Québec pour concevoir un réseau de transport structurant sur son propre territoire.

- **PLAN DE MOBILITÉ DURABLE DE LA VILLE DE QUÉBEC**

La Communauté avait participé aux travaux relatifs à la réalisation du plan de mobilité durable de la ville de Québec, daté de 2011. Ses représentants se sont assurés d'établir les liens nécessaires avec le PMAD qui est entré en vigueur en 2012. Les informations et données du plan de mobilité durable ont, à cet égard, servi d'intrants notamment pour dresser le portrait de certains enjeux en matière de mobilité durable dans la région.

- **PLAN D'AFFAIRES POUR LES MRC CONSTITUANTES** (2016)

État de situation et recommandations concernant les services offerts et leur optimisation, la structure organisationnelle et le financement des autorités organisatrices de transport des MRC de La Jacques-Cartier, de La Côte-de-Beaupré et de L'Île-D'Orléans

Pour répondre à une demande de ses MRC constituantes, la Communauté a travaillé en collaboration avec les sociétés de transport (RTC et STLévis) et les autorités organisatrices de transport (AOT) présentes sur son territoire afin d'élaborer un plan d'affaires pour le Transport collectif de La Jacques-Cartier (TCJC) et pour PLUMobile qui assure le service de transport en commun pour les MRC de La Côte-de-Beaupré et de L'Île-D'Orléans.

Ces AOT assurent principalement un service de navettage aux périodes de pointes entre leurs territoires respectifs et les principaux pôles d'emplois et d'études situés dans les secteurs centraux de l'agglomération de Québec. Depuis la mise en place des services de TCJC en 2010 et de PLUMobile en 2009, l'achalandage au sein de ces deux AOT était en croissance continue. Or, elles n'avaient pas la capacité financière de maintenir, ou même d'augmenter leur niveau de service à court et moyen terme en raison notamment du cadre de financement qui était en place. De nouvelles avenues ont été, à cet égard, explorées et des pistes de solutions ont été proposées, notamment en ce qui a trait à la structure organisationnelle, aux sources de financement potentielles et à l'optimisation de leurs services en tenant compte des arrimages les plus propices entre ces AOT et les sociétés de transport, principalement le RTC qui dessert le territoire de l'agglomération de Québec.

COORDONNER ET FINANCER

- **TITRE DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN** (EN VIGUEUR DEPUIS 2003)

La Communauté travaille en collaboration avec ses partenaires, le MTQ, le RTC, la STLévis, les MRC de La Jacques-Cartier, de La Côte-de-Beaupré et de L'Île-D'Orléans et la Société des traversiers du Québec (STQ), afin de favoriser l'intégration tarifaire, l'harmonisation et l'interconnexion des services de transport en commun sur son territoire.

La Communauté a mis ainsi en place une compensation tarifaire sous forme d'un titre de transport en commun métropolitain inter-réseaux pour permettre aux usagers devant utiliser au moins deux réseaux de transport en commun de bénéficier d'une réduction par rapport à l'achat de deux laissez-passer mensuels locaux. Le montant de l'aide financière accordé par la Communauté est égal à 50 % de la réduction accordée aux usagers qui achètent un laissez-passer métropolitain, et ce jusqu'à concurrence de 25 % du prix du laissez-passer le moins élevé parmi les tarifs appliqués par chaque autorité organisatrice de transport. Le MTQ accorde lui aussi une aide financière selon les mêmes modalités mises en place par la Communauté.

Ces aides financières accordées par la Communauté et le MTQ permettent d'une part à l'utilisateur de payer un titre métropolitain moins cher comparativement à l'achat de deux titres de transport locaux pour l'utilisation de deux réseaux sur le territoire de la Communauté, et permettent d'autre part aux autorités organisatrices de transport de ne pas enregistrer de manque à gagner lors de la vente d'un titre métropolitain comparativement à un titre mensuel local.

- **PROJET PILOTE SUR L'INTERCONNEXION DES SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉ SUR LE TERRITOIRE DE LA CMQ** (2011 À 2018)

Afin de favoriser l'harmonisation et l'interconnexion des services de transport adapté sur son territoire, la Communauté a mis en place en 2011 un projet-pilote afin d'assurer les déplacements inter-territoires des personnes handicapées dont l'incapacité compromet grandement leur mobilité. Ce projet a été rendu possible grâce à un travail de collaboration avec les partenaires de la Communauté, en l'occurrence le MTQ, le Service de transport adapté de la Capitale (STAC), la STLévis, le TCJC, PLUMobile et enfin la Société des traversiers du Québec (STQ). Le financement de ce projet-pilote a été assuré grâce à un partenariat entre la Communauté et le ministère des Transports du Québec.

Avant la mise en place du projet pilote, les services offerts par les organismes de transport adapté présents sur le territoire de la Communauté fonctionnaient de manière autonome, sans intégration. Ainsi, une personne admise au transport adapté de son lieu de résidence ne pouvait pas toujours se rendre à l'extérieur de son territoire et, une fois rendu sur le territoire voisin, ne pouvait emprunter le service de ce territoire pour un déplacement local. La mise en place du projet pilote a permis désormais aux utilisateurs du transport adapté de se rendre, sur un territoire contigu à celui de leur lieu de résidence, peu importe où ils habitent sur le territoire de la CMQ (déplacements métropolitains) et de se déplacer localement sur un réseau de transport adapté autre que celui où ils habitent (déplacements secondaires).

En 2018, le MTQ rendait publique sa Politique de mobilité durable qui citait l'exemple du projet-pilote mis en place sur le territoire de la Communauté et annonçait à cet égard la décision d'étendre en 2019 l'aide financière additionnelle pour les déplacements hors territoire (dont bénéficiait le projet-pilote sur le territoire de la Communauté) à l'ensemble du Québec.

- **SOUTIEN À L'UTILISATION DE MODES DE TRANSPORT ALTERNATIF À L'AUTO-SOLO** (EN VIGUEUR DEPUIS 2014)

La Communauté a mandaté le Centre de gestion des déplacements du Québec métropolitain, pour la réalisation de plans de gestion des déplacements (PGD) domicile-travail d'employé-e-s d'entreprises et d'organismes localisés dans les pôles métropolitains, les noyaux périurbains ou aux abords des axes structurants tels qu'identifiés dans le PMAD de la CMQ. En 2017, une bonification a été apportée pour inclure les entreprises situées dans les parcs industriels de la région. L'aide financière accordée par la Communauté est égale à 50% du montant versé par l'employeur pour la réalisation de son plan de gestion des déplacements de ses employé-e-s, et ce, jusqu'à concurrence de 5 000\$ par plan.

Ces plans comprennent : 1) un diagnostic complet qui comprend notamment l'analyse des déplacements domicile-travail, une cartographie des lieux de résidence et mode de transport utilisé, une analyse de l'accessibilité interne et externe aux lieux d'emplois (stationnements, supports à vélos, douches, réseaux de transport desservant l'édifice, etc.); 2) un plan d'action qui propose des mesures ciblées que l'employeur pourrait mettre en place. Pour chaque mesure proposée, un coût potentiel y est associé, ainsi que l'estimation de son efficacité en matière de transfert modal et de son acceptabilité par les employés, etc.; 3) un suivi pour évaluer les mesures proposées dans le plan d'action, relever celles ayant été mises en place par l'employeur et ayant eu un impact significatif sur le changement de comportement de mobilité des employés, et identifier les freins auxquels se sont heurtés les employeurs dans la mise en place des mesures proposées.

PROMOUVOIR

- **GUIDE DE BONNES PRATIQUES EN MOBILITÉ DURABLE** (2019)

Conformément aux orientations du PMAD en matière de mobilité durable, la Communauté encourage les employeurs de la région à mettre en place des mesures incitatives destinées à leurs employé-e-s leur permettant de recourir à des modes alternatifs à l'auto-solo sur leur trajet domicile-travail (ex. auto-partage, covoiturage, avantages favorisant l'usage des transports collectif et actif, etc.).

Afin de soutenir les employeurs dans leur démarche, la Communauté a produit et mis à leur disposition un guide qui recense l'ensemble des bonnes pratiques et des mesures incitatives mises en place avec succès par d'autres employeurs pour favoriser le recours à des modes de transport alternatifs à l'auto-solo, et ce, pour qu'ils puissent s'en inspirer.

Aussi, afin de mobiliser davantage les employeurs de la région et de les sensibiliser pour qu'ils favorisent une culture de la mobilité durable, la Chambre de commerce et d'industrie de Québec (CCIQ) et la Chambre de commerce de Lévis (CCL) se sont impliquées afin de promouvoir le guide auprès de leurs membres et réseaux.