

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE INTÉGRÉE

POUR LE TERRITOIRE DE LA MRC DE PORTNEUF



* RÉGION *
PORTNEUF

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE INTÉGRÉE

MRC de
PORTNEUF

CTRP
Corporation de transport
régional de Portneuf

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE INTÉGRÉE DE LA MRC DE PORTNEUF

Adopté par le conseil des représentants de la MRC de Portneuf le 15 mai 2024 par la résolution CR 128-05-2024

Réalisation

V·E·C·T·U·R5

Collaborations

MRC de Portneuf, Corporation de transport régional de Portneuf, Table de concertation en mobilité durable de la MRC de Portneuf

Coordination de la démarche

MRC de Portneuf

Graphisme

GALIA Communications

© Photographies (première et quatrième de couverture) : jpg.mov

Remerciements

La MRC de Portneuf tient à remercier toutes les personnes et les organismes qui ont contribué à alimenter et à orienter l'élaboration du Plan de mobilité durable intégrée de la MRC de Portneuf

Ce plan a fait l'objet d'une évaluation d'impact sur la santé (EIS) dans le cadre d'une collaboration avec la Direction de santé publique du CIUSSS de la Capitale-Nationale

Ce projet a été financé en partie par le gouvernement du Canada par le Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural : <https://www.infrastructure.gc.ca/>

Ce projet a été soutenu financièrement par le Fonds de la région de la Capitale-Nationale (FRCN)

TABLE DES MATIÈRES

MOT DU PRÉFET ET DU PRÉSIDENT DE LA CTRP	4		
LA MOBILITÉ DURABLE : CONTEXTE RÉGIONAL ET ENJEUX	5		
MISE EN CONTEXTE	5		
Qu'est-ce qu'un PMDI ?	6		
Pourquoi favoriser la mobilité durable ?	7		
MOBILITÉ DES PERSONNES DANS PORTNEUF - FAITS SAILLANTS	8		
La population	8		
Les infrastructures de mobilité	9		
Les services de transport offerts aux citoyens	10		
Les générateurs de déplacements	11		
Les flux et habitudes de déplacement pour le travail	12		
LA DÉMARCHE DE CONSULTATION	13		
Les exercices de consultation	13		
Faits saillants des exercices de consultation	13		
DIAGNOSTIC DE LA MOBILITÉ DURABLE	14		
Besoins et habitudes de mobilité	14		
Organisation, prestation et promotion de la mobilité durable	14		
Aménagement du territoire	14		
Services et infrastructures de mobilité durable	14		
VISION, CIBLES ET OBJECTIFS	16		
ÉNONCÉ DE VISION	16		
OBJECTIFS ET INDICATEURS ASSOCIÉS	16		
CIBLES DE PARTS MODALES	18		
AXES D'INTERVENTION ET ACTIONS	19		
AXE TRANSVERSAL : AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	21		
Action 1 : Bonifier le schéma d'aménagement et de développement afin de favoriser la mobilité durable	22		
AXE 1 : PLANIFICATION, GESTION ET EXPLOITATION DE LA MOBILITÉ DURABLE	23		
Action 2 : Mettre sur pied un comité de mise en oeuvre du plan de mobilité durable intégrée	24		
Action 3 : Reviser le mécanisme de financement municipal en matière de transport collectif et adapté	25		
Action 4 : Évaluer l'opportunité de déclarer compétence en matière de transport adapté	26		
Action 5 : Diversifier le financement de la mobilité durable	27		
Action 6 : Évaluer l'opportunité de confier l'exploitation des services de transport collectif et adapté à la CTRP	28		
Action 7 : Doter la CTRP d'outils technologiques performants	29		
Action 8 : Centraliser et faciliter l'accès à l'information sur la mobilité durable	31		
AXE 2 : SERVICES ET INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ DURABLE	32		
Action 9 : Planifier et mettre en place une offre de transport collectif à la demande régionale	33		
Action 10 : Bonifier l'offre de transport vers Québec	35		
Action 11 : Planifier et mettre en place un service de partage de véhicules régional	37		
Action 12 : Développer et bonifier le réseau cyclable régional	38		
Action 13 : Améliorer les équipements en soutien à la mobilité durable	40		
Action 14 : Mettre en place une offre de navettes récréatives	41		
AXE 3 : SENSIBILISATION, PROMOTION ET ÉDUCATION	42		
Action 15 : Élaborer et déployer une stratégie de communication, de promotion et de sensibilisation à la mobilité durable	43		
SYNTHÈSE DU PLAN D'ACTION	45		
BIBLIOGRAPHIE	47		
ANNEXE I – Programmes d'aide disponibles	52		
ANNEXE II – Documents de références et exemples d'outils de planification en aménagement du territoire	54		
ANNEXE III – Approches et guides de conception concernant l'aménagement de rues favorables au transport actif	55		

LISTE DES ACRONYMES

ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain
CIUSSSCN	Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale
CMQ	Communauté métropolitaine de Québec
CTQ	Commission des Transports du Québec
CTRP	Corporation de transport régional de Portneuf
ÉIS	Évaluation d'impact sur la santé
GES	Gaz à effet de serre
ISQ	Institut de la Statistique du Québec
LAU	Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
MAMH	Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation du Québec
MRC	Municipalité régionale de comté
MTMD	Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec
OBNL	Organisme à but non lucratif
OGAT	Orientations gouvernementales en aménagement du territoire
PADTC	Programme d'aide au développement du transport collectif
PMDI	Plan de mobilité durable intégrée
RFU	Richesse foncière uniformisée
SAD	Schéma d'aménagement et de développement
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
SOFIL	Société de financement des infrastructures locales
TA	Transport adapté
TC	Transport collectif
UHA	Unité d'habitation accessoire

MOT DU PRÉFET DE LA MRC DE PORTNEUF

De toutes les époques, la mobilité des personnes fut et sera un enjeu majeur et transversal de la qualité de vie de la population. Depuis quelques temps, l'ensemble des représentants, incluant les élus locaux et régionaux, sont interpellés à planifier et à coordonner le déploiement de différentes actions et mesures visant à accroître et à bonifier la mobilité des personnes sur leur territoire. La région de Portneuf a décidé d'initier une importante démarche de consultation au cours de l'année 2022. Au terme de cet important exercice de réflexion, nous avons été en mesure de bien évaluer et circonscrire les attentes exprimées par les différentes générations et de réaffirmer que les enjeux rattachés à la mobilité devaient faire l'objet d'un engagement ferme de notre région.

Certes, le vaste territoire de la MRC de Portneuf comporte des défis significatifs et le transport individuel occupera toujours une place importante et essentielle dans les habitudes de déplacement des citoyennes et citoyens de la région. Nous croyons toutefois essentiel d'ajouter et planifier de nouvelles opportunités ou initiatives tendant à une mobilité différente, efficace et durable qui permettra de contribuer à l'amélioration de notre milieu et d'offrir aux citoyennes et citoyens de nouvelles opportunités.

Fruit de plus de deux ans de travail collectif, de concertation et de consultations, le plan de mobilité durable intégrée nous permet d'avoir une vision à long terme et aborde, au-delà du transport collectif, la mobilité des personnes dans son sens large, une première pour notre région. En complémentarité avec les autres outils de planification en aménagement du

territoire, nous espérons que le plan de mobilité durable favorisera l'amélioration du milieu de vie qu'est Portneuf et de ses communautés constituantes.

Ce plan de mobilité, à la fois ambitieux et réaliste, permettra de mettre en place des solutions et des actions concrètes et durables pour répondre aux enjeux sociaux, économiques et environnementaux liés à la mobilité de la population portneuvoise et des environs.

C'est avec une immense fierté que nous dévoilons ce premier Plan de mobilité durable intégrée pour le territoire de la MRC de Portneuf. J'invite les citoyens et acteurs du territoire à s'engager dans cette démarche et à soutenir les efforts pour faire de Portneuf une région exemplaire en matière de mobilité durable.

Ensemble, approprions-nous ce merveilleux outil et soyons toutes et tous fiers de s'engager en faveur d'une mobilité à la fois durable, réaliste et ambitieuse pour notre magnifique région!

Sincèrement,



Bernard Gaudreau
Préfet
MRC de Portneuf

MOT DU PRÉSIDENT DU CTRP

La Corporation de transport régional de Portneuf est le bras opérationnel de la MRC de Portneuf en ce qui a trait au transport collectif et adapté sur son territoire. Par conséquent, il va de soi qu'elle participe à la création et la mise en œuvre du Plan de mobilité durable intégrée (PMDI) qui vous est présenté ici.

Cette mise en œuvre se fera en collaboration avec nos différents partenaires, MRC, municipalités, ministère des Transports et de la Mobilité durable, usagers, etc. Nous développerons en conformité avec les actions inscrites à ce plan en fonction des sommes qui nous seront allouées pour le faire.

Notre conseil d'administration ainsi que nos employés sommes fiers de faire partie prenante de cette démarche et nous avons nul doute que le PMDI sera l'outil qui donnera un nouvel essor au transport collectif et adapté pour notre communauté portneuvoise.



Yvan Barrette
Président
Corporation de transport
régional de Portneuf

LA MOBILITÉ DURABLE :

CONTEXTE RÉGIONAL ET ENJEUX

MISE EN CONTEXTE

La MRC de Portneuf est composée de municipalités ayant des caractéristiques et des logiques d'occupation du territoire très diversifiées. À l'est, la proximité avec la communauté métropolitaine de Québec (CMQ) soutient la croissance démographique de plusieurs municipalités portneuvoises, qui connaissent un phénomène de périurbanisation. Au sud, le chemin du Roy relie plusieurs municipalités s'étant développées dans un axe linéaire suivant les contours du fleuve Saint-Laurent. Au nord et à l'ouest, les plaines et terres agricoles côtoient de vastes étendues forestières et de nombreux plans d'eau. Les distances importantes entre les municipalités, la dispersion des générateurs de déplacement et des lieux de résidences, ainsi que l'attractivité du pôle urbain de Québec induisent une mobilité complexe.

Souhaitant planifier de manière intégrée la mobilité des personnes sur l'ensemble de son territoire municipalisé, la MRC de Portneuf, avec le soutien de la Corporation de transport régional de Portneuf (CTRP), s'est engagée dans l'élaboration d'un outil de planification traitant des différents enjeux de mobilité des personnes, soit un Plan de mobilité durable intégrée (PMDI). Les enjeux relatifs à la mobilité abordés dans le PMDI sont variés et touchent notamment aux services de transport (collectif, adapté, autopartage, etc.), aux infrastructures liées à la mobilité durable (voies cyclables, mesures d'apaisement de la circulation, etc.) et à l'aménagement du territoire.

Afin d'appuyer la rédaction de ce plan, un portrait et diagnostic territorial en matière de mobilité (livrable 1, mai-juin 2023), ainsi que l'élaboration d'une vision, d'orientations et d'objectifs en concertation avec les élus et partenaires de la MRC (livrable 2, juillet-août 2023) ont été réalisés (Figure 2).



FIGURE 1 – MRC DE PORTNEUF

De plus, le PMDI a fait l'objet d'une évaluation d'impact sur la santé (ÉIS) par le CIUSSSCN en mars et avril 2024, ce qui a mené à l'adoption du PMDI en mai 2024 par le conseil de maires de la MRC.

La démarche d'élaboration du PMDI a été pilotée par la MRC de Portneuf, en collaboration avec la CTRP. La Table de concertation en mobilité durable a assuré le suivi et contribué à son élaboration. Les membres de cette Table sont présentés au Tableau 1.

Qu'est-ce qu'un PMDI ?

Le PMDI est un document de planification personnalisé et concerté complémentaire aux autres démarches de planification territoriale. Cet outil vise à planifier et à coordonner les interventions touchant tant les services et infrastructures des différents modes de transport des personnes, que l'aménagement du territoire, afin d'assurer des solutions de transport qui répondent aux besoins de l'ensemble de la population du territoire dans une perspective de développement durable (Figure 3).

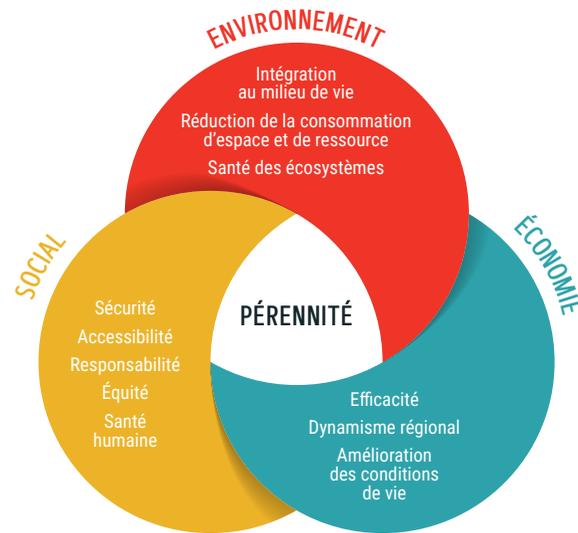


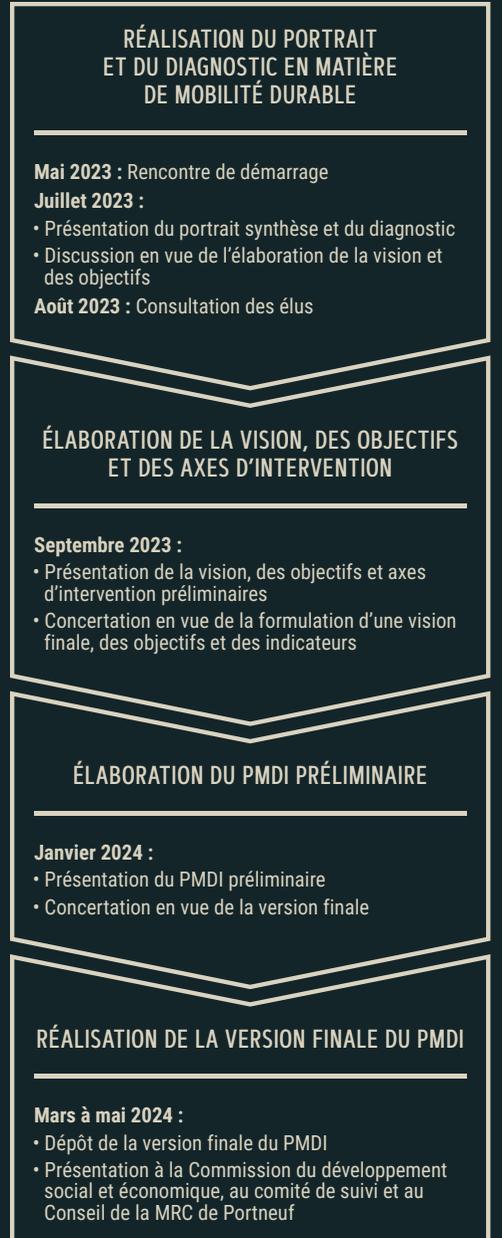
FIGURE 3 – OBJECTIFS DE LA MOBILITÉ DURABLE

(ADAPTÉ DE BOUCHER ET FONTAINE, 2011⁽¹⁾)

Nom	Organisme	Secteur représenté
Josée Frenette	MRC de Portneuf	Organisme porteur de la démarche
Maryse Perron	Corporation de transport régional de Portneuf	Organisme porteur de la démarche
Stéphanie Poiré	MRC de Portneuf	Organisme porteur de la démarche
Michel Blackburn	MRC de Portneuf	Élu siégeant sur le C.A. de la CTRP
Patrice Gagnon	MRC de Portneuf	Aménagement du territoire
Isabelle Moffet	Le Halo	Transport bénévole
François Drolet	Comité Vas-Y	Transport bénévole
Gabriel Méthot	Centre de services scolaire de Portneuf	Transport scolaire
Joanie Châteauvert	CIUSSS de la Capitale-Nationale	Communautaire
Marie-Josée Guay	Association des personnes handicapées de Portneuf	Communautaire
Marie-Ève Leclerc	Table de concertation en environnement de Portneuf	Environnement

TABLEAU 1 – MEMBRES DE LA TABLE DE CONCERTATION EN MOBILITÉ DURABLE

FIGURE 2 – ÉTAPES DE LA DÉMARCHE



MOBILITÉ DURABLE

« Pour être durable, la mobilité des personnes doit être efficace, sécuritaire, pérenne, équitable, intégrée au milieu et compatible avec la santé humaine et les écosystèmes. Elle limite la consommation d'espace et de ressources, donne et facilite l'accès, favorise le dynamisme économique, est socialement responsable et respecte l'intégrité de l'environnement »^[2].

Reposant sur un portrait exhaustif du territoire et un diagnostic en matière de mobilité des personnes, le PMDI propose une vision élaborée en concertation avec les différents intervenants du milieu et besoins exprimés par les citoyens. L'objectif de cette planification est de fournir à ces derniers des solutions diversifiées, accessibles, attractives, efficaces et inclusives en matière de transport afin d'assurer une équité en matière de transport et de favoriser la santé humaine, environnementale et économique. Pour ce faire, le PMDI s'arrime avec la Politique de mobilité durable – 2030 du gouvernement du Québec et propose des objectifs et des actions, catégorisées en axes d'intervention, qui s'inspire de l'approche « Réduire – Transférer – Améliorer » préconisée par cette politique^[2].

1

RÉDUIRE

les déplacements motorisés ou les distances à parcourir pour répondre aux différents besoins de mobilité par une meilleure intégration de la planification du territoire et des transports.

2

TRANSFÉRER

les déplacements vers des moyens de transport moins énergivores et qui se traduisent par de plus faibles émissions de GES, comme le transport collectif et actif.

3

AMÉLIORER

l'efficacité des déplacements en termes de coûts, de qualité et de sécurité, mais aussi en réduisant leur empreinte carbone.

Pourquoi favoriser la mobilité durable ?

Soutenir la mobilité durable procure une foule d'avantages économiques, sociaux et environnementaux pour les citoyens et la société, dont les suivants.

Investissements publics stratégiques

Les coûts sociétaux liés à l'utilisation de l'automobile surpassent les coûts individuels liés à la possession et l'usage de celle-ci. En incluant les coûts assumés par les gouvernements (construction d'infrastructures, entretien, déneigement) et ceux associés aux externalités négatives, il a été démontré que pour chaque dollar (1 \$) payé par un individu, la collectivité paie beaucoup plus cher pour un déplacement réalisé en automobile (5,77 \$). Les coûts associés au transport collectif sont significativement moindres (1,31 \$) et minimales pour le transport actif (0,22 \$)^[3]. Par ailleurs, favoriser la mobilité durable présente des intérêts économiques non-négligeables : diminution de la congestion routière, hausse de l'achalandage dans les commerces de proximité, de l'attractivité pour les employeurs et des revenus fonciers. Planifier le territoire dans une optique de mobilité durable et investir davantage dans les modes de transport collectifs et actifs constituent donc une approche d'investissement stratégique pour la MRC et les municipalités.

Diminution des dépenses des ménages associés au transport

Deuxième poste de dépenses des ménages québécois, les coûts liés à la possession et à l'utilisation de véhicules individuels sont considérables et souvent sous-estimés. Considérant que le budget annuel moyen des Québécois alloué à une automobile est d'environ 11 000 \$^[4] et que le revenu d'emploi médian des résidents de la MRC de Portneuf est d'environ 42 000 \$^[5], la possession et l'utilisation d'un véhicule représentent une dépense substantielle pour plusieurs. Développer une offre de transport collectif et actif répondant aux besoins de la collectivité permet aux ménages de diminuer la part du revenu qu'ils doivent consacrer à leurs déplacements.

FIGURE 5 – APPROCHE « RÉDUIRE – TRANSFÉRER – AMÉLIORER »

FIGURE 4 – MODES DE TRANSPORT ASSOCIÉS À LA MOBILITÉ DURABLE



MODES ACTIFS

Marche, vélo, trottinette, etc.



MODES COLLECTIFS

Transport collectif sur ligne fixe, transport à la demande, transport adapté, etc.



MODES PARTAGÉS

Autopartage, vélopartage, covoiturage, etc.

Autonomie et participation sociale de l'ensemble des citoyens

La mise en place de moyens et d'infrastructures de transport durables permet non seulement d'améliorer la mobilité de certains groupes sociaux – les jeunes, les aînés, les ménages à faible revenu et les travailleurs issus de l'immigration – mais également leur autonomie et leur participation à la vie en société^{[6], [7]}. Dans des contextes de vieillissement de la population où les aînés vivant en milieu rural sont particulièrement affectés par un déficit de mobilité, et de pénurie de main-d'œuvre, où les travailleurs immigrants sont de plus en plus sollicités, développer l'offre de mobilité durable contribue à contrer l'isolement et l'exode vers les grands centres.

Amélioration de la santé des citoyens

Aménager des infrastructures piétonnes et cyclables connectées, confortables, sécuritaires et conviviales pour tous les types d'utilisateurs et un réseau de transport collectif efficace revêt le potentiel d'augmenter l'activité physique effectuée via le transport actif. Associées à une planification territoriale intégrée, des mesures de mitigation de la circulation et du verdissement, l'ensemble permet de réduire le nombre d'accidents et les risques sanitaires associés au bruit, à la chaleur et à l'émission de polluants atmosphériques^[8]. Dans un contexte où seulement la moitié de la population québécoise de 15 ans et plus atteint le niveau minimal d'activité physique hebdomadaire^[9], investir dans la mobilité durable permet de créer des milieux de vie plus favorables à l'activité physique, ce qui contribue à améliorer la santé physique, mentale et psychosociale des citoyens.

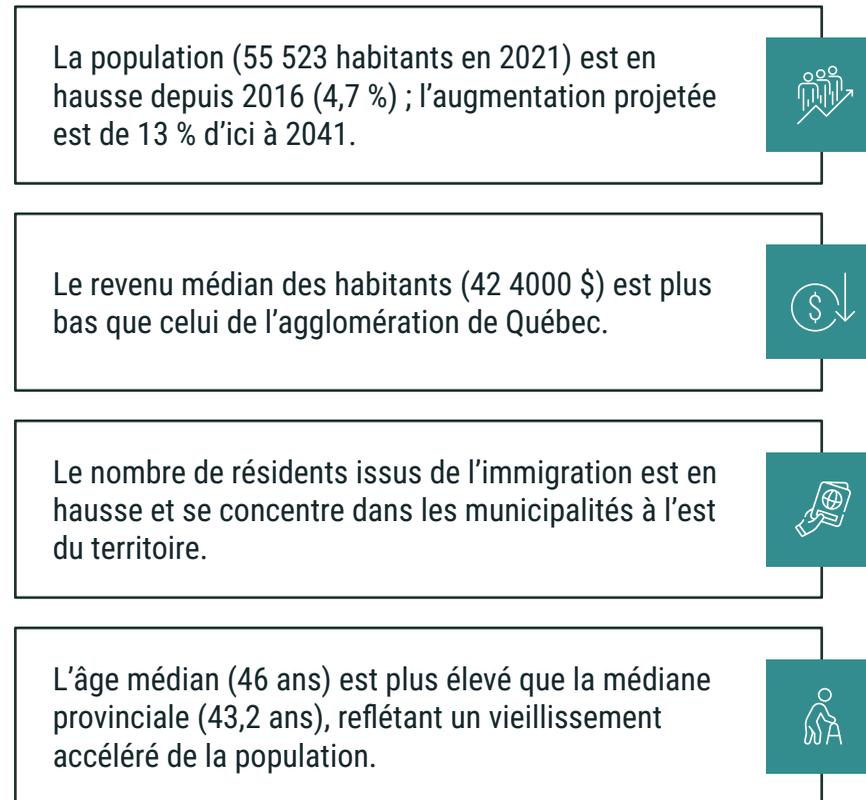
Amélioration de l'environnement et de la qualité des milieux de vie

Au Québec, en 2020, les automobiles et les camions légers émettaient environ 60 % des émissions de gaz à effet de serre attribuables au secteur des transports^[10]. L'utilisation de modes de transport durables, produisant peu de GES par déplacements contribue à atteindre les cibles provinciales de réduction des GES. De plus, l'utilisation de modes de transport actifs et collectifs, en influençant les choix de localisation des résidences et des activités, contribue aussi à diminuer l'étalement urbain et à préserver les territoires naturels et agricoles^[11].

LA MOBILITE DES PERSONNES DANS PORTNEUF : FAITS SAILLANTS DU PORTRAIT

La présente section met en lumière les faits saillants issus du portrait du territoire, des processus de consultation ainsi que du diagnostic. Elle est suivie de la vision et des objectifs poursuivis par le PMDI, et enfin, des actions proposées, classées en grands axes d'intervention.

La population



Sources : [5], [12], [13], [14]

Ces phénomènes sociaux-démographiques ne sont pas répartis de manière uniforme sur le territoire. Les municipalités situées à l'est du territoire, soit à proximité de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ), présentent généralement les hausses les plus significatives du nombre d'habitants, incluant ceux provenant de l'immigration internationale, ainsi qu'un revenu médian plus élevé. À l'opposé, les municipalités de l'ouest de la MRC présentent un vieillissement marqué et des revenus médians plus faibles, dont une proportion plus importante de personnes vivant avec un revenu inférieur à 20 000 \$.

Les infrastructures de mobilité

Le réseau routier supérieur permet aisément les déplacements intermunicipaux et interrégionaux. L'autoroute 40 donne rapidement accès à la communauté métropolitaine de Québec.



Le réseau cyclable régional favorise présentement un usage récréatif. Seules la Vélo piste Jacques-Cartier/Portneuf et la piste Dansereau sont des pistes cyclables séparées de la chaussée.



Avec 93 véhicules immatriculés par 100 habitants âgés de 15 ans et plus, le taux de motorisation dans la MRC est plus élevé que celui de la province, qui est de 73.



Plus de la moitié des véhicules immatriculés dans la MRC sont de type camion léger, qui inclut les camionnettes, les fourgonnettes, les véhicules utilitaires sport (VUS) et les véhicules multiségments.



La majorité des coeurs villageois possèdent des infrastructures piétonnes, alors que les infrastructures cyclables y sont plutôt limitées. La quantité, la qualité, la connexion et le niveau d'entretien des infrastructures de mobilité active varient grandement d'une municipalité à l'autre.



FIGURE 6 – RÉSEAU ROUTIER ET RÉSEAU CYCLABLE RÉGIONAL DE LA MRC

ROUTES

— Réseau routier (supérieur et local)

RÉSEAU FERROVIAIRE

+ + + + + Réseau ferroviaire

RÉSEAU CYCLABLE

— Piste Dansereau/La Liseuse
 — Route verte (Route 138)
 — Vélo piste Jacques-Cartier/Portneuf
 - - - Véloroute Portneuvoise

Les services de transport offerts aux citoyens

La Corporation de transport régional de Portneuf (CRTP) offre actuellement cinq types de services de transport :

- Navettes journalières vers Québec
- Navettes Or mensuelles
- Transport adapté
- Places disponibles sur les trajets du transport adapté
- Covoiturage

CTRP

Les services de transport collectif, offerts du lundi au vendredi, se concentrent sur les déplacements vers la ville de Québec. Les navettes journalières offrent un aller-retour par jour et desservent principalement les étudiants et travailleurs. Tous ont connu une baisse significative de leur achalandage en lien avec la pandémie de COVID-19.



Le service de transport adapté offre un service porte-à-porte aux usagers admis du lundi au vendredi sur le territoire des municipalités participantes.



Deux centres de services scolaires (Portneuf et Central Québec) assurent le transport scolaire des élèves du primaire et du secondaire du territoire.



Trois organismes offrent un service de transport bénévole permettant à une clientèle surtout âgée d'être accompagnée pour leurs déplacements médicaux. Très utilisé, c'est le seul service à avoir surpassé son achalandage pré-pandémique.

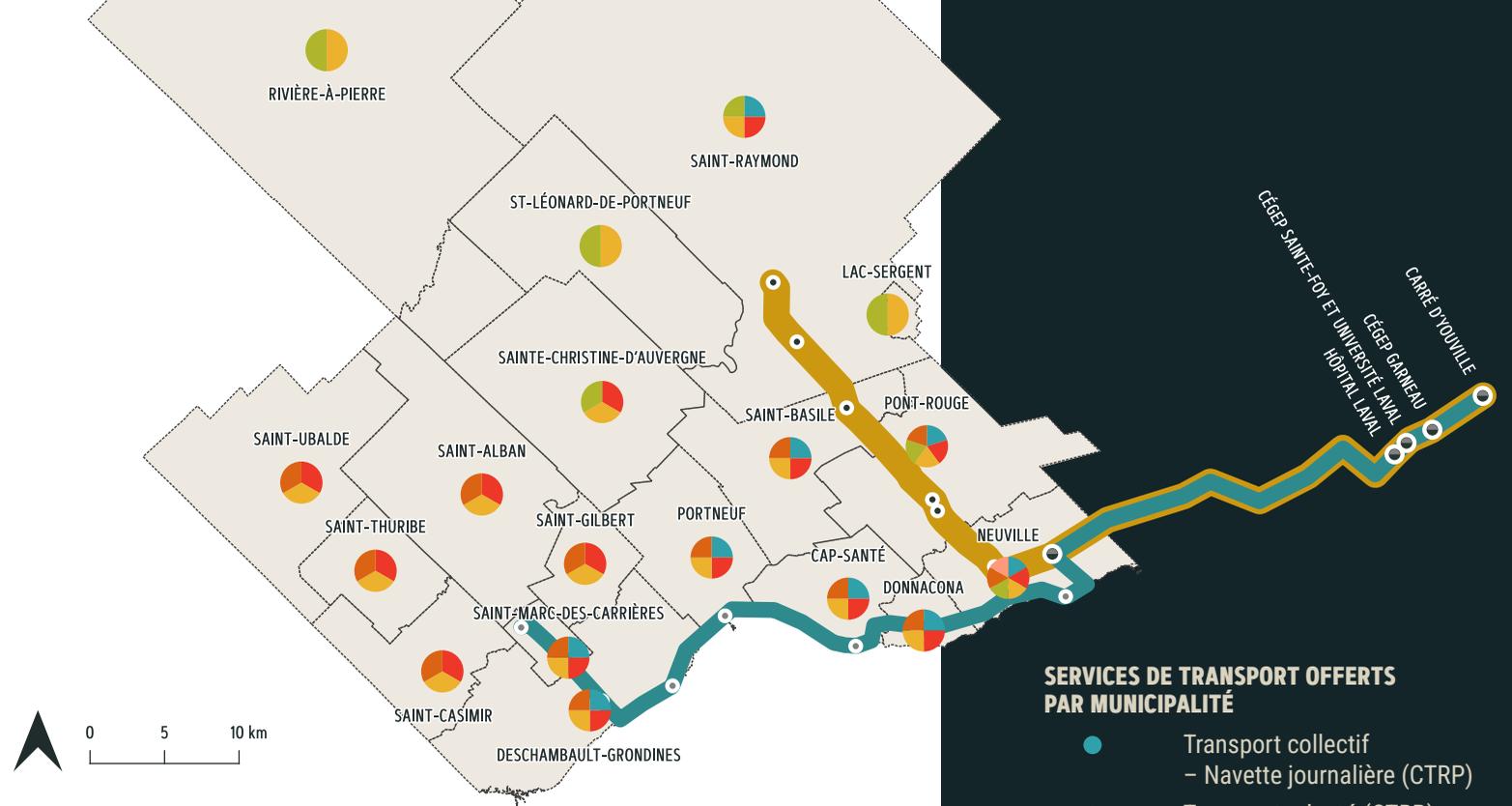


FIGURE 7 – SERVICES DE TRANSPORT OFFERTS PAR MUNICIPALITÉ ET TRAJETS DES NAVETTES JOURNALIÈRES

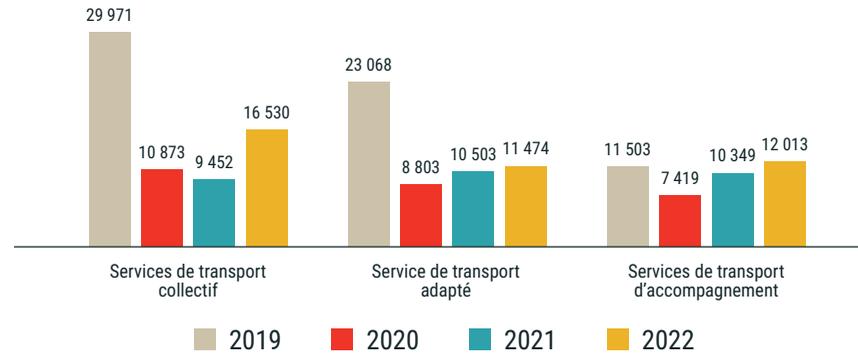


FIGURE 8 – ACHALANDAGE ANNUEL DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF, ADAPTÉ ET D'ACCOMPAGNEMENT BÉNÉVOLE

SERVICES DE TRANSPORT OFFERTS PAR MUNICIPALITÉ

- Transport collectif – Navette journalière (CTRP)
- Transport adapté (CTRP)
- Transport collectif – Navette Or mensuelle (CTRP)
- Transport d'accompagnement bénévole (Comité Vas-Y)
- Transport d'accompagnement bénévole (Le Halo)
- Transport d'accompagnement bénévole (Neuville se souvient)

NAVETTES JOURNALIÈRES

- Ligne 1
- Ligne 2

ARRÊTS

- Ligne 1
- Ligne 2
- Lignes 1 et 2

Les générateurs de déplacement

Tous motifs de déplacement confondus, la majorité des destinations attractives sont situées au sein de la MRC et se distinguent par secteur :

- Donnacona au sud
- Saint-Raymond au nord
- Saint-Marc-des-Carières à l'ouest

La ville de Québec est la principale destination à l'est de la MRC.



Quatre municipalités se démarquent par une plus forte concentration d'emplois, de commerces, de services et de loisirs :

- Donnacona
- Saint-Raymond
- Pont-Rouge
- Saint-Marc-des-Carières

La municipalité de Deschambault-Grondines se démarque aussi comme pôle d'emploi important.



Sources : [17], [18], [19], [20]

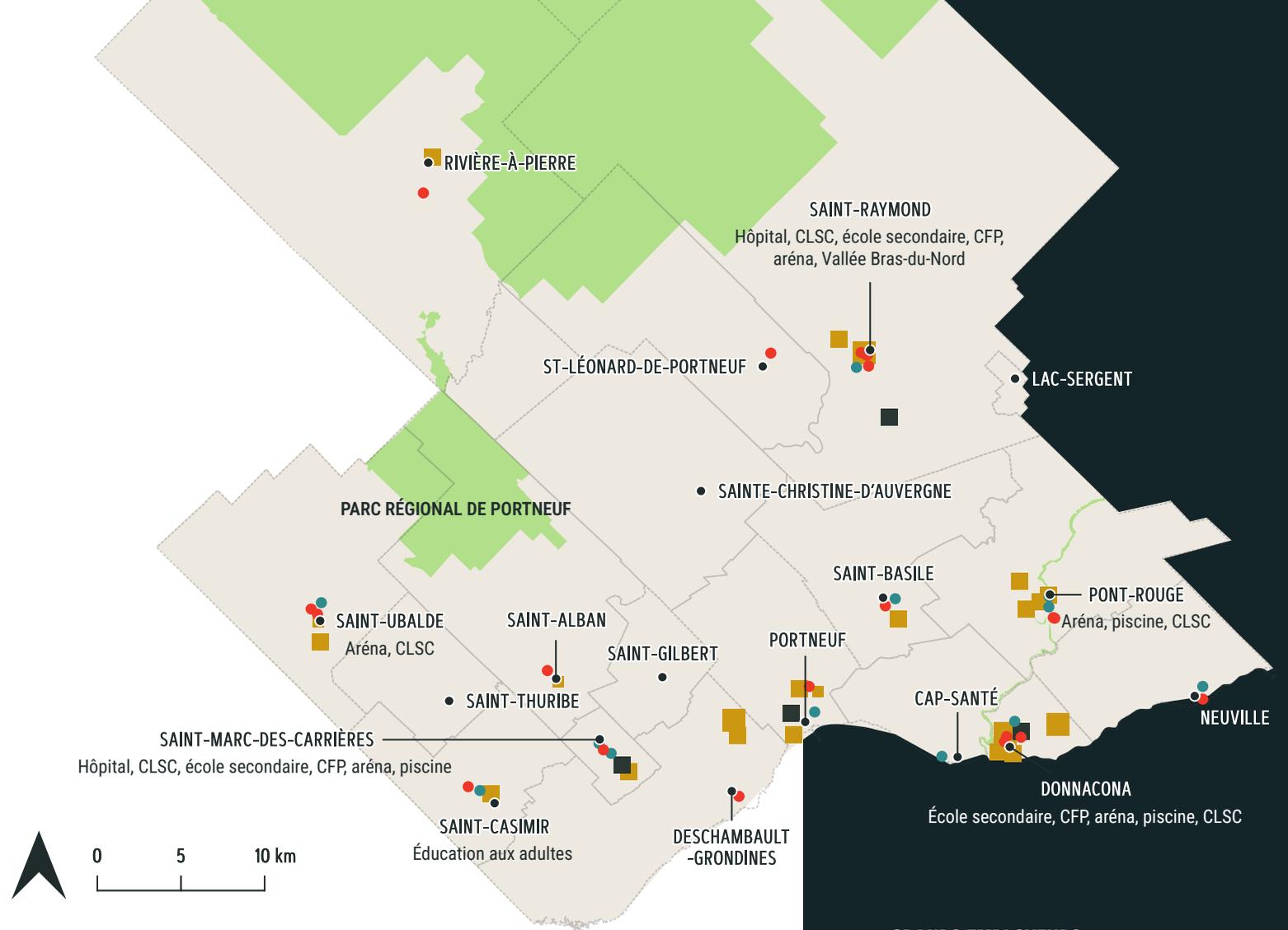


FIGURE 9 – GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENT DE LA MRC DE PORTNEUF

LA DEMARCHE DE CONSULTATION

Les exercices de consultation

En vue de l'élaboration du PMDI, la MRC de Portneuf et la CTRP ont réalisé, en collaboration avec l'organisme Mobili-T, des activités de consultation. Celles-ci ont pris diverses formes et ont été menées auprès d'une variété d'acteurs, principalement situés sur le territoire de la MRC de Portneuf. L'objectif de ces exercices de consultation était de documenter les enjeux, les besoins et les pistes de réflexion des citoyens et intervenants du milieu relativement à la mobilité durable.

Activités	Période	Nombre de participants
Sondage auprès des entreprises	Décembre 2020	134 entreprises de la MRC, 10 hors MRC
Sondages auprès de la population et des municipalités	Mai et juin 2022	1073 répondants
Groupes de discussion semi-dirigée avec organismes	Juin 2022	15 organisations
Consultation publique	Juin 2022	7 citoyens

TABLEAU 2 – ACTIVITÉS DE CONSULTATION RÉALISÉES

Faits saillants des exercices de consultation

Déplacements

- La voiture est le principal mode de déplacement. (91%)
- La marche (32%) et le vélo (27%) sont utilisés comme modes de déplacement alternatifs.
- 40% des répondants se déplacent uniquement en automobile.



Entreprises

- La majorité de leurs employés (93%) habitent dans la MRC.
- L'horaire des quarts de jour se ressemble dans les principaux pôles d'emplois.
- Des enjeux d'accès au lieu d'emploi sont vécus par 25% des entreprises.



Obstacles

- La quantité et la qualité des infrastructures de transport actif sont considérées insuffisantes.
- Les services de transport collectif et de covoiturage sont peu connus et l'information est jugée difficile à trouver.
- L'offre de transport collectif intra-MRC est limitée.



Accessibilité

- L'éloignement entre les services et les lieux d'habitation, combiné à l'offre de transport limitée, crée de l'isolement social chez certains groupes sociaux.
- L'accessibilité universelle est jugée faible par manque d'infrastructures adaptées.



Sources : ^[23], Données provenant des exercices de consultation

DIAGNOSTIC DE LA MOBILITE DURABLE

À la lumière du portrait territorial réalisé, des enjeux identifiés lors des exercices de consultation et du contexte d'aménagement territorial de la MRC, plusieurs constats se posent. Ces derniers se déclinent en quatre catégories : les besoins et habitudes de mobilité, l'organisation, la prestation et la promotion de la mobilité, l'aménagement du territoire ainsi que les services et infrastructures de mobilité durable.

Besoins et habitudes de mobilité

- Les services de transport (collectif, adapté et d'accompagnement) actuellement offerts sur le territoire sont appréciés par les différents usagers, mais ne répondent que partiellement aux besoins de déplacement des citoyens (travail, études, soins de santé, loisirs, etc.).
- Les habitudes et besoins de déplacement des Portneuvois sont très diversifiés, mais peuvent néanmoins être regroupés au sein de groupes de municipalités ayant des patrons de déplacements similaires.
- L'évaluation des flux de déplacements montre l'importance de quatre principaux pôles d'emplois et de services, soient Saint-Raymond, Pont-Rouge, Donnacona et Saint-Marc-des-Carières.
- Le volume des déplacements réalisés à l'intérieur de la MRC s'avère supérieur à celui des déplacements ayant une destination externe à la MRC. Que ce soit à l'intérieur de leur municipalité de résidence ou vers une autre municipalité portneuvoise, les citoyens se déplacent pour des motifs variés à l'intérieur de la MRC.
- L'important volume de déplacements réalisés à même les municipalités de résidence des citoyens offre un grand potentiel de développement de la mobilité active, qui bénéficie d'ailleurs déjà d'une certaine popularité auprès de la population.

Organisation, prestation et promotion de la mobilité durable

- La gouvernance et le financement actuels des services de transport collectif et adapté limitent la capacité de la MRC à développer ces services.
- Le développement des services de mobilité est en partie limité par la faible disponibilité de fournisseurs de services de transport sur le territoire de la MRC.
- L'accès à l'information concernant les services et les infrastructures de mobilité durable du territoire est jugé difficile, ce qui en limite la connaissance et l'utilisation par les citoyens.
- Le haut taux de participation aux activités de consultation réalisées témoigne d'un intérêt marqué des acteurs du territoire pour la mobilité durable et le développement des solutions s'y rapportant.

Aménagement du territoire

- La faible densité d'occupation territoriale et la concentration des activités et des services au sein des plus grandes municipalités de la MRC contraignent les citoyens à se déplacer sur de grandes distances pour avoir accès à certains services et opportunités.
- La dispersion des activités offertes à l'intérieur des municipalités contraint également les citoyens à devoir parcourir des distances significatives pour répondre à leurs différents besoins à l'échelle locale.
- La capacité d'intervention municipale est limitée sur les tronçons routiers étant sous la juridiction du MTMD.



Services et infrastructures de mobilité durable

- L'offre de service de transport collectif est appréciée des usagers, mais ne permet pas de répondre à une grande variété de besoins de déplacement. La bonification de celle-ci est, selon les acteurs consultés, l'aspect de la mobilité durable sur lequel il faut agir en priorité.
- Les services de transport adapté et de transport bénévole, bien qu'appréciés, apparaissent insuffisants afin de répondre à l'ensemble des besoins de déplacement de certaines clientèles vulnérables, telles que les aînés et les personnes vivant avec des handicaps.
- La plupart des municipalités locales possèdent minimalement quelques trottoirs qui sont souvent discontinus sur le territoire. Malgré cela, les parts modales associées à la marche au sein des municipalités sont élevées et traduisent un potentiel pour ce mode de transport à l'échelle locale.
- Alors que plusieurs municipalités sont traversées par un réseau de voies cyclables régionales, principalement à vocation récréative, peu d'infrastructures cyclables locales sont disponibles sur le territoire et, lorsqu'elles le sont, leurs attributs ne favorisent généralement pas le confort et la perception de sécurité des usagers.
- Il existe une offre de transport privée par taxi sur le territoire, mais celle-ci est limitée et en diminution depuis quelques années.
- La ligne de transport ferroviaire entre Montréal et Jonquière s'arrête dans la MRC à Rivière-à-Pierre. Cette desserte est limitée en termes d'horaires et de destinations.



VISION, CIBLES ET OBJECTIFS

La démarche réalisée au cours des derniers mois a permis d'élaborer une vision inspirante de la mobilité durable, des objectifs ambitieux et des cibles de parts modales concrètes pour la MRC de Portneuf. Ceux-ci reposent sur les conclusions du portrait de la mobilité et des exercices de consultations publiques, ainsi que sur les contributions des membres du comité de travail. Une vision claire, soutenue par des objectifs en phase avec les préoccupations du milieu, représente le socle sur lequel reposent les actions à poser pour transformer la mobilité dans la MRC de Portneuf et améliorer la qualité de vie de tous ses résidents dans les années à venir.

ÉNONCÉ DE VISION

La vision inspire le Plan de mobilité durable intégrée, et illustre ce à quoi la MRC de Portneuf aspire.

EN 2040...

Grâce à des services de transport diversifiés, accessibles, inclusifs et intégrés, un réseau de transport actif étendu, connecté et sécuritaire, ainsi que des pratiques d'aménagement du territoire qui favorisent la proximité des résidences, des emplois et des services, les Portneuvois et Porteuvoises réalisent des déplacements efficaces et durables qui contribuent à leur bien-être et à la qualité de leur milieu de vie.

OBJECTIFS ET INDICATEURS ASSOCIÉS

En phase avec les cibles de parts modales et l'énoncé de vision, les objectifs orientent les stratégies et les actions proposées dans le Plan de mobilité durable intégrée. Ceux-ci sont accompagnés d'indicateurs permettant de mesurer leur réponse aux différents objectifs. Certains des indicateurs spécifiques proposés sont déjà disponibles alors que d'autres devront être développés par la MRC. De plus, dans la mesure du possible, les différents objectifs sont en adéquation avec les planifications locales et territoriales déjà en place.

1. Améliorer et diversifier les services de mobilité durable dans la MRC

Le faible accès à une offre de transport alternative à la voiture individuelle, ainsi que l'étendue du territoire, contraint une grande partie de la population portneuvoise à posséder et à utiliser un véhicule personnel afin de pourvoir à ses besoins de mobilité. La MRC se donne donc comme objectif d'améliorer et d'offrir plus d'options de transport aux citoyens, notamment en favorisant la bonification des services existants et la mise en place de nouveaux services.

Indicateurs

- Évolution de la couverture territoriale des services de mobilité (nombre de municipalités et de personnes desservies par un service de mobilité durable)
- Évolution du niveau de service en transport collectif et adapté (heures de service par municipalité)
- Nombre de services de transport offert par municipalité
- Achalandage des services de mobilité
- Parts modales associées au transport collectif
- Nombre de stationnements incitatifs et évolution de leur achalandage
- Taux de motorisation

2. Assurer un accès équitable aux services et opportunités du territoire portneuvois

Les citoyens peu mobiles ont généralement des niveaux de bien-être moins élevés et vivent des difficultés d'intégration à la société et à leur communauté^[24]. Ainsi, dans une perspective d'équité, d'inclusion et d'amélioration de la qualité de vie, la MRC a comme objectif d'assurer un meilleur accès, autant physique qu'économique, aux services et infrastructures de mobilité durable du territoire, et ce, afin que les citoyens puissent accéder aux services et commerces de proximité ainsi qu'aux services à vocation régionale du territoire portneuvois.

Indicateurs

- Indicateurs d'accès aux soins de santé, aux établissements d'enseignement, aux commerces et services de proximité, aux parcs industriels et aux activités communautaires par les services de transport offerts sur le territoire
- Étendue et niveau de connexion des infrastructures de mobilité active
- Niveau d'accessibilité universelle des services de transport
- Niveau d'accessibilité universelle des infrastructures de mobilité active
- Niveau de participation aux activités communautaires

3. Soutenir les municipalités dans la bonification des milieux de vie afin qu'ils soient attractifs et sécuritaires pour la réalisation de déplacements en transport actif

Il est reconnu que la perception d'insécurité lors des déplacements est l'un des facteurs les plus fréquemment évoqués comme constituant un frein à la mobilité active^[25]. Il est donc impératif de rendre les modes de déplacements actifs attractifs et sécuritaires en toute saison afin que les citoyens les intègrent à leurs habitudes de déplacement. La MRC de Portneuf aspire donc à soutenir les municipalités dans la création d'environnements favorables aux déplacements actifs, et ce, afin d'augmenter le sentiment de confort et de sécurité de l'ensemble des usagers de la route.

Indicateurs

- Longueur et qualité des voies cyclables
- Longueur et qualité des réseaux piétonniers
- Indicateur de « marchabilité »
- Quantité d'infrastructures de mobilité active déneigées en période hivernale
- Montants investis par personne en infrastructures de mobilité active
- Nombre d'accidents recensés par la SAAQ impliquant des piétons et cyclistes
- Parts modales associées à la mobilité active
- Connectivité des infrastructures de mobilité active et des services de transport collectif

4. Assurer un financement réaliste et pérenne de la mobilité durable

Le plan d'intervention triennal des infrastructures locales des municipalités de la MRC prévoit des interventions de l'ordre de 66 millions de dollars sur trois ans pour l'entretien des voies routières municipales. Or, afin d'également soutenir l'émergence et la pérennité de solutions de mobilité durable sur le territoire, la MRC devra assurer un financement soutenu et conséquent de celles-ci. Pour ce faire, la MRC entend saisir les différentes opportunités de financement provenant de sources gouvernementales et trouver des moyens de financement innovants en complémentarité de ces aides financières.

Indicateurs

- Montants investis par personne par la MRC et les municipalités en lien avec la mobilité durable des personnes
- Ratio des dépenses municipales en mobilité durable vs dépenses en lien avec le transport automobile
- Ratio de dépenses pour le transport privé et le transport public (Statistique Canada)



CIBLES DE PARTS MODALES

Les cibles de parts modales sont les résultats mesurables des changements de comportement qui seront induits par les actions proposées dans le Plan de mobilité durable intégrée. Évidemment, le PMDI vise à terme une réduction de la part modale de l'automobile individuelle et une augmentation conséquente de la proportion des déplacements associés à la mobilité durable.

L'évolution des parts modales pourra être **partiellement** mesurée tous les cinq ans à l'aide de données sur les déplacements colligés dans le cadre du recensement de Statistique Canada. En effet, le recensement permet de connaître, pour la population active, les parts modales associées à différents modes de transport, mais uniquement pour les déplacements associés au motif travail. Ces données, bien qu'utiles afin de connaître les habitudes de déplacement des travailleurs, ne permettent pas d'évaluer celles d'autres catégories de citoyens, telles que les aînés et les étudiants, et pour d'autres motifs de déplacement, tels que les loisirs, les études ou l'accès aux services et commerces. Une évaluation plus complète des parts modales associées à l'ensemble des motifs de déplacement et pour l'ensemble de la population portneuvoise pourrait, à l'heure actuelle, uniquement être réalisée à l'aide d'une enquête origine-destination.

Prenant en compte ces considérations, le tableau ci-contre présente les cibles de parts modales dont se dote la MRC de Portneuf dans le PMDI pour l'ensemble de sa population. Ces cibles sont présentées par mode de transport et par année de recensement. Celles-ci sont basées sur des estimations de population et sur des ordres de grandeur étant jugées comme réalistes pour un territoire comme la MRC de Portneuf, qui a des logiques d'organisation territoriale diversifiées et une grande étendue.

Ainsi, d'ici 2040, la MRC souhaite voir diminuer la part modale de l'automobile individuelle d'au moins 14 % et voir augmenter de la même mesure les parts modales associées aux déplacements effectués grâce à des modes durables, tels que la marche, le vélo, le transport collectif et le covoiturage.

Considérant que les actions proposées dans le cadre du PMDI prendront quelques années à être mises en œuvre et que les changements d'habitudes en découlant prendront un certain temps à se matérialiser, il est attendu que la hausse des parts modales associées à la mobilité durable s'accélérera à partir de 2031.

	2021		2026		2031		2036		2041		Écart 2021 -2041
	Nbre	%									
Automobile, camion ou fourgonnette – conducteur	20 120	90,6 %	20 300	88,1 %	20 000	85,3 %	19 000	80,2 %	18 000	76,4 %	-14,2 %
Automobile, camion ou fourgonnette – passager	754	3,4 %	900	3,9 %	1 100	4,7 %	1 400	5,9 %	1 650	7,0 %	+3,6 %
Transport collectif	75	0,3 %	200	0,9 %	400	1,7 %	700	3,0 %	1 100	4,7 %	+4,4 %
À pied	830	3,7 %	1 000	4,3 %	1 150	4,9 %	1 250	5,3 %	1 550	6,6 %	+2,9 %
Bicyclette	110	0,5 %	250	1,1 %	400	1,7 %	600	2,5 %	900	3,8 %	+3,3 %
Autre moyen	340	1,5 %	400	1,7 %	400	1,7 %	350	1,5 %	350	1,5 %	-
Total population active selon recensement (et estimés)	22 215	100 %	23 050	100 %	23 450	100 %	23 700	100 %	23 550	100 %	
Total population (selon projections ISQ)	55 523		59 117		60 904		62 349		63 721		

TABLEAU 3 – CIBLES DE PARTS MODALES POUR LE TRAVAIL DANS LA MRC DE PORTNEUF

(ÉTANT DONNÉ QUE SEULES LES DONNÉES DE DÉPLACEMENT POUR LE MOTIF TRAVAIL SONT COLLIGÉES PAR STATISTIQUE CANADA DANS LE CADRE DU RECENSEMENT QUINQUENNAL DE LA POPULATION, LES HYPOTHÈSES DE CIBLES DE PARTS MODALES N'INCLUENT QUE LES DÉPLACEMENTS POUR LE TRAVAIL.)

RÉGION
PORTNEUF

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE INTÉGRÉE

PLAN D'ACTION



PLAN D'ACTION

Afin d'atteindre ses objectifs en matière de mobilité durable, la MRC de Portneuf propose un Plan de mobilité durable intégrée composé de 15 actions. Celles-ci reposent sur les axes d'intervention suivants :

- **Axe transversal** : Aménagement du territoire ;
- **Axe 1** : Planification, gestion et exploitation de la mobilité durable ;
- **Axe 2** : Services et infrastructures de mobilité durable ;
- **Axe 3** : Sensibilisation, promotion et éducation.

Chaque action inclut une mise en contexte, ainsi qu'une description, puis, lorsque pertinent, l'identification de ses principaux avantages et étapes de réalisation. Enfin, lorsqu'applicable, des estimations financières sommaires et les programmes d'aide financière pouvant soutenir la mise en œuvre de l'action sont présentés.

Chaque action est accompagnée d'un tableau de mise en œuvre présentant les informations suivantes:

Échéancier	Ressources humaines	Coûts de démarrage	Coûts récurrents	Responsables	Objectifs	Aide financière
Échéancier de réalisation de l'action	Niveau d'engagement en ressources humaines nécessaire	Coûts de démarrage non-récurrents estimés	Coûts annuels récurrents estimés	Responsables de la mise en œuvre de l'action	Objectifs auxquels cette action permet de répondre	Programmes d'aide financières disponibles (le cas échéant)
Court terme 1 à 3 ans	Limité Peu engageant en ressources humaines	- Coût marginal \$ < 50 000 \$	- Coût marginal \$ < 50 000 \$			
Moyen terme 4 à 6 ans	Modéré Nécessite des ressources à temps partiel	\$\$ 50 000 - 100 000 \$	\$\$ 50 000 - 100 000 \$	MRC CTRP Municipalités	1 à 4, voir section « Objectifs et indicateurs associés »	A à R, voir Annexe I
Long terme 7 ans et plus	Significatif Nécessite des ressources dédiées	\$\$\$ 100 000 - 250 000 \$	\$\$\$ 100 000 - 250 000 \$			
En continu		\$\$\$\$ Plus de 250 000 \$	\$\$\$\$ Plus de 250 000 \$			

MODES DE TRANSPORT DURABLE

À quel(s) mode(s) de transport durable référent chacune des actions ?



MODES ACTIFS

Marche, vélo, trottinette, etc.



MODES COLLECTIFS

Transport collectif sur ligne fixe, transport à la demande, transport adapté, etc.



MODES PARTAGÉS

Autopartage, vélopartage, covoiturage, etc.

AXE TRANSVERSAL

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

L'aménagement du territoire et la mobilité durable sont intrinsèquement reliés et nécessitent d'être planifiés de manière intégrée. Afin d'encourager la mobilité durable, les citoyens doivent avoir accès à un milieu de vie de qualité où les distances entre les destinations sont courtes et où il est agréable, sécuritaire et facile de se déplacer de manière active et collective. Agir sur l'aménagement du territoire constitue la base de l'approche « Réduire – Transférer – Améliorer », en permettant de diminuer les distances à parcourir et les besoins en déplacements motorisés, et en encourageant le transfert vers des modes de transport moins énergivores comme le transport actif, le transport collectif ou la mobilité partagée.

OBJECTIFS DE CET AXE

- Assurer une planification territoriale favorable aux modes de transport durables et harmoniser les documents de planification.
- Offrir des milieux de vie attractifs, à échelle humaine et propices aux déplacements utilisant des modes de transport actifs, collectifs et partagés.
- Optimiser l'espace urbain et assurer une distribution plus équitable de l'espace public pour les différents modes de transport.

* ACTION *

1

ARRIMER LES PRATIQUES D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LA PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ DURABLE



ÉCHÉANCIER

En continu

RESSOURCES HUMAINES

Modéré

COÛTS DE DÉMARRAGE

-

COÛTS RÉCURRENTS

-

RESPONSABLES

MRC

OBJECTIFS

2, 3

MISE EN CONTEXTE

La modernisation de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) et la publication projetée de nouvelles orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT) amènent un contexte favorable à l'adaptation des outils urbanistiques de la MRC et de ses municipalités^[26]. En tant qu'outil de planification fédérateur, le schéma d'aménagement et de développement (SAD) de la MRC pourra refléter sa volonté de soutenir une mobilité durable des personnes sur son territoire en planifiant de façon intégrée l'aménagement du territoire et la mobilité durable.

DESCRIPTION DE L'ACTION

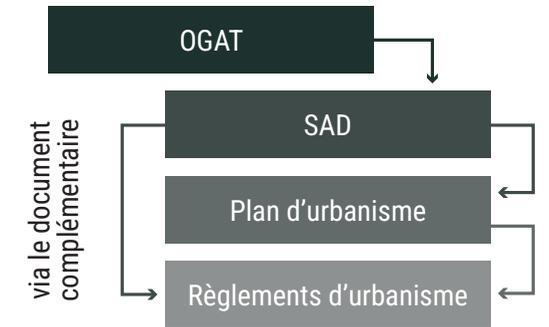
La densité résidentielle, la compacité du cadre bâti, la mixité fonctionnelle et la connectivité des rues sont des caractéristiques indispensables à la mobilité durable et à la vitalité des quartiers^{[2], [29]}. La planification territoriale doit ainsi encourager l'aménagement de milieux de vie à échelle humaine favorisant les déplacements actifs et facilitant l'accès aux services de transport collectif^{[29], [30]}.

Afin de répondre à ces objectifs, différentes stratégies peuvent être mises en place par la MRC et les municipalités portneuvoises, notamment^{[6], [26]-[28], [32]-[35]} :

- Identifier dans le SAD et les plans d'urbanisme des objectifs, cibles et indicateurs spécifiques en lien avec la mobilité durable qui soient arrimés à ceux du PMDI ;
- Intégrer dans le SAD le portrait de l'ensemble des services et infrastructures de transport de personnes disponibles, ainsi que leurs développements projetés ;
- Utiliser avec créativité les règlements d'urbanisme afin d'y intégrer des normes, règles ou critères favorisant la mobilité durable et la convivialité des milieux de vie ;
- Planifier une densité et une mixité des fonctions à proximité des axes structurants de transport collectif, des concentrations de services et des équipements collectifs ;
- Favoriser un cadre bâti rapproché et stimulant, à l'image des cœurs villageois ;
- Favoriser le zonage multifamilial et le développement d'unités d'habitation accessoires (UHA) dans les quartiers résidentiels ;
- Aménager une trame verte et perméable aux transports actifs, permettant des accès courts, directs, sécuritaires et confortables aux lieux de destination ;
- Assurer un meilleur équilibre entre les différents usagers de la route lors de l'aménagement ou le réaménagement des infrastructures routières.

PRINCIPE DE CONFORMITÉ DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

Par obligation de conformité, les municipalités devront ajuster leurs documents de planification et de réglementation afin de s'arrimer aux intentions véhiculées par le SAD pour favoriser la mobilité durable des personnes sur son territoire.



EXEMPLES

L'annexe II propose une diversité de documents de références pour inspirer les pratiques et adapter les outils de planification. La MRC peut soutenir les municipalités dans l'optimisation de leurs outils d'urbanisme par le biais de formations et d'accompagnement spécialisés.



Source : Vivre en ville^[36]

AXE 1

PLANIFICATION, GESTION ET EXPLOITATION DE LA MOBILITÉ DURABLE

Afin de réaliser des initiatives en lien avec la mobilité durable, la MRC doit avoir les capacités de les planifier, de les financer ainsi que d'assurer leur mise en œuvre et leur suivi. Les actions composant cet axe visent à ce que la MRC et ses partenaires développent leur capacité d'action en lien avec la mobilité durable.

OBJECTIFS DE CET AXE

- Assurer une planification et un financement efficaces des services et infrastructures de mobilité durable.
- Mettre en place une structure facilitant la mise en œuvre du PMDI.
- Faciliter la gestion et l'exploitation des services de transport de la MRC.

* ACTION * 2

METTRE SUR PIED UN COMITÉ DE MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE MOBILITÉ DURABLE INTÉGRÉE



ÉCHÉANCIER

Court terme

RESSOURCES HUMAINES

Limité

COÛTS DE DÉMARRAGE

-

COÛTS RÉCURRENTS

\$

RESPONSABLES

MRC

OBJECTIFS

1, 2, 3, 4

AIDE FINANCIÈRE

-

MISE EN CONTEXTE

La mobilité durable des personnes est un sujet complexe touchant à plusieurs champs de compétence de la MRC et, à cet effet, plusieurs départements et ressources sont impliqués dans les décisions ayant un impact sur la mobilité. Que ce soit en termes d'aménagement du territoire, de développement social et économique des communautés, de préservation de l'environnement, ou d'organisation de services de transport, la mobilité durable est un enjeu transversal nécessitant, pour l'aborder efficacement, temps, compétence et coordination.

Ainsi, pour mettre en œuvre les actions du PMDI et de futures initiatives en lien avec la mobilité durable, la MRC devra s'assurer d'avoir une structure organisationnelle efficace et les ressources suffisantes.

DESCRIPTION DE L'ACTION

La première action à poser afin de mettre en œuvre le PMDI est donc créer un comité de mise en œuvre. Ce groupe de travail interne pourra assurer la planification et la gestion concertée des enjeux liés à la mobilité durable et assurer un suivi efficace de la mise en œuvre du PMDI.

Celui-ci pourra agir à titre d'entité opérationnelle et avoir comme responsabilité la mise en œuvre des actions du PMDI conformément aux orientations et priorités des élus de la MRC, en étant supporté par la Table de concertation en mobilité durable, qui joue le rôle d'instance consultative de la MRC en matière de mobilité durable.

Les responsabilités de ce groupe de travail pourraient inclure, mais ne pas se limiter à :

- Assurer la mise en œuvre du PMDI ;
- Assurer la planification stratégique des services et infrastructures de mobilité ;
- Assurer le suivi et la mise à jour des ententes entre la MRC et la CTRP ;
- Assurer une veille informationnelle et d'opportunités en lien avec la mobilité durable ;
- Outiller, concerter, conseiller et mobiliser les municipalités sur le sujet de la mobilité durable ;
- Assurer la concertation avec les territoires voisins pour favoriser la connectivité ;
- Générer des données utiles afin d'assurer une prise de décision éclairée quant au suivi des actions entreprises ;
- Participer à la promotion, la sensibilisation et l'encouragement à la mobilité durable dans la MRC (voir Action 15).

COMPOSITION PROPOSÉE DU COMITÉ DE MISE EN ŒUVRE DU PMDI

- Élu(e) responsable du PMDI.
- Agent(e) de développement régional de la MRC (coordination).
- Aménagiste de la MRC.
- Direction de la MRC.
- Direction de la CTRP.
- Autres ressources ponctuelles selon les besoins (environnement, développement économique, communications, etc.).

ESTIMATIONS FINANCIÈRES

Les coûts associés à la mise sur pied d'un groupe de travail interne sont marginaux puisque les salaires de ces ressources sont déjà inclus dans les budgets de la MRC et de la CTRP.

Les coûts associés à l'embauche ponctuelle de ressources externes varient en fonction de l'ampleur des tâches et responsabilités imparties à celles-ci. Une enveloppe budgétaire spécifique pourrait être accordée au comité pour que celui-ci puisse s'adjoindre de ressources ponctuelles en fonction de ses besoins.



* ACTION *
3

**RÉVISER LE
MÉCANISME DE
FINANCEMENT
MUNICIPAL EN
MATIÈRE DE
TRANSPORT
COLLECTIF ET ADAPTÉ**



ÉCHÉANCIER

Court terme

**RESSOURCES
HUMAINES**

Limité

**COÛTS DE
DÉMARRAGE**

-

**COÛTS
RÉCURRENTS**

-

RESPONSABLES

MRC

OBJECTIFS

1, 2, 4

AIDE FINANCIÈRE

-

MISE EN CONTEXTE

Une entente existe entre la MRC et certaines municipalités afin que cette dernière assume certaines responsabilités en lien avec le service de transport adapté offert sur le territoire, alors qu'en transport collectif, la MRC a déclaré, par voie réglementaire, sa compétence en la matière. Afin qu'elle puisse financer les services de transport régionaux qu'elle organise, la MRC doit déterminer de quelle façon elle répartit les contributions des municipalités à cet effet. Dans un contexte où la MRC réfléchit à déclarer compétence en matière de transport adapté (voir Action 4), il apparaît pertinent qu'elle se questionne concurremment sur le mécanisme de contribution municipale soutenant ces compétences en transport.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Les mécanismes de financement municipaux actuels permettent difficilement d'assurer le développement des services de transport à moyen terme. Les contributions, bien que suffisantes pour soutenir les services déployés par le passé, ne permettent pas de les améliorer dans un contexte où l'inflation est élevée. Afin que puissent être bonifiés les services existants et que de nouveaux services puissent être mis en place, la MRC devra réviser ces mécanismes et envisager d'hausser les sommes annuelles qu'elle investit dans ses services de transport.

Afin de financer les services de transport régionaux, les contributions municipales peuvent être prélevées par la MRC selon différents mécanismes, dont les principaux sont présentés ci-contre.

ÉTAPES DE MISE EN OEUVRE

1. Établir le mécanisme de répartition de la quote-part le plus approprié pour la MRC et le niveau de financement désiré en lien avec ce mécanisme.
2. Ratifier les ententes ou règlements en vigueur ou adopter de nouvelles ententes ou règlements.

CONTRIBUTIONS MUNICIPALES ASSOCIÉES AU TRANSPORT COLLECTIF ET ADAPTÉ DE TERRITOIRES COMPARABLES À LA MRC DE PORTNEUF^[37-38]

Nom du territoire	Population	RFU	Contribution municipale au TC/TA	\$ par capita	\$ par 1000 \$ de RFU
MRC de Portneuf	57 367	8 295 423 583 \$	174 701 \$	3,05 \$	0,02 \$
MRC de Montclam	62 265	9 714 725 719 \$	715 775 \$	11,50 \$	0,07 \$
MRC Collines-de-l'Outaouais	54 435	12 910 747 082 \$	545 470 \$	10,02 \$	0,04 \$
MRC de la Jacques-Cartier	49 203	9 181 719 836 \$	482 807 \$	9,81 \$	0,05 \$
MRC d'Argenteuil	36 017	6 669 430 578 \$	214 660 \$	5,96 \$	0,03 \$
MRC Brome-Missisquoi	67 591	16 462 578 623 \$	252 579 \$	3,74 \$	0,02 \$

AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS DE DIFFÉRENTS MÉCANISMES DE RÉPARTITION DE LA QUOTE-PART EN TRANSPORT COLLECTIF ET ADAPTÉ ENTRE LES MUNICIPALITÉS

Mécanisme	Avantages	Inconvénients
Poids démographique	<ul style="list-style-type: none"> • Simple d'utilisation • Relativement prévisible 	<ul style="list-style-type: none"> • Ne tient pas compte de la population saisonnière
Richesse foncière uniformisée (RFU)	<ul style="list-style-type: none"> • Simple d'utilisation • Permet de prendre en considération la population saisonnière • Relativement prévisible 	<ul style="list-style-type: none"> • Désavantage les municipalités à forte richesse foncière
Utilisation réelle des services dans chaque municipalité	<ul style="list-style-type: none"> • Généralement corrélé avec le niveau de service 	<ul style="list-style-type: none"> • Désavantage les pôles urbains • Nécessite des statistiques précises sur l'utilisation des services • Variabilité annuelle à prévoir
Niveau de service déployé dans chaque municipalité	<ul style="list-style-type: none"> • Permet d'apparier le niveau de service offert dans chaque municipalité à la contribution de cette dernière 	<ul style="list-style-type: none"> • Nécessite des statistiques précises sur les charges et revenus • Peut nécessiter des ajustements substantiels en fonction de l'évolution des services offerts • Présente un caractère arbitraire

* ACTION *
4

**ÉVALUER
L'OPPORTUNITÉ
DE DÉCLARER
COMPÉTENCE
EN MATIÈRE DE
TRANSPORT ADAPTÉ**



ÉCHÉANCIER

Court terme

**RESSOURCES
HUMAINES**

Limité

**COÛTS DE
DÉMARRAGE**

-

**COÛTS
RÉCURRENTS**

-

RESPONSABLES

MRC

OBJECTIFS

1, 2, 4

AIDE FINANCIÈRE

-

MISE EN CONTEXTE

La Loi sur les transports octroie aux municipalités locales le pouvoir d'organiser un service de transport collectif et l'obligation de contracter avec une personne afin d'assurer aux personnes handicapées l'accès, sur leur territoire, à des moyens de transport adaptés à leurs besoins. À moins d'ententes spécifiques, c'est aux municipalités locales qu'incombe l'obligation d'assurer un service de transport adapté.

Dans la MRC de Portneuf les municipalités ont historiquement fait le choix de se regrouper afin d'assumer cette responsabilité. Une résolution a été adoptée en 2011, octroyant à la MRC le titre de mandataire de l'aide financière, sans toutefois que les municipalités lui délèguent formellement leur compétence en la matière.

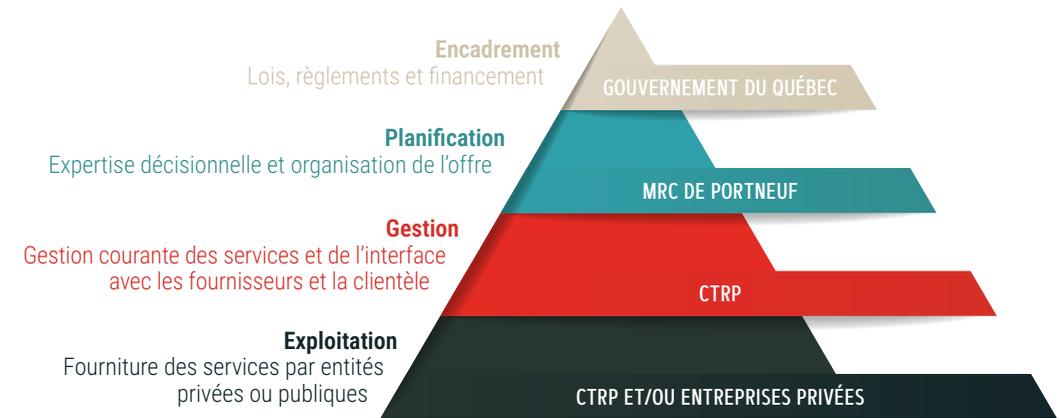
Cette façon de faire requiert que les municipalités participantes à l'entente confirment annuellement leur contribution au service. De plus, le statut de mandataire de l'aide financière ne confère aucune légitimité à la MRC afin d'agir directement sur l'offre de service. Cela limite donc la capacité de la MRC à planifier et à développer l'offre en matière de transport adapté.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le contexte actuel est favorable à ce que la MRC déclare compétence en matière de transport adapté sur une partie ou l'ensemble de son territoire. En effet, grâce au protocole d'entente conclu avec les municipalités en 2019, la MRC agit déjà, à toutes fins pratiques, comme une entité compétente en matière de transport adapté. Déclarer officiellement sa compétence à cet égard aurait de nombreux avantages pour la MRC, notamment :

- Réduire le fardeau administratif des municipalités participantes ;
- Doter la MRC de la légitimité nécessaire afin de planifier et de développer le service de transport adapté ;
- Favoriser la planification à long terme des services en limitant le droit de retrait des municipalités ;
- Développer les services de transport adapté et collectif de manière intégrée et optimisée.

**GOVERNANCE PROPOSÉE DES SERVICES DE TRANSPORT ADAPTÉ
DANS LA MRC DE PORTNEUF**



ÉTAPES DE MISE EN OEUVRE

1. Discussion avec les municipalités afin de connaître leur volonté à céder leur compétence en matière de transport adapté à la MRC.
2. Adoption d'une résolution d'intention par la MRC.
3. Au plus tard le 60^e jour suivant la notification de la résolution d'intention, le greffier ou le secrétaire-trésorier de chaque municipalité locale visée par la déclaration de compétence de la MRC, doit fournir à cette dernière un document indiquant notamment tout employé ou fonctionnaire dont les services ne sont plus requis et tout équipement ou matériel désormais inutile.
4. La MRC peut adopter le règlement déclarant sa compétence à partir du 90^e jour suivant la notification d'intention. Ce délai peut être plus grand dans le cas où du matériel ou équipement devrait être transféré.

* ACTION *
5

**DIVERSIFIER LE
FINANCEMENT DE LA
MOBILITÉ DURABLE**



ÉCHÉANCIER

En continu

**RESSOURCES
HUMAINES**

Modéré

**COÛTS DE
DÉMARRAGE**

-

**COÛTS
RÉCURRENTS**

-

RESPONSABLES

MRC

OBJECTIFS

4

AIDE FINANCIÈRE

-

MISE EN CONTEXTE

La mise en place d'infrastructures et de services de mobilité durable est généralement à la charge des municipalités et des MRC. Bien qu'elles aient des bénéfices sociaux et environnementaux considérables, ces activités génèrent peu de revenus directs. Ainsi, les entités municipales doivent se prévaloir des aides financières offertes par les différents organismes gouvernementaux (voir Annexe I) afin de pourvoir aux dépenses associées à la mise en place, l'exploitation et l'entretien de ces services et infrastructures. Ces aides financières couvrent une proportion variable des dépenses associées à la mobilité durable et le milieu doit fournir une contribution afin de compléter le financement. Celle-ci se limite généralement à la contribution des entités municipales qui puisent dans leurs revenus fonciers généraux. Or, considérant les sommes importantes à investir pour réaliser les différentes actions proposées, la MRC et les municipalités devront trouver des façons innovantes de les financer.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Quelques stratégies peuvent être envisagées par la MRC et ses partenaires municipaux pour diversifier les sources de financement de la mobilité durable.

Stratégies	Description	Exemples
Taxe foncière spécifique	<ul style="list-style-type: none"> Nécessiterait un projet de taxation régional qui serait appliqué par les municipalités locales Les sommes pourraient tenir lieu de quote-part pour l'exercice de la compétence en transport collectif et adapté 	<ul style="list-style-type: none"> Taxe sur le transport en commun et adapté de la Ville de Shawinigan: 0,0463 \$/100 \$ d'évaluation = 2,3 M \$^[39] Taxe sur le stationnement de certaines municipalités^[40]
Taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade	<ul style="list-style-type: none"> Utilisation du produit d'une contribution lors du renouvellement de l'immatriculation des véhicules de promenade dans la MRC Les nouvelles dispositions apportées au Code municipal permettent à la MRC d'user d'un pouvoir de taxation direct afin de financer les services de transport collectif qu'elle organise^[41] 	<ul style="list-style-type: none"> Taxe pour le financement du transport collectif en vigueur sur le territoire de municipalités dont les services de transport sont gérés par une société de transport^[42]
Contribution au transport collectif par la taxation additionnelle sur le litre d'essence	<ul style="list-style-type: none"> Utilisation du produit d'une contribution effectuée par les automobilistes sur l'essence achetée sur le territoire de la MRC Nécessiterait une modification législative 	<ul style="list-style-type: none"> 0,03 \$ prélevé sur le territoire étant sous la juridiction de l'ARTM (89,5 M \$ en 2021-2022) 0,01 \$ prélevé sur le territoire de la région Gaspésie-Îles de la Madeleine (1,4 M \$ en 2021-2022)^[43]
Redevances au développement et au transport	<ul style="list-style-type: none"> Redevances en lien avec le développement immobilier pouvant être perçues par les municipalités lors de la délivrance de certains permis ou certificats^[41] 	<ul style="list-style-type: none"> Plusieurs municipalités ont adopté un règlement instaurant une redevance au développement, dont Saint-Colomban et Trois-Rivières
Commandites et contributions privées	<ul style="list-style-type: none"> Utilisation de contributions de partenaires privés afin de financer des services de transport collectif et adapté 	<ul style="list-style-type: none"> Contribution des Caisses Desjardins aux services de transport collectif de la MRC de la Côte-de-Beaupré^[44] Contribution de Familiprix au service de transport adapté d'Amos

* ACTION * 6

ÉVALUER L'OPPORTUNITÉ DE CONFIER L'EXPLOITATION DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF ET ADAPTÉ À LA CTRP



ÉCHÉANCIER

Court terme

RESSOURCES HUMAINES

Significatif

COÛTS DE DÉMARRAGE

À déterminer

COÛTS RÉCURRENTS

À déterminer

RESPONSABLES

MRC, CTRP

OBJECTIFS

1, 4

AIDE FINANCIÈRE

A, B, K, L, O, P, Q

MISE EN CONTEXTE

Il existe de moins en moins de fournisseurs de services étant en mesure d'assurer l'exploitation des services actuels et potentiels de transport collectif et adapté de la MRC. De plus, le coût des contrats d'exploitation de services de transport de personnes a, dans la MRC comme ailleurs, connu des hausses importantes dans les dernières années. Ces hausses, jumelées au nombre restreint de fournisseurs, limitent la capacité de la MRC à développer ses services de transport.

Rappelons qu'afin de se conformer au cadre légal en vigueur, la MRC ne peut exploiter elle-même les services de transport collectif et adapté qu'elle organise et doit impérativement contracter avec un fournisseur de services à cet effet.

ENTITÉS AUTORISÉES À EXPLOITER DES SERVICES DE TRANSPORT MUNICIPAUX^[45]

	Régime transport rémunéré de personnes par automobiles Véhicules 9 occupants ou moins	Régime autobus Véhicules de 10 occupants ou plus
Transport collectif	Propriétaire, regroupement de propriétaires d'automobile autorisée ou répondant d'un système de transport au sens du paragraphe 1° de l'article 9 de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile	<ul style="list-style-type: none"> Organisme public de transport en commun (société de transport) Titulaire de permis de transport par autobus Transporteur scolaire lié par contrat avec la municipalité
Transport adapté	Propriétaire de taxis au sens de l'article 144 de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile	Tout exploitant de minibus ou d'autobus (particulier, entreprise privée ou OBNL)

DESCRIPTION DE L'ACTION

Au Québec, plusieurs organismes à but non lucratif (OBNL), partenaires de municipalités ou de MRC, sont non seulement gestionnaires de services de transport municipaux, mais également exploitants de ces services

La MRC de Portneuf pourrait donc soutenir la CTRP afin que celle-ci assure l'exploitation d'une partie ou de la totalité des services de transport collectif et adapté de la MRC. En devenant lui-même exploitant de services de transport collectif et adapté, l'organisme serait potentiellement en mesure de répondre à l'enjeu de faible disponibilité de fournisseurs de services en plus de permettre d'offrir des services pérennes à la population, et ce, à coût prévisible pour la MRC.

ÉTAPES DE MISE EN OEUVRE ET ESTIMATIONS FINANCIÈRES

- Réaliser une étude d'opportunité afin d'évaluer les conditions financières et logistiques nécessaires à la prise en charge de certaines activités d'exploitation des services de transport collectif et adapté par la CTRP.
- La CTRP pourrait débiter l'exploitation d'une partie de l'offre de transport collectif et adapté avec des véhicules de petit gabarit, par exemple ceux nécessaires à l'exploitation des services proposés à l'Action 9.
- La CTRP pourrait, en collaboration avec la MRC, faire des démarches afin d'obtenir un permis de transport par autobus de la CTQ, ce qui lui permettrait de contracter avec la MRC afin d'assurer l'exploitation des services de transport collectif de la MRC nécessitant des autobus.

Ci-dessous sont présentés les coûts d'achat et d'exploitation estimés de certains véhicules par la CTRP.

Type de véhicule	Berline	Minifourgonnette	Fourgon	Minibus	Autobus
Coûts d'acquisition estimés	40 000 à 65 000 \$	55 000 à 70 000 \$	90 000 à 130 000 \$	150 000 à 200 000 \$	225 000 à 350 000 \$
Coûts annuels d'exploitation estimés	40 à 50 \$/heure ⁺	45 à 55 \$/heure ⁺	55 à 65 \$/heure ⁺	75 à 95 \$/heure ⁺	90 à 110 \$/heure ⁺

* ACTION *
7

DOTER LA CTRP D'OUTILS TECHNOLOGIQUES PERFORMANTS



ÉCHÉANCIER

Court terme

RESSOURCES HUMAINES

Significatif

COÛTS DE DÉMARRAGE

\$\$

COÛTS RÉCURRENTS

\$

RESPONSABLES

MRC, CTRP

OBJECTIFS

1, 2

AIDE FINANCIÈRE

A, B, J, L, P

MISE EN CONTEXTE

Plus les modalités d'utilisation d'un service de transport sont claires, compréhensibles et intuitives, plus les citoyens sont portés à les utiliser. La facilité d'utilisation d'un service de transport est directement corrélée à son niveau d'attractivité. Pour rendre les services de transport de personnes qu'elle gère plus attractifs, la CTRP pourrait, avec le support de la MRC, se doter d'outils technologiques performants.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Alors qu'actuellement, la CTRP gère ses services avec un logiciel ayant des fonctionnalités de base, se munir d'outils technologiques plus performants lui permettrait d'optimiser ses opérations et de rendre disponibles à la population des modalités d'utilisation plus attractives. En plus de faciliter la gestion et de favoriser l'accès aux services de transport collectif et adapté, ce type d'outil apparaît indispensable afin de favoriser l'optimisation, le développement et la diversification des services (voir Actions 9 et 10).

Une diversité d'outils technologiques existe présentement sur le marché. Ceux-ci, offrent des fonctionnalités variées et peuvent permettre l'intégration de différents types de services de mobilité. La réalisation d'une étude de faisabilité, comparant les différentes fonctionnalités des plateformes technologiques existantes, pourrait permettre de soutenir la sélection d'outils adaptés aux besoins de la CTRP et de la MRC.

AMÉLIORATION DE LA PLATEFORME DE COVOITURAGE

L'accès à des outils technologiques plus performants pourrait aussi permettre à la CTRP d'améliorer la plateforme de covoiturage qu'elle gère actuellement. En effet, la bonification des outils de gestion de la CTRP pourrait permettre d'intégrer les fonctionnalités suivantes :

- Optimiser la plateforme actuelle afin de permettre aux usagers de connaître en temps réel les possibilités offertes (lieux de départ et de destination, prix, etc.) ainsi que de réserver et d'acquitter le prix de leur déplacement en ligne ;
- Agréger sur la plateforme de la CTRP les offres provenant d'autres plateformes de covoiturage ;
- Offrir une version mobile de la plateforme de covoiturage ;
- Permettre la mise en place de groupes privés à même la plateforme pour différents employeurs.

FONCTIONNALITÉS DES OUTILS TECHNOLOGIQUES DÉDIÉS AUX SERVICES DE TRANSPORT MUNICIPAUX

USAGER	INFORMATIONS SUR LES SERVICES	<ul style="list-style-type: none"> • Informations sur les modalités de services • Planification d'itinéraires
	EXPÉRIENCE CLIENT	<ul style="list-style-type: none"> • Gestion de l'inscription et des réservations • Gestion des billets et paiements • Informations et localisation des véhicules en temps réel • Paiement à bord
GESTIONNAIRE	GESTION DES OPÉRATIONS	<ul style="list-style-type: none"> • Accès à un tableau de bord • Répartition assistée • Localisation et gestion des véhicules • Gestion des chauffeurs et affectations
	GESTION DES CLIENTS	<ul style="list-style-type: none"> • Informations sur les usagers • Perception des tarifs • Gestion des réservations • Facturation
	PLANIFICATION ET REDDITION DE COMPTES	<ul style="list-style-type: none"> • Planification et ajustement des itinéraires et du réseau • Comptage • Suivi des données • Production de rapports
CHAUFFEUR	FACILITATION DES OPÉRATIONS	<ul style="list-style-type: none"> • Gestion des passagers • Gestion des parcours et des horaires • Instructions de navigation • Communications avec le gestionnaire

* ACTION * 7

DOTER LA CTRP D'OUTILS TECHNOLOGIQUES PERFORMANTS



ÉCHÉANCIER

Court terme

RESSOURCES HUMAINES

Significatif

COÛTS DE DÉMARRAGE

\$\$

COÛTS RÉCURRENTS

\$

RESPONSABLES

MRC, CTRP

OBJECTIFS

1, 2

AIDE FINANCIÈRE

A, B, J, L, P

AVANTAGES

Le recours à des outils technologiques plus performants aurait notamment les avantages suivants pour le gestionnaire :

- Faciliter la gestion des réservations et la planification des déplacements ;
- Optimiser les places disponibles dans les véhicules et faciliter le jumelage des usagers entre les différents services offerts ;
- Connaître en temps réel le positionnement des véhicules affectés aux services ;
- Générer des statistiques détaillées et mesurer la performance des services en fonction des indicateurs désirés par la MRC ;
- Gérer de façon intégrée l'ensemble des services mobilité durable et partagée: transport collectif, transport adapté covoiturage, transport à la demande, autopartage, etc.

Pour les usagers, le recours à des outils technologiques plus sophistiqués procurerait les avantages suivants :

- Faciliter l'accès à l'information relative aux services et la planification des déplacements en fonction des modalités des services de transport ;
- Faciliter l'accès aux titres de transport, notamment par le biais de l'achat en ligne et le renouvellement de titres mensuels ;
- Permettre de suivre en temps réel les véhicules et de mieux prévoir leurs déplacements ;
- Permettre les réservations des déplacements en ligne ou via une application pour l'ensemble des services de transport disponibles.

ESTIMATIONS FINANCIÈRES

La réalisation d'une étude de faisabilité, comparant les différentes fonctionnalités des plateformes technologiques existantes est estimée entre 25 000 \$ et 50 000 \$.

Plusieurs programmes d'aide financière permettent de soutenir le déploiement et les frais d'utilisation d'outils technologique spécialisés en transport. Les charges associées à l'utilisation d'outils technologiques font également partie des dépenses admissibles au Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC).

ÉTAPES DE MISE EN OEUVRE

1. Identifier les activités liées à la gestion et l'utilisation des services de transport collectif et adapté pouvant être optimisées par l'utilisation d'une solution technologique ainsi que les nouveaux services à intégrer ;
2. Réaliser une étude de faisabilité relativement à l'implantation d'une plateforme technologique d'intégration de services de mobilité dans la MRC ;
3. Définir les modalités d'ententes contractuelles permettant le déploiement de la plateforme technologique (appel d'offres public, contrat, etc.) avec le fournisseur retenu ;
4. Déployer la plateforme technologique et en assurer la promotion.



* ACTION * 8

CENTRALISER ET FACILITER L'ACCÈS À L'INFORMATION SUR LA MOBILITÉ DURABLE



ÉCHÉANCIER

Court terme

RESSOURCES HUMAINES

Significatif

COÛTS DE DÉMARRAGE

\$

COÛTS RÉCURRENTS

\$

RESPONSABLES

MRC

OBJECTIFS

1, 2

AIDE FINANCIÈRE

F

MISE EN CONTEXTE

Le manque de connaissance ou de compréhension des services de mobilité constitue l'une des principales barrières à leur utilisation. En effet, il peut être difficile pour les citoyens de retrouver l'information dont ils ont besoin afin de bien comprendre les modalités des différentes offres de transport du territoire, surtout si ces informations se retrouvent sur différentes plateformes.

Il importe donc de rassembler l'information sur les services et infrastructures de mobilité durable de la MRC, s'assurer que celle-ci est aisée à comprendre pour l'ensemble de la population et qu'elle est diffusée adéquatement.

DESCRIPTION DE L'ACTION

La mise sur pied d'un guichet unique en mobilité durable permettrait de proposer à la population une seule interface afin de s'informer et de bénéficier de l'ensemble des services et infrastructures de mobilité durable offerts dans la MRC. Cela faciliterait l'appariement entre la demande et l'offre en transport et permettrait d'orienter les usagers vers les services et infrastructures répondant le mieux à leurs besoins.

EXEMPLE DE GUICHET UNIQUE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ DURABLE DANS LA MRC DE PORTNEUF

- Services de transport collectif
- Services de transport adapté
- Services de transport d'accompagnement bénévole
- Infrastructures de mobilité active
- Autres services et infrastructures de mobilité durable



GUICHET UNIQUE EN MOBILITÉ DURABLE DE LA MRC DE PORTNEUF

Les stratégies suivantes peuvent également être utilisées afin de faciliter l'accès à l'information sur la mobilité durable :

- Minimiser le texte et utiliser du matériel visuel pour communiquer de l'information rapidement ;
- Utiliser du matériel cartographique pour faciliter le repérage des itinéraires possibles: créer des cartes pouvant être utilisées à la fois en ligne, sous forme imprimée et sur écran ;
- S'assurer que le site internet est adapté aux supports mobiles ;
- Publier les modalités des services de transport collectif sur différents outils de planification de trajet (ex : Transit, Google Maps, etc.) ;
- Rendre disponibles les informations essentielles sur les services de transport en format imprimé ou dans un format qui en facilite l'impression (PDF, etc.) ;
- S'assurer que le site internet et les dépliants rencontrent les exigences de la norme gouvernementale en matière d'accessibilité et que l'information y figurant est présenté en langage simplifié ;
- S'assurer que les documents électroniques sont disponibles en format .doc ou .html afin d'être lisibles par les logiciels utilisés par les personnes ayant une limitation visuelle ;
- Établir des partenariats avec le CIUSSSCN et les organismes de la région afin de diffuser l'information sur les services auprès des populations vulnérables.

RÉPONDRE AUX QUESTIONS DES USAGERS POTENTIELS

Le matériel communicationnel doit minimalement permettre de répondre aux questions suivantes :

- Comment dois-je procéder pour utiliser ce service de transport ?
- Où puis-je utiliser et aller avec ce service de transport ?
- Quand puis-je utiliser ce service de transport ?
- Combien coûte ce service de transport ?
- Comment puis-je payer pour avoir accès à ce service de transport ?

AXE 2

SERVICES ET INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ DURABLE

Les Portneuvois et Portneuvoises ne désirant pas ou ne pouvant pas posséder ou utiliser de véhicule personnel pour pourvoir à leurs besoins de déplacement devraient avoir accès à d'autres options de transport. Les actions de cet axe visent donc à bonifier l'offre de transport collectif et adapté sur le territoire, à améliorer les conditions de pratique de la mobilité active ainsi qu'à mettre en place un service de mobilité partagée.

OBJECTIFS DE CET AXE

- Bonifier l'offre de transport collectif et adapté dans la MRC.
- Offrir des conditions favorables à la mobilité active.
- Diversifier les offres de transport disponibles dans la MRC.

* ACTION *
9

PLANIFIER ET METTRE EN PLACE UNE OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF À LA DEMANDE RÉGIONALE



ÉCHÉANCIER

Court terme

RESSOURCES HUMAINES

Significatif

COÛTS DE DÉMARRAGE

\$\$\$

COÛTS RÉCURRENTS

\$\$\$\$

RESPONSABLES

MRC, CTRP

OBJECTIFS

1, 2

AIDE FINANCIÈRE

A, B, I

MISE EN CONTEXTE

La population de la MRC de Portneuf effectue une grande partie de ses déplacements à l'intérieur des limites de la MRC. Que ce soit pour le travail, les études, les courses, les loisirs ou obtenir des services, les citoyens sont susceptibles d'avoir à se déplacer vers diverses destinations au sein de la MRC.

L'offre de transport collectif actuelle, conçue davantage afin de répondre aux besoins de déplacements vers Québec, est peu propice à la réalisation de déplacements à l'intérieur de la MRC.

DESCRIPTION DE L'ACTION

En raison de son territoire peu dense, la mise en place de lignes fixes de transport collectif à l'intérieur du territoire de la MRC s'avérerait coûteuse et entraînerait des temps de déplacement élevés pour les usagers. Pour cette raison, la MRC pourrait plutôt choisir de mettre en place un service de transport à la demande.

Contrairement aux lignes fixes, les services de transport à la demande s'adaptent aux besoins des usagers en créant des parcours répondant directement et de manière optimale aux besoins quotidiens. Les services de transport à la demande sont communs au Québec et peuvent présenter des modalités variées, en fonction des particularités territoriales. Lorsque le territoire à desservir est vaste, celui-ci est souvent divisé en secteurs de desserte afin de desservir efficacement l'ensemble des municipalités. L'utilisation de véhicules adaptés et la mise en place d'une tarification accessible sont à préconiser lors de la mise en place de ce type de service.



Caractéristiques d'un service de transport à la demande

- Service de transport collectif arrêt-à-arrêt flexible et généralement sur horaire, dont les parcours varient quotidiennement en fonction des réservations.
- Service nécessitant une réservation préalable.
- Services généralement exploités avec des véhicules de petit gabarit.

ÉTAPES DE MISE EN OEUVRE

1. Déterminer précisément les modalités de service.
2. Déterminer le nombre de véhicules et de conducteurs nécessaires à l'exploitation des services.
3. Conclure une entente avec la CTRP pour l'acquisition de véhicules et l'exploitation des services.
4. Effectuer une demande d'aide financière au PADTC.
5. Acquérir une plateforme technologique, en partenariat avec la CTRP (voir Action 7).
6. Mettre en service et faire la promotion du service auprès de la population.

AVANTAGES

La mise en place d'un service régional de transport collectif à la demande aurait les avantages suivants :

- Permet de répondre à une grande variété de besoins de déplacements (santé, accès aux commerces, travail, éducation aux adultes, francisation, etc.) et assure un service équitable dans l'ensemble de la MRC ;
- Moins coûteux que des services sur ligne fixe dans certaines circonstances: Ne génère des frais d'exploitation que lorsque qu'une réservation est effectuée ;
- Facilite l'accès au service de navettes journalières vers Québec, en permettant le rabattement des usagers n'habitant pas à proximité des arrêts ou n'ayant pas de véhicule pour s'y rendre ;
- Permet de collecter des données d'utilisation et de faire évoluer le service en conséquence de l'achalandage ;
- Permet de développer une offre de transport adapté plus extensive, en favorisant le jumelage des clientèles.

SERVICES DE TRANSPORT À LA DEMANDE INSPIRANTS DU QUÉBEC

- TaxiBus – MRC d'Argenteuil
- Flexibus – RTC
- Taxibus – Transcollines
- MRC Rivière-du-Nord
- Accès Transport – MRC Domaine-du-Roy

* ACTION *
9

PLANIFIER ET METTRE EN PLACE UNE OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF À LA DEMANDE RÉGIONALE



ÉCHÉANCIER

Court terme

RESSOURCES HUMAINES

Significatif

COÛTS DE DÉMARRAGE

\$\$\$

COÛTS RÉCURRENTS

\$\$\$\$

RESPONSABLES

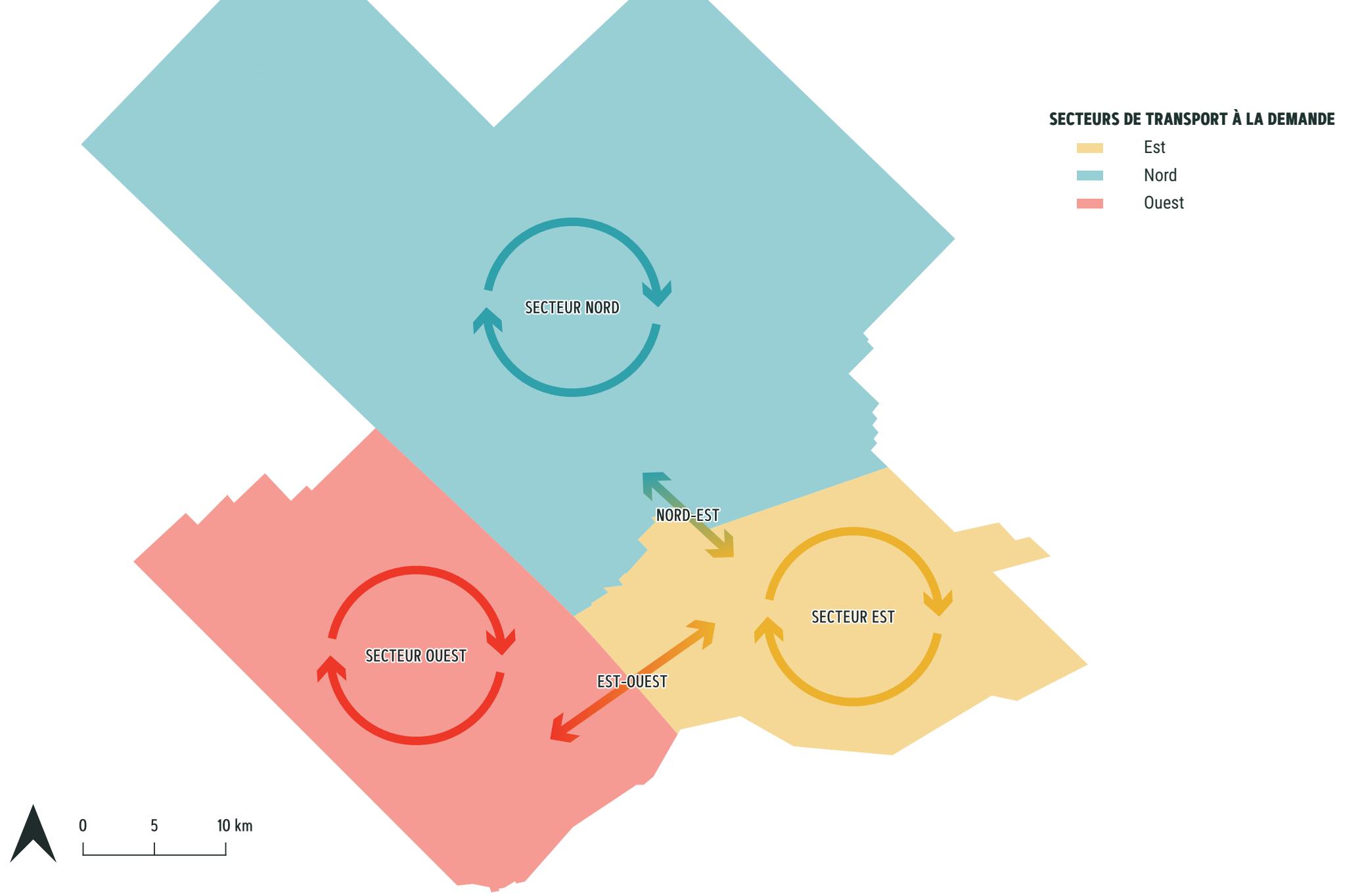
MRC, CTRP

OBJECTIFS

1, 2

AIDE FINANCIÈRE

A, B, I



CARTE CONCEPTUELLE DE L'OFFRE DE TRANSPORT À LA DEMANDE PROPOSÉE DANS LA MRC DE PORTNEUF



ÉCHÉANCIER

Moyen terme

**RESSOURCES
HUMAINES**

Significatif

**COÛTS DE
DÉMARRAGE**

À déterminer

**COÛTS
RÉCURRENTS**

\$\$\$\$

RESPONSABLES

MRC, CTRP

OBJECTIFS

1, 2

AIDE FINANCIÈRE

A, B, I

MISE EN CONTEXTE

La MRC de Portneuf, par le biais de la CTRP, offre actuellement un service de transport collectif en direction de Québec à partir de quelques municipalités du territoire sous la forme de navettes journalières. Bien que le service de navettes journalières soit prisé par les étudiants, qui les utilisent pour fréquenter les institutions d'enseignement postsecondaires du secteur Sainte-Foy, des bonifications pourraient permettre d'accroître leur utilisation par d'autres groupes de citoyens.

DESCRIPTION DE L'ACTION

La bonification de l'offre de transport vers Québec pourrait être réalisée en différentes étapes, ce qui permettrait de mettre en place les nouvelles mesures de manière graduelle.

RÉAMÉNAGEMENT ET AJOUT D'ARRÊTS

La localisation des arrêts actuels du service, souvent en périphérie des noyaux urbains, permet difficilement aux citoyens d'y accéder par des modes de transport actif. Il est donc proposé d'ajouter quelques arrêts dans les municipalités desservies.

En outre, l'identification physique des lieux d'arrêt pourrait être améliorée par la mise en place de panneaux d'arrêt dédiés. Ceux-ci pourraient aussi être aménagés afin d'être plus conviviaux, attractifs et accessibles, notamment par la mise en place d'abribus, de bancs, et de supports à vélos (voir Action 13).

Cette phase de bonification pourrait également être l'occasion d'entamer une réflexion sur les arrêts desservis dans la ville de Québec, afin de déterminer si de nouveaux lieux de destination pourraient être desservis et si certains arrêts actuels pourraient être retirés afin de répondre aux besoins des usagers.

AJOUT D'UN SERVICE VERS SAINT-AUGUSTIN-DE-DESMAURES

Plusieurs travailleurs se déplacent de la MRC de Portneuf vers la municipalité de Saint-Augustin-de-Desmaures, plus particulièrement vers le parc industriel François-Leclerc. Ces travailleurs pourraient bénéficier d'un service de transport collectif qui offrirait un ou plusieurs allers-retours dans la journée qui concorderaient avec les principaux quarts de travail des entreprises situées dans le parc industriel.

ARRÊTS SUPPLÉMENTAIRES PROPOSÉS POUR LES NAVETTES JOURNALIÈRES



	Nom	Municipalité
1	Avenue Saint-Jacques et Rue St-Hubert	Saint-Raymond
2	Côte Joyeuse et Rue André	Saint-Raymond
3	Grand Rang et Rang Ste-Angélique	Saint-Basile
4	Rue du Collège et Rue Saint-Joseph	Pont-Rouge
5	Rue du Collège et Rue du Jardin	Pont-Rouge
6	Rue du Collège et Rue du Pont	Pont-Rouge
7	Route 138 et Rue Francois Rabelais	Neuville
8	Route 138 et Rue de l'Église	Donnacona
9	Route 138 et Vieux Chemin	Cap-Santé
10	Route 138 et Rue Lemay	Portneuf
11	Route 138 et Montambault	Deschambault-Grondines
12	Route 363 et Rue du Collège	Saint-Marc-des-Carrières
13	Route 363 et Rue Légaré	Saint-Marc-des-Carrières



ÉCHÉANCIER

Moyen terme

**RESSOURCES
HUMAINES**

Significatif

**COÛTS DE
DÉMARRAGE**

À déterminer

**COÛTS
RÉCURRENTS**

\$\$\$\$

RESPONSABLES

MRC, CTRP

OBJECTIFS

1, 2

AIDE FINANCIÈRE

A, B, I

AJOUT DE DÉPARTS LE MATIN, LE MIDI ET EN SOIRÉE

L'ajout de départs en matinée et fin de journée, en plus d'un aller-retour le midi, permettrait de desservir une plus vaste clientèle dont les horaires de travail et d'études ne s'inscrivent pas dans l'horaire actuel. De plus, offrir le service de manière bidirectionnelle permettrait de faciliter l'accès au territoire de Portneuf pour les travailleurs de Québec.

Les personnes qui souhaitent utiliser les navettes journalières pour de plus courts séjours à Québec pourront bénéficier de ces ajouts de départs, sans lesquels ils seraient contraints de rester à Québec pour de longues périodes.

**MODIFICATION DES TRAJETS POUR SE CONNECTER AU FUTUR
RÉSEAU STRUCTURANT DE LA VILLE DE QUÉBEC ET AJOUT DE DÉPARTS
DURANT LA JOURNÉE**

La Ville de Québec et le gouvernement du Québec prévoient mettre en service un réseau de transport collectif structurant desservant les quartiers centraux de la ville. Il serait pertinent d'envisager, à ce moment, de rabattre le service de navettes journalières de la MRC sur le pôle d'échange du réseau structurant se situant le plus à l'ouest du territoire.

Le raccourcissement des trajets des navettes journalières entraînerait une diminution du temps de déplacement des autobus affectés à la desserte du service, ce qui permettrait d'en bonifier la fréquence.



Exemple d'horaire avec départs ajoutés le matin, le midi et en fin d'après-midi
(les départs marqués d'un * sont les départs actuellement effectués)

Départ 1*	Départ 2	Départ 3	Arrêt	Retour 1	Retour 2*	Retour 3
6:35	7:35	11:00	Saint-Raymond	14:27	17:27	18:00
6:40	7:40	11:05	Saint-Raymond	14:22	17:22	17:55
6:44	7:44	11:09	Saint-Basile	14:16	17:16	17:49
6:50	7:50	11:15	Pont-Rouge	14:12	17:12	17:45
6:55	7:55	11:20	Pont-Rouge	14:07	17:07	17:40
7:03	8:03	11:28	Neuville	14:02	17:02	17:35
7:10	8:10	11:35	Neuville	-	-	-
7:35	8:35	12:00	Gare d'autobus de Sainte-Foy	13:37	16:37	17:10
7:37	8:37	12:02	Hôpital Laval	13:35	16:35	17:08
7:40	8:40	12:05	Cégep Sainte-Foy	13:32	16:32	17:05
7:42	8:42	12:07	Cégep Saint-Lawrence	13:30	16:30	17:03
7:45	8:45	12:10	Université Laval	13:27	16:27	17:00
7:50	8:50	12:15	Cégep Garneau	13:17	16:17	16:50
8:05	9:05	12:30	Colline parlementaire	13:02	16:02	16:35
8:08	9:08	12:33	Carré D'Youville	13:00	16:00	16:33

* ACTION * 11

PLANIFIER ET METTRE EN PLACE UN SERVICE DE PARTAGE DE VÉHICULES RÉGIONAL



ÉCHÉANCIER

Long terme

RESSOURCES HUMAINES

Significatif

COÛTS DE DÉMARRAGE

\$\$\$

COÛTS RÉCURRENTS

\$\$

RESPONSABLES

MRC, CTRP

OBJECTIFS

1, 2

AIDE FINANCIÈRE

J, O, P

MISE EN CONTEXTE

Le taux de motorisation dans la MRC de Portneuf est important et témoigne de la prépondérance de l'automobile comme mode de déplacement^[15]. Le développement d'un service d'autopartage apparaît comme une solution prometteuse afin de réduire le nombre de véhicules dans la MRC. Les études à cet effet ayant été réalisées en milieu urbain ont déterminé que chaque véhicule offert en autopartage permet de remplacer 5 à 15 véhicules privés^[46].

Or, le développement de services d'autopartage, au Québec comme ailleurs, s'est généralement concentré dans les milieux urbanisés. Ainsi, peu d'études ont été réalisées sur des services d'autopartage en milieu périurbain et rural. La littérature scientifique suggère néanmoins que la mise en œuvre de programmes d'autopartage en milieu rural et périurbain devrait être réalisée par des entités publiques ou parapubliques, car il est peu probable que les opérateurs privés trouvent des bénéficiaires à implanter leurs systèmes dans les zones rurales^[47]. À cet effet, mentionnons qu'au Québec, malgré la mise en place récente de projets-pilotes à Victoriaville et à Trois-Rivières, le service d'autopartage opéré par Communauto n'est disponible que dans les milieux présentant de plus fortes densités de population^[48].

DESCRIPTION DE L'ACTION

Dans ce contexte, la MRC pourrait initier la mise en place d'un service de partage de véhicules régional. Celui-ci permettrait de mutualiser les besoins en véhicules des citoyens, entreprises, organismes et municipalités. Deux stratégies pourraient être utilisées par la MRC de Portneuf à cet effet.



1 - OPTIMISATION DES VÉHICULES MUNICIPAUX

La mise en place d'un service de partage de véhicules régional pourrait débuter par l'optimisation des véhicules municipaux lorsque ceux-ci ne sont pas utilisés. En effet, plusieurs municipalités de la MRC possèdent un ou plusieurs véhicules qu'elles utilisent aux fins de prestation de services municipaux. Ces véhicules sont généralement utilisés lors de périodes relativement restreintes, principalement entre 8 h et 16 h 30 du lundi au vendredi, et pourraient être rendues disponibles en dehors de ces périodes.

2 - VÉHICULES DÉDIÉS EXCLUSIVEMENT AU SERVICE DE PARTAGE DE VÉHICULES RÉGIONAL

Ces véhicules municipaux pourraient graduellement être remplacés par la mise en place d'un service de partage de véhicules régional. Celui-ci pourrait être géré par la CTRP, qui pourrait acquérir et rendre disponible aux citoyens, organismes, et entreprises des véhicules dans l'ensemble des municipalités du territoire. Les entités municipales, au lieu de posséder elles-mêmes des véhicules, pourraient, elles aussi, utiliser les véhicules partagés lorsqu'elles en ont besoin. C'est d'ailleurs le modèle qu'a retenu la Ville de Trois-Rivières, qui, au lieu d'acquérir elle-même des véhicules, demande à ses employés d'utiliser les véhicules en libre-partage rendus disponibles, dans ce cas, par l'entreprise Communauto^[49].

Qui plus est, des organismes communautaires de la MRC ont mentionné avoir occasionnellement besoin de véhicules de type minibus pour réaliser certaines activités. Une étude de faisabilité sur la mutualisation de minibus est d'ailleurs en cours de planification pour être réalisée en 2024. En fonction des résultats de cette étude, des véhicules de type minibus pourraient être inclus à la flotte de véhicules du service de partage régional. Une partie ou la totalité des véhicules pourrait être à motorisation électrique, ce qui permettrait par la même occasion aux citoyens de se familiariser avec ce type de véhicule. Une réflexion pourrait aussi être amorcée en lien avec la mise à disposition des citoyens de véhicules de type vélo en libre-partage dans certaines municipalités.

Source de l'image : YHC Environnement

* ACTION * 12

DÉVELOPPER ET BONIFIER LE RÉSEAU CYCLABLE RÉGIONAL



ÉCHÉANCIER

Court terme

RESSOURCES HUMAINES

Modéré

COÛTS DE DÉMARRAGE

\$\$

COÛTS RÉCURRENTS

\$\$\$\$

RESPONSABLES

MRC, Municipalités

OBJECTIFS

1, 2, 3

AIDE FINANCIÈRE

C, D, E, N

MISE EN CONTEXTE

Au niveau régional, la MRC dispose d'un réseau cyclable étendu, mais qui cible surtout l'usage récréatif. Au niveau local, très peu d'infrastructures cyclables en site propre sont présentes dans les municipalités. Avec la popularité croissante des vélos et autres véhicules de micromobilité à assistance électrique, il devient plus aisé et envisageable de se déplacer sur de plus grandes distances à l'aide de modes de transport actifs. Dans un principe de synergie entre les usages récréatifs et utilitaires, le réseau cyclable régional gagnerait à être bonifié afin d'encourager les déplacements utilitaires.

Cela dit, le développement d'un réseau cyclable régional connecté et extensif constitue un défi dans Portneuf compte tenu que les axes routiers majeurs reliant les municipalités font partie du réseau supérieur et qu'il n'existe actuellement pas de voies cyclables dédiées pouvant servir d'axes de connexion entre elles.

DESCRIPTION DE L'ACTION

ÉLABORATION D'UN PLAN DE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE RÉGIONAL

Afin d'assurer le développement et l'amélioration du réseau actuel, la MRC pourrait d'abord se doter d'un Plan de développement du réseau cyclable régional. Celui-ci devrait comprendre :

- L'identification et la cartographie des tronçons à améliorer et de ceux à développer ;
- Les types de voies cyclables à y implanter ;
- Les intersections à améliorer ;
- Les équipements à ajouter ;
- Un plan d'action ;
- Les estimations financières associées.

L'implication des acteurs municipaux, industriels, institutionnels et touristiques dans l'élaboration d'un tel plan s'avère essentielle afin de développer un réseau qui potentialise à la fois les déplacements utilitaires vers les lieux d'emplois, de services et d'éducation et l'attractivité touristique.

MISE EN ŒUVRE DES RECOMMANDATIONS ISSUES DU PLAN DE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE RÉGIONAL ET INTÉGRATION AU SAD

Une fois un tel plan adopté par la MRC, les tronçons étant ciblés pour le développement du réseau cyclable régional ont avantage à être intégrés au Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de la MRC (voir Action 1). Cela facilitera le déploiement du réseau sur les nombreux tronçons étant sous la juridiction du MTMD et l'accès à du financement.

En effet, dans le cadre de travaux à l'extérieur des périmètres urbains sur les routes étant sous la juridiction du MTMD, ce dernier ne considère les besoins des piétons et cyclistes que si des réseaux cyclables ou piétonniers sont planifiés dans le SAD ou un autre document officiel de planification^[50]. En outre, les programmes d'aide du MTMD finançant la réalisation d'aménagements de transport actif exigent généralement que ceux-ci soient identifiés dans le SAD de la MRC ou dans un plan d'urbanisme afin d'être financés.

ESTIMATIONS FINANCIÈRES

Les coûts associés à la bonification du réseau cyclable régional devront être déterminés dans le Plan de développement du réseau cyclable régional.

Plusieurs aides financières gouvernementales sont disponibles afin que la MRC puisse réaliser ce plan et mettre en œuvre ses recommandations.

Une stratégie de maximisation des aides financières disponibles devrait être développée dans le cadre de l'élaboration du Plan de développement du réseau cyclable régional.



* ACTION *
12

**DÉVELOPPER ET
BONIFIER LE RÉSEAU
CYCLABLE RÉGIONAL**



ÉCHÉANCIER

Court terme

**RESSOURCES
HUMAINES**

Modéré

**COÛTS DE
DÉMARRAGE**

\$\$

**COÛTS
RÉCURRENTS**

\$\$\$\$

RESPONSABLES

MRC, Municipalités

OBJECTIFS

1, 2, 3

AIDE FINANCIÈRE

C, D, E, N

ÉLÉMENTS DE BONIFICATION AU RÉSEAU CYCLABLE RÉGIONAL

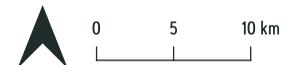
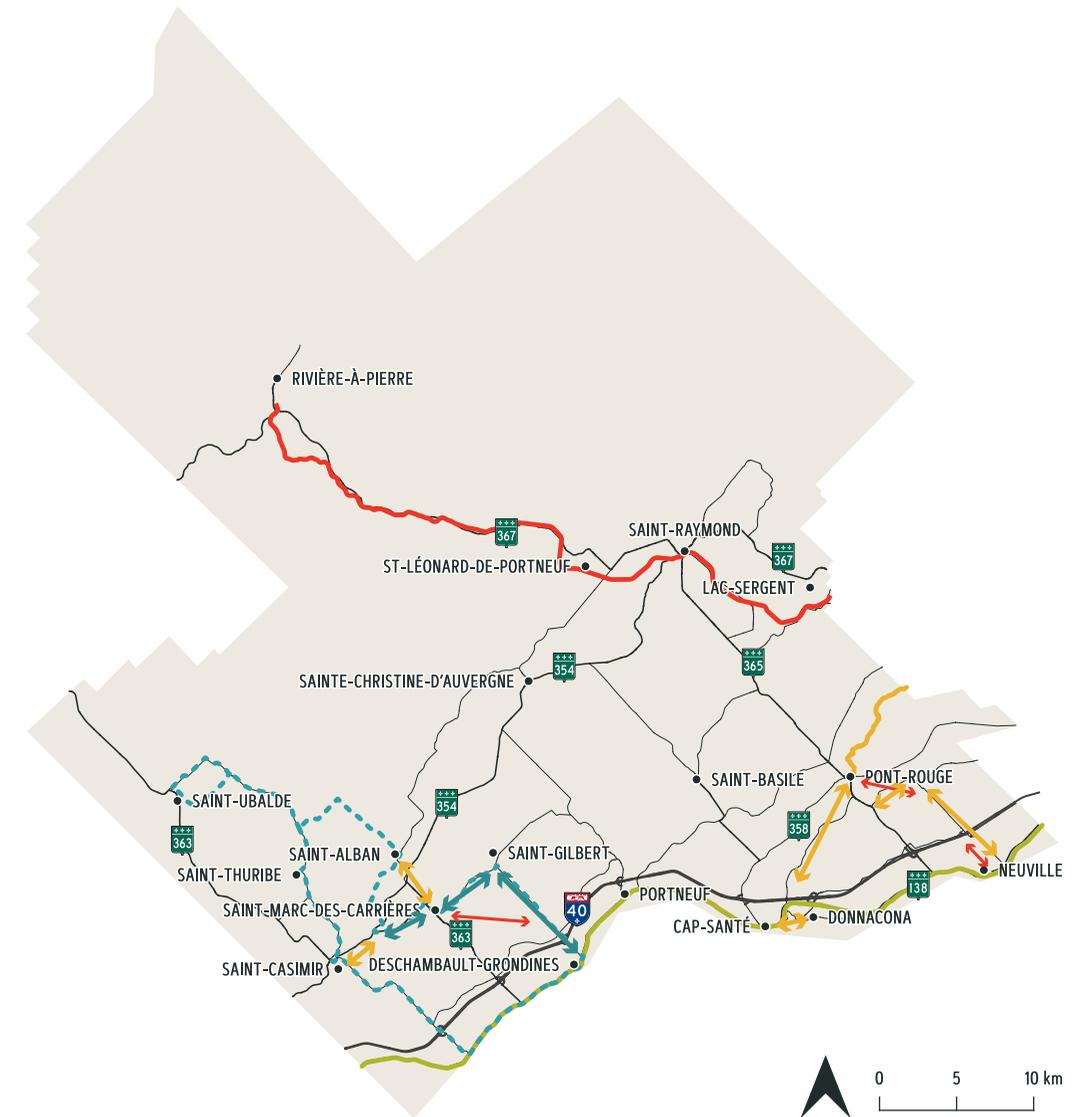
Les éléments de bonification suivants devraient être considérés dans l'élaboration du Plan de développement du réseau cyclable régional:

1. Améliorer les infrastructures de la Route Verte afin d'assurer la sécurité et le confort des usagers et de la rendre plus attractive pour tous types d'usagers
 - Dans les milieux urbanisés, aménager des voies cyclables unidirectionnelles protégées et sécuriser les intersections.
 - À l'extérieur des milieux urbanisés, aménager des accotements asphaltés larges et visibles.
 - Rendre les voies cyclables plus attractives, notamment par l'ajout de verdissement et de mobilier urbain.
2. Aménager et développer les infrastructures cyclables en direction des pôles d'emplois et de services d'importance de la région
 - Relier prioritairement les principaux pôles d'emplois et de services du territoire aux municipalités se trouvant dans un rayon d'une dizaine de kilomètres.

3. Arrimer le réseau cyclable régional aux développements des réseaux cyclables locaux

Les tronçons régionaux à développer devront s'arrimer au développement des réseaux cyclables municipaux afin d'en assurer la continuité et la cohérence, ainsi que de répondre aux critères d'acceptabilité des projets touchant les routes régionales du MTMD.

Étant donné leur important volume de déplacements intramunicipaux pour le travail, davantage d'infrastructures sécuritaires de transport actif pourraient être développées à Saint-Raymond, Pont-Rouge, Donnacona et Saint-Marc-des-Carrières.



RÉSEAU CYCLABLE RÉGIONAL ACTUEL

- Piste Dansereau/La Liseuse
- Route verte (Route 138)
- Vélo piste Jacques-Cartier/Portneuf
- - - Véloroute Portneuvoise

PROPOSITIONS

- ↔ Ajout d'une voie cyclable
- ↔ Bonification de la voie cyclable
- ↔ Alternative en site propre

* ACTION * 13

AMÉLIORER LES ÉQUIPEMENTS EN SOUTIEN À LA MOBILITÉ DURABLE



ÉCHÉANCIER

En continu

RESSOURCES HUMAINES

Limité

COÛTS DE DÉMARRAGE

À déterminer

COÛTS RÉCURRENTS

\$

RESPONSABLES

MRC, Municipalités

OBJECTIFS

1, 2, 3

AIDE FINANCIÈRE

C, D, H, M, R

MISE EN CONTEXTE

Afin d'améliorer l'attractivité et l'accessibilité des services et infrastructures de mobilité durable, l'aménagement et l'entretien de divers équipements publics sont nécessaires. Que ce soit la mise en place de supports à vélo couverts, d'abribus, ou de mobilier urbain, ces équipements permettent d'augmenter le niveau de confort des citoyens utilisant des modes de transport collectif ou actif pour se déplacer et de développer des environnements incitatifs à l'utilisation de ces modes.

En outre, la popularité grandissante des véhicules de micromobilité assistés électriquement constitue une opportunité pour la MRC et les municipalités afin de favoriser la mobilité active. Les vélos à assistance électrique, quadriporteurs, triporteurs et trottinettes électriques sont des modes de déplacement de plus en plus utilisés et permettant à leurs utilisateurs de réaliser des déplacements à une échelle comparable à celle des automobiles. Il importe donc de favoriser leur développement en aménageant des infrastructures et équipements supportant leur utilisation.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Afin d'augmenter le nombre et la qualité des équipements publics soutenant la mobilité durable, la MRC a plusieurs leviers d'actions, notamment :

1. Favoriser le déploiement d'équipements publics par le biais de la réglementation

Tel que proposé à l'Action 1, la MRC peut inclure dans son Schéma d'aménagement et de développement certaines dispositions afin que l'aménagement de stationnements à vélo soit obligatoire pour certains groupes d'usages ou dans différents secteurs, au même titre que l'aménagement de stationnements pour les automobiles.

2. Aménager des lieux d'intermodalité

Des stations d'intermodalité comprenant un arrêt des différents services de transport collectif, des stationnements incitatifs, des stationnements sécurisés pour vélos, des véhicules en autopartage ainsi que des bornes de recharges électriques pour voiture et pour vélos pourraient être aménagés à des endroits stratégiques sur le territoire, en connexion avec les réseaux cyclables et piétons.



Vélovoûte: support sécuritaire et borne de recharge

3. Profiter des aides financières disponibles afin d'aménager des aires d'attentes pour les arrêts du service de transport collectif

Plusieurs programmes d'aides provinciaux et fédéraux (voir Annexe I) permettent de financer l'achat et l'installation d'aires d'attentes pour les arrêts du service de transport collectif. Des abribus couverts munis de bancs et accompagnés de supports à vélo permettraient de rendre plus confortable l'attente des usagers de la navette journalière, en plus de favoriser leur accès avec des modes actifs.

4. Planifier à l'échelle régionale le déploiement d'un réseau d'équipements en soutien à la pratique du vélo

Dans le cadre de l'élaboration d'un plan de développement du réseau cyclable régional (voir Action 12), la MRC pourrait planifier le déploiement d'un réseau d'équipements soutenant la pratique du vélo, tels que des stationnements à vélo, des bornes de recharge de vélos électriques, des bornes de réparation de vélo, etc. Des stations de vélopartage, incluant des vélos accessibles, pourraient être planifiés à ce moment.

5. Favoriser le déploiement d'équipements par l'encouragement et le financement

Les entreprises, institutions et lieux touristiques peuvent être mis à contribution pour offrir une couverture étendue des équipements soutenant la mobilité durable. Un incitatif financier pourrait à cet effet être consenti aux commerces, institutions et entreprises désirant aménager sur leurs terrains des équipements d'accueil favorisant les modes actifs. La mutualisation des bornes de recharge pour véhicules électriques des entreprises et organismes devrait à cet effet être encouragée.

ESTIMATIONS FINANCIÈRES

Ci-dessous sont présentés les coûts estimatifs de certains équipements pouvant soutenir la mobilité durable.

Type d'équipement	Coût estimé
Abribus	15 000 \$
Banc	1 500 \$
Support à vélo	500 \$
Vélovoûte	6 500 \$



ÉCHÉANCIER

Moyen terme

RESSOURCES HUMAINES

Modéré

COÛTS DE DÉMARRAGE

-

COÛTS RÉCURRENTS

\$\$

RESPONSABLES

MRC, CTRP

OBJECTIFS

1, 2

AIDE FINANCIÈRE

A, B

MISE EN CONTEXTE

La MRC de Portneuf offre de nombreuses opportunités récréatives. Le territoire comporte plusieurs sites et parcs naturels abondamment fréquentés par la population portneuvoise et par des visiteurs provenant de l'extérieur de la MRC. Des événements culturels attirent aussi de nombreux citoyens, et ce tout au long de l'année. À l'extérieur de la MRC, la tenue de grands événements dans la ville de Québec tels que le Festival d'été, les Grands Feux Loto-Québec, le Carnaval ou la Fête nationale du Québec attirent de nombreux citoyens de la MRC de Portneuf.

Ces activités récréatives génèrent un grand nombre de déplacements, généralement effectués en automobile.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Afin de permettre aux citoyens de la MRC de participer à ces événements d'envergure et de faciliter l'accès à certains sites et activités offerts dans la région à la clientèle résidant dans l'agglomération de Québec, la CTRP pourrait organiser des navettes récréatives. Celles-ci pourraient être offertes de manière ponctuelle ou récurrente. Des modalités spécifiques pourront s'appliquer selon les lieux ou événements à desservir.

Les navettes organisées par la CTRP pourraient être effectuées à l'aide des mêmes véhicules qui effectuent les navettes quotidiennes vers Québec. Les véhicules dédiés au service de transport adapté pourraient également être utilisés afin de desservir les clientèles de transport adapté désirant assister à ces événements.

AVANTAGES

L'organisation de navettes récréatives offrirait plusieurs avantages :

- Améliorer l'accessibilité des activités récréatives pour les personnes qui n'utilisent ou ne souhaitent pas utiliser un véhicule personnel ;
- Diminuer la congestion routière à proximité des sites récréatifs ;
- Augmenter l'achalandage des sites et activités récréatifs ;
- Augmenter l'achalandage des services de transport collectif.

EXEMPLES DE NAVETTES RÉCRÉATIVES POUVANT ÊTRE PROPOSÉES DANS LA MRC DE PORTNEUF

Type de navette	Service offert	Exemples de lieux ou d'activités récréatifs desservis
Navette grands événements de Québec	Départs de la MRC et retours de Québec en fonction de l'horaire des événements	<ul style="list-style-type: none"> • Carnaval de Québec • Festival d'été de Québec • Grands Feux Loto-Québec
Navette Plein Air	Navettes saisonnières (destinations en rotation) à partir des principaux pôles de la MRC (Donnacona, Pont-Rouge, Saint-Raymond) et/ou de la ville de Québec	<ul style="list-style-type: none"> • Vallée Bras-du-Nord • Lac Simon • Parc naturel régional de Portneuf • Ski Saint-Raymond • Véloposte Jacques-Cartier/Portneuf
Navette culturelle	Navette ponctuelle desservant les principaux événements culturels de la MRC à partir des municipalités voisines	<ul style="list-style-type: none"> • Fêtes Gourmandes de Neuville • Festival Blues de Donnacona • La Commission B



AXE 3

SENSIBILISATION, PROMOTION ET ÉDUCATION

Afin d'être efficaces, les mesures visant à développer la mobilité durable doivent être accompagnées de stratégies de communication et de marketing social encourageant le changement des habitudes de mobilité. La promotion est indispensable au succès des services mis en place. Construire une norme sociale positive envers la mobilité durable et renforcer le sentiment d'appartenance à une communauté en action représentent deux stratégies essentielles au transfert modal souhaité^{[51], [52]}.

OBJECTIFS DE CET AXE

- Développer des stratégies de communication efficaces pour favoriser la mobilité durable.
- Sensibiliser les citoyens, entreprises et institutions à passer à l'action.
- Inspirer en se montrant exemplaire.

* ACTION * 15

ÉLABORER ET DÉPLOYER UNE STRATÉGIE DE COMMUNICATION, DE PROMOTION ET DE SENSIBILISATION À LA MOBILITÉ DURABLE



ÉCHÉANCIER

En continu

RESSOURCES HUMAINES

Limitées

COÛTS DE DÉMARRAGE

\$

COÛTS RÉCURRENTS

\$\$

RESPONSABLES

MRC, Municipalités,
CTRP

OBJECTIFS

1, 4

AIDE FINANCIÈRE

A, F, G, J

MISE EN CONTEXTE

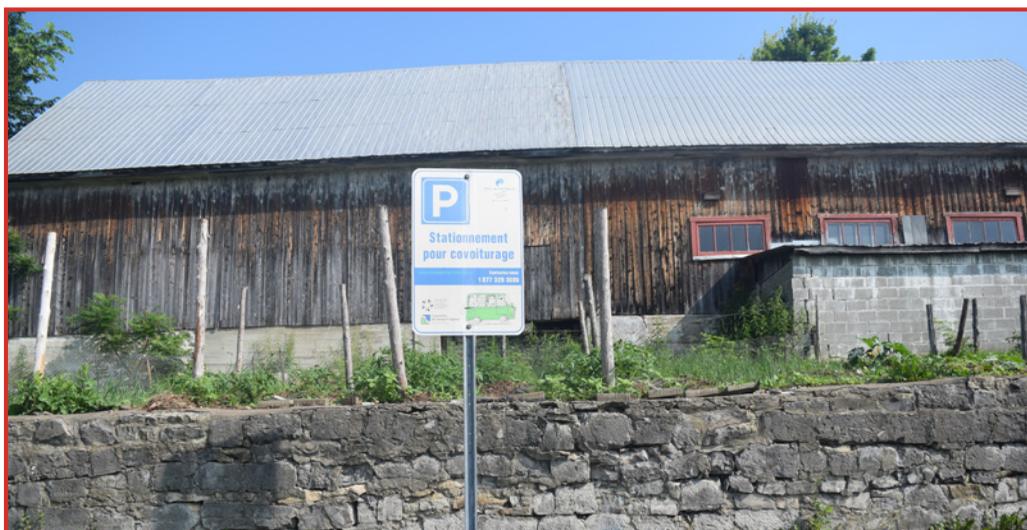
La promotion des options de mobilité durable est indispensable à l'adoption de celles-ci par les citoyens. En plus d'avoir accès à de l'information sur les services et infrastructures qui soient facile d'accès et simple à comprendre (voir Action 8), les citoyens doivent être sensibilisés aux bénéfices de la mobilité durable et encouragés à utiliser des modes de transport durables pour se déplacer.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Afin que les efforts d'encouragement, d'éducation et de promotion de la mobilité durable soient réalisés de manière efficace, intégrée et concertée, la MRC pourrait élaborer une stratégie à cet effet et la déployer.

Le comité de mise en œuvre du PMDI pourrait s'adjoindre de certaines ressources en communication de la MRC pour élaborer cette stratégie à l'interne. Des programmes d'aide gouvernementaux permettraient à la MRC de financer l'élaboration de sa stratégie de communication et le déploiement d'initiatives.

Au fil de la mise en place des actions ciblées dans le cadre du PMDI, la MRC devrait communiquer, avec la collaboration de ses différents partenaires, les avancées aux citoyens. Les éléments suivants pourraient donc être considérés dans l'élaboration et le déploiement de cette stratégie:



SENSIBILISATION ET PROMOTION AUPRÈS EMPLOYEURS ET TRAVAILLEURS

En tant qu'importants générateurs de déplacements sur le territoire, les employeurs de la MRC peuvent jouer un rôle considérable dans le changement de comportements de mobilité de leurs employés. À titre d'exemples, les éléments suivants pourraient être intégrés à la stratégie de communication, de promotion et de sensibilisation de la MRC^[53] :

- Encourager les employeurs à élaborer un plan de gestion des déplacements (PGD) et à déployer les mesures y figurant ;
- Mettre en place des incitatifs financiers pour que les employeurs se dotent d'infrastructures soutenant la mobilité active, tels que des supports à vélo couverts et sécurisés, des douches, etc. ;
- Encourager les employeurs à mettre en place des programmes visant à récompenser leurs employés utilisant des modes transport durable (transport collectif, marche, vélo, covoiturage) pour se rendre au travail ;
- Appuyer les employeurs dans la mise en place d'un programme de retour garanti ;
- Instaurer un programme d'autopartage corporatif (voir Action 11) ;
- Mettre en place un programme de fidélisation au transport collectif à l'intention des employeurs, donnant accès à des titres de transport à tarif réduits pour leurs employés.

ENCOURAGEMENT ET PROMOTION AUPRÈS DES CITOYENS

Différentes initiatives pourraient être intégrées à la stratégie de communication de la MRC afin d'encourager les citoyens à se déplacer de manière durable, telles que :

- Effectuer des campagnes d'information et de promotion sur les services et infrastructures de mobilité durable, notamment dans les centres d'enseignement, centres d'hébergement et lors d'activités communautaires ;
- Utiliser différents médiums d'information (pamphlets papier, médias locaux, site web, kiosque, site web, applications mobiles, etc.) ;
- Offrir des subventions à l'achat de vélos, de vélos électriques, de vélos cargos, de supports à vélo ou de bornes de recharges pour vélo ;
- Organiser des journées découvertes avec essai de vélos électriques, vélos cargo et autres modes émergents comme la trottinette électrique.

* ACTION * 15

ÉLABORER ET DÉPLOYER UNE STRATÉGIE DE COMMUNICATION, DE PROMOTION ET DE SENSIBILISATION À LA MOBILITÉ DURABLE



ÉCHÉANCIER

En continu

RESSOURCES HUMAINES

Limitées

COÛTS DE DÉMARRAGE

\$

COÛTS RÉCURRENTS

\$\$

RESPONSABLES

MRC, Municipalités,
CTRP

OBJECTIFS

1, 4

AIDE FINANCIÈRE

A, F, G, J

UTILISATION DU BON OUTIL DE PROMOTION... AU BON MOMENT !

Se déplacer est une action répétitive qui n'est pas forcément réfléchi avant chaque déplacement. Avec le temps se créent donc, chez les individus, des habitudes de mobilité qui sont complexes et longues à changer. Cependant, un changement de contexte, tel qu'un déménagement, un changement d'emploi ou la poursuite d'études post-secondaires, bouscule forcément les habitudes et incite les individus à reconsidérer leurs choix en matière de mobilité^[52].

Ces moments charnières constituent donc des opportunités à saisir en termes de promotion et de sensibilisation. À cet effet, la MRC pourrait, entre autres, inclure les éléments suivants à sa stratégie de promotion:

- Offrir aux nouveaux résidents une trousse de bienvenue contenant de l'information sur les services et infrastructures de mobilité durable offerts dans les MRC ;
- Réaliser une campagne d'information ciblée auprès des élèves terminant leurs études secondaires et leur offrir gratuitement un laissez-passer mensuel de transport collectif ;
- Offrir une semaine de gratuité des services de transport collectif à la rentrée.

EXEMPLARITÉ DE LA MRC ET DES MUNICIPALITÉS

Pour être conséquente avec les principes qu'elle promet, la MRC et les municipalités doivent être exemplaires et intégrer la mobilité durable au sein de leurs propres pratiques organisationnelles. Les élus de la MRC doivent également être sensibilisés et impliqués dans les démarches de promotion de la mobilité durables. Les initiatives suivantes pourraient permettre à la MRC d'inspirer par l'exemple :

- Adhérer au mouvement Vélosympathique chapeauté par Vélo Québec^[54] ;
- Mettre en place un programme de récompense pour les employés de la MRC et des municipalités de Portneuf utilisant des modes de déplacement durables pour se rendre au travail ;
- Bonifier les équipements soutenant la mobilité durable aux bureaux municipaux et infrastructures municipales (voir Action 13) ;
- Mettre en place, favoriser et promouvoir les options de mobilité durable lors des événements organisés par la MRC, les municipalités et leurs partenaires.

SENSIBILISATION ET PROMOTION

Les initiatives de sensibilisation et de promotion suivantes pourraient être réalisées par la MRC :

- Sensibiliser les citoyens aux impacts sociaux, environnements et économiques de l'utilisation de la voiture ;
- Promouvoir les campagnes visant à sensibiliser les automobilistes au respect du Code de la sécurité routière et au meilleur partage de la route ;
- Sensibiliser les citoyens relativement aux bienfaits de la mobilité durable ;
- Encourager les déplacements en transport actif des écoliers par la mise en œuvre de programmes de Trotibus ;
- Promouvoir l'implication citoyenne dans les services d'accompagnement-transport bénévole.



SYNTHÈSE DU PLAN D'ACTION

Action	Échéancier	Ressources humaines	Coûts de démarrage	Coûts récurrents	Responsables	Objectifs	Aide financière
Axe transversal : Aménagement du territoire							
Action 1 : Arrimer les pratiques d'aménagement du territoire et la planification de la mobilité durable	En continu	Modéré	-	-	MRC	2, 3	
Axe 1 : Planification, gestion et exploitation de la mobilité durable							
Action 2 : Mettre sur pied un comité de mise en œuvre du plan de mobilité durable intégrée	Court terme	Limité	-	\$	MRC	1, 2, 3, 4	
Action 3 : Réviser le mécanisme de financement municipal en matière de transport collectif et adapté	Court terme	Limité	-	-	MRC	1, 2, 4	
Action 4 : Évaluer l'opportunité de déclarer compétence en matière de transport adapté	Court terme	Limité	-	-	MRC	1, 2, 4	
Action 5 : Diversifier le financement de la mobilité durable	En continu	Modéré	-	-	MRC	4	
Action 6 : Évaluer l'opportunité de confier l'exploitation des services de transport collectif et adapté à la CTRP	Court terme	Significatif	À déterminer	À déterminer	MRC, CTRP	1, 4	A, B, K, L, O, P, Q
Action 7 : Doter la CTRP d'outils technologiques performants	Court terme	Significatif	\$\$	\$	MRC, CTRP	1, 2	A, B, J, L, P
Action 8 : Centraliser et faciliter l'accès à l'information sur la mobilité durable	Court terme	Significatif	\$	\$	MRC	1, 2	F

SYNTHÈSE DU PLAN D'ACTION

Action	Échéancier	Ressources humaines	Coûts de démarrage	Coûts récurrents	Responsables	Objectifs	Aide financière
Axe 2 : Services et infrastructures de mobilité durable							
Action 9 : Planifier et mettre en place une offre de transport collectif à la demande régionale	Court terme	Significatif	\$\$\$	\$\$\$\$	MRC, CTRP	1, 2	A, B, I
Action 10 : Bonifier l'offre de transport vers Québec	Moyen terme	Significatif	À déterminer	\$\$\$\$	MRC, CTRP	1, 2	A, B, I
Action 11 : Planifier et mettre en place un service de partage de véhicules régional	Long terme	Significatif	\$\$\$	\$\$	MRC, CTRP	1, 2	J, O, P
Action 12 : Développer et bonifier le réseau cyclable régional	Court terme	Modéré	\$\$	\$\$\$\$	MRC, municipalités	1, 2, 3	C, D, E, N
Action 13 : Améliorer les équipements en soutien à la mobilité durable	En continu	Limité	À déterminer	\$	MRC, municipalités	1, 2, 3	C, D, H, M, R
Action 14 : Mettre en place une offre de navettes récréatives	Moyen terme	Modéré	-	\$\$	MRC, CTRP	1, 2	A, B
Axe 3 : Encouragement et éducation							
Action 15 : Élaborer et déployer une stratégie de communication, de promotion et de sensibilisation à la mobilité durable	En continu	Limité	\$	\$\$	MRC, municipalités, CTRP	1, 4	A, F, G, J

BIBLIOGRAPHIE

1. Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, « Politique de mobilité durable 2030 ». Gouvernement du Québec, 2018. [En ligne]. Disponible sur : https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/politique-mobilite-durable.pdf
2. I. Boucher et N. Fontaine, « L'aménagement et l'écomobilité : Guide des bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable ». Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, 2011. [En ligne]. Disponible sur : https://www.mamh.gouv.qc.ca/fileadmin/publications/ministere/developpement_durable/amenagement_ecomobilite.pdf
3. M. Voisin, J. Dubé, et L. Coelho, « Évaluation comparative des coûts totaux des déplacements selon le mode de transport utilisé sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec ». 2020. [En ligne]. Disponible sur : <https://www.journaldequebec.com/2021/05/20/le-transport-routier-coute-5-fois-plus-cher-a-la-societe>
4. Protégez-Vous, « Posséder une auto, combien ça coûte ? Vérifiez-le ». [En ligne]. Disponible sur : <https://www.protegez-vous.ca/nouvelles/automobile/cout-utilisation-auto-connaître>
5. MRC de Portneuf, « Données issues du Recensement 2021, thème : revenu ». [En ligne]. Disponible sur : <https://portneuf.blob.core.windows.net/media/6716/mrc-de-portneuf-revenu-2021-statcan.pdf>
6. A. St-Louis et al., « Des lieux pour vieillir en bonne santé | INSPQ », Institut national de santé publique du Québec. Consulté le : 27 novembre 2023. [En ligne]. Disponible sur : <https://www.inspq.qc.ca/publications/2864>
7. A. K. Amar et C. Teelucksingh, « Environmental Justice, Transit Equity and the Place for Immigrants in Toronto », Can. J. Urban Res., vol. 24, no 2, Art. no 2, 2015.
8. É. Robitaille et al., « Politique de mobilité durable : perspectives de santé publique | INSPQ », Institut national de santé publique du Québec. Consulté le : 27 novembre 2023. [En ligne]. Disponible sur : <https://www.inspq.qc.ca/publications/2293>
9. Institut de la Statistique du Québec, « L'enquête québécoise sur la santé de la population 2014-2015 : pour en savoir plus sur la santé des Québécois », 2022. [En ligne]. Disponible sur : <https://statistique.quebec.ca/fr/fichier/enquete-quebecoise-sur-la-sante-de-la-population-2014-2015-pour-en-savoir-plus-sur-la-sante-des-quebecois-resultats-de-la-deuxieme-edition.pdf>
10. Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs, « Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2020 et leur évolution depuis 1990 », Gouvernement du Québec, 2022. [En ligne]. Disponible sur : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2020/inventaire-ges-1990-2020.pdf>
11. J. Laviolette, « L'état de l'automobile au Québec : Constats, tendances et conséquences », Fond. David Suzuki, 2020, [En ligne]. Disponible sur : <https://fr.davidsuzuki.org/publication-scientifique/letat-de-lautomobile-au-quebec-constats-tendances-et-consequences/>

12. Institut de la statistique du Québec, « Projections de population - MRC (municipalités régionales de comté) », Institut de la statistique du Québec. Consulté le : 27 novembre 2023. [En ligne]. Disponible sur : <https://statistique.quebec.ca/fr/document/projections-de-population-mrc-municipalites-regionales-de-comte>
13. Institut de la statistique du Québec, « Estimations de la population selon l'âge et le sexe, Québec, 1er juillet 1971 à 2022 », Institut de la statistique du Québec. Consulté le : 27 novembre 2023. [En ligne]. Disponible sur : <https://statistique.quebec.ca/fr/produit/tableau/estimations-de-la-population-selon-lage-et-le-sexe-quebec>
14. Statistique Canada, « Profil du recensement, Recensement de la population de 2021 ». Consulté le : 28 novembre 2023. [En ligne]. Disponible sur : <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F>
15. J. Béliveau, M. Gaudet, M. Girard-Verreault, et C. Paquet, « Bilan routier, parc automobile et permis de conduire 2021 – Dossier statistique ». Société de l'Assurance automobile du Québec, 2022. [En ligne]. Disponible sur : <https://saaq.gouv.qc.ca/blob/saaq/documents/publications/espace-recherche/dossier-statistique-2021-bilan-routier.pdf>
16. Table de concertation en mobilité durable de la MRC de Portneuf, « Portrait de l'offre de transport de personnes, Territoire de la MRC de Portneuf ». MRC de Portneuf, mise à jour 2023 2021. [En ligne]. Disponible sur : https://portneuf.blob.core.windows.net/media/7232/pmdi_portrait-offre-de-transport-vf-2-m%C3%A0j-04-2023.pdf
17. Ministère de la Santé et des services sociaux, « Fichiers cartographiques M02 des installations et établissements ». 2023. [En ligne]. Disponible sur : <https://www.donneesquebec.ca/recherche/dataset/fichiers-cartographiques-m02-des-installations-et-etablissements>
18. Ministère de l'Éducation et Ministère de l'Enseignement supérieur, « Localisation des établissements d'enseignement du réseau scolaire au Québec ». 2023. [En ligne]. Disponible sur : <https://www.donneesquebec.ca/recherche/dataset/localisation-des-etablissements-d-enseignement-du-reseau-scolaire-au-quebec>
19. Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, « Liste des établissements sous permis ». 2022. [En ligne]. Disponible sur : <https://web.mapaq.gouv.qc.ca/bh/etablissements-sous-permis>
20. Google Maps, [En ligne]. Disponible sur : <https://www.google.com/maps>
21. Gestrans, « Réalisation d'une enquête origine-destination pour le territoire de la MRC de Portneuf – Rapport final ». 2017. [En ligne]. Disponible sur : https://portneuf.blob.core.windows.net/media/1271/rapport-od_26-04-2017-vf.pdf
22. Statistique Canada, « Navettage à partir de la géographie du lieu de résidence à la géographie du lieu de travail selon le genre : Subdivisions de recensement ». 2022. [En ligne]. Disponible sur : <https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=9810045901>
23. Mobili-T, « Rapport de consultation - Démarche d'élaboration d'un plan de mobilité durable intégrée de la MRC de Portneuf ». 2022. [En ligne]. Disponible sur : https://portneuf.blob.core.windows.net/media/6999/consultation-pmdi_rapport-vf.pdf
24. R. J. Lee et I. N. Sener, « Transportation planning and quality of life : Where do they intersect ? », Transp. Policy, no 48, p. 146-155, 2016.

25. Institut national de santé publique du Québec, « L'environnement bâti et la pratique d'activité physique chez les jeunes ». 2011. [En ligne]. Disponible sur : https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1230_EnvironBatiActivitePhysiqueJeunes.pdf
26. Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, « Guide explicatif Muni-Express : Loi modifiant la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et d'autres dispositions ». Gouvernement du Québec, 2023. [En ligne]. Disponible sur : https://www.mamh.gouv.qc.ca/fileadmin/publications/muni_express/GUI_muni_express_loi_aménagement_urbanisme.pdf
27. Table intersectorielle régionale de la Montérégie, « Intégrer les environnements favorables aux saines habitudes de vie (SHV) dans les outils d'aménagement et d'urbanisme ». 2020.
28. Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal, S. Paquin, et M. Laurin, « Guide sur les environnements favorables aux saines habitudes de vie (SHV) dans les municipalités ». Prendre soin de notre monde, 2016. [En ligne]. Disponible sur : <https://bel.uqtr.ca/id/eprint/3144/1/Guide%20sur%20les%20SHV.PDF>
29. Direction de santé publique de la Montérégie, « Fiche thématique – Quartier mixte, dense, compact et connecté ». Longueuil : Centre intégré de santé et de services sociaux de la Montérégie-Centre, 2020. [En ligne]. Disponible sur : https://www.santemonteregie.qc.ca/sites/default/files/Extranet/DSP/promotion_prevention/Repertoire3-MixiteCompaciteConnexite.pdf
30. Vivre en ville, « Petites et moyennes collectivités viables : stratégies d'aménagement pour des villes et des villages prospères et résilients ». 2018. [En ligne]. Disponible sur : <https://carrefour.vivreenville.org/publication/petites-et-moyennes-collectivites-viables-1>
31. Direction de santé publique de la Montérégie, « Fiche thématique - Sécurité des piétons et des cyclistes sur le réseau routier ». Longueuil : Centre intégré de santé et de services sociaux de la Montérégie-Centre, 2020. [En ligne]. Disponible sur : https://www.santemonteregie.qc.ca/sites/default/files/Extranet/DSP/promotion_prevention/Repertoire2-SecuritePietonsCyclistes.pdf
32. Vivre en ville, « Planifier la mobilité durable - Dossier spécial », Carrefour Vivre en Ville. Consulté le : 28 novembre 2023. [En ligne]. Disponible sur : <https://carrefour.vivreenville.org/dossier/planifier-la-mobilite-durable>
33. Arpent, « Les unités d'habitation accessoires, Guide sur les grands principes et les bonnes pratiques ». [En ligne]. Disponible sur : https://www.larpent.ca/wp-content/uploads/2019/04/GuideSurLesGrandsPrincipesEtBonnesPratiques_UHA_Arpent.pdf
34. Oui dans ma cour, « Tout savoir sur la densification : à chaque milieu sa transformation (4/6) ». [En ligne]. Disponible sur : <https://oidansmacour.quebec/magazine/articles/tout-savoir-sur-la-densification-a-chaque-milieu-sa-transformation-4-6/>
35. Direction de santé publique de la Montérégie, « Fiche intervention - Axes routiers majeurs ». Longueuil : Centre intégré de santé et de services sociaux de la Montérégie-Centre, 2020. [En ligne]. Disponible sur : https://www.santemonteregie.qc.ca/sites/default/files/Extranet/DSP/promotion_prevention/Repertoire2-AxesRoutiersMajeurs.pdf
36. Vivre en ville, « À propos de Oui dans ma cour ». [En ligne]. Disponible sur : À propos de Oui dans ma cour !
37. Données Québec, « Richesse foncière uniformisée ». 2023. [En ligne]. Disponible sur : Richesse foncière uniformisée - Jeu de données - Données Québec (donneesquebec.ca)

38. Données Québec, « Rapport financier 2022 et autres document ». 2022. [En ligne]. Disponible sur : Rapport financier 2022 et autres documents - Jeu de données - Données Québec (donneesquebec.ca)
39. Ville de Shawinigan, « Règlement SH-700 établissant les taux de taxes et les compensations pour l'exercice financier 2023 ». 10 mars 2023. [En ligne]. Disponible sur : https://www.shawinigan.ca/wp-content/uploads/2023/03/230313_Reglement_SH-700_VAdm.pdf
40. Ville de Gatineau, « Budget 2022 - Taxe sur les stationnements ». 10 janvier 2022. [En ligne]. Disponible sur : https://www.gatineau.ca/docs/guichet_municipal/administration_municipale/budget/budget_2022/etude_budget/9_h_15__4diversification_revenuestaxe_sur_stationnements.pdf
41. Assemblée nationale du Québec, « Projet de loi n° 39, Loi modifiant la Loi sur la fiscalité municipale et d'autres dispositions législatives ». [En ligne]. Disponible sur : <https://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/projets-loi/projet-loi-39-43-1.html>
42. Société de l'assurance automobile du Québec, « Contribution au transport en commun ». [En ligne]. Disponible sur : <https://saaq.gouv.qc.ca/saaq/tarifs-amendes/immatriculation/cout-renouvellement/vehicules-promenade/contribution-transport-commun#tableau>
43. Ministère des Finances, « Majorations de la taxe sur les carburants ». 2024. [En ligne]. Disponible sur : Ministère des Finances du Québec | Majorations de la taxe sur les carburants (gouv.qc.ca)
44. M. Cochrane, « Desjardins renouvelle son partenariat avec PLUMobile », Autour de l'île. [En ligne]. Disponible sur : Desjardins renouvelle son partenariat avec PLUMobile (autourdelile.com)
45. LégisQuébec, "Section V.3 Service municipal de transport en commun sur les transports de la Loi sur les Transports", 2005, [En ligne]. Disponible sur : T-12 - Loi sur les transports (gouv.qc.ca)
46. Transport & Environment, « Does sharing cars really reduce car use ? » 2017. [En ligne]. Disponible sur : <https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/07/Does-sharing-cars-really-reduce-car-use-June%202017.pdf>
47. L. Rotaris et R. Danielis, « The role for carsharing in medium to small-sized towns and in less-densely populated rural areas », Transp. Res. Part Policy Pract., vol. 115, p. 49-62, sept. 2018, doi: 10.1016/j.tra.2017.07.006.
48. C. Hébert, « Le service d'autopartage de Communauto gagne les régions », Les Affaires. Consulté le : 28 novembre 2023. [En ligne]. Disponible sur : https://www.lesaffaires.com/dossier/entrepreneuriat-faire-face-a-une-forte-croissance/la-recette-de-communauto-gagne-les-regions/644006?mc_cid=d08aac8c11
49. Communauto, « Communauto s'implante à Trois-Rivières grâce à un partenariat novateur avec la Ville », Communauto Québec. [En ligne]. Disponible sur : <https://communauto.com/communauto-simplante-trois-rivieres-partenariat-novateur-avec-la-ville/>
50. Ministère des Transports, « Projets routiers conjoints entre le ministère des transports et les municipalités - Document de référence ». Gouvernement du Québec, 2022. [En ligne]. Disponible sur : https://www.bibliotheque.assnat.qc.ca/DepotNumerique_v2/AffichageNotice.aspx?idn=115565

51. J. Laviolette, « Comment développer une « culture » de mobilité durable ? (Partie 2) ». Consulté le : 28 novembre 2023. [En ligne]. Disponible sur : <https://unpointcinq.ca/article-blogue/comment-developper-une-culture-de-mobilite-durable-partie-2/>
52. J. Laviolette, « Mobilité et psychologie : Comprendre et agir pour soutenir les changements de comportement », Fondation David Suzuki, 2020. [En ligne]. Disponible sur : <https://david Suzuki.wpenginepowered.com/wp-content/uploads/sites/3/2020/10/Rapport-Final-Fondation-David-Suzuki-Part2-Psychology-mobility-FR-EN-10.2020.pdf>
53. Mobili-T et Communauté métropolitaine de Québec, « Guide de bonnes pratiques à l'intention des générateurs de déplacement ». 2019. [En ligne]. Disponible sur : https://cmquebec.qc.ca/wp-content/uploads/2019/11/2019_09_13_MOBIL_Guide-bonnes-pratiques_Web.pdf
54. Vélo Québec, « La collectivité certifiée Vélosympathique ». [En ligne]. Disponible sur : <https://velosympathique.velo.qc.ca/collectivite/>

ANNEXE I – PROGRAMMES D'AIDE DISPONIBLES

Le tableau suivant présente certains programmes d'aide gouvernementaux pouvant être utilisés afin de mettre en œuvre les actions du PMDI. Les informations présentées ci-dessous sont sujettes à changement en fonction de l'évolution des différents programmes.

Nom du programme d'aide / subvention	Volet	Provenance		Validité	Dépôt des demandes	Description / Dépenses admissibles	%/\$ de financement	Type de financement		Organismes admissibles	
		Prov.	Féd.					Services	Immobilisations	MRC / Munic.	CTRP/ OBNL
A Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC)	2-3	MTMD		2022 - 2025	Triennal avec révision annuelle pour les volets 1 et 2 ; Annuel pour le volet 3	Dépenses d'exploitation et d'organisation des services de transport collectif municipaux, régionaux et interurbains	75 % (50 % pour technologie)	x		x	
B Programme de subvention au transport adapté (PSTA)	1	MTMD		2022 - 2024	Annuel	Dépenses d'exploitation et d'organisation des services de transport adapté municipaux	65 %	x		x	
C Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains (TAPU)		MTMD		2022 - 2025	Un appel de projets par an	Infrastructures de transport actif dans les périmètres urbains	50 %		x	x	x
D Programme d'aide aux infrastructures de transport actif (Véloce III)	1 à 3	MTMD		2022 - 2025	Un appel de projets par an	Développement, amélioration et entretien des infrastructures du réseau de la Route Verte	50 %		x	x	x
E Programme d'aide à la voirie locale (PAVL)		MTMD		2021 - 2024	Par appel de projet	Soutien aux infrastructures de voirie locale divisé en trois axes : Planification, amélioration et maintien des infrastructures	Variable en fonction des travaux		x	x	
F Programme d'aide financière aux activités de sensibilisation à la mobilité durable (MobilisActions)		MTMD		2020 - 2025	2 appels de projets par année	Organisation d'activités de communication et de sensibilisation à la mobilité durable	50 % ou 80 % selon demandeur	x		x	x
G Programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière		MTMD		2022 - 2025	Par appel de projets	Initiatives et projets permettant d'améliorer la sécurité routière	80 %, maximum 350 000 \$				
H Programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes (PAGTCP)	1	MTMD		2022 - 2024	Par appel de projets	Certaines immobilisations liées au transport collectif (abribus, supports à vélo, logiciel, etc.)	70 % à 85 %		x	x	

ANNEXE I – PROGRAMMES D'AIDE DISPONIBLES (SUITE)

Nom du programme d'aide / subvention	Volet	Provenance		Validité	Dépôt des demandes	Description / Dépenses admissibles	%/\$ de financement	Type de financement		Organismes admissibles	
		Prov.	Féd.					Services	Immobilisations	MRC / Munic.	CTRP/ OBNL
I Programme d'aide au transport collectif régional – Municipalité amie des aînés	1 à 3	MTMD		2023 - 2024	Un appel de projets par an	Amélioration de la mobilité des aînés en milieu rural	70 % à 90 % selon volet	x	x	x	
J Programme d'aide aux nouvelles mobilités (NOMO)	1	MTMD		2022 - 2025	Un appel de projets par année	Études et projets pilotes de plateformes technologiques en mobilité durable	75 %	x	x	x	x
K Programme de subvention aux véhicules collectifs accessibles	1	MTMD		2023 - 2026		Achat de véhicules adaptés ou adaptation de véhicules existants pour services de transport publics	100 %, maximum 35 000 \$		x		x
L Fonds région et ruralité (FRR)		MAMH		2020 - 2024	Un appel de projets par an	Projets de développement en lien avec les priorités régionales et de coopération intermunicipale	50 % ou 80 % selon volet	x	x	x	x
M Programme d'infrastructures municipales pour les aînés (PRIMA)		MAMH		2022 - 2025	Un appel de projets par an	Petits travaux d'infrastructures et d'aménagements visant les besoins des aînés	100 %, maximum 100 000 \$		x	x	
N Fonds pour le transport actif			x	2021 - indéfini	Appel de projets annuel	Soutien de projets de planification et d'immobilisation d'infrastructures de transport actif	Planif. : 100 % Immo. : 60 %	x	x	x	x
O Fonds municipal vert			x	En continu	En continu	Plans, d'études, de projets pilotes, de projets d'immobilisations municipaux, notamment en transport	50 %	x	x	x	
P Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural			x	2021 - indéfini	Appel de projets	Projets de planification et d'immobilisations liés au transport collectif en milieu rural	Planif. : 50 000 \$ Immo. : 80 %	x	x	x	x
Q Fonds pour le transport en commun à zéro émission			x	2021 - indéfini	En continu	Planification et projets d'immobilisations liés à l'acquisition d'autobus scolaires et de transport en commun à zéro émission	Planif.: 80 % Immo. : 50 %	x	x	x	x
R Programme d'aide de la SOFIL		x	x	2019 - 2024	Un appel de projets par an	Certaines immobilisations liées au transport collectif (abribus, supports à vélo, logiciel, etc.)	90 % à 95 %		x	x	

ANNEXE II – DOCUMENTS DE RÉFÉRENCES ET EXEMPLES D'OUTILS DE PLANIFICATION EN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

RÉFÉRENCES POUR INSPIRER LES PRATIQUES

Planification intégrée

- L'aménagement et l'écomobilité
- Planifier la mobilité durable
- Petites et moyennes collectivités viables : Stratégies d'aménagement pour des villes et villages prospères et résilients
- Intégrer les environnements favorables aux SHV (saines habitudes de vie) dans les outils d'aménagement et d'urbanisme

Vieillessement actif

- Des milieux de vie pour toute la vie

Cadre bâti

- À chaque milieu sa transformation
- Des projets bien pensés, au bénéfice de tous et chacun
- Quartier mixte, dense, compact et connecté
- Réussir la densification : une question de forme urbaine

Unités d'habitation accessoires (UHA)

- Les unités d'habitation accessoires

Axes routiers

- La rue, beaucoup plus qu'une voie de circulation
- Axes routiers majeurs
- Transformer les boulevards et routes à vocation commerciale

Stationnement

- Le stationnement, un outil incontournable de gestion de la mobilité et de l'aménagement durables
- Le stationnement, outil de transformation de la mobilité

EXEMPLES D'OUTILS DE PLANIFICATION

Planification intégrée

- Plan d'urbanisme et plan de mobilité de Victoriaville
- Plan territoire 2050 de Berthierville

Approche de zonage basée sur la forme urbaine

- Code de l'urbanisme (CDU) de Laval
- Guide des quartiers viables de Candiac

Programme particulier d'urbanisme

- PPU de Lavaltrie
- PPU de Chambly

Guide de design et d'architecture

- Guide de design en matière de densification de Victoriaville
- Guide architectural de Lavaltrie

Réglementation des UHA

- Modification au zonage et PIA de la Ville de Sainte-Catherine
- Modification au règlement de zonage de la Ville de Nicolet pour encadrer les UHA et minimaisons

EXEMPLES DE PROGRAMMES ET D'OUTILS DE DENSIFICATION ET DE CONSOLIDATION

- Programme Climat municipalité du gouvernement du Québec
Exemple de projet : La consolidation urbaine comme outil de lutte et d'adaptation aux changements climatiques, Ville de Beaumont
- Requalification et adaptation de la rue de la Visitation, programme Climat municipalité, Ville de Saint-Charles-Borromée
- Programme de subvention pour la construction domiciliaire au centre-ville de Hull, Ville de Gatineau
- Programmes « Habiter au Centre-Ville », « Redéveloppement des premiers quartiers », et crédits de taxe foncière – Programme de revitalisation de certains secteurs, Ville de Trois-Rivières
- Programme rénovation Québec pour les propriétaires du centre-ville, Ville de Nicolet
- Carte interactive d'identification des terrains à potentiel de densification pour favoriser la création de logements, Victoriaville

ANNEXE III – APPROCHES ET GUIDES DE CONCEPTION CONCERNANT L'AMÉNAGEMENT DE RUES FAVORABLES AU TRANSPORT ACTIF

Sujet	Références
Vision zéro décès et blessés graves	Fiche Piétons Québec
Communauté en santé et vieillissement actif	Outils de Réseau Quartiers verts Approche Villes et villages en santé Approche Vieillessement Actif Piétons un jour, Piétons toujours de Piétons Québec
Fiches et références sur l'aménagement de rues complètes / conviviales / apaisées et d'infrastructures de mobilité active	Fiches conseil du Centre d'écologie urbaine de Montréal Fiches conseil Transport et mobilité durable de la Direction de santé publique de la Montérégie Fiche Mieux partager la rue de l'INSPQ Boîte à outils de Piétons Québec <i>Exemples de Politiques et guides de conception :</i> <ul style="list-style-type: none"> • Ville de Gatineau • Ville de Drummondville • CERIU • Guide Conception et mise en œuvre de rues apaisées de Vivre en Ville
Guides et formations techniques	Guide technique Aménager pour les piétons et les cyclistes et formation professionnelle de Vélo Québec Guide canadien de conception géométrique des routes Guide de conception des intersections protégées de la Ville d'Ottawa Guide Don't Give Up at the Intersection de NACTO Livre 18 du Ontario Traffic Manual sur les infrastructures cyclables Guide de conception des infrastructures de mobilité active de la Colombie-Britannique Tome I – Conception routière du MTMD Global Street Design Guide
Apaisement de la circulation	Guide canadien de modération de la circulation de l'Association des transports du Canada Fiche Apaiser la circulation et sécuriser les intersections dans nos milieux de vie de Piétons Québec
Accessibilité universelle	Guide pratique d'accessibilité universelle Guide pratique d'accessibilité universelle (quebec.qc.ca)
Stationnements vélos	Fiche informative Vélo Québec : Aménager un stationnement pour vélos Mouvement VÉLOSYPATHIQUE (velo.qc.ca)
Exemples inspirants de réaménagement de rues et boulevards	Inventaire Des rues inspirantes du Centre d'écologie urbaine de Montréal Revitalisation de la rue Saint-Jean-Baptiste, Baie-Saint-Paul Revitalisation de la rue Notre-Dame, Victoriaville

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE INTÉGRÉE

POUR LE TERRITOIRE
DE LA MRC DE PORTNEUF



 MRC de
PORTNEUF

 **CTRP**
Corporation de transport
régional de Portneuf