

# DÉMARCHE D'ÉLABORATION D'UN PLAN DE MOBILITÉ DURABLE INTÉGRÉE POUR LE TERRITOIRE DE LA MRC DE PORTNEUF

## Analyse de la documentation existante à l'échelle territoriale et locale



<b>CONTEXTE ET OBJECTIFS</b> .....	<b>1</b>
<b>SECTION 1 : DOCUMENTATION TERRITORIALE</b>	
Schéma d'aménagement et de développement de la MRC de Portneuf.....	3
Plan concerté de développement du territoire de la MRC de Portneuf 2016-2020.....	5
Stratégie jeunesse de la MRC de Portneuf.....	6
Portneuf Ensemble – Démarche en développement social.....	7
Stratégie de développement touristique 2020-2024 de la MRC de Portneuf.....	9
Bien vieillir chez soi dans Portneuf – Table de concertation des aînés de Portneuf.....	10
Enquête sur les besoins en transport des entreprises de la MRC de Portneuf.....	11
Démarche structurante et concertée en sécurité alimentaire dans le territoire de la MRC de Portneuf.....	13
<b>SECTION 2 : DOCUMENTATION LOCALE</b>	
Politiques familiales municipales (PFM) et démarches Municipalités amies des aînés (MADA).....	15
Plans d'urbanisme des municipalités portneuvoises.....	20
Divers outils de planification à l'échelle locale.....	30
<b>CONCLUSION</b> .....	<b>31</b>

# Élaboration du plan de mobilité durable intégrée

Analyse de la documentation existante (locale et territoriale)

Enjeux/défis/besoins/problématiques/pistes de réflexion

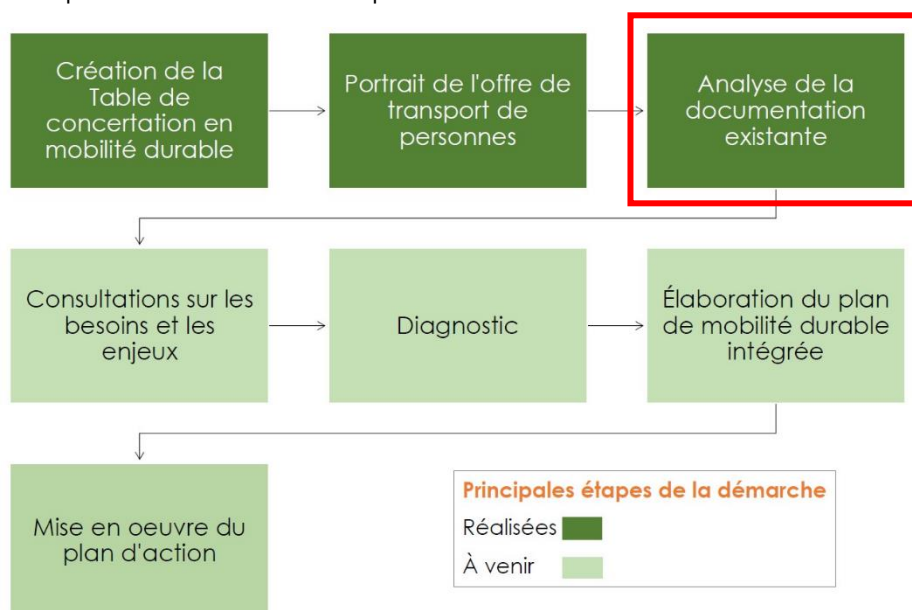
## CONTEXTE ET OBJECTIFS

Le transport des personnes est un élément qui influence de façon importante le développement du territoire. Cet enjeu majeur se veut transversal et agit sur toutes les sphères d'activité. Il se retrouve dans de nombreux outils de planification du territoire. L'élaboration d'un plan de développement du transport intra et extraterritorial est d'ailleurs une action prioritaire inscrite dans le Plan concerté de développement du territoire de la MRC de Portneuf 2016-2020, laquelle s'est traduite par une première phase avec l'enquête origine-destination réalisée en 2017. C'est dans une suite logique que s'est amorcé, en décembre 2020, la démarche d'élaboration d'un plan de mobilité durable intégrée pour le territoire portneuvois. Cette planification abordera la mobilité des personnes dans son sens large, non seulement le transport collectif. Elle vise à soutenir l'optimisation de l'offre existante et le développement de nouvelles solutions pour favoriser la mobilité des Portneuvois dans une perspective de développement durable.

En amont de l'élaboration du plan, il s'avère impératif de documenter les enjeux, besoins et problématiques en matière de transport de personnes dans le territoire de la MRC de Portneuf. Le présent document dresse donc une analyse des principaux outils de planification à l'échelle territoriale et locale en faisant ressortir les éléments touchant le transport et la mobilité des personnes. En complémentarité avec le portrait de l'offre réalisé à l'automne 2021 et les consultations à venir en première partie de 2022, ce document permettra d'alimenter la démarche d'élaboration du plan de mobilité durable intégrée.

### Objectifs

- Documenter les enjeux, besoins, problématiques et pistes de réflexion liés au transport et à la mobilité des personnes dans la MRC de Portneuf.
- Alimenter la rédaction du portrait-diagnostic sur la mobilité des personnes dans la MRC de Portneuf, en complémentarité avec le portrait de l'offre et les consultations.



**SECTION 1 :**  
**DOCUMENTATION TERRITORIALE**

Le schéma d'aménagement et de développement révisé est un outil de planification et d'encadrement qui détermine les grandes orientations, les objectifs d'aménagement et les grandes affectations du territoire. Il vise à assurer un environnement naturel et bâti de qualité tout en favorisant la mise en valeur des potentiels agricole, forestier, récréatif, touristique et culturel qui sont propres à la région dans le respect des principes du développement durable, à assurer l'organisation fonctionnelle du territoire, à améliorer les conditions de vie et à favoriser le développement social et économique des collectivités locales. Les éléments suivants touchent plus spécifiquement le transport de personnes, mais on en retrouve de nombreux autres en complémentarité qui portent notamment sur l'organisation spatiale, l'urbanisation, l'organisation des systèmes de transport, les problématiques routières, la gestion des corridors routiers.

### Chapitre 3 : Les grandes orientations

- Planifier l'organisation du réseau de transport régional afin d'en assurer sa fonctionnalité et son efficacité :

*Les réseaux de transport sont intimement liés au milieu dans lequel ils se développent. La MRC de Portneuf entend donc chercher à arrimer les diverses interventions des acteurs du domaine du transport et de l'aménagement du territoire. Elle compte favoriser une meilleure cohésion des actions de ces intervenants aux fins de préserver et d'améliorer les caractéristiques sécuritaires et fonctionnelles des routes.*

- Assurer la sécurité des systèmes de transport régionaux et une meilleure gestion du réseau routier supérieur :

*En matière de planification, la MRC entend mettre en œuvre des interventions dont l'application permettra de conserver à la route sa fonction de « mobilité de circulation prioritaire » et de préserver la qualité de vie des résidents riverains. La MRC compte du même coup prendre des mesures pour améliorer la sécurité sur les routes de desserte régionale et compte dans ce contexte favoriser la concertation avec les instances concernées (MTQ, municipalités) pour trouver les moyens de rendre plus sécuritaires les routes de transit de la région.*

- Favoriser la complémentarité entre les modes de transport en présence sur le territoire par une meilleure intégration du transport collectif :

*La MRC de Portneuf croit que la gestion et la coordination des divers services de transport en commun devraient être améliorées afin de répondre à la demande toujours grandissante des utilisateurs. Une plus grande complémentarité entre les services de transport collectif en présence dans la région doit donc être favorisée aux fins de permettre à l'ensemble de la population d'avoir accès aux services en présence sur le territoire, en plus d'accroître leur qualité de vie.*

- Reconnaître l'importance des réseaux récréatifs sur le territoire :

*Le domaine du transport récréatif constitue un phénomène social important et ses adeptes réclament de plus en plus le droit à des infrastructures qui facilitent leur mobilité.*

## Chapitre 8 : La planification des transports

- Le transport récréatif (objectifs spécifiques) :
  - Optimiser l'utilisation des aménagements cyclables de la région;
  - Doter la MRC d'un réseau cyclable fonctionnel;
  - Garantir la cohabitation sécuritaire des différents usagers (automobilistes/cyclistes) à l'intérieur du corridor de la route 138.
- Le transport collectif (objectifs spécifiques) :
  - Favoriser l'intégration des différents modes de transport collectif (adapté, bénévole, transport scolaire);
  - Favoriser l'ouverture des modes de transport existants aux autres clientèles.

### Plan d'action

- Action 18 : Mise en commun des services de transport collectif.
- Action 19 : Intégration du réseau cyclable régional : développer un lien cyclable entre la route 138 et le Parc régional linéaire Jacques-Cartier/Portneuf.

### En bref

- Le SAD inclut des orientations et actions concernant l'arrimage entre l'aménagement du territoire et la sécurité des routes, l'intégration des modes de transport collectif et l'intégration du réseau cyclable régional.

**DÉMARCHE : Démarche concertée Portneuf 2030 – Planification concertée de développement du territoire de la MRC de Portneuf et vision 2030**

**DOCUMENT : Plan concerté de développement du territoire de la MRC de Portneuf 2016-2020**

**LIEN : <https://portneuf.ca/developpement-economique/portneuf-2030/>**

*La démarche Portneuf 2030 se veut un exercice de vision et de planification à long terme qui a mobilisé de nombreux acteurs socio-économiques et citoyens portneuvois à travers différentes étapes. Elle a permis de doter le territoire d'une vision sur un horizon de 15 ans et d'un plan concerté de développement qui est mis en œuvre sur une période de 5 ans, soit 2016-2020. L'enjeu du transport y est ressorti. La présente démarche de mobilité durable découle directement de ce plan.*

- ➔ Enjeu 7 : Faiblesse de l'offre de transport collectif.
- ➔ Action : Élaborer un plan de développement du transport collectif intra et extrarégional novateur.

En bref

- La démarche actuelle pour se doter d'un plan de mobilité durable intégrée découle directement de l'action priorisée dans le cadre de la planification concertée Portneuf 2030.

## DÉMARCHE : Stratégie jeunesse de la MRC de Portneuf

### DOCUMENTS :

- Rapport de recherche
- Plan d'action

LIEN : Non disponible en ligne

Démarche visant l'élaboration d'une politique et d'une stratégie pour la jeunesse. Réalisée en 2019-2020. Deux formes de collecte de données ont été utilisées : deux groupes de discussion totalisant une vingtaine de jeunes Portneuvois et un sondage en ligne à l'intention des jeunes Portneuvois (608 participants de 15 à 29 ans). La question du transport dans son sens large est ressortie de façon éloquent et a été l'un des aspects ayant suscité le plus de commentaires dans cette démarche.

### Principaux constats liés au transport/mobilité des jeunes

- ➔ Le développement du transport collectif est ressorti comme étant l'enjeu prioritaire des jeunes Portneuvois.
- ➔ L'accès restreint (parcours, fréquence et horaire) à du transport collectif contraint les déplacements des jeunes.
- ➔ En raison des contraintes, certains jeunes choisissent de résider à Québec pour leurs études. D'autres utilisent l'automobile pour ces déplacements, mais certains dénotent le temps de déplacement augmenté par la congestion routière.
- ➔ L'absence de service intraterritorial est nommée comme un frein à la participation sociale et pour le travail.
- ➔ Il est mentionné que les contraintes de mobilité spatiale sur le territoire de la MRC de Portneuf et vers les villes extérieures que l'absence de transport en commun impose aux jeunes Portneuvois les amènent à envisager la migration vers une plus grande ville.
- ➔ La mobilité des jeunes Portneuvois est inscrite dans le plan d'action de la Stratégie jeunesse :
  - Encourager et favoriser le déplacement des jeunes à l'intérieur et à l'extérieur du territoire de la MRC de Portneuf en privilégiant le transport en commun ou des modes de déplacement alternatifs;
  - Communiquer sur les offres de services de la CTRP déjà fonctionnels (navettes régulières et plateforme de covoiturage);
  - Bonifier les offres de services des navettes régulières et de la plateforme de covoiturage de la CTRP;
  - Faciliter l'accès aux laissez-passer mensuels pour les étudiants et les jeunes qui rencontrent des obstacles à l'emploi;
  - Encourager l'innovation « par et pour les jeunes » afin de faire émerger des modes de transport alternatifs.

### En bref

- Comme la consultation qui a eu lieu dans le cadre de cette démarche est relativement récente et a rejoint un nombre significatif de jeunes, les données recueillies serviront à alimenter le plan de développement durable sans refaire une consultation auprès des jeunes.
- Le développement du transport collectif est ressorti comme étant l'enjeu prioritaire des jeunes portneuvois.
- Le niveau de desserte des services de transport actuels est un frein à la mobilité des jeunes à l'intérieur et vers l'extérieur du territoire.



## DÉMARCHE : Portneuf Ensemble – Démarche en développement social

### DOCUMENTS :

- Rapport des activités de consultation de l'été 2020
- Éléments ressortis lors des ateliers de la Grande assemblée des acteurs concernés par l'amélioration des conditions de vie des Portneuvoises et des Portneuvois

LIEN : Non disponible en ligne

*Portneuf Ensemble est une démarche concertée en développement social pour le territoire de la MRC de Portneuf. Portneuf Ensemble vise à soutenir la communauté portneuvoise dans le développement d'une vision commune des réalisations, des besoins et des actions à prioriser pour le futur en termes de développement social sur le territoire. Cette démarche implique une mobilisation des citoyens concernés par les enjeux de pauvreté et d'exclusion dans Portneuf. À l'été 2020, ils ont réalisé des consultations auprès de citoyens (202 citoyens rejoints) et de différents partenaires (21 partenaires consultés). Les enjeux ciblés et priorisés par les participants sont l'accès aux loisirs et le transport.*

### Principaux commentaires liés au transport qui sont ressortis des consultations de l'été 2020

- Insatisfaction sur l'offre de transport adapté autre que pour les soins de santé et activités de loisirs.
- Besoins en transport entre les municipalités pour le travail et pour l'accès aux commerces, aux services et aux lieux publics et touristiques.
- Inadéquation entre les heures de cours et l'offre de transport pour les cégeps.
- Une méconnaissance des services de la Navette Or et de la plateforme de covoiturage de la CTRP a été évoquée.
- Certains citoyens ont mentionné que les barèmes d'accessibilité pour les services du Halo étaient restrictifs.
- Suggestions d'idées : utilisation des sièges vacants en transport adapté (déjà existant, mais méconnu), navette minivan qui fait le tour d'une municipalité une fois l'heure, transport, service d'autopartage.

Éléments ressortis lors des ateliers de la Grande assemblée des acteurs concernés par l'amélioration des conditions de vie des Portneuvoises et des Portneuvois tenue le 12 octobre 2021. L'atelier tenu en après-midi consistait à se projeter en 2025 selon le thème de la table. Vu le grand intérêt, deux tables ont travaillé sur le thème transport-mobilité. Les éléments suivants s'avèrent donc les changements souhaités et priorisés par les participants et sont regroupés selon de grands enjeux généraux :

- Connaissance des services :
  - Une offre de transport plus connue de tous avec plateforme centralisée pour diffuser l'information;
  - Promotion accrue et diversification des moyens de diffusion (médias locaux et régionaux);
  - Le transport est organisé, structuré, prévisible, connu;
  - Une meilleure connaissance des produits et services locaux a réduit les besoins de transport.

- Accessibilité et diversité des services :
  - Une offre plus complète et diversifiée répondant aux besoins (loisirs, travail, études, aide alimentaire et matérielle, accès vers les services);
  - Une vision plus intégrée et plus globale qui propose différentes alternatives (covoiturage, autopartage, etc.);
  - Le transport s'est amélioré par son abordabilité, sa diversité, ses moyens abondants accessibles pour tous;
  - Le transport permet de se rendre à des rendez-vous non médicaux (loisirs, visiter la famille, etc.);
  - Un système de transport intégré mettant à profit les différents modes de transport;
  - Une offre de transport qui permet l'accessibilité physique et économique pour tous;
  - Le réseau ferroviaire a été mis à contribution.
- Concertation, mobilisation et participation citoyenne :
  - Une compréhension commune des besoins et des pistes de solution;
  - Une offre de service optimisée mettant en commun les ressources de différents acteurs;
  - Des services adaptés et arrimés aux possibilités de transport et vice-versa (services mobiles, points de service, horaires adaptés, service en ligne/visio);
  - Les partenaires et acteurs des différents secteurs ont travaillé ensemble (meilleure cohésion);
  - Les personnes concernées ont été rencontrées lors de leurs activités pour faire part de leurs besoins (offre de service adaptée aux besoins);
  - Les usagers ont confiance aux différents acteurs impliqués dans le transport.
- Saines habitudes de vie et transition énergétique :
  - Les pistes cyclables sont en réseau et se rejoignent d'un secteur à l'autre de la MRC;
  - Des milieux de vie favorisant le transport actif sécuritaire (par exemple réseaux cyclables locaux et intermunicipaux);
  - Toutes les municipalités ont des bornes de recharge pour véhicules électriques;
  - Solutions de transport plus écologiques (bornes de recharge, véhicules collectifs électriques, autopartage, etc.).

En bref

- À retenir – consultations été 2020 : méconnaissance des services, inadéquations entre les services et les besoins.
- À retenir – éléments de vision du transport-mobilité pour 2025 : une offre de transport intégrée et centralisée pour diffuser l'information/des services diversifiés et accessibles à tous (accessibilité physique et économique)/différents modes de transport pour répondre aux besoins/un territoire mobilisé et travaillant de façon concertée et collective afin d'optimiser les ressources/une transition écologique et des milieux de vie favorables au transport actif.

**DÉMARCHE : Stratégie de développement touristique 2020-2024 de la MRC de Portneuf**

**DOCUMENT : Stratégie de développement touristique de la MRC de Portneuf 2020-2024 – document synthèse**

**LIEN : [https://portneuf.blob.core.windows.net/media/4484/mrc-de-portneuf\\_strat%C3%A9gie-d%C3%A9v-touristique-vf.pdf](https://portneuf.blob.core.windows.net/media/4484/mrc-de-portneuf_strat%C3%A9gie-d%C3%A9v-touristique-vf.pdf)**

*Dans le cadre de l'élaboration de la stratégie de développement touristique 2020-2024 de la MRC de Portneuf, un questionnaire a été transmis à l'ensemble des intervenants touristiques du territoire afin de recueillir diverses informations. Quarante-six intervenants l'ont complété. La notion du transport et de la mobilité y est quasi absente. Dans ce contexte, il s'avérera important de documenter cet enjeu par d'autres moyens que la recension de la documentation.*

#### Éléments liés au transport et à la mobilité évoqués dans la démarche

- ➔ Un intervenant a suggéré d'offrir des itinéraires organisés avec transport (questionnaire).
- ➔ Une des actions de la stratégie vise à *Évaluer et mettre sur pied un service de navette nature au départ de la ville de Québec vers les principaux pôles plein air du territoire.*

#### En bref

- La thématique du transport-mobilité est très peu ressortie dans cette stratégie.
- Le projet pilote de navette sera mis en œuvre en 2022 et les résultats permettront d'alimenter l'élaboration du plan de mobilité durable intégrée.
- La phase de consultation devra intégrer le volet touristique afin de documenter les enjeux et besoins.

## DÉMARCHE : « Bien vieillir chez soi dans Portneuf » de la Table de concertation des aînés de Portneuf

DOCUMENT : Rapport 2016 « Bien vieillir chez soi dans Portneuf : un rêve ou une réalité? » de la Table de concertation des aînés de Portneuf

LIEN : [http://ainesportneuf.com/contentFiles/files/rapport%20final%20BVC5%201-2%20%20Version%20finale%20\(Times%2011\).pdf](http://ainesportneuf.com/contentFiles/files/rapport%20final%20BVC5%201-2%20%20Version%20finale%20(Times%2011).pdf)

L'objectif global du projet *Bien vieillir chez soi* était de permettre aux aînés autonomes ou en perte d'autonomie de connaître les ressources et les services aux aînés disponibles sur le territoire de la MRC de Portneuf afin qu'ils puissent demeurer chez eux, dans leur communauté, le plus longtemps possible. Cette démarche devait également permettre aux responsables des organismes publics et communautaires qui offrent des services aux aînés sur le territoire de la MRC de Portneuf de travailler de façon concertée afin d'assurer une plus grande efficacité dans l'offre de services, de partager et de diffuser de l'information sur les services en place et d'identifier de nouveaux services à développer à l'intention des aînés de la MRC de Portneuf. Des groupes de discussion regroupant des intervenants et des aînés ont permis de faire ressortir les enjeux et besoins liés au fait de bien vieillir chez soi dans sa communauté. Ce projet a fait l'objet d'un rapport final en 2016.

### Principaux constats liés au transport/mobilité des aînés

- ➔ Le transport est un des volets abordés comme étant des éléments importants liés à la volonté de vieillir chez soi et au maintien à domicile des aînés.
- ➔ Quoique non directement lié au transport de personnes, le besoin de services alimentaires à domicile (livraison d'épicerie, popote roulante) et l'accessibilité à l'alimentation sont des enjeux ayant ressorti de façon importante.
- ➔ Les besoins de transport des aînés sont pour les courses (épicerie, institution bancaire, bureau de poste, etc.), les rendez-vous médicaux et le transport adapté.
- ➔ On note un manque de bénévoles transporteurs pour les services de transport-accompagnement (médical, courses) pour le secteur nord.
- ➔ Les bénévoles-transporteurs mentionnent qu'il serait pertinent qu'il y ait des espaces de stationnement qui leur sont réservés dans les centres hospitaliers et CLSC.
- ➔ On note une certaine méconnaissance des services de transport-accompagnement autre que pour motif médical.
- ➔ Les services de transport adapté privés, quoique plus flexibles que les services offerts par la CTRP, sont très dispendieux.

### En bref

- De façon générale, les différentes lacunes liées au transport affectent le maintien à domicile des aînés.
- À retenir : Méconnaissance des services et besoins pour commissions, rendez-vous médicaux et transport adapté.

La MRC de Portneuf et la Corporation de transport régional de Portneuf ont fait appel à Mobili-T afin de les accompagner dans la réalisation d'un sondage visant à mieux cerner les besoins des entreprises implantées sur le territoire de la MRC de Portneuf en matière de transport. Le but de cette démarche était d'obtenir des données pour orienter le développement de solutions de transport dans la MRC de façon à aider les entreprises dans leurs activités de recrutement et de rétention de main-d'œuvre. Un rapport présente un bilan des résultats de l'analyse des réponses au sondage. Les réponses de 125 entreprises y ont été compilées.

### Principaux constats ressortis de cette enquête

- ➔ 85 % des entreprises répondantes comptent 50 employés ou moins et 47 % en comptent 10 ou moins.
- ➔ La majorité des employés des entreprises répondantes résident dans la MRC de Portneuf : la totalité des employés pour 50 % et entre 76 % et 99 % pour 31 % des entreprises répondantes.
- ➔ 53 % des entreprises répondantes font face à des enjeux de recrutement de main-d'œuvre et, de façon générale, plus la taille de l'entreprise est grande, plus celle-ci est susceptible d'être aux prises avec cette problématique.
- ➔ 20 % des entreprises répondantes ont mentionné que le transport vers leur site est un enjeu soulevé par certains de leurs employés actuels et 12 % ont mentionné cet enjeu pour les candidats potentiels.
- ➔ 38 % des entreprises répondantes dont l'horaire de travail est fixe indiquent être ouvertes à modifier les heures pour aider leurs employés à trouver une solution de transport.
- ➔ On observe une certaine concentration d'entreprises ayant un quart de travail de jour débutant à des heures similaires dans les villes de Donnacona, Pont-Rouge, Saint-Basile, Portneuf, Saint-Raymond et Saint-Marc-des-Carières.
- ➔ Parmi les 44 % des entreprises ayant indiqué avoir un certain intérêt à participer au développement de solutions en transport, la plupart connaissent des problèmes de recrutement.
- ➔ 37 % des entreprises considèrent que les solutions de transport peuvent aider au recrutement et à la rétention de main-d'œuvre (en tout ou en partie), alors que 25 % croient que cela n'a pas d'effet.
- ➔ 61 % des entreprises répondantes seraient intéressées par le développement d'une application de covoiturage à l'échelle régionale.
- ➔ Les principales mesures favorisant la mobilité durable déjà mises en place par les entreprises sont l'horaire de travail variable (40 %) et une politique de télétravail (18 %).
- ➔ 60 % des entreprises répondantes ont réalisé au moins une partie de leurs activités en télétravail durant la pandémie et 56 % d'entre elles souhaitent en poursuivre la pratique après la crise.

- Quelques pistes de solution présentées dans le rapport :
- Application de covoiturage;
  - Navette;
  - Installation pour cyclistes/transport actif;
  - Horaire de travail variable.

## En bref

- Comme la consultation qui a eu lieu dans le cadre de cette démarche est récente (janvier 2020 et mise à jour janvier 2021) et a rejoint un échantillon de 125 entreprises, les données recueillies serviront à alimenter le plan de mobilité durable sans refaire une consultation spécifique auprès des entreprises.
- 20 % des entreprises répondantes ont mentionné que le transport vers leur site est un enjeu soulevé par certains de leurs employés actuels et 12 % ont mentionné cet enjeu pour les candidats potentiels.
- 37 % des entreprises considèrent que les solutions de transport peuvent aider au recrutement et à la rétention de main-d'œuvre (en tout ou en partie), alors que 25 % croient que cela n'a pas d'effet.
- Parmi les 44 % des entreprises ayant indiqué avoir un certain intérêt à participer au développement de solutions en transport, la plupart connaissent des problèmes de recrutement.

**DÉMARCHE : Démarche structurante et concertée en sécurité alimentaire dans le territoire de la MRC de Portneuf**

**DOCUMENT : Plan d'action 2018-2020 en sécurité alimentaire**

**LIEN : Non disponible en ligne**

*Depuis 2017, une stratégie concertée en sécurité alimentaire permet de regrouper, dans une démarche intersectorielle, plusieurs partenaires du territoire autour de cet enjeu d'importance.*

- ➔ Stratégie : Renforcer les capacités du réseau d'aide alimentaire de Portneuf :
  - Axe : Améliorer l'accessibilité physique des services;
  - Action : Explorer avec les différents partenaires du milieu diverses options pour offrir un service de transport vers les épiceries locales et les ressources d'aide alimentaire (navettes de transport en commun, covoiturage).

En bref

Les besoins ressortis sont à deux niveaux :

- Le transport des personnes vers les services (besoins individuels et besoins collectifs comme par exemple le transport vers les plateaux de travail en sécurité alimentaire);
- Le transport des denrées alimentaires.

## **SECTION 2 :**

### **DOCUMENTATION LOCALE**



**DÉMARCHE : Politiques familiales municipales (PFM) et démarches Municipalités amies des aînés (MADA)**

**DOCUMENTS : Politiques de la famille et des aînés de 17 municipalités portneuvoises**

**LIEN : <https://portneuf.ca/citoyens/politiques-familiales-municipales-mada/>**

*Depuis 2011, 17 des 18 municipalités portneuvoises se sont dotées d'une politique familiale municipale (PFM) et d'une démarche Municipalité amie des aînés (MADA). L'élaboration de ces politiques implique la réalisation de consultations auprès de la population générale et auprès de groupes ciblés (jeunes, aînés, organismes, etc.). Voici donc un résumé de ce que l'on retrouve dans ces politiques et leurs plans d'action en matière de mobilité et de transport.*

### **Deschambault-Grondines PFM-MADA (rév. 2018) :**

- Axe aménagement, habitation et transport :
  - Objectif : Favoriser le transport en commun et le transport actif destinés aux familles et aux aînés.
  - Action : Planifier des aménagements favorisant les déplacements actifs dans les nouveaux développements.
- Axe sécurité :
  - Objectif : Assurer aux familles et aux aînés un milieu de vie sécuritaire.
  - Action : Promouvoir la cohabitation entre les automobilistes, les piétons et les vélos sur l'ensemble du territoire.
  - Action : Concertation avec le milieu pour identifier les solutions sécuritaires des déplacements des enfants et de la population dans les rues de la municipalité notamment dans les zones des écoles et des loisirs.
  - Action : Sécuriser les déplacements actifs des citoyens dans les noyaux villageois à partir des solutions préalablement identifiées.

### **Donnacona PFM-MADA (rév. 2017) :**

- Axe aménagement du territoire, transport et habitation :
  - Objectif : Faciliter le développement du transport alternatif.
  - Action : Poursuivre l'amélioration des réseaux de pistes cyclables et de pistes multifonctionnelles.
  - Action : Poursuivre le soutien des initiatives de transport en commun à l'intérieur de la ville et vers Québec.

### **Neuville PFM-MADA (2013) :**

- Axe aménagement du territoire, habitation et transport :
  - Objectif : Maintenir la concertation avec les partenaires des services de transport collectif et adapté du territoire.
  - Action : Favoriser les déplacements sécuritaires au centre-ville.
  - Action : Construire une piste cyclable pour faciliter l'accès au centre-ville.
  - Action : Soutenir l'action bénévole du comité « Neuville se souvient ».
- Axe santé et sécurité :
  - Objectif : Améliorer la sécurité des familles et des aînés.
  - Action : Faire des représentations auprès du ministère des Transports du Québec pour améliorer la sécurité sur les routes sous son autorité.

- Action : Revoir l'aménagement de la rue des Érables pour la rendre plus sécuritaire.
- Action : Sensibiliser la population au respect de la signalisation routière.
- Action : Instaurer des mesures de réduction de vitesse aux endroits stratégiques.
- Action : Réserver un passage pour piétons sur la route 138 aux abords de l'École Courval.
- Action : Doter la ville de trottoirs, de sentiers pédestres et de pistes cyclables sécuritaires.

### **Lac-Sergent MADA (2021) :**

#### → Sondage – volet transport-mobilité :

- Dans la municipalité, outre le véhicule personnel ou le vélo, peu ou pas de moyens de transport sont accessibles aux aînés. Si certains le sont, tel le service de transport collectif Vas-y, la majorité des répondants en ignorent l'existence.
- La voiture et, dans une moindre mesure, le vélo sont les moyens de transport utilisés dans notre municipalité.
- La moitié des répondants utilisent la marche pour se rendre à leurs loisirs, mais avec des niveaux de satisfaction variés. La sécurité dans les voies publiques semble encore être au cœur d'insatisfactions puisque plusieurs personnes considèrent l'amélioration des rues comme une priorité afin d'aider la mobilité des aînés.

#### → Axe sécurité :

- Objectif : Accroître le sentiment de sécurité des aînés.
- Action : Évaluer la possibilité de limiter la vitesse dans les rues.
- Action : S'assurer du meilleur aménagement et entretien des rues.

### **Pont-Rouge PFM-MADA (rév. 2016) :**

#### → Axe environnement physique, urbanisme et mise en valeur du territoire :

- Action : Aménager les nouvelles artères principales en tenant compte des piétons et des cyclistes.
- Action : Aménager un corridor cyclable sur la rue du Jardin.

#### → Axe sécurité et transport :

- Objectif : Améliorer la circulation et la sécurité du réseau routier.
- Action : S'assurer que les affiches de limites de vitesse sont présentes aux endroits requis.
- Action : Installer des panneaux lumineux indiquant la vitesse des véhicules qui circulent.
- Action : Limiter la vitesse à 40 km dans les rues des quartiers résidentiels.
- Action : Mettre en place des moyens pour améliorer la circulation aux heures de pointe.
- Action : Ajouter des bornes (poteaux flexibles) de ralentissement dans les rues des quartiers résidentiels, selon les besoins.
- Action : Aménager un accès cyclable et piétonnier traversant la voie ferrée pour accéder au secteur Dansereau (secteur 9C).
- Action : Soutenir les promoteurs d'un futur projet de Trottibus pour les enfants du primaire et le programme Mon école, à pied et à vélo.
- Action : Installer des panneaux lumineux aux traverses de piétons (Presbytère, Moulin Marcoux, etc.).

### **Portneuf PFM-MADA (2013) :**

#### → Axe sécurité :

- Effectuer les démarches auprès du ministère des Transports afin d'aménager des traverses piétonnières aux endroits les plus dangereux et achalandés et de réduire la limite de vitesse près des traverses piétonnières et aux entrées de la ville.

- Axe transport :
  - Objectif : Faciliter les déplacements collectifs.
  - Objectif : Bonifier les services de transport communautaire.
  - Action : Faire connaître les services de transport communautaire et privé par le biais du site Internet de la Ville et du journal municipal lors de la programmation des activités.
  - Action : Afficher, dans le journal local, les offres de covoiturage ainsi que les espaces prévus à cet effet.
  - Action : Informer la population sur les services offerts par la CTRP.

#### **Rivière-à-Pierre PFM-MADA (2011) :**

- Axe aménagement, habitation et transport :
  - Objectif : Promouvoir le transport collectif.
  - Action : Faire la promotion des différents modes de transport et des stationnements pour le covoiturage à partir de Rivière-à-Pierre.
  - Action : Mettre en place un système de transport interne (taxi-voiturage) pour se déplacer dans et à partir de Rivière-à-Pierre.
- Axe santé et sécurité :
  - Objectif : Augmenter la sécurité lors des déplacements des cyclistes et des piétons.
  - Action : Prolonger la piste cyclable à l'intérieur de la municipalité afin d'isoler les cyclistes de la circulation routière.

#### **Saint-Alban (rév. 2020) :**

- Axe sécurité :
  - Action : Collaborer avec le MTQ et autres instances pour sécuriser davantage la zone scolaire (zone débarcadère, signalisation, marquage au sol, etc.).
  - Action : Évaluer la faisabilité et installer des bollards au centre de certaines rues stratégiques afin de ralentir la circulation.
  - Action : Bonifier le nouvel aménagement de trottoir à l'entrée du village en y ajoutant du lignage au sol pour sécuriser la traverse.
  - Action : Maintenir et bonifier l'entretien des trottoirs en toute saison (dénivellement, nettoyage, réparations).
  - Action : Maintenir une rotation régulière du cinémomètre pour couvrir des secteurs stratégiques.

#### **Saint-Basile PFM-MADA (rév. 2018) :**

- Axe environnement physique, urbanisme et mise en valeur du territoire :
  - Objectif : Augmenter le sentiment de sécurité des familles et des aînés lors de leurs déplacements à pied dans la ville.
  - Action : Aménager des couloirs de déplacements sécuritaires et pratiques.
- Axe santé et saines habitudes de vie :
  - Objectif : Promouvoir les déplacements actifs.
  - Action : Ajouter de nouvelles infrastructures favorisant les déplacements actifs.
- Axe sécurité et transport :
  - Objectif : Favoriser des déplacements actifs et sécuritaires des familles et des aînés sur le territoire.

- Action : Mettre en place des mesures visant à rendre les corridors scolaires plus sécuritaires.
- Action : Évaluer la possibilité d'abaisser les limites de vitesse dans les rues résidentielles.
- Action : Aménager le cœur du village de façon sécuritaire pour tous les usagers de la route.
- Action : Rendre sécuritaires les déplacements à pied des familles et des aînés.

### **Saint-Casimir PFM-MADA (2013) :**

- Axe aménagement, transport et habitation :
  - Action : Promouvoir les services de la Corporation de transport régional de Portneuf.
  - Action : Évaluer les besoins spécifiques en transport et voir la possibilité de bonifier l'offre de services.
- Axe sécurité :
  - Action : Voir à rendre certains trottoirs plus sécuritaires.

### **Sainte-Christine-d'Auvergne PFM-MADA (2020) :**

- Axe transport et mobilité des personnes :
  - Objectif : Sécuriser les axes de déplacement.
  - Action : Augmenter la sécurité des déplacements récréatifs motorisés et non motorisés par une signalisation adaptée.
  - Objectif : Favoriser la mobilité.
  - Action : Faire connaître et promouvoir les différents services d'accompagnement et de transport offerts aux citoyens ainsi que le stationnement incitatif.
  - Action : Maintenir le membership de la Municipalité dans la Corporation de transport régional de Portneuf (CTRP).

### **Saint-Léonard-de-Portneuf (rév. 2021) :**

- Axe santé, sécurité et transport :
  - Objectif : Favoriser le transport en commun.
  - Action : Favoriser le transport actif en développant le réseau cyclable sur les routes.
  - Action : Offrir un transport lors des activités.
  - Action : Mettre en place l'action de « Marche-o-bus ».
  - Action : Installer un afficheur de vitesse et développer le projet de descendre la vitesse des rues transversales à 40 km/h.

### **Saint-Marc-des-Carières (rév. 2021) :**

- Axe urbanisme, aménagement du territoire et respect de l'environnement :
  - Action : Évaluer différents moyens d'améliorer la cohabitation des véhicules moteur, des piétons et des cyclistes.
  - Action : Évaluer la possibilité de procéder à l'installation d'une borne de charge payante pour les voitures électriques dans un lieu stratégique de la ville.
- Axe sécurité publique :
  - Action : Assurer le déneigement des trottoirs, en hiver, qui sont le plus utilisés par les familles et les aînés dans leurs déplacements et la pratique des activités physiques.
  - Action : Faire l'inventaire des secteurs de la ville qui sont mal ou pas suffisamment éclairés et informer les responsables afin d'assurer la sécurité des familles et des aînés qui y circulent.

- Action : Regarder la possibilité de diminuer la vitesse sur l'avenue Principale de 50 km/h à 40 km/h.
- Action : Regarder la possibilité de mettre l'avenue Principale en sens unique afin d'y aménager une bande cyclable et piétonnière sécuritaire pour les enfants et parents qui vont à l'école ou qui y pratiquent la marche ou la course à pied.
- Action : Améliorer le visuel de la bande cyclable sur la rue Matte.
- Action : Faire une demande au MTQ pour aménager une bande piétonnière sur le boulevard Bona-Dussault et la rue Bourque afin de rendre sécuritaire ce tronçon pour les élèves de l'école secondaire qui y circulent.

### **Saint-Raymond (2012) :**

- ➔ Axe aménagement du territoire, transport et habitation :
  - Objectif : Favoriser les modes de transport alternatif à l'automobile.
  - Action : Développer des liens piétonniers et cyclables entre les lieux d'habitation et les services publics et privés.
  - Action : Améliorer la sécurité des piétons lors de la traversée de rues en priorisant l'intersection Hôtel-de-Ville et Saint-Joseph.
  - Action : Améliorer la qualité des trottoirs.
  - Action : Asphalter la portion de la piste Jacques-Cartier/Portneuf traversant le centre-ville.
- ➔ Axe santé et sécurité :
  - Objectif : Augmenter la sécurité des piétons et des personnes à mobilité réduite.
  - Action : Entreprendre la réfection des trottoirs sur les rues Saint-Joseph et Saint-Cyrille.
  - Action : Aménager l'éclairage aux coins des rues et routes qui le nécessitent.

### **Saint-Thuribe (2012) :**

- ➔ Axe sécurité :
  - Action : Mettre à jour la signalisation (ex. : panneau de limite de vitesse clignotant).

### **Saint-Ubalde (2013) :**

- ➔ Axe santé et sécurité :
  - Action : Instaurer des mesures de réduction de vitesse et une signalisation routière préventive dans les limites du village.
  - Action : Poursuivre l'amélioration de l'éclairage dans les rues et dans les rangs.
  - Objectif : Augmenter la sécurité piétonnière des enfants aux abords de l'école.
  - Action : Identifier des zones de traverse piétonnière.

En bref

Principaux éléments ressortant des politiques familiales municipales/démarches Municipalités amies des aînés en matière de transport/mobilité :

- Faire connaître et promouvoir les différents services et infrastructures de transport (collectif, covoiturage, stationnements incitatifs, etc.).
- Assurer des milieux de vie favorables au transport actif (aménagements cyclables et piétonniers sécuritaires, amélioration des trottoirs/éclairage, cohabitation des usages, réduction de vitesses prescrites, signalisation améliorée, traverses sécuritaires, etc.).

À l'instar du schéma d'aménagement au plan territorial, les plans d'urbanisme sont des outils de planification et d'encadrement à l'échelle locale qui déterminent les grandes orientations, les objectifs d'aménagement et les grandes affectations du territoire. En adéquation avec le schéma d'aménagement, ils visent à assurer un environnement naturel et bâti de qualité tout en favorisant la mise en valeur des potentiels agricole, forestier, récréatif, touristique et culturel qui sont propres aux municipalités dans le respect des principes du développement durable, à assurer l'organisation fonctionnelle du territoire, à améliorer les conditions de vie et à favoriser le développement social et économique des collectivités locales.

**Deschambault-Grondines (non disponible en ligne) :**

- Éléments structurants du territoire au plan du réseau routier :
  - L'autoroute 40, le chemin du Roy (route 138) et la route 363 sont des éléments du réseau routier supérieur qui facilitent les déplacements dans le territoire.
  - Le chemin du Roy comme axe touristique majeur.
  - La route Guilbault et la route Proulx comme axes de circulation importants.
  - La présence de trois échangeurs (#250, 254, 257) sur l'autoroute 40.
- Les grandes orientations d'aménagement :
  - Orientation 9 : Assurer la sécurité, la fonctionnalité et la fluidité de la circulation sur le réseau routier supérieur :
    - Contrôler l'urbanisation en bordure du réseau routier supérieur.
    - Favoriser un aménagement sécuritaire des accès en bordure du réseau routier supérieur.
  - Orientation 10 : Décrire et planifier le réseau de transport terrestre et son intégration au système de transport régional :
    - Reconnaître l'importance des équipements et infrastructures de transport sur le territoire ainsi que les améliorations pouvant y être apportées.
    - Favoriser la mise en place et l'efficacité des réseaux récréatifs de transport tout en évitant les conflits de voisinage.
    - Réglementer le transport lourd sur le territoire.
- Les réseaux de transport :
  - Réseau routier supérieur : autoroute 40, chemin du Roy (138) et route 363.
  - Réseau ferroviaire : le territoire est traversé par les réseaux du Canadien National (CN) et des Chemins de fer Québec-Gatineau.
  - Réseaux de transport actif : Route verte (cyclable, correspond à la route 138).

**Donnacona [lien] :**

- Éléments structurants du territoire au plan du transport :
  - L'autoroute 40, la route 138 et une portion du 2<sup>e</sup> Rang sont des éléments du réseau routier supérieur.
  - Le chemin de fer Canadien National.
  - La Route verte (route 138).

- Les problématiques, potentiels et enjeux d'aménagement en matière de transport :
  - Les problèmes de sécurité, le manque de signalisation et la vitesse élevée de la circulation automobile sur la route 138.
  - L'existence d'un réseau de transport collectif permettant à la population d'accéder à l'agglomération urbaine de Québec.
  - La présence de l'autoroute Félix-Leclerc (40) et de la route 138 comme axes routiers majeurs, favorisant l'accès au territoire de la ville de Donnacona et facilitant les liaisons avec l'extérieur.
  - L'amélioration de la signalisation afin de sécuriser la circulation sur la route 138.
  - La conception des nouvelles rues et la réfection des rues existantes de manière à favoriser une réduction de la vitesse des véhicules automobiles et de redonner une place importante aux piétons et aux cyclistes.
  - L'aménagement de carrefours giratoires ou de ronds-points à certains endroits stratégiques de la ville dans le but de sécuriser les intersections, de diminuer la vitesse des automobilistes, d'améliorer la signalisation et de créer des aménagements attrayants.
  - L'utilisation du système de transport collectif et l'amélioration de celui-ci afin d'offrir un service efficace et structuré répondant aux besoins des usagers.
- Les grandes orientations d'aménagement :
  - Orientation 2 : Assurer un développement cohérent et une organisation harmonieuse des différentes fonctions urbaines à l'intérieur du périmètre d'urbanisation :
    - Favoriser le maintien et l'amélioration d'un cadre de vie de qualité à l'intérieur du périmètre d'urbanisation.
    - Sensibiliser les promoteurs ou développeurs sur l'importance d'aménager les voies de circulation et les espaces extérieurs de façon qu'ils soient sécuritaires pour les piétons et les cyclistes.
  - Orientation 16 : Assurer la sécurité, la fonctionnalité et la fluidité de la circulation sur le réseau routier supérieur :
    - Contrôler l'urbanisation en bordure du réseau routier supérieur.
    - Favoriser un aménagement sécuritaire des accès en bordure du réseau routier supérieur.
  - Orientation 17 : Décrire et planifier le réseau de transport terrestre et son intégration au système de transport régional :
    - Reconnaître l'importance des équipements et infrastructures de transport sur le territoire ainsi que les améliorations pouvant y être apportées.
    - Concevoir les voies de circulation en y intégrant des espaces sécuritaires pour les différentes catégories d'usagers (cyclistes, piétons, etc.).
    - Compléter le réseau cyclable afin de l'intégrer à la Route verte et de lier les différents quartiers et points d'intérêt entre eux.
    - Favoriser la mise en place et l'efficacité des réseaux récréatifs de transport.
    - Améliorer le réseau de transport collectif.
    - Poursuivre les efforts afin de créer un réseau de transport collectif efficace et structuré permettant des liaisons à l'intérieur de la ville, avec les autres municipalités de la région ainsi qu'avec la Communauté métropolitaine de Québec.
    - Aménager des espaces de stationnement et des points d'arrêt aux endroits stratégiques de la ville destinés aux usagers du transport collectif.

### **Neuville (non disponible en ligne) :**

- Éléments structurants du territoire au plan du transport :
  - L'autoroute 40, la route 138, la route 365 et une portion de la route Gravel, de la rue des Érables et de la rue du Quai sont reconnus comme des éléments du réseau routier supérieur.
  - Les chemins de fer Canadien National et Québec-Gatineau.
  - La Route verte (route 138).
- Les politiques générales d'aménagement :
  - Objectif d'aménagement 15 : Optimiser l'utilisation des sentiers récréatifs présents sur le territoire :
    - Planifier un réseau cyclable reliant les différents points d'intérêt de la ville en liaison avec le circuit de la Route verte.
    - Privilégier les activités à faible incidence sur les gaz à effet de serre et ne nuisant pas à la qualité de vie des résidents.
  - Objectif 22 : Décrire et planifier le réseau de transport terrestre et son intégration au système de transport régional :
    - Favoriser le maintien et l'amélioration du réseau de transport collectif.
    - Sensibiliser les différents acteurs impliqués dans la gestion du réseau de transport collectif à aménager de façon sécuritaire, esthétique et fonctionnelle les différents stationnements incitatifs sur le territoire, notamment celui situé à l'intersection de la route 138 et de la route du Quai.
    - Identifier les réseaux récréatifs de transport sur le territoire.
    - Concilier les enjeux et les préoccupations reliés à la présence de tels réseaux et en atténuer les impacts sur le territoire.

### **Lac-Sergent [lien] :**

- Les grandes orientations d'aménagement :
  - Orientation 3 : Assurer la mise en valeur des équipements, activités récréotouristiques et sites d'intérêt historiques :
    - Profiter de la visibilité offerte par le passage de la piste cyclable du Parc régional linéaire Jacques-Cartier/Portneuf.
    - Favoriser la mise en place d'un réseau récréotouristique local s'arrimant au Parc régional linéaire Jacques-Cartier/Portneuf.
  - Orientation 5 : Améliorer l'efficacité du réseau de transport :
    - Assurer des liens de circulation efficaces sur l'ensemble du territoire.

### **Pont-Rouge (non disponible en ligne) :**

- Les grandes orientations d'aménagement :
  - Orientation 1 : Le développement intégré et harmonieux des vocations des secteurs urbains :
    - Favoriser le développement de liens cyclables et piétonniers pour inciter et sécuriser les déplacements en mobilité active.
  - Orientation 2 : L'amélioration et le développement des équipements collectifs et des infrastructures :
    - L'amélioration du réseau de transport routier et cyclable.
    - Asphalter les accotements de la route 358 et du rang Petit-Capsa.
    - Aménager des liens cyclables de qualité pour relier les quartiers aux destinations urbaines populaires.



- Orientation 4 : Le développement de l'offre récréotouristique :
  - Aménager des liens piétons ou cyclables pour permettre le débordement du parc linéaire dans les milieux urbains.
- Les réseaux de transport :
  - Réseau routier supérieur : route 365.
  - Réseau ferroviaire : le territoire est traversé par le réseau des Chemins de fer Québec-Gatineau.
  - Transport actif : corridor multifonctionnel Dansereau/La Liseuse.
- Orientations relatives aux transports :
  - Orientation 1 : Assurer la sécurité, la fonctionnalité et la fluidité de la circulation sur le réseau routier supérieur :
    - Favoriser un aménagement sécuritaire des accès en bordure du réseau routier supérieur.
  - Orientation 2 : Décrire et planifier le réseau de transport terrestre et son intégration au système de transport régional :
    - Favoriser la mise en place et l'efficacité des réseaux récréatifs de transport tout en évitant les conflits de voisinage.

### **Portneuf [lien] :**

- Éléments structurants du territoire au plan du transport :
  - L'autoroute 40, la route 138 et une portion de la rue Provancher sont des éléments du réseau routier supérieur.
  - Les chemins de fer Canadien National et Québec-Gatineau traversent le territoire.
  - La Route verte comme élément du système de transport récréatif.
- Les problématiques, potentiels et enjeux d'aménagement en matière de transport :
  - L'absence d'un réseau cyclable reliant les différents points d'intérêt de la ville avec le circuit de la Route verte.
  - La présence de l'autoroute Félix-Leclerc (40) et de la route 138 comme axes routiers majeurs, favorisant l'accès au territoire de la ville de Portneuf et facilitant les liaisons avec l'extérieur.
- Les grandes orientations d'aménagement :
  - Orientation 11 : Assurer la sécurité, la fonctionnalité et la fluidité de la circulation sur le réseau routier supérieur :
    - Contrôler l'urbanisation en bordure du réseau routier supérieur.
    - Favoriser un aménagement sécuritaire des accès en bordure du réseau routier supérieur.
  - Orientation 12 : Décrire et planifier le réseau de transport terrestre et son intégration au système de transport régional :
    - Reconnaître l'importance des équipements et infrastructures de transport sur le territoire ainsi que les améliorations pouvant y être apportées.
    - Favoriser la mise en place et l'efficacité des réseaux récréatifs de transport tout en évitant les conflits de voisinage.

### **Rivière-à-Pierre (non disponible en ligne) :**

- Éléments structurants du territoire au plan du transport :
  - La route 367 (réseau supérieur).
  - Le chemin de fer du Canadien National.
  - Le Parc régional linéaire Jacques-Cartier/Portneuf.

- Les problématiques, potentiels et enjeux d'aménagement en matière de transport :
  - La présence de la route 367 comme axe routier majeur, favorisant l'accès au territoire de la municipalité de Rivière-à-Pierre et facilitant les liaisons avec l'extérieur.
  - Le passage du réseau ferroviaire du Canadien National assurant des liaisons vers Montréal et le Saguenay-Lac-Saint-Jean et permettant aux villégiateurs d'accéder à leur chalet.
  - La diminution et l'uniformisation de la vitesse sur les routes du territoire.
- Les grandes orientations d'aménagement :
  - Orientation 13 : Assurer la sécurité, la fonctionnalité et la fluidité de la circulation sur le réseau routier supérieur :
    - Contrôler l'urbanisation en bordure du réseau routier supérieur.
    - Favoriser un aménagement sécuritaire des accès en bordure de la route 367.
  - Orientation 14 : Assurer l'intégration du réseau local de transport au système de transport régional :
    - Reconnaître l'importance des équipements et infrastructures de transport sur le territoire ainsi que les améliorations pouvant y être apportées.
    - Favoriser la mise en place et l'efficacité des réseaux récréatifs de transport.

### **Saint-Alban [lien] :**

- Éléments structurants du territoire au plan du transport :
  - La route 354, le rang de l'Église Sud et une portion de la rue Principale (réseau supérieur).
- Les grandes orientations d'aménagement :
  - Orientation 11 : Assurer la sécurité, la fonctionnalité et la fluidité de la circulation sur le réseau routier supérieur :
    - Contrôler l'urbanisation en bordure du réseau routier supérieur.
    - Favoriser un aménagement sécuritaire des accès en bordure du réseau routier supérieur.
  - Orientation 12 : Assurer l'intégration du réseau local de transport au système de transport régional :
    - Reconnaître l'importance des équipements et infrastructures de transport sur le territoire ainsi que les améliorations pouvant y être apportées.
    - Favoriser, dans la mesure du possible, l'accès à un réseau de transport collectif permettant à la population de se déplacer vers les autres municipalités et les centres urbains de la région.
- Les réseaux de transport :
  - Réseau routier supérieur : la route 354, le rang de l'Église Sud et une portion de la rue Principale.
  - Transport actif : Véloroute portneuvoise.

### **Saint-Basile [lien] :**

- Éléments structurants du territoire au plan du transport :
  - La route 365, la route Delage, le chemin de la Station et le boulevard du Centenaire (réseau supérieur).
  - Le réseau des Chemins de fer Québec-Gatineau.
- Les problématiques, potentiels et enjeux d'aménagement en matière de transport :
  - La présence de la route Delage, du chemin de la Station, du boulevard du Centenaire et de la rue et du rang Sainte-Angélique et de la route 365 comme axes du réseau routier supérieur, favorisant l'accès au territoire de la ville de Saint-Basile et facilitant les liaisons avec l'extérieur.

- Des infrastructures de transport variées et de qualité, notamment en matière de réseaux routiers, ferroviaires et récréatifs.
- Les principes directeurs d'aménagement :
  - Le développement et la mise en œuvre de travaux visant à sécuriser les routes de la ville.
- Les grandes orientations d'aménagement :
  - Orientation 8 : Développer et mettre en valeur les différents potentiels et attraits récréatifs, touristiques, historiques, culturels et agrotouristiques de la ville :
    - Planifier un réseau cyclable reliant les différents attraits de la ville.
  - Orientation 11 : Assurer la sécurité, la fonctionnalité et la fluidité de la circulation sur le réseau routier supérieur :
    - Contrôler l'urbanisation en bordure du réseau routier supérieur.
    - Favoriser un aménagement sécuritaire des accès en bordure du réseau routier supérieur.
  - Orientation 12 : Décrire et planifier le réseau de transport terrestre et son intégration au système de transport régional :
    - Reconnaître l'importance des équipements et infrastructures de transport sur le territoire ainsi que les améliorations pouvant y être apportées afin d'être sécuritaires et efficaces.
    - Favoriser la mise en place et l'efficacité des réseaux récréatifs de transport tout en évitant les conflits de voisinage.
    - Identifier les réseaux récréatifs de transport sur le territoire.
    - Reconnaître les réseaux récréatifs de transport à titre d'éléments importants du système de transport régional.
    - Concilier les enjeux et les préoccupations reliés à la présence de tels réseaux et en atténuer les impacts sur le territoire.

### **Saint-Casimir [lien] :**

- Éléments structurants du territoire au plan du transport :
  - Les routes 363 et 354 (réseau supérieur).
  - Le réseau ferroviaire du Canadien National.
- Les grandes orientations d'aménagement :
  - Orientation 12 : Assurer la sécurité, la fonctionnalité et la fluidité de la circulation sur le réseau routier supérieur :
    - Contrôler l'urbanisation en bordure du réseau routier supérieur.
    - Favoriser un aménagement sécuritaire des accès en bordure du réseau routier supérieur.
  - Orientation 13 : Décrire et planifier le réseau de transport terrestre et son intégration au système de transport régional :
    - Reconnaître l'importance des équipements et infrastructures de transport sur le territoire ainsi que les améliorations pouvant y être apportées afin d'être sécuritaires et efficaces.
    - Favoriser la mise en place et l'efficacité des réseaux récréatifs de transport tout en évitant les conflits de voisinage.
    - Identifier les réseaux récréatifs de transport sur le territoire.
    - Concilier les enjeux et les préoccupations reliés à la présence de tels réseaux et en atténuer les impacts sur le territoire.

- Les réseaux de transport :
  - Réseau routier supérieur : la route 354, la route 363 et la route Guilbault.
  - Le chemin de fer du Canadien National.
  - Transport actif : Véloroute portneuvoise.

### **Sainte-Christine-d'Auvergne [lien] :**

- Éléments structurants du territoire au plan du transport :
  - La route 354 (réseau supérieur).
- Les grandes orientations d'aménagement :
  - Orientation 9 : Assurer la sécurité, la fonctionnalité et la fluidité de la circulation sur le réseau routier supérieur :
    - Contrôler l'urbanisation en bordure du réseau routier supérieur.
    - Favoriser un aménagement sécuritaire des accès en bordure de la route 354.
  - Orientation 10 : Assurer l'intégration du réseau local de transport au système de transport régional :
    - Reconnaître l'importance des équipements et infrastructures de transport sur le territoire ainsi que les améliorations pouvant y être apportées.
    - Favoriser la mise en place et l'efficacité des réseaux récréatifs de transport.
    - Identifier les réseaux récréatifs de transport sur le territoire.
    - Concilier les enjeux et les préoccupations reliés à la présence de tels réseaux et en atténuer les impacts sur le territoire.
- Les réseaux de transport :
  - Réseau routier supérieur : la route 354.

### **Saint-Léonard-de-Portneuf [lien] :**

- Éléments structurants du territoire au plan du transport :
  - La route 367 (réseau supérieur).
  - Le Parc régional linéaire Jacques-Cartier/Portneuf.
- Les grandes orientations d'aménagement :
  - Orientation 12 : Assurer la sécurité, la fonctionnalité et la fluidité de la circulation sur le réseau routier supérieur :
    - Contrôler l'urbanisation en bordure du réseau routier supérieur.
    - Favoriser un aménagement sécuritaire des accès en bordure du réseau routier supérieur.
  - Orientation 13 : Assurer l'intégration du réseau local de transport au système de transport régional :
    - Reconnaître l'importance des équipements et infrastructures de transport sur le territoire ainsi que les améliorations pouvant y être apportées.
    - Favoriser la mise en place et l'efficacité des réseaux récréatifs de transport.
    - Identifier les réseaux récréatifs de transport sur le territoire.
    - Concilier les enjeux et les préoccupations reliés à la présence de tels réseaux et en atténuer les impacts sur le territoire.
    - Améliorer le réseau de transport collectif.
    - Poursuivre les efforts afin de créer un réseau de transport collectif efficace et structuré permettant des liaisons avec les autres municipalités de la région ainsi qu'avec la Communauté métropolitaine de Québec.
    - Aménager des espaces de stationnement et des points d'arrêt aux endroits stratégiques de la municipalité destinés aux usagers du transport collectif.

- Les réseaux de transport :
  - Réseau routier supérieur : la route 367.
  - Transport actif : Parc régional linéaire Jacques-Cartier/Portneuf.

### **Saint-Marc-des-Carières (non disponible en ligne) :**

- Éléments structurants du territoire au plan du transport :
  - La route 363 (réseau supérieur).
  - Le réseau ferroviaire.
- Les grandes orientations d'aménagement :
  - Orientation 12 : Assurer la sécurité, la fonctionnalité et la fluidité de la circulation sur le réseau routier supérieur :
    - Contrôler l'urbanisation en bordure du réseau routier supérieur.
    - Favoriser un aménagement sécuritaire des accès en bordure du réseau routier supérieur.
  - Orientation 13 : Décrire et planifier le réseau de transport terrestre et son intégration au système de transport régional :
    - Reconnaître l'importance des équipements et infrastructures de transport sur le territoire ainsi que les améliorations pouvant y être apportées.
    - Favoriser la mise en place et l'efficacité des réseaux récréatifs de transport tout en évitant les conflits de voisinage.
    - Identifier les réseaux récréatifs de transport sur le territoire.
    - Concilier les enjeux et les préoccupations reliés à la présence de tels réseaux et en atténuer les impacts sur le territoire.
    - Améliorer le réseau de transport collectif.
    - Poursuivre les efforts afin de créer un réseau de transport collectif efficace et structuré permettant des liaisons avec les autres municipalités de la région ainsi qu'avec la Communauté métropolitaine de Québec.
    - Aménager des espaces de stationnement et des points d'arrêt aux endroits stratégiques de la municipalité destinés aux usagers du transport collectif.
- Les réseaux de transport :
  - Réseau routier supérieur : la route 363.
  - Le chemin de fer du Canadien National.
  - Transport actif : Véloroute portneuvoise.

### **Saint-Raymond [lien] :**

- Éléments structurants du territoire au plan du transport :
  - Les routes 354, 363 et 365 (réseau supérieur).
  - Le Parc régional linéaire Jacques-Cartier/Portneuf.
- Les grandes orientations d'aménagement :
  - Orientation 11 : Reconnaître l'importance des infrastructures de transport sur le territoire et planifier les différents réseaux de transport de manière à assurer leur fonctionnalité ainsi que la sécurité et la fluidité de la circulation :
    - Favoriser la mise en place et l'efficacité des réseaux de transport récréatif et en promouvoir leur utilisation.
    - Continuer les efforts afin de créer un réseau de transport collectif efficace et structuré permettant des liaisons avec la Communauté métropolitaine de Québec.

- Les réseaux de transport :
  - Réseau routier supérieur : les routes 354, 365 et 367.
  - Le chemin de fer du Canadien National.
  - Transport actif : Parc régional linéaire Jacques-Cartier/Portneuf, pistes et bandes cyclables complémentaires connectant avec le centre-ville.
  - Transport collectif : deux stationnements incitatifs.

### **Saint-Thuribe [lien] :**

- Éléments structurants du territoire au plan du transport :
  - La route 363, le 3<sup>e</sup> Rang et la rue de l'Église (réseau supérieur).
- Les grandes orientations d'aménagement :
  - Orientation 7 : Assurer la sécurité, la fonctionnalité et la fluidité de la circulation sur le réseau routier supérieur :
    - Contrôler l'urbanisation en bordure du réseau routier supérieur.
    - Favoriser un aménagement sécuritaire des accès en bordure du réseau routier supérieur.
  - Orientation 8 : Décrire et planifier le réseau de transport terrestre et son intégration au système de transport régional :
    - Reconnaître l'importance des équipements et infrastructures de transport sur le territoire ainsi que les améliorations pouvant y être apportées.
    - Favoriser la mise en place et l'efficacité des réseaux récréatifs de transport tout en évitant les conflits de voisinage.
    - Identifier les réseaux récréatifs de transport sur le territoire.
    - Concilier les enjeux et les préoccupations reliés à la présence de tels réseaux et en atténuer les impacts sur le territoire.
    - Participer à la mise en œuvre et à la promotion du circuit cyclable de la Véloroute portneuvoise.
- Les réseaux de transport :
  - Réseau routier supérieur : la route 363, le 3<sup>e</sup> Rang et la rue de l'Église.
  - Transport actif : Véloroute portneuvoise.

### **Saint-Ubalde [lien] :**

- Éléments structurants du territoire au plan du transport :
  - La route 363 (réseau supérieur).
- Les grandes orientations d'aménagement :
  - Orientation 11 : Assurer la sécurité, la fonctionnalité et la fluidité de la circulation sur le réseau routier supérieur :
    - Contrôler l'urbanisation en bordure du réseau routier supérieur.
    - Favoriser un aménagement sécuritaire des accès en bordure du réseau routier supérieur.
  - Orientation 8 : Décrire et planifier le réseau de transport terrestre et son intégration au système de transport régional :
    - Reconnaître l'importance des équipements et infrastructures de transport sur le territoire ainsi que les améliorations pouvant y être apportées.
    - Favoriser la mise en place et l'efficacité des réseaux récréatifs de transport tout en évitant les conflits de voisinage.

- Concilier les enjeux et les préoccupations reliés à la présence de tels réseaux et en atténuer les impacts sur le territoire.

→ Les réseaux de transport :

- Réseau routier supérieur : la route 363.

En bref

Principaux éléments ressortant des plans d'urbanisme en matière de transport/mobilité :

- Les réseaux de transport représentent des éléments structurants de l'organisation des territoires municipaux.
- Les routes du réseau supérieur, dont les principales sont les routes 138, 354, 358, 363, 365, 367 et l'autoroute 40, sont reconnues comme étant des éléments structurants en matière de transport dans le territoire.
- La présence de chemins de fer dans une municipalité est souvent évoquée comme élément structurant, mais ne touche pas le transport de personnes (à l'exception de Rivière-à-Pierre).
- Les grandes orientations d'aménagement en matière de transport sont très similaires d'un plan à l'autre et se résument essentiellement aux orientations générales suivantes :
  - Assurer la sécurité, la fonctionnalité et la fluidité de la circulation sur le réseau routier supérieur.
  - Assurer l'intégration du réseau local de transport au système de transport régional (équipements, infrastructures, réseaux récréatifs).
- Quelques municipalités ont intégré dans leurs orientations des éléments visant l'amélioration du transport collectif et la mise en place d'aménagements dédiés (essentiellement des stationnements incitatifs).
- Outre les grands axes de transport récréatif du territoire, on retrouve peu d'éléments de planification touchant des aménagements favorisant le transport actif à même les périmètres d'urbanisation des municipalités.
- Les orientations relatives à la gestion de l'urbanisation et à la concentration des fonctions à l'intérieur des périmètres d'urbanisation des municipalités ont une incidence directe sur le transport et la mobilité.

## DÉMARCHE : Divers outils de planification à l'échelle locale

### DOCUMENTS/LIENS :

- [Municipalité de Deschambault-Grondines – Plan d'action en développement durable](#)
- [Ville de Pont-Rouge – Plan stratégique 2015-2020](#)

Certaines municipalités disposent de planifications diverses comme un plan de développement durable ou une planification stratégique. On retrouve dans certains de ces plans des éléments touchant le transport et la mobilité durable.

### **Municipalité de Deschambault-Grondines – Plan d'action en développement durable 2021-2023**

- Sphère : environnement :
  - Stratégie : Mise en place de mesures pour prévenir et contrer les effets des changements climatiques et de la pollution.
  - Action : Analyser les possibilités des programmes d'aide financière au développement des transports actifs.
  - Action : Analyser les possibilités d'électrification des véhicules municipaux.

### **Ville de Pont-Rouge – Plan stratégique 2015-2020**

- Enjeu : Planification des réseaux de transport et de circulation :
  - Orientation : Prévoir des aménagements de pistes cyclables, de réseaux piétonniers et de stationnements publics.
  - Action : Déposer un plan de réseau cyclable et piétonnier, assorti d'un échéancier de réalisation.
  - Action : Rendre disponible un équipement adéquat pour accueillir les cyclistes.

En bref

- On y retrouve essentiellement des éléments visant à améliorer les milieux de vie pour favoriser le transport actif.



## CONCLUSION

En conclusion, voici quelques constats transversaux qui ressortent des différents outils de planification analysés.

### ➔ **L'importance indéniable du transport et de la mobilité dans la documentation relative à la planification du développement et de l'aménagement du territoire**

Des enjeux liés au transport et à la mobilité sont adressés dans la majorité des outils de planification du territoire, et ce à divers niveaux. Comme le transport et la mobilité s'avèrent des thématiques transversales qui touchent l'ensemble des grands secteurs d'activité, cela explique le fait de cet ancrage fort dans les outils de planification.

### ➔ **La nécessité de travailler de façon collective les enjeux et défis relatifs au transport et à la mobilité**

Les enjeux et défis relatifs au transport et à la mobilité sont multipliés dans une panoplie d'outils de planification, ayant pour conséquence qu'ils ont plutôt tendance à être pris en charge individuellement par les organisations porteuses de ces planifications. Une prise en charge collective et efficiente de ces enjeux permettra assurément d'atteindre des résultats plus probants en vue de la mise en œuvre de solutions de mobilité durable pour le territoire.

### ➔ **La dimension environnementale liée au transport et à la mobilité est très peu présente dans les outils de planification**

Certes, les orientations touchant, par exemple, le transport collectif et le transport actif visent de façon sous-jacente à atténuer les impacts négatifs des déplacements sur l'environnement. Par contre, on ne retrouve à peu près pas d'orientation ou action positionnant de façon directe les enjeux environnementaux associés au transport et à la mobilité.

### ➔ **L'accès au transport est une contrainte pour certaines catégories de population**

En termes de besoins, les contraintes liées au transport semblent impacter davantage certaines populations comme les jeunes, les personnes âgées ou, de façon plus générale, des populations vulnérables au plan socio-économique. Que ce soit pour l'accès aux services, aux commerces, aux loisirs, aux soins de santé et aux établissements d'enseignement supérieur ou pour le maintien à domicile, pour ne nommer que ceux-là, le besoin de transport est un enjeu majeur pour certaines populations.

### ➔ **L'important lien entre l'aménagement du territoire et la mobilité**

L'influence de l'aménagement du territoire sur la mobilité et le transport des personnes est indéniable. Plusieurs orientations et actions touchent notamment l'amélioration, la sécurité et l'intégration des réseaux (routier, récréatif, infrastructures, collectif, etc.) et l'aménagement de milieux de vie favorables au transport actif. Les orientations et politiques en matière d'aménagement du territoire doivent s'avérer des leviers favorables à la mobilité durable.