

à Monsieur Laurent Lessard, Ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec 21 Juin 2017

UNE MOBILITÉ DURABLE, EFFICACE

et sur mesure pour Lévis









Monsieur le Ministre,

En 2016, la Ville de Lévis a adopté une stratégie d'urbanisation et de mobilité qu'elle a inscrite dans son *Schéma* d'aménagement et de développement.

L'amélioration du réseau structurant de transport en commun est un élément clé de cette stratégie et jusqu'en avril 2017, la Ville et le bureau de projet du Service rapide par bus (SRB) ont exploré diverses options pouvant s'inscrire dans sa mise en œuvre. Même en ramenant le projet à sa plus simple expression, les gains en termes de coûts / bénéfices n'étaient pas au rendez-vous pour Lévis.

Soucieuse de respecter son schéma d'aménagement et de développement, et d'améliorer le transport en commun, l'administration municipale a constitué le comité favorisant l'amélioration du transport en commun sur le territoire de la ville de Lévis. Disposant des premières recommandations de ce comité, la Ville de Lévis et la Société de transport de Lévis (STLévis) proposent aujourd'hui un projet structurant de transport en commun taillé sur mesure pour satisfaire les besoins lévisiens en matière de mobilité durable et respecter la capacité de payer des contribuables.

Concrètement, cette solution permettra d'optimiser le réseau existant en bonifiant les parcours *LÉVISIEN* de la STLévis sur la route des Rivières et le boulevard Guillaume-Couture.

Par ailleurs, le succès de cette proposition requiert une collaboration importante de votre Ministère.

Dans un premier temps, la Ville demande au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports de réaménager la route des Rivières, tel que planifié en 2011 par votre ministère. Ce prérequis absolu à l'amélioration de la mobilité à Lévis, ramené en avant plan par la cellule d'interventions prioritaires mise en place par le gouvernement du Québec, aura pour effet de transformer la route des Rivières en véritable boulevard urbain tout en lui permettant de jouer pleinement sa vocation de transit entre l'autoroute Jean-Lesage et le pont de Québec.

Pour valider le projet structurant présenté dans ce document, nous demandons l'appui financier du Ministère pour la réalisation des études nécessaires à l'obtention des autorisations gouvernementales. Nous souhaitons valider les hypothèses sous-jacentes à cette proposition, la raffiner de façon à respecter les orientations lévisiennes et optimiser les retombées pour une mobilité plus durable.

En réalisant ces études dans les plus brefs délais, nous espérons entreprendre les travaux progressivement à compter de 2019.

Dès que le Ministère aura signifié son intention d'accompagner la Ville et la STLévis, cette proposition sera soumise à une consultation publique notamment pour en expliquer les caractéristiques, les bénéfices pour la mobilité et les impacts financiers, ainsi que pour écouter les besoins et préoccupations des citoyennes et des citoyens. Cette façon de faire, incontournable pour un projet d'une telle nature, permettra de bonifier la solution grâce à l'intervention des citoyennes, des citoyens et des usagers pour qui le projet sera déployé.

Ce projet s'inscrit dans une vision globale de la mobilité à Lévis, comprenant notamment les trois axes d'intervention suivants :

- réaliser un projet structurant de transport en commun;
- améliorer les axes routiers existants (ex. : rue Saint-Omer);
- participer activement au projet de 3e lien entre les deux rives.

La Ville espère pouvoir entreprendre bientôt la réalisation du viaduc Saint-Rédempteur et nous savons que le réaménagement de l'échangeur 305 de l'autoroute Jean-Lesage sera entrepris à brève échéance.

C'est dans ce même esprit de collaboration que nous souhaitons entreprendre bientôt les études pour la réalisation du projet structurant de transport en commun et participer aux travaux de votre Ministère pour l'étude du troisième lien et le prolongement de la rue Saint-Omer jusqu'à l'autoroute Jean-Lesage. Nous sommes convaincus que ces projets contribueront grandement à la mobilité générale sur l'ensemble du territoire de la ville.

En espérant un accueil favorable à cette proposition qui sera conçue sur mesure pour Lévis, nous vous prions, Monsieur le Ministre, d'agréer l'expression de nos sentiments distingués.

M. Gilles Lehouillier

Maire de Lévis

M. Michel Patry

Président de la STLévis



UNE MOBILITÉ DURABLE, EFFICACE

et sur mesure pour Lévis

LE COMITÉ FAVORISANT L'AMÉLIORATION DU TRANSPORT EN COMMUN SUR LE TERRITOIRE DE LA VILLE DE LÉVIS

Michel Patry

président de la Société de transport de Lévis

Serge Côté

président de l'arrondissement Desjardins

Réjean Lamontagne

président de l'arrondissement des Chutes-de-la-Chaudière-Ouest

Michel Turner

président de l'arrondissement des Chutes-de-la-Chaudière-Est

Robert Maranda

vice-président du comité exécutif de la Ville de Lévis

Simon Rousseau

directeur général de la Ville de Lévis

Marie-Lise Côté

Directrice générale adjointe à la Ville de Lévis

Jean-François Carrier

directeur général de la Société de transport de Lévis

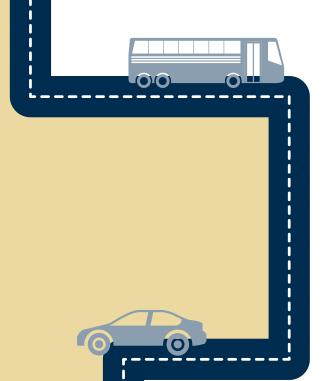
Table des matières

1.	SYI	NTHESE DU PROJET	1			
2.	MI	SE EN CONTEXTE	5			
	2.1	VERS UNE RÉELLE CULTURE DE LA MOBILITÉ DURABLE	6			
	2.2	UNE SITUATION QUI COMMANDE UNE STRATÉGIE DE MOBILITÉ ET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	9			
3.	UN	E PROPOSITION SUR MESURE POUR LÉVIS	15			
	3.1	LE PROJET STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN	16			
	3.2	LE PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE DES RIVIÈRES EN BOULEVARD URBAIN	18			
	3.3	LE PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DU BOULEVARD GUILLAUME-COUTURE PAR L'AJOUT DE VOIES RÉSERVÉES DANS LES PÔLES	24			
	3.4	MESURES COMPLÉMENTAIRES AU PROJET DE TRANSPORT EN COMMUN	27			
4.	CO	NCLUSION	31			
A۱	ANNEXE 1					
ΑN	ANNEXE 2					
A۱	INEX	E 3	35			



SYNTHÈSE DU PROJET

Objectifs



Décongestionner le réseau routier

Améliorer le service de transport en commun

Contribuer à la fluidité automobile

Respecter la capacité de payer des contribuables

Projet

- Ajout de voies réservées aux points de congestion (Boulevard Guillaume-Couture et route des Rivières)
- Mesures complémentaires
 - Feux prioritaires et synchronisation des feux
 - Électrification des autobus
 - Géolocalisation des autobus
 - Optimisation des stations (confort et localisation)
 - Bonification du réseau de la STLévis (rabattement sur l'axe, la desserte des principaux générateurs de déplacement et l'ajout de stationnements incitatifs).



>> Bénéfices

- Minimise les coûts
- Minimise les élargissements d'emprise
- Utilise le réseau et les autobus existants
- Dégage les voies de circulation en déplaçant les autobus dans des voies réservées aux points de congestion
- Augmente la vitesse, la fiabilité, la fréquence, les heures de service, le confort et la sécurité du transport en commun
- Facilite les correspondances et le rabattement sur l'axe

- Optimise la desserte des grands générateurs de déplacement
- Offre un scénario réaliste, tenant compte des besoins des usagers du transport en commun, des automobilistes, des cyclistes et des piétons
- Optimise l'accessibilité aux stations
- Favorise l'accessibilité aux commerces et aux propriétés
- Revitalise l'axe structurant par des aménagements urbains appropriés



Coûts du projet structurant de transport en commun

Lévis étudiera différentes options d'ajout de voies réservées aux points de congestion. De façon préliminaire, deux scénarios ont été évalués:

SCÉNARIO



Solution latérale

des voies réservées en rive

55 M\$



SCÉNARIO

1

1



Solution axiale

des voies réservées au centre de la chaussée

79 MS

Conditions de succès



Appui financier du gouvernement provincial



2

Révision des documents et études réalisés dans les dernières années



3

Réaliser différentes études permettant d'identifier le projet optimal



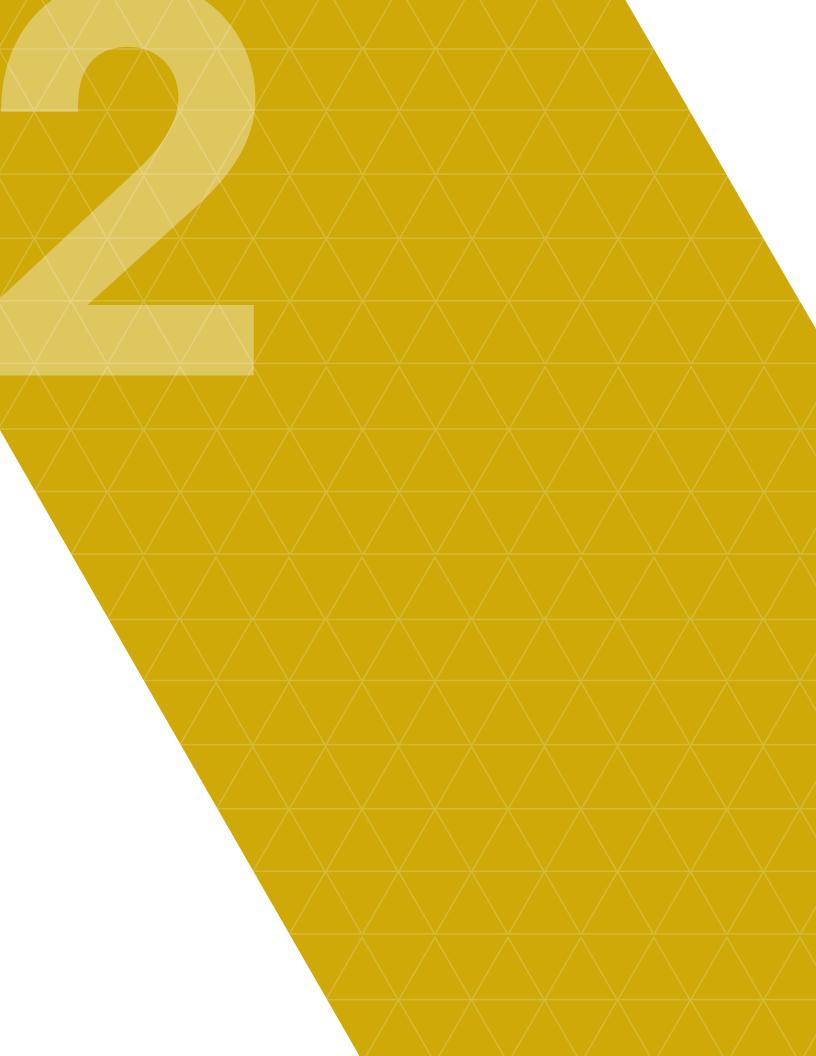
4

Consultation de la population

- Étude de faisabilité
- Étude d'opportunité et d'impact
- Confirmation de l'option favorisée et son coût estimé
- Plan d'avant-projet préliminaire de la solution retenue et évaluation détaillée des impacts
- Mise à jour des enjeux socio-politiques et du plan de communication
- Programme fonctionnel et technique
- Obtention du décret de réalisation du projet en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement

Une fois ces étapes réalisées, la Ville et la STLévis pourront

- Procéder à la confection des plans et devis
- Elaborer un dossier d'affaires final pour obtenir l'autorisation de construire le projet



MISE EN CONTEXTE

Selon un sondage réalisé par la firme Léger Marketing en 2015, 67 % des Lévisiennes et Lévisiens estiment qu'il est urgent d'améliorer le transport en commun à Lévis.

Au cours des dernières années, la Ville et la STLévis ont investi des sommes importantes pour bonifier le service de transport en commun. Des investissements considérables réalisés depuis 2007 ont permis de remplacer en totalité la flotte d'autobus. La STLévis dispose maintenant d'une flotte parmi les plus récentes au Québec. Ses 88 véhicules comprennent huit autobus articulés acquis en 2012 et 2014. La société a également procédé à l'agrandissement du centre d'opération de la rue Saint-Omer, il y a cinq ans.

Comme on le verra dans les lignes suivantes, Lévis projette un niveau de service encore plus élevé pour répondre aux besoins de mobilité des citoyennes et citoyens.

VERS UNE RÉELLE CULTURE DE LA MOBILITÉ DURABLE

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (2012), des plans directeurs de circulation (2012 et 2015) et les travaux effectués dans le cadre de la révision du Schéma d'aménagement et de développement (2016) ont amené la Ville de Lévis à prendre un virage important en matière de mobilité et de gestion de l'urbanisation. Ce virage est inscrit dans le Schéma d'aménagement et de développement adopté en 2016, et est en lien direct avec le Plan stratégique de la STLévis, adopté en juin 2015.

La Ville de Lévis poursuit les objectifs qu'elle s'est fixés et elle ajuste les moyens qu'elle prévoit utiliser pour y parvenir de façon à mieux respecter ses capacités et mieux répondre aux besoins de mobilité sur son territoire.

LA PROPOSITION QUE LA VILLE DE LÉVIS SOUMET AUJOURD'HUI:

- permettra d'offrir aux Lévisiennes et aux Lévisiens une solution de mobilité efficace et attrayante, conçue sur mesure pour répondre à ses besoins en respectant son budget;
- constituera une amélioration significative de l'offre de transport en commun structurant à Lévis;
- bonifiera la mobilité pour les automobilistes;
- contribuera à une gestion équilibrée de l'urbanisation en conformité avec les orientations gouvernementales.

POUR AMÉLIORER LA MOBILITÉ, LÉVIS MISE SUR:

- l'intégration des modes de déplacement;
- l'utilisation d'une diversité de moyens;
- l'unification de son territoire;
- l'arrimage avec sa stratégie d'urbanisation.

Du plus petit au plus grand Des modes de transport pour tous les besoins

Tous les modes de déplacement se conjuguent pour offrir une gamme de solutions aux personnes qui doivent se déplacer, et chaque mode répond à des besoins particuliers.

La Ville de Lévis croit en cette mutualisation des modes qui respecte un principe d'équilibre, conforme aux prémices du développement durable.

- La marche profite aux personnes qui se déplacent sur de courtes distances et leur procure un exercice sain en plus d'une occasion de vivre la ville et de côtoyer leurs voisins.
- Le vélo s'inscrit également dans cette dynamique et permet des déplacements un peu plus longs et un peu plus rapides.
- La voiture, symbole de liberté, multiplie les possibilités de déplacement, à toute heure du jour.
- Le transport en commun, en particulier l'autobus, déplace un grand nombre de personnes qui partagent une même destination qu'elle soit finale ou plutôt un lieu de transition vers un autre mode ou un autre véhicule.

Des outils variés

Les moyens sont nombreux et seront, dans la mesure de leur disponibilité et de leur accessibilité, mis à contribution pour soutenir la mobilité :

- L'aménagement du territoire permet de créer des milieux davantage efficients pour atteindre des objectifs de mobilité durable. Les orientations d'aménagement sont inscrites dans le Schéma d'aménagement et de développement de la Ville de Lévis.
- La consolidation du réseau routier est fondamentale puisqu'elle offre des alternatives de déplacement et assure un meilleur partage des flux véhiculaires.
- Le développement du transport en commun, en plus de répondre à des besoins évidents, permet d'alléger la circulation automobile et de rendre le réseau plus efficace.
- La gestion des feux de circulation constitue un outil important pour orchestrer les déplacements de façon sécuritaire et efficace.
- Éventuellement, l'intelligence artificielle et l'électrification des transports contribueront à une meilleure gestion des véhicules et de la circulation.

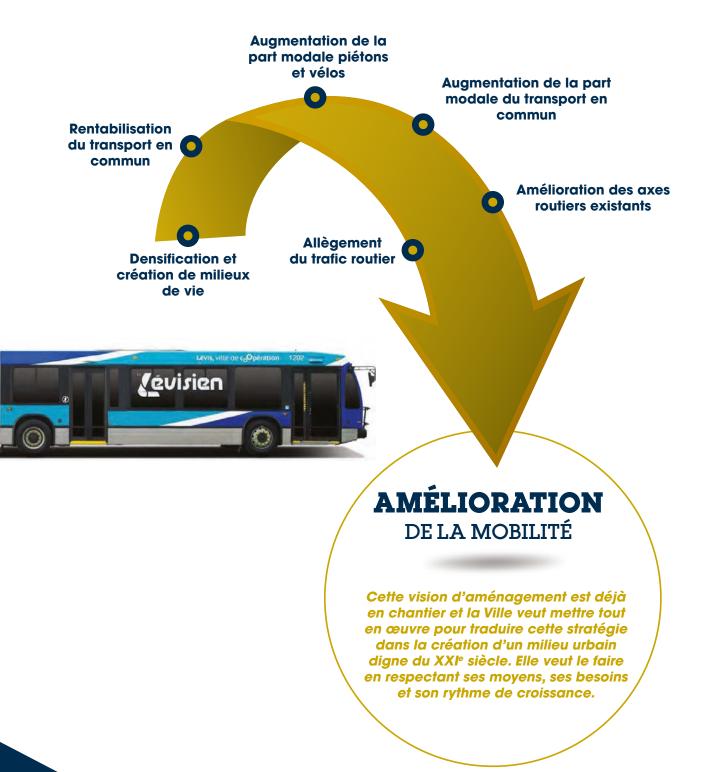
Un vaste territoire à unifier

Lévis accorde une grande importance à l'unification de son territoire. Issu du regroupement de dix ex-municipalités en 2002, la ville présente un défi d'intégration et recèle des opportunités à la hauteur de son dynamisme économique. La proposition de mobilité présentée dans ce document se veut unificatrice, dans la continuité des efforts déployés depuis 2002.

Un arrimage gagnant entre urbanisation et mobilité

La géographie lévisienne favorise la création d'un axe de transport en commun unificateur desservant des pôles d'urbanisation où se concentrent des générateurs de déplacement. L'axe Guillaume-Couture — des Rivières dessert notamment les deux grands pôles urbains, Chaudière et Desjardins. La Ville renforce ce caractère structurant en densifiant ce corridor d'urbanisation, en y développant des usages de proximité et en y créant des milieux de vie à échelle humaine.

Le Schéma d'aménagement et de développement adopté en 2016 explique cette stratégie d'urbanisation et cet arrimage avec la mobilité.



UNE SITUATIONQUI COMMANDE UNE STRATÉGIE DE MOBILITÉ ET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Lévis, ville dynamique, se fait de plus en plus attrayante. Avec la construction de plus de 1200 logements par année en moyenne au cours des deux dernières années, elle connaît une forte croissance urbaine et n'échappe pas aux difficultés des grandes villes en matière de mobilité. Selon Léger Marketing, en 2016, 70 % des Lévisiennes et Lévisiens jugent que le niveau de congestion actuel à Lévis est inacceptable.

Longtemps, la ville a connu un mode de développement répondant aux exigences du transport automobile. Il en a résulté un milieu urbain faiblement occupé, très étendu, dépendant de l'automobile.

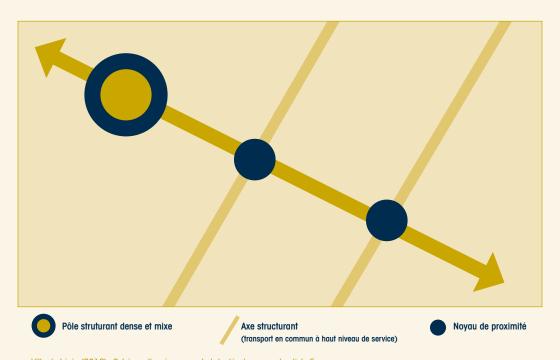
Depuis quelques années, apparaissent à Lévis des édifices qui occupent l'espace de façon plus rationnelle, économisant le territoire et les ressources (milieux naturels, milieux agricoles aussi bien qu'infrastructures). Ces immeubles à forte densité (220 logements dans le cas du Méribel, ci-dessous) qui s'implantent dans les deux pôles lévisiens constituent les premiers jalons d'une stratégie visant à développer l'autonomie locale et la proximité entre les activités urbaines.



Ces deux objectifs, autonomie locale et proximité, favorisent des distances de déplacement plus courtes, que ce soit pour les études, le travail, la consommation de biens et services ou les loisirs, ainsi qu'une moins grande dépendance aux pôles d'activité de la ville de Québec. Les futurs résidents du Méribel, pour reprendre cet exemple, se trouveront à moins de 5 minutes de marche de plusieurs commerces d'alimentation, restaurants, boutiques, du CLSC, des écoles et du parcours *LÉVISIEN*.

Ce modèle d'urbanisation inscrit dans le *Schéma d'aménagement et de développement*, en parfaite harmonie avec le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* de la Communauté métropolitaine de Québec, favorise aussi une croissance des déplacements actifs et collectifs.

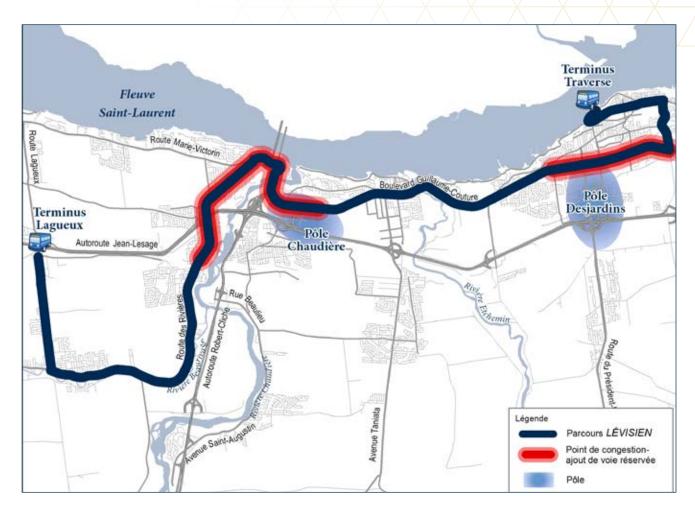
Le concept préconisé par la Ville de Lévis et la Communauté métropolitaine de Québec suppose la création de pôles d'activité urbaine, l'aménagement d'axes structurants offrant une bonne desserte en transport en commun et le développement de milieux de vie de qualité. En liant les pôles et les milieux de vie par les axes structurants, on multiplie les occasions d'utiliser le transport en commun. La création de pôles et de milieux de vie denses et mixtes réduit les distances de déplacement et favorise la marche et la bicyclette.



Ville de Lévis (2016), Schéma d'aménagement et de développement, article 5

Comme en témoignent les statistiques d'investissement figurant à l'annexe 1, les deux pôles connaissent un essor sans précédent.

En liant les deux pôles structurants par un axe de transport en commun performant, la Ville et la STLévis donnent suite à cette vision d'aménagement. Déjà, avec moins de 1 % du réseau routier de la ville, les autobus *LÉVISIEN* unifient les secteurs les plus urbains de Lévis.



En empruntant cet axe structurant, ils desservent les deux pôles urbains, le secteur de la Traverse, le quartier historique du Vieux-Lévis, L'Hôtel-Dieu de Lévis, le cégep Lévis-Lauzon, la Cité Desjardins de la coopération, les Galeries Chagnon, plusieurs édifices à bureau, les secteurs Lévis, Saint-Romuald, Saint-Nicolas, Saint-Rédempteur et Saint-Étienne-de-Lauzon.

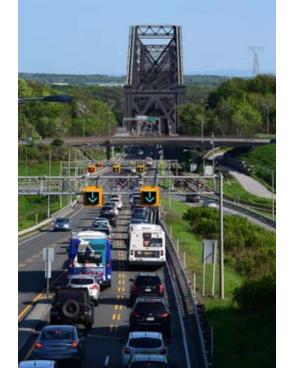
Leur utilisation depuis 2012 connaît une croissance constante. Les fréquences ont été progressivement améliorées. Néanmoins, en raison de la congestion routière, les autobus *LÉVISIEN* peinent à respecter l'horaire planifié. C'est la raison pour laquelle la Ville de Lévis agit à deux niveaux : l'amélioration du transport en commun et l'amélioration des axes routiers existants, ce qui va permettre d'accroître la mobilité sur le territoire.

La faible densité du territoire, l'obligation de se déplacer sur plusieurs kilomètres pour accéder aux services et aux emplois, le maillage déficient du réseau routier et l'imperméabilité des développements à la circulation s'ajoutent à la croissance de la population, au fort taux de motorisation des ménages et à un essor économique soutenu. Ces facteurs font en sorte que les Lévisiens sont engagés dans une spirale de mobilité désavantageuse à plusieurs égards.

Société de transport de Lévis (2015), Plan stratégique 2015-2024, Plan stratégique de développement du transport en commun, p. 29.

Un réseau de circulation incomplet et en entonnoir à certains endroits, comme la tête des ponts, ainsi qu'un transit important favorisent la convergence vers quelques artères stratégiques où se produit inévitablement la congestion, tant à Québec, pour le retour, qu'à Lévis, à l'heure de pointe du matin.

Le développement de nouvelles collectrices et voies stratégiques a déjà eu des effets positifs sur la circulation. On pense par exemple au réaménagement de l'échangeur 314 nord, au prolongement de la rue de la Concorde et l'aménagement de la rue Ernest-Lacasse qui ont procuré une plus grande fluidité à l'intersection du chemin du Sault et du boulevard Guillaume-Couture, un des carrefours les plus achalandés de la ville. De même, le prolongement de la rue Saint-Omer et du boulevard Étienne-Dallaire qui est en cours de réalisation permettra de mieux distribuer la circulation autour du pôle Desjardins, en particulier lorsque ces liens seront fusionnés avec le réseau autoroutier.



Avec son *Schéma d'aménagement et de développement*, la Ville de Lévis s'est donné une vision stratégique ayant pour but d'harmoniser mobilité et urbanisation. Plusieurs interventions restent à faire pour atteindre les objectifs du schéma, entre autres les suivantes :

- continuer le rapprochement entre les activités pour réduire les distances de déplacement, en particulier dans le corridor de l'axe structurant;
- aménager des espaces spécifiquement conçus pour la vie des piétons, de façon à faciliter ces déplacements de proximité; mais, aussi pour accéder facilement au service de transport en commun le plus performant; trop souvent, le piéton doit encore composer avec un environnement hostile, dépourvu d'intérêt et conçu pour l'automobile; chaque déplacement piétonnier effectué à des fins utilitaires constitue un gain pour l'environnement, la santé du piéton, la fluidité du réseau routier et la vie urbaine;
- offrir aux cyclistes un réseau utilitaire sécuritaire vers les principales concentrations d'activité humaine; les gains économiques, sociaux et environnementaux sont de même nature que pour le piéton;
- compléter le réseau routier de façon à offrir davantage d'alternatives de déplacement; le viaduc Saint-Rédempteur, le raccordement de Saint-Omer à l'autoroute et le prolongement d'Étienne-Dallaire constituent quelques exemples pertinents (voir le plan d'action pour l'amélioration du réseau routier en annexe 2);
- consolider le réseau de transport en commun structurant pour lui permettre de constituer une véritable alternative de déplacement entre les grands pôles d'activité de Lévis tout en assurant une connexion optimale avec la rive nord du fleuve; la congestion routière sur certains segments du parcours LÉVISIEN freine le développement du transport en commun et a des conséquences sur la fluidité de tous les usagers de la route.

La configuration du territoire et des axes de déplacement, les contraintes géographiques majeures et la spirale négative de la motorisation et des temps de déplacement montrent clairement que les solutions pour maintenir, faciliter et développer la mobilité des citoyens et réduire les émissions de gaz à effet de serre passent notamment par le développement rapide et durable du transport collectif. (Société de transport de Lévis, 2015)



Toutes ces interventions se complètent et constituent des maillons nécessaires à une mobilité optimale pour les personnes se déplaçant à Lévis. Le territoire urbanisé est très étendu et représente à lui seul un sérieux défi pour les déplacements actifs et collectifs. La possibilité de consolider les deux pôles et l'axe structurant principal de transport en commun représente une occasion unique que les autorités doivent saisir pour mieux faire face à la croissance et profiter du dynamisme économique lévisien.



UNE PROPOSITION SUR MESURE POUR LÉVIS

La proposition lévisienne comprend des aménagements de l'axe structurant de transport en commun afin de rendre le service plus performant. Elle comprend également diverses mesures complémentaires conformément à la vision exprimée dans le *Plan stratégique 2015-2024* de la STLévis.



LE PROJET STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN

Le projet vise la bonification du service existant et structurant de transport en commun, les parcours LÉVISIEN. Ces parcours relient la Traverse dans le secteur Lévis et le terminus de la route Lagueux dans le secteur Saint-Nicolas. Ils desservent la plupart des grandes institutions de la ville et plusieurs des principaux générateurs de déplacement. Ils unifient le territoire et relient les pôles structurants lévisiens et métropolitains. Des interventions majeures ainsi que des mesures complémentaires sont proposées selon les enjeux et les particularités de chaque tronçon, afin de déterminer la solution adaptée à la réalité du secteur et aux problématiques de fluidité.



Utilisation de la flotte actuelle

La proposition lévisienne sur le boulevard Guillaume-Couture et la route des Rivières vise seulement les segments congestionnés de l'axe structurant, ce qui minimise les coûts d'immobilisation du projet. La bonification suppose l'aménagement de voies réservées dans les tronçons les plus congestionnés afin d'améliorer le service et de le rendre plus attrayant.

Pour mettre de l'avant ce projet structurant, la Ville de Lévis et la STLévis misent sur l'utilisation de la flotte actuelle qui compte 88 véhicules et qui sera renouvelée et remplacée graduellement par des véhicules électriques à partir de 2023. On peut ainsi éviter d'importants frais d'immobilisation et d'opération tandis que les mesures qui seront prises permettront des économies de temps pouvant être redistribuées, par exemple en fréquence ou amplitude, sur les mêmes parcours ou ailleurs sur le réseau. Il s'agit d'un élément fondamental de la proposition. Lévis peut ainsi maintenir la desserte complète de son axe structurant, de la Traverse au terminus Lagueux.

Il s'agit d'un projet sur mesure visant à bonifier le service de transport en commun tout en améliorant la mobilité lévisienne selon la capacité de payer des citoyennes et des citoyens de Lévis.

Des mesures complémentaires

La Ville et la STLévis veulent aussi bonifier le réseau de transport en commun afin de mieux desservir les grands générateurs de déplacement. L'étude d'opportunité permettra d'identifier la meilleure solution à cet effet.





Plusieurs mesures complémentaires contribueront à l'atteinte des objectifs, notamment la priorisation des feux de circulation pour les autobus.

Une intervention prioritaire

La proposition de la Ville de Lévis et de la STLévis vise d'abord l'urbanisation de la route des Rivières et de la route Marie-Victorin, entre le chemin Olivier et le pont de Québec, en y intégrant des voies réservées de transport en commun. Malgré l'implantation de nombreux développements commerciaux et résidentiels ainsi qu'un fort potentiel de développement aux abords de la route des Rivières, pratiquement aucun trottoir ne figure dans cette emprise de près de 50 mètres.

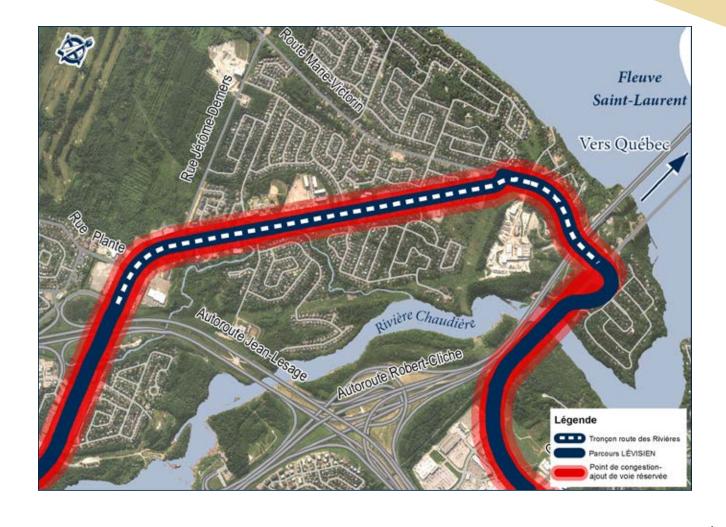
Une piste cyclable bidirectionnelle plus ou moins intégrée y dessert aussi bien les piétons que les cyclistes. Son implantation présente des contraintes de fonctionnalité notamment lors des croisements avec les accès privés. La Ville de Lévis considère qu'un réaménagement en boulevard urbain à l'échelle humaine respectant les nombreux citoyens et commerçants est indispensable et attendu depuis plusieurs années.

LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE DES RIVIÈRES PAR LE MINISTÈRE

L'aménagement du tronçon de la route des Rivières en boulevard urbain, en lien avec l'amélioration du transport en commun, est prioritaire à tous autres travaux d'aménagement à l'est des ponts. Ces derniers sont subséquents et complémentaires aux aménagements de la route des Rivières.

Le projet d'urbanisation de la route des Rivières comprend les sections de la route des Rivières et de la route Marie-Victorin situées entre le chemin Olivier et le pont de Québec.

Ce segment possède une large emprise présentant un fort potentiel d'aménagement urbain et favorisant la structuration de l'espace. La densification du secteur se fait déjà en conformité avec la vision identifiée au *Schéma d'aménagement et de développement* de la Ville pour son axe structurant. Rappelons que lors de la présentation publique du projet de réaménagement de cet axe tenue en 2011, le Ministère mentionnait que certains tronçons étaient accidentogènes et justifiaient une intervention rapide. De plus, ce tronçon est stratégique pour toute la circulation régionale et de transit en cas d'évènements ou d'incidents qui demanderaient la fermeture partielle ou complète du pont Pierre-Laporte.

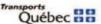


Problématiques – Circulation

- Débits importants
- Files d'attente aux heures de pointe aux carrefours (problème de capacité et de fluidité lié aux virages à gauche et aux entrées/sorties de véhicules des entrées privées et commerciales et des rues transversales)
- Difficulté d'insertion aux heures de pointe
- Traversée des piétons
- Efficacité du transport en commun (non respect des voies réservées et de l'horaire)

Direction de la Chaudière-Appalaches

10



Problématiques - Constats

- 1 voie par direction est insuffisante
- files d'attente importantes actuellement (collisions arrière)
- certains mouvements (virage à gauche, entrées/sorties) sont difficiles et entraînent des accidents
- les opérations du transport en commun sont affectées par les débits et les files d'attente (retard et non respect de l'horaire)
- Amélioration de la sécurité des piétons et des cyclistes

Direction de la Chaudière-Appalaches

27



Ministère des Transports du Québec, Réaménagement des routes 116-132 entre l'A-20 et le pont de Québec à Lévis, présentation publique, 30 mai 2011.



Illustration préparée par le Ministère des Transports du Québec.

Lévis connaît une croissance d'environ 1000 emplois par année, une croissance équivalente à la croissance résidentielle. Ainsi, les déplacements Lévis-Lévis se font de plus en plus nombreux. La présence et le développement de certains grands générateurs de déplacements, tels que la Cité Desjardins de la coopération, l'Hôtel-Dieu de Lévis, le cégep Lévis-Lauzon, les Galeries Chagnon, le Carrefour Saint-Romuald, le futur complexe aquatique Saint-Nicolas et plusieurs développements résidentiels, commerciaux et industriels, favorisent les déplacements est-ouest à l'intérieur du territoire de Lévis.

En développant les générateurs de déplacement dans les arrondissements des Chutes-de-la-Chaudière-Ouest (ex.: Complexe aquatique à venir) et Chutes-de-la-Chaudière-Est (ex.: Carrefour Saint-Romuald), on pourrait augmenter considérablement les déplacements internes et on pourrait ainsi appuyer le développement de nos grandes institutions lévisiennes.

La stratégie lévisienne vise, entre autres, à développer l'autonomie locale – les emplois locaux, une économie diversifiée, des lieux d'étude et de consommation locaux – de façon à favoriser les déplacements de proximité, consolider le tissu urbain de proximité, allégeant alors la circulation sur le réseau supérieur, en particulier sur les liens interrives.

Plusieurs sites offrent encore de réelles opportunités de développement et de densification, ce qui diminuera les déplacements, encouragera les déplacements actifs et incitera les déplacements est-ouest. Il paraît d'ailleurs important d'accroître l'autonomie économique de l'arrondissement des Chutes-de-la-Chaudière-Ouest pour favoriser les déplacements locaux et de proximité.



LÉGENDE

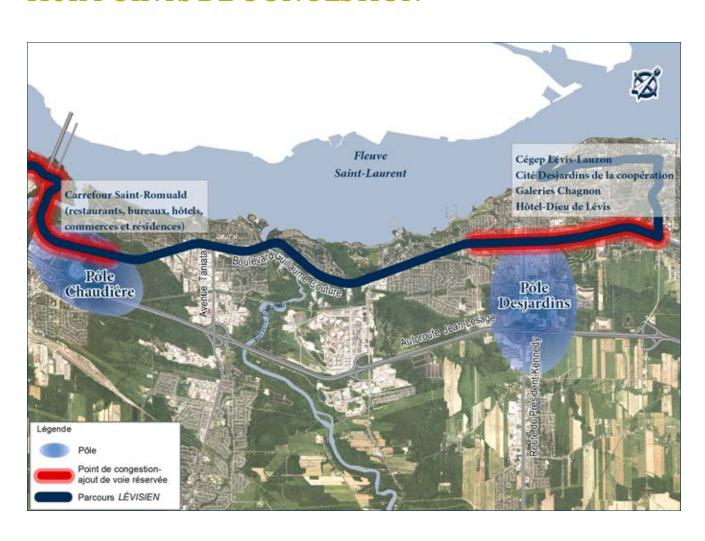
- 1 Terrain situé au nord de la sortie 311, route des Rivières
- 2 Secteur du prolongement de la rue de l'Aquifère
- 3 Complexe aquatique Saint-Nicolas
- 4 Secteur de la tête des ponts (côté ouest)
- Site à fort potentiel de redéveloppement



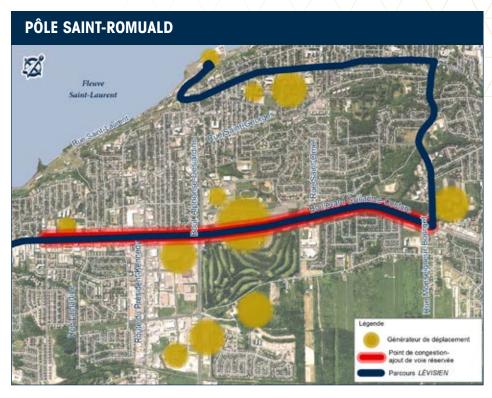
EN BREF

La Ville de Lévis et la Société de transport de Lévis souhaitent que soient implantées des voies réservées sur la route des Rivières. Le réaménagement devra être complémentaire aux interventions prévues à l'est des ponts. L'aménagement de voies réservées au transport en commun est essentiel à la réussite du projet d'amélioration de la mobilité à Lévis. L'aménagement de trottoirs pour accéder aux stations ainsi que le réaménagement de la piste cyclable bidirectionnelle en pistes unidirectionnelles sécuriseront et favoriseront les déplacements actifs et collectifs le long de ce segment de l'axe structurant.

LE PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT DU BOULEVARD GUILLAUME-COUTURE PAR L'AJOUT DE VOIES RÉSERVÉES AUX POINTS DE CONGESTION



Les interventions viseront l'amélioration de la mobilité sur le boulevard Guillaume-Couture entre le chemin du Sault, dans le secteur Saint-Romuald et le cégep Lévis-Lauzon, sur la route Monseigneur-Bourget. Le projet sera élaboré sur mesure pour Lévis selon les besoins en mobilité de la ville. Des voies réservées pour le transport en commun seront précisément aménagées aux principaux points de congestion en considérant l'état actuel de la circulation ainsi que la localisation anticipée de grands générateurs de déplacement. Il y a tout lieu de croire présentement que les interventions viseront en priorité les deux pôles structurants où converge déjà une quantité importante d'automobilistes.





La Ville de Lévis propose l'aménagement de voies réservées afin d'améliorer la fluidité des déplacements, notamment à l'intérieur de ses deux pôles structurant. Ces interventions se traduiront par des avantages pour la mobilité des citoyennes et citoyens :

- Amélioration du transport en commun : gain de vitesse, de fiabilité, d'adhérence à l'horaire et de confort et, par conséquent, gain de part modale;
- Fluidité automobile en séparant l'autobus des voies véhiculaires et en développant les autres modes de déplacement;
- Maintien intégral des voies actuellement réservées aux automobilistes;
- Bonification du transport actif;
- Développement du caractère structurant de l'axe.

Ces interventions permettront d'améliorer l'efficacité et la fiabilité du service de transport en commun. Les gains en vitesse et en fiabilité devront être calculés lors des études qui seront entreprises prochainement. Différents scénarios seront testés afin d'identifier la solution optimale, notamment la possibilité que les voies réservées soient implantées au centre de la chaussée ou en rive. Ces études permettront de déterminer la meilleure solution, considérant les besoins lévisiens, les opportunités de développement et la capacité de payer des contribuables, en somme, de concevoir une solution sur mesure pour la Ville de Lévis.



EN BREF

Pour valider le projet structurant présenté dans ce document, nous demandons l'appui financier du Ministère pour la réalisation des études nécessaires à l'obtention des autorisations gouvernementales.

Une liste détaillée des travaux à faire figure à l'annexe 3.

MESURES COMPLÉMENTAIRES AU PROJET DE TRANSPORT EN COMMUN

L'ajout de mesures complémentaires est indispensable au succès du projet à court terme. Certaines mesures pourront être mises en place rapidement et permettront d'améliorer la mobilité sur l'ensemble du territoire. Les mesures suivantes seront étudiées et mises en œuvre par la Ville et la STLévis au courant des prochains mois et des prochaines années :

1 Feux prioritaires pour autobus

Dès 2018, la Ville et la STLévis ont prévu débuter l'analyse de l'implantation de feux prioritaires pour autobus en considérant les impacts sur la synchronisation des feux. En complément aux voies réservées, cette mesure permettra rapidement d'améliorer la fluidité du service de transport en commun, et ce, de façon significative.

Évolution technologique

a. Géolocalisation des autobus (application pour les usagers)

L'évolution de la technologie permet désormais à la société de transport de suivre ses autobus par géolocalisation. Cette technologie sera prochainement accessible, ce qui rendra les périodes d'attente plus confortables et moins contraignantes pour les usagers du transport en commun à Lévis.

b. Électrification des autobus

La principale évolution technologique au niveau des transports est son électrification qui est prévue à moyen terme. La STLévis prévoit mettre en service des véhicules électriques graduellement à partir de 2023, en fonction de son calendrier de remplacement de sa flotte d'autobus.

La technologie existante permet maintenant d'opérer des véhicules électriques alimentés par des batteries rechargeables. Ces dernières disposent d'une autonomie suffisante pour permettre une journée complète d'utilisation sans recharge. Ainsi, la recharge des batteries peut se faire entièrement au garage en dehors des heures de service ou entre les heures de pointe.

Cette avancée technologique permettra, entre autres, de diminuer l'émission des gaz à effets de serre ainsi que le bruit. Le confort en général sera bonifié pour les usagers, les citoyennes et les citoyens à proximité de l'axe.

Optimisation des stations

- a. Réorganisation de l'offre (localisation optimale)
- b. Amélioration du confort

La réorganisation du service sur l'axe structurant permettra de revoir le nombre de stations nécessaire ainsi que l'emplacement de certaines stations afin d'offrir un cheminement sécuritaire pour les usagers (traverses aux intersections) et une meilleure desserte sur le tracé. Des gains en vitesse seront notés par les usagers à la suite de ces interventions. L'aménagement des stations, situées à l'intérieur des pôles et à proximité des grands générateurs de déplacement, pourra être bonifié afin d'améliorer l'expérience client et le confort pour l'usager.

- 4 Bonification du réseau de la STLévis
 - a. faciliter les correspondances sur l'axe structurant
 - b. bonifier la desserte des principaux générateurs de déplacement
 - c. améliorer l'offre en stationnement incitatif

La structure du réseau de transport en commun devra être améliorée afin de faciliter les correspondances, de bonifier la desserte des principaux générateurs et d'améliorer l'offre en stationnement incitatif. La fréquence et l'amplitude du rabattement sur l'axe structurant devront être améliorées afin de bonifier l'efficacité du transport en commun. Une révision de la desserte des générateurs de déplacement devra être entamée afin d'assurer une offre optimale pour les potentiels partenaires, comme les Galeries Chagnon, l'UQAR, le Centre des congrès et d'expositions de Lévis, la Cité Desjardins de la coopération et le cégep Lévis-Lauzon. En parallèle, la Ville poursuivra ses travaux routiers afin de boucler et compléter son réseau, ce qui permettra de soulager le réseau routier actuel en plus d'offrir de nouvelles alternatives pour les parcours de transport en commun.

EN BREF

Toutes ces mesures complémentaires permettront d'améliorer la fluidité, l'efficacité, le confort et la mobilité sur l'axe structurant. Plus le service de transport en commun fera des gains en vitesse, plus la société de transport fera des économies et pourra les réinvestir pour augmenter la fréquence et l'amplitude du service. De ce fait, l'offre en transport en commun de Lévis sera bonifiée.





CONCLUSION

La mobilité passe par une série de gestes, petits et grands, qui doivent être orchestrés de façon harmonieuse pour le mieux-être de la collectivité.

En bref, Lévis propose ici une bonification de son réseau de transport en commun structurant composé des parcours *LÉVISIEN*.

Ces parcours relient la Traverse, dans le secteur Lévis, et le terminus de la route Lagueux, dans le secteur Saint-Nicolas. Ils desservent la plupart des grandes institutions de la ville et plusieurs des principaux générateurs de déplacement. Ils unifient le territoire et relient les pôles structurants lévisiens et métropolitains. La Ville de Lévis et la STLévis misent sur l'utilisation des véhicules existants de la société de transport de Lévis qui, à moyen terme, seront convertis à l'électricité.

La bonification suppose l'aménagement de voies réservées dans les tronçons les plus congestionnés afin d'améliorer le service et de le rendre plus attrayant. Plusieurs mesures complémentaires contribueront à l'atteinte de ces objectifs, notamment la priorisation des feux pour autobus et la réorganisation du réseau de la STLévis.



Concrètement, les tronçons les plus congestionnés qui feront l'objet d'aménagement de voies réservées sont :

- Le troncon de la route des Rivières entre le chemin Olivier et le pont de Québec
- Le tronçon du boulevard Guillaume-Couture entre le chemin du Sault et la rue de Mercure
- Le troncon du boulevard Guillaume-Couture entre la route Kennedy et la route Monseigneur-Bourget

La Ville de Lévis et la STLévis projettent la réalisation des études qui permettront d'obtenir le décret gouvernemental en vue de lancer la préparation des plans et devis pour l'aménagement des voies réservées sur le boulevard Guillaume-Couture. Certes, toutes les informations pertinentes contenues dans les études existantes (BHNS, tramway et SRB) seront utilisées afin de minimiser les coûts de planification et de minimiser la durée de cette étape.

Il faudra documenter les faits, analyser des scénarios, informer la population et les décideurs concernant toutes les conséquences des solutions envisagées. Pour valider le projet structurant présenté dans ce document, nous demandons l'appui financier du Ministère pour la réalisation des études nécessaires à l'obtention des autorisations gouvernementales.

Dès que le Ministère aura donné son assentiment, la population sera consultée afin d'enrichir le projet de mobilité et d'en faire véritablement un projet sur mesure pour Lévis.

C'est dans ce contexte que se situe la proposition lévisienne, une proposition visant à répondre aux besoins des personnes ayant à se déplacer à Lévis tout en respectant la capacité de payer des contribuables.



ANNEXE 1

INVESTISSEMENTS PUBLICS ET PRIVÉS DANS LES PÔLES STRUCTURANTS DEPUIS 2013

PÔLE CHAUDIÈRE: 425 M \$

Carrefour St-Romuald : plus de 425 000 pieds carrés estimés au départ à 400 M\$. La bonification de certains projets, notamment l'ajout d'un hôtel et le développement résidentiel qui s'ajoute va dans le sens d'investissements dépassant 425 M\$.

- Ville de Lévis
- Logisco (3 immeubles)
- Groupe Maurice
- Costco
- MaestriTerra
- Les Éléments, 1432, rue Jupiter, St-Romuald : (350 appartements sur 7 à 10 ans)
- Le Méribel (Imvest), 1191, rue de Courchevel (à terme 218 logements de luxe, 20 000 pieds carrés de superficie commerciale au rez-de-chaussée)

- Courchevel Est: 4 immeubles
- Stade intérieur de soccer Honco
- Alliance-Jeunesse
- Ville de Lévis : acquisition bâtiment de la Caisse à Charny
- SILA (Nova Construction): 78 unités de logement
- Magasin Latulippe
- Cochon dingue

PÔLE DESJARDINS, INCLUANT QUARTIER MISCÉO: 325 M \$

- Centre de congrès et d'expositions de Lévis (agrandissement)
- Centre de congrès et d'expositions de Lévis (résidentiel)
- OMH sur J.B. Michaud (à venir 2017)
- Dessercom (siège social)
- Halles de l'habitation
- Galeries Chagnon
- BMW (en construction)
- Audi Lévis

- KIA Lévis à venir
- Espace Mélilot (18 unités)
- Espace Fontenelle
- Caisse populaire de Lévis (édifice LEED) : Clinique médicale Lévis-Métro
- ► 65, route du Président-Kennedy : Michael's, Bulk Barn, etc
- Cinéma Lido
- Cité Desjardins de la Coopération
 - Immeuble 15 étages : 420 000 pieds carrés

ANNEXE 2

PLAN D'ACTION POUR L'AMÉLIORATION DU RÉSEAU ROUTIER PROVINCIAL À LÉVIS À COURT TERME

Le plan vise à améliorer la fluidité de la circulation en attendant la réalisation d'un troisième lien et la mise en œuvre du projet d'amélioration du service de transport en commun. Le plan comprend dix points pour améliorer la mobilité sur le territoire lévisien, aux prises avec une problématique de congestion chronique.

Le plan a été présenté par le maire de Lévis au ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, monsieur Laurent Lessard, dans le cadre de la première rencontre de la cellule d'interventions prioritaires mise sur pied en novembre 2016 par le gouvernement du Québec à la demande de la Ville de Lévis.

Le plan identifie dix projets concrets pour optimiser le réseau routier actuel et en améliorer la fluidité. Chacune des zones de congestion est bien documentée, avec les données de circulation pertinentes et précises, et, pour chaque projet, l'intervention réclamée au Ministère:

- 1. Construction d'un viaduc au-dessus de la voie ferrée, entre les rues de Bernières et de Saint-Denis, permettant de relier le secteur Saint-Rédempteur directement à l'autoroute 20 (la Ville espère débuter les travaux à l'été 2017);
- 2. Construction d'un nouveau viaduc au-dessus de l'autoroute 20, en continuité avec le prolongement à quatre voies de la rue Saint-Omer jusqu'à l'autoroute;
- 3. Aménagement de la route des Rivières (116) en boulevard urbain et reconfiguration des accès aux ponts de Québec et Pierre-Laporte;
- 4. Accélération des échéanciers de réalisation pour le réaménagement de l'échangeur 305 à l'été 2018 (route Laqueux);
- Élargissement de l'autoroute 20 dans les deux directions, des ponts jusqu'à l'échangeur 325 (route du Président-Kennedy);
- Reconfiguration de l'échangeur 325 (route du Président-Kennedy);
- 7. Aménagement de la route Marie-Victorin (132) en boulevard urbain, à partir de la rue Jérôme-Demers jusqu'à la route des Rivières (116);
- 8. Amélioration de la sortie 314 dans le secteur Charny, incluant la traversée actuelle du viaduc au-dessus de l'autoroute 20, et ajout d'une nouvelle bretelle aérienne de sortie en direction ouest au-dessus de l'autoroute 20 (à proximité du Costco);
- 9. Prolongement du boulevard Étienne-Dallaire, à partir de la route du Président-Kennedy jusqu'au chemin des Îles, et reconfiguration de l'échangeur 321 (chemin des Îles);
- 10. Élargissement à quatre voies de la route Monseigneur-Bourget.

De plus, la Ville de Lévis a insisté sur la nécessité du réaménagement des axes routiers à la tête des ponts sur lequel planche le Ministère. La Ville de Lévis souhaite que le schéma directeur intègre les améliorations et les aménagements nécessaires à apporter du côté de Lévis pour faciliter et optimiser la fluidité de la circulation.

ANNEXE 3

ÉTAPES REQUISES ET TRAVAUX À FAIRE POUR LA PLANIFICATION DU PROJET

Grâce à l'appui financier du gouvernement provincial, la Ville de Lévis et la STLévis projettent la réalisation de différentes études permettant d'identifier le projet optimal, d'en évaluer les coûts et également de répondre aux différentes exigences gouvernementales en matière de grands projets et d'environnement. Les travaux réalisés au cours des dernières années (BHNS, tramway et SRB) constituent des assises solides pour franchir les prochaines étapes. Conformément à la *Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique*, les travaux à faire comprennent notamment les suivants :

Étude de faisabilité (Dossier de présentation stratégique)

- la description de la justification des besoins en mobilité et les résultats recherchés
- la détermination préliminaire des options et l'indication de l'option la plus pertinente, ainsi qu'un ordre de grandeur du coût en immobilisation du projet
- la détermination et la gestion des enjeux sociopolitiques dont découlera en partie la gestion des communications
- l'évaluation détaillée des scénarios possibles d'implantation de mesures prioritaires, incluant le statu quo

Étude d'opportunité et d'impact (Dossier d'affaires initial)

- la confirmation des besoins, des résultats recherchés et de la justification du projet
- l'évaluation détaillée des options notamment sur les aspects suivants
 - la prise en considération des principes liés au développement durable
 - les incidences du projet sur le milieu naturel et bâti, incluant le potentiel historique, patrimonial et archéologique
 - l'analyse des risques, laquelle présente notamment chacun d'eux, leur incidence potentielle ainsi que les mesures d'atténuation prévues
 - les analyses financière et de sensibilité
 - ► l'analyse des avantages-coûts
- Confirmation de l'option favorisée et son coût estimé (via l'analyse de la valeur)
- Plan d'avant-projet préliminaire de la solution retenue et évaluation détaillée des impacts
- Mise à jour des enjeux socio-politiques et du plan de communication
- Programme fonctionnel et technique (échéanciers, coûts, qualité, niveau de satisfaction et évaluation des risques)
- Obtention du décret de réalisation du projet en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement

Une fois ces étapes réalisées, la Ville et la STLévis pourront procéder à la confection des plans et devis, et à l'élaboration du dossier d'affaires final pour obtenir l'autorisation de construire le projet.

