



La desserte du transport en commun à Loretteville

Offre de service actuelle

Projet de réseau de transport structurant

de la Ville de Québec

**Document réalisé par
le conseil de quartier de Loretteville**

Québec

Mars 2021 (mise à jour le 20 septembre 2021)

Table des matières

Première partie : le potentiel d'utilisation du transport en commun

Deuxième partie : l'offre de service actuelle du réseau de transport en commun à Loretteville

- 2.1 L'accès aux principaux pôles d'activité
- 2.2 Couverture des circuits d'autobus dans le quartier
- 2.3 Voies de circulation empruntées par les circuits d'autobus à Loretteville
- 2.4 Durée des trajets, horaire des circuits d'autobus et correspondances nécessaires pour se rendre à destination
- 2.5 Commentaires des résidents et du conseil de quartier

Troisième partie : le réseau de transport structurant

- 3.1 Préoccupations sur les aménagements proposés sur le territoire de Loretteville en lien avec le projet de réseau structurant de transport
- 3.2 Le projet Flexibus
- 3.3 Parc-O-Bus
- 3.4 Voies réservées sur le boulevard Robert-Bourassa

Conclusion

Références

Tableaux

La desserte du transport en commun à Loretteville

Le conseil de quartier de Loretteville représente auprès de la Ville de Québec les opinions et les besoins de la population du secteur. A cet égard, le conseil de quartier s'interroge d'une part sur l'accessibilité actuelle au transport en commun pour les résidents de Loretteville et d'autre part sur les impacts du projet de transport structurant sur la desserte du transport en commun dans le quartier.

Dans la première partie de ce document, il sera question du potentiel d'utilisation du transport en commun dans le quartier. Par la suite, l'accessibilité actuelle du réseau sera évaluée selon les critères suivants : l'offre de services du réseau de transport en commun dans le quartier (catégories, nombre d'autobus et leur horaire), ainsi que la facilité et la rapidité pour les utilisateurs à se rendre à leur destination (nombre d'arrêts effectués, durée des trajets et correspondances nécessaires), la couverture des circuits d'autobus (arrêts et rues empruntées) dans le quartier, et la facilité pour les utilisateurs à se rendre à leur destination (durée des trajets et correspondances nécessaires). Cette évaluation sera complétée par les résultats d'un sondage effectué auprès de résidents de Loretteville sur leur utilisation du réseau de transport et leur niveau de satisfaction des circuits d'autobus utilisés.

La seconde partie portera sur le réseau de transport structurant et ses impacts possibles sur l'offre de service actuelle du transport en commun dans Loretteville. Elle portera également et surtout sur les préoccupations et besoins des résidents, ainsi que les nôtres, sur l'offre actuelle et à venir du service de transport en commun à Loretteville.

Première partie : Le potentiel d'utilisation du transport en commun

Selon le portrait socioéconomique du quartier de Loretteville produit par la Ville de Québec (janvier 2019), en 2016, le quartier de Loretteville comptait 15 655 résidents, soit 2,9 % de la population de la Ville de Québec. Il s'agissait d'une augmentation de 2,3 % de 2006 à 2016. Pendant cette période, le nombre de ménages avait également augmenté de 17,4 %. Les jeunes âgés de moins de 25 ans y étaient un peu plus nombreux que les 65 ans et plus : 0 à 14 ans : 14,66% 15 à 24 ans : 11,1% 25 à 44 ans : 24,3% 45 à 64 ans : 27,7% et 65 ans et plus : 22,4%.

Le taux d'activité avait atteint 63,7 %. En 2015, 25,7% des résidents de Loretteville disposaient d'un revenu brut inférieur ou égal à \$20 000 et seulement 8% avaient un revenu brut supérieur ou égal à \$80 000.

Ces données nous indiquent que les résidents du quartier faisaient davantage partie de la population active. Toutefois, leur revenu y était moindre puisque le revenu médian se chiffrait à \$36 215 comparativement au revenu médian du Québec de \$59 828. On peut penser que la situation est similaire en 2021.

En tenant compte des indicateurs précédents, on estime que le transport en commun peut représenter une alternative intéressante à l'automobile pour les résidents de Loretteville. Le groupe d'âge des 15 à 24 ans pourrait être susceptible, à cet égard, d'être une clientèle régulière du transport en commun puisqu'on y retrouve les étudiants.

Pourtant, dans l'arrondissement de la Haute-St-Charles, à peine 5% des déplacements en période de pointe en 2017 se faisaient en transport en commun. (Réseau structurant de transport en commun (RSTC) Rapport d'achalandage Données mises à jour – 2019 : 42). De plus, les données du dernier recensement (2016) indiquent qu'à Loretteville 10,6% des déplacements se faisaient en transport en commun comparativement à 7,7% pour l'arrondissement de la Haute-St-Charles. Un des premiers

résultats du sondage effectué par le conseil de quartier (annexe 1) semble d'ailleurs confirmer cette situation, puisque peu de répondants ont dit utiliser le transport en commun de façon régulière. Certains ont même démontré peu d'intérêt, jugeant que le trajet en auto est plus efficace et rapide que l'autobus. Les habitudes d'utiliser sa voiture pour se déplacer sont bien ancrées.

Deuxième partie : l'offre de service actuelle du réseau de transport en commun à Loretteville

« Le réseau actuel du RTC est conçu de telle sorte que les 4 arrondissements périphériques aux grands centres, Beauport, Charlesbourg, Les Rivières et La Haute-Saint-Charles, sont desservis par un parcours Métrobus auquel certains parcours leBus sont en rabattement. Selon la localisation géographique, les parcours Métrobus permettent d'accéder aux lieux majeurs d'activités que sont la colline Parlementaire, l'Université Laval et le secteur Laurier (...) De plus, dans chaque arrondissement, des services eXpress à destination de ces trois pôles sont offerts. Ces derniers desservent généralement les quartiers les plus éloignés et empruntent les axes autoroutiers afin de réduire les temps de parcours. Des Parcs-O-Bus sont aménagés dans chaque arrondissement. De plus, 4 terminus, un pour chaque arrondissement, assure des correspondances synchronisées afin d'offrir un plus grand choix de destinations. » (Réseau structurant de transport en commun (RSTC) Rapport d'achalandage Données mises à jour – 2019 : 11)

Actuellement, le territoire de Loretteville est desservi par: 6 autobus réguliers, un métrobus, 14 eXpress et trois couche-tard.

2.1 L'accès aux principaux pôles d'activités

Selon l'enquête origine-destination 2017, les principales zones de déplacement sont : Sainte-Foy, le centre-ville et le secteur Lebourgneuf. (Réseau structurant de transport en commun (RSTC) Rapport d'achalandage Données mises à jour – 2019 : 11) Même si la population de Loretteville n'a pas participé à cette enquête, il est intéressant de voir dans quelle mesure ces principales zones sont accessibles.

L'accès à ces pôles d'activité représente une possibilité pour les résidents d'utiliser le RTC. L'analyse des trajets permettra ainsi de vérifier si le réseau est accessible et couvre bien le territoire de Loretteville. Comme on peut le constater dans le tableau 1, les circuits d'autobus à Loretteville sont plus nombreux pour se rendre à Ste-Foy-centre, à la Colline Parlementaire et à l'Université Laval/Cégep Garneau, puis suivent comme destination ; Loretteville et Place Jacques-Cartier. Enfin, les autres destinations comportent un seul circuit.

2.2 Couverture des circuits d'autobus dans le quartier

Pour l'ensemble des circuits d'autobus circulant à Loretteville (tableau 2), on dénombre environ 24 circuits différents donnant accès aux principaux pôles d'activités. Plus précisément, 342 arrêts couvrent l'ensemble des circuits sur le territoire de Loretteville.

Le nombre d'arrêts, est plus élevé pour les circuits qui se rendent sur la Colline Parlementaire et à Ste-Foy-centre. Malgré le fait que le secteur Lebourgneuf (notamment pour les Galeries de la Capitale) soit considéré comme une zone principale de déplacement, un seul circuit et peu d'arrêts à partir de Loretteville permettent d'y avoir accès.

Nos principaux constats sont les suivants :

- Comme on peut s’y attendre, plus d’arrêts concernent l’autobus 972 qui circule dans Loretteville, soit 13% des arrêts.
- Le circuit 84 vers Place Jacques-Cartier comporte environ 10% des arrêts, suivis des circuits 384 vers Univ. Laval/Cégep et 284 vers Colline Parlementaire avec 8% des arrêts environ.
- Les autobus 72, 273 et 584 à destination du terminus Charlesbourg, de la Colline Parlementaire et de Ste-Foy-centre possèdent respectivement 7 % des arrêts.
- De 4 à 5% des arrêts sont disponibles pour les autobus 70 et 75 vers Ste-Foy-centre et l’autobus 272 vers la Colline Parlementaire.
- Les autres circuits ont entre 1 à 3% des arrêts.

2.3 Voies de circulation empruntées par les circuits d’autobus à Loretteville

Nous nous attardons également aux voies de circulation empruntées par les circuits d’autobus desservant le quartier pour évaluer l’accessibilité des résidents au transport en commun.

Toujours à l’aide des données du tableau 2, on constate que les autobus du réseau de transport circulent sur les principales artères du quartier :

- les résidents peuvent rejoindre le réseau à partir de la rue Racine et du boulevard L’Ormière (10 circuits), puis de la rue de l’Hôpital (8 circuits) et du boul. Bastien (7 circuits).
- Les boulevards Valcartier et Johnny-Parent ainsi que la rue Mgr. Cooke sont couverts par 6 circuits chacun. Les rues Wilfrid-Caron, Rivière-Nelson, du Golf et le boulevard des Étudiants ont 5 circuits.
- Un peu moins de circuits circulent sur les rues Louis IX, de la Colline et Charles-Garnier (4 circuits chacune), sur les rues Père-Chabanel et Lessard (3 circuits chacune), sur la rue Fortin (2 circuits) et enfin, sur les rues Durant, Martel, M. Guyart, Verret, de la Faune avec chacune 1 circuit.

2.4 Durée des trajets, horaire des circuits d’autobus et correspondances nécessaires pour se rendre à destination

Outre la facilité d’accès au réseau, la durée des trajets peut aussi influencer l’intérêt des résidents du quartier pour le transport en commun. Elle peut dépendre du nombre d’arrêts effectués par un circuit d’autobus, des horaires et des nécessaires correspondances à faire pour se rendre à destination.

Avec les données compilées aux tableaux 3 et 4, nos constats sont les suivants :

- Dans l’ensemble, les trajets à partir du début du circuit à Loretteville jusqu’à destination durent environ 60 minutes, ce qui comprend la nécessité de compléter le circuit en prenant un autre autobus ou par une marche dans plusieurs cas.

- En ce qui concerne les horaires, la part du transport collectif est plus importante aux périodes de pointe du matin et de l'après-midi. Les autobus circulent dès 6 heures jusqu'à 23 heures environ.
- Après vérification des circuits d'autobus qui nous apparaissent les plus utilisés à partir de Loretteville, dans la très grande majorité de ceux-ci, il est nécessaire d'utiliser au moins une correspondance pour se rendre à destination. Il peut même être nécessaire d'utiliser une correspondance dans le quartier pour pouvoir rejoindre un arrêt conduisant au circuit désiré.
- On aurait pu s'attendre à ce que le métrobus ait moins d'arrêts puisqu'il est supposé se rendre plus rapidement à destination. Pourtant, le nombre d'arrêts est sensiblement le même que pour les autres circuits.
- En général, il y a moins d'arrêts pour se rendre aux centres hospitaliers St-Sacrement et le CHU que pour les autres centres. Le circuit 804 semble posséder le moins d'arrêts (sauf pour le centre hospitalier l'Enfant-Jésus puisque les circuits 70 et 72 en possèdent moins).
- En ce qui concerne les maisons d'enseignement, le nombre d'arrêts varie selon le circuit emprunté, c'est-à-dire entre 52 et 70 pour le cégep de Limoilou, entre 40 et 101 pour le campus Charlesbourg et environ 40 pour l'Université Laval. Le circuit qui comporte le moins d'arrêts pour le cégep Limoilou et le campus Charlesbourg est l'autobus 72.

2.5 Commentaires des résidents et du conseil de quartier

Les résidents du quartier qui ont répondu au sondage et qui utilisent le transport en commun se disent satisfaits du service actuel de transport en commun dans le quartier, pour la majorité (voir l'annexe 1 pour plus de détails).

Le circuit le plus utilisé de façon régulière est le 804 vers Ste-Foy-centre. Les circuits les plus utilisés de façon occasionnelle sont ceux à destination de Charlesbourg (le 72), de la Place Jacques-Cartier (le 84) et de Ste-Foy-centre (les 75 et 804).

- Dans l'ensemble, la durée trop longue des trajets pour se rendre à destination est le principal problème noté par les répondants, que ce soit pour les destinations du centre-ville que pour celles de Ste-Foy. Pour eux, la durée des trajets est problématique en raison des nombreux arrêts effectués et par les correspondances (dû à un manque d'accès direct) ou la marche nécessaires pour se rendre à leur destination.
- D'autres répondants ont aussi noté comme problème, le peu d'heures de service pour les parcours 75 et 84 en particulier.
- D'autres souhaitent un meilleur service entre Loretteville et Val-Bélair.
- Comme membres du conseil de quartier, nous notons également que le RTC gagnerait en popularité s'il maximisait le transport en commun vers le centre-ville en dehors des heures

de pointe, ce qui n'est pas le cas actuellement. Cela faciliterait l'accès aux activités culturelles le soir (le Grand théâtre et autres) sans devoir utiliser l'automobile.

- De plus, les parcours eXpress vers le centre-ville ou Ste-Foy pourraient être moins longs si les arrêts en dehors du quartier de Loretteville étaient beaucoup moins fréquents. Par exemple, le 284 pourrait ne pas effectuer d'arrêts sur le boulevard Bastien, une fois passé le carrefour Bastien-Robert Bourassa, étant donné que d'autres circuits d'autobus utilisent le boulevard Bastien pour se rendre à destination.
- L'arrêt principal d'autobus (804, 75 et 72, 273 notamment) à l'angle de la rue Racine et Caron nous préoccupe beaucoup. Cette préoccupation a aussi été mentionnée par des répondants au sondage. Le RTC aurait souvent questionné sa pertinence pour diverses raisons. Cet arrêt représente un carrefour important pour les résidents et surtout pour les utilisateurs du transport en commun (correspondance notamment). L'élimination ou le déplacement de celui-ci risque de nuire encore plus aux activités déjà précaires de la rue Racine; pourtant une artère principale du quartier qui souffre d'un manque de permanence des activités commerciales, ainsi que d'un manque d'affluence depuis plusieurs années.

Troisième partie : Le réseau de transport structurant

Selon le site du Réseau structurant de transport en commun (RSTC) Rapport d'achalandage Données mises à jour – 2019, les ressources associées aux parcours qui seront modifiés pour faire place au tramway seront réinvesties afin de bonifier la redistribution des autobus sur tout le territoire de Québec. Il est difficile de prévoir si Loretteville pourra en bénéficier.

D'entrée de jeu, les membres du conseil de quartier sont d'accord pour l'implantation du projet de réseau structurant de transport, excluant le projet de troisième lien. Ce projet devrait favoriser une meilleure fluidité de la circulation, devrait permettre une réduction de la durée des trajets en transport en commun, et aussi et surtout, avoir une valeur de mobilité durable.

Différents moyens sont proposés pour atteindre ces objectifs: le développement d'un tramway moderne et à haute fréquence, un autre système de transport en commun à haute fréquence (autrefois appelé Trambus) et des voies réservées sur les grandes artères. Par exemple, nous n'avons qu'à penser à la congestion des autobus qui se forme à l'entrée du centre-ville (St-Roch) et sur la Colline parlementaire, notamment, sans parler de celle des automobiles, ce qui augmente de beaucoup la durée des trajets par autobus et la pollution de l'air par l'émission de gaz à effet de serre.

Ce projet devrait aussi inciter plus de citoyens de Loretteville à utiliser le transport en commun pour se rendre au travail ou pour participer à des activités à l'extérieur de Loretteville.

Le RTC nous indiquait récemment que si des modifications devaient avoir lieu en lien avec le projet, elles ne se feraient que dans un horizon de 3 à 10 ans, selon l'échéancier de réalisation du projet de réseau de transport structurant. À cet égard, donc, au lieu de parler d'impacts, nous parlerons de préoccupations par rapport à l'offre de service actuelle et à venir pour le transport en commun à Loretteville.

3.1 Préoccupations sur les aménagements proposés sur le territoire de Loretteville en lien avec le projet de réseau structurant de transport

Dans le document sur le réseau de transport, il est *proposé pour Loretteville de conserver les parcours réguliers 70-75 et 804 avec des parcours de pointe vers les pôles d'échanges Saint-Roch et Université Laval et des parcours réguliers pour la desserte locale.* (Réseau structurant de transport en commun (RSTC) Rapport d'achalandage Données mises à jour – 2019 : 29).

Ce document indique également l'aménagement d'un Parc-O-Bus à l'angle du boulevard Robert-Bourassa et du boulevard Bastien pour récupérer les résidents de Loretteville qui devront se déplacer. Par contre, il n'indique aucun autre aménagement, infrastructure ou circuit de transport en commun qui pourraient améliorer le réseau de transport à Lorette, outre le projet de transport Flexibus.

Avec les informations que le conseil de quartier détient présentement, il est alors difficile de savoir si des modifications seront faites à l'offre de service actuelle en transport en commun sur le territoire de Loretteville, et lesquelles lors de la réalisation du projet ?

En général, les préoccupations des résidents qui ont répondu au sondage et celles du conseil de quartier sont les suivantes.

- L'offre de service sur le territoire sera la même qu'actuellement (parcours des autobus eXpress ou réguliers, notamment) ? Par exemple, est-ce que les autobus express vont continuer de desservir le territoire de Loretteville, même s'ils ne se rendent plus au centre-ville ou à Ste-Foy, en raison de l'implantation du tramway ? On nous parle d'un système d'autobus à haute fréquence. Que se passera-t-il au-delà de la fin du parcours du tramway ou du Parc-O-bus de l'angle Robert-Bourassa-Bastien vers Loretteville ? Il faudra que la couverture du quartier de Loretteville par les circuits d'autobus demeure la même ou soit améliorée davantage.
- Il serait désavantageux pour les résidents de Loretteville que les circuits d'autobus qui continueront d'exister ou qui seront modifiés en raison de nouveaux aménagements ou d'une nouvelle desserte d'autobus, soient trop longs avant de rejoindre leur domicile, ce qui pourrait affecter leur utilisation (voir également les préoccupations inscrites dans la section sur la desserte actuelle).
- D'après le sondage, l'aménagement du Parc-O-Bus et des voies réservées semblent être plus populaires que le Flexibus ; ce dernier semblant peu connu par la population de Loretteville.
- Certains autres commentaires ont été émis par les résidents sur le projet de réseau structurant qui concernent notamment la pertinence de réaliser ce projet en raison des coûts et de son utilisation future. Certains indiquent que les résidents de Loretteville sont laissés pour compte dans la réalisation de ce projet (plus une question de centre-ville) et que celui-ci n'améliorera pas l'offre de service pour Loretteville, notamment ce que qui concerne la durée des trajets et les circuits rapides (voir l'annexe 1 sur les résultats du sondage).

3.2 Le projet Flexibus

Le projet Flexibus qui desservira le territoire de la Haute-St-Charles en 2021-2022, incluant celui de Loretteville, a comme objectif de se déplacer à l'intérieur de celui-ci ou de rejoindre un réseau de transport fréquent, avec réservation du service.

Ce type de service s'avérera une option intéressante pour les déplacements à l'intérieur du quartier et de l'arrondissement de la Haute-St-Charles, surtout pour les jeunes et les personnes retraitées ou pour les aînées qui, entre autres, doivent se déplacer pour des activités. Il sera également intéressant pour les résidents qui voudront, à l'occasion, se rendre au centre-ville de Québec ou à Ste-Foy.

Plusieurs résidents lors du sondage ont répondu ne pas connaître le projet dans son ensemble, et particulièrement le projet de Flexibus.

Toutefois, des questions sont posées par rapport à ce nouveau service par certains répondants au sondage et par le conseil de quartier. Elles sont notamment les suivantes :

- Pourquoi pas de parcours Flexibus au sud de la rue Racine, comme le mentionnait le RTC récemment ? Une partie importante de la population de Loretteville ne pourra pas en bénéficier.
- Les réservations pourront-elles se faire par téléphone et non seulement via l'application Nomade pour ceux qui ne peuvent accéder à Internet pour une raison ou pour une autre ?
- Ce type de service avec réservation pourra-t-il bénéficier aux résidents de Loretteville qui doivent se rendre à tous les jours au centre-ville de Québec ou à Ste-Foy pour y travailler ou étudier ?

3.3 Parc-O-Bus

Depuis l'annonce de l'aménagement du Parc-O-Bus à l'angle du boulevard Robert-Bourassa et du boulevard Bastien, le conseil de quartier se préoccupe de l'impact de celui-ci sur la sécurité des piétons et des automobilistes. Quels aménagements seront faits pour sécuriser les lieux ? De plus, il serait souhaitable qu'un espace sécurisé soit aménagé pour des supports à vélo afin de permettre aux cyclistes de laisser leur vélo pour la journée. De plus, les autobus qui s'y rendent ou partent devraient être dotés de supports à vélo.

3.4 Voies réservées sur le boulevard Robert-Bourassa

Les voies réservées aux autobus sur le boulevard Robert-Bourassa devraient augmenter la fluidité et la rapidité des autobus pour se rendre au centre-ville. Toutefois, la question est de savoir si elles vont accroître le problème de gestion du trafic des automobiles. À cet égard, la frustration des automobilistes et l'emprunt de rues secondaires par ces derniers entraîneraient un déplacement de la congestion automobile, ainsi qu'une nouvelle problématique de sécurité routière pour l'ensemble des usagers de la route et des piétons.

Conclusion et recommandations :

L'augmentation de la population, la répartition selon l'âge et le niveau de revenu indiquent qu'il y a un potentiel d'utilisateurs pour le transport en commun. Pourtant, peu de résidents utilisent ce mode de transport. Le Conseil de quartier s'est penché sur l'accessibilité du réseau pour expliquer cette situation.

Comme il a été mentionné, la présence du métrobus, des autobus réguliers, des eXpress et des couche-tard permettent de bien desservir le quartier en transport en commun. En effet, si on tient compte des voies empruntées, les résidents du quartier peuvent utiliser ce service sur les principales artères du quartier. Mis à part certains commentaires, les utilisateurs du transport en commun semblent satisfaits de l'offre de service actuelle. La durée des trajets est toutefois un élément important d'insatisfaction et qui pourrait expliquer le peu d'intérêt pour le transport en commun par les résidents de Loretteville. Donc, à la lumière des commentaires des répondants au sondage et de nos préoccupations, le conseil de quartier fait les recommandations suivantes :

Recommandations sur la desserte actuelle
Recommandation 1 : Réduire la durée des différents trajets, notamment en réduisant le nombre d'arrêts hors du quartier de Loretteville et en limitant le nombre de correspondances.
Recommandation 2 : Augmenter les heures de service pour les circuits d'autobus 75 et 84, en particulier.
Recommandation 3 : Assurer un meilleur service entre Loretteville et Val-Bélair et permettre que les circuits d'autobus se rendent plus au nord de Val-Bélair
Recommandation 4 : Conserver l'arrêt principal d'autobus au carrefour de la rue Caron et de la rue Racine
Recommandation 5 : Maximiser le transport en commun vers le centre-ville en dehors des heures de pointe.

Afin d'améliorer la mobilité active, la Ville de Québec a proposé de mettre en place un réseau de transport structurant. Le Conseil de quartier trouve cette proposition intéressante mais s'interroge sur ses impacts potentiels. Ce projet amènera-t-il des changements importants concernant l'offre de services. De plus, il est proposé un Parc-O-Bus, un service Flexibus et des voies réservées sur le boulevard Robert-Bourassa. Des interrogations subsistent concernant chacun de ces services. Comment pourront-ils assurer une meilleure flexibilité, une réduction de la durée des trajets et une meilleure desserte locale ?

Références

- Site Web de la Ville de Québec.
- Site Web du réseau de transport structurant
- Site Web du réseau de transport en commun (RTC)
- Rapports annuels du Conseil de quartier de Loretteville, 2018 et 2019.

- Mémoire du Conseil de quartier de Loretteville sur la sécurité routière de la Ville de Québec 2020-2024, Janvier 2020.

Tableau 1

Circuits d'autobus ayant comme destination les principales zones de déplacement de la ville de Québec selon le nombre d'arrêts en nombre et en pourcentage

	Circuits d'autobus	Nombre d'arrêts	
		Nbre	%
Colline Parlementaire	<i>284, 273, 272, 274, 281</i>	81	23.6
Ste-Foy centre	<i>70, 75, 804, 584, 574, 572</i>	70	20.5
Loretteville	<i>972, 904</i>	51	14.9
Université Laval/Cégep Garneau	<i>384, 374, 381, 372</i>	45	13.2
Place Jacques-Cartier	<i>74, 84</i>	43	12.6
Terminus de Charlesbourg	<i>72</i>	24	7.0
Vieux-Québec	<i>290</i>	9	2.6
Neufchâtel	<i>984</i>	8	2.3
Lebourgneuf/Sainte-Foy centre	<i>581</i>	7	2.0
Terminus Les Saules	<i>81</i>	4	1.2

Tableau 2

Circuits d'autobus à Loretteville selon la destination et le nombre d'arrêts

No. autobus	Destination	Nombre d'arrêts		Trajets dans Loretteville
		Nbre	%	
70 le Bus	Vers Ste-Foy centre	14	4.07	Boul. l'Ormière; Rue Racine; boul. Bastien
72 le Bus	Vers terminus Charlesbourg	24	7.01	Rue Lessard; rue Fortier; rue Wilfrid-Caron; rue Racine; boul. Bastien
74 le Bus	Vers Place Jacques-Cartier	10	2.92	Rue Mgr.Cooke; boul. l'Ormière
84 le Bus	Vers Place Jacques-Cartier	33	9.6	Rue Rivière-Nelson; boul. Valcartier; rue du Golf; rue Charles-Garnier; boul. des Étudiants; boul. Valcartier; rue Racine; rue Wilfrid-Caron; boul. Johnny-Parent; rue de l'Hôpital
75 le Bus	Vers Ste-Foy centre	15	4.4	Boul. l'Ormière; rue Racine; boul. Bastien
804 Métrobus	Vers Ste-Foy centre	7	2.0	Rue Racine; boul. l'Ormière.
972 Couche-tard	Vers Loretteville	43	12.6	Rue Rivière-Nelson; boul. Valcartier; rue du Golf; rue Mgr. Cooke; rue Père-Chabanel; rue Charles-Garnier; boul. des Étudiants; rue de l'Hôpital; rue Durand; rue Martel; boul. Johnny-Parent; rue Lessard; rue Fortier; rue Wilfrid-Caron
284 Express	Vers Colline Parlementaire	28	8.2	Rue Rivière-Nelson; boul. Valcartier; rue du Golf; rue Mgr. Cooke; rue Père-Chabanel; rue Charles-Garnier; boul. des Étudiants; boul. Bastien

290 Express	Vers Vieux-Québec	9	2.6	Rue Louis IX; rue Wilfrid-Caron; rue Racine; boul. l'Ormière
273 Express	Vers Colline Parlementaire	25	7.3	Boul. Johnny-Parent; rue Lessard; rue M. Guyart; rue Louis IX; rue de l'Hôpital ; rue Racine; boul. Bastien
584 Express	Vers Ste-Foy centre	25	7.3	Rue Rivière-Nelson; boul. Valcartier ; rue du Golf; rue Mgr. Cooke ; boul. des Étudiants ; rue de l'Hôpital ; rue Racine; boul. Bastien
384 Express	Vers Univ. Laval/Cégep Garneau	30	8.8	Rue Rivière-Nelson; boul. Valcartier ; rue du Golf; rue Mgr. Cooke ; rue Père-Chabanel; rue Charles-Garnier; boul. des Étudiants ; rue de l'Hôpital ; rue Racine; boul. Bastien
272 Express	Vers Colline Parlementaire	16	4.7	Rue Louis IX; rue Verret; rue Racine ; boul. Valcartier ; rue de la Faune; rue de la Colline
274 Express	Vers Colline Parlementaire	5	1.5	Boul. l'Ormière
374 Express	Vers Univ. Laval/Cégep Garneau	5	1.5	Boul. l'Ormière
904 Couche-tard	Vers Loretteville	8	2.3	Rue Wilfrid-Caron ; rue Louis IX; boul. l'Ormière
574 Express	Vers Ste-Foy centre	5	1.5	Boul. l'Ormière
281 Express	Vers Colline Parlementaire	7	2.0	Boul. Johnny-Parent ; rue de l'Hôpital
381 Express	Vers Univ. Laval/Cégep Garneau	7	2.0	Boul. Johnny-Parent ; rue de l'Hôpital
581 Express	Vers Lebourgneuf/Sainte-Foy centre	7	2.0	Boul. Johnny-Parent ; rue de l'Hôpital
81 le Bus	Vers terminus Les Saules	4	1.2	Rue de la Colline
372 Express	Vers Univ. Laval/Cégep Garneau	3	0.9	Rue de la Colline
572 Express	Vers Ste-Foy centre	4	1.2	Rue la Colline
984 Couche-tard	Vers Neufchâtel	8	2.3	Rue Mgr. Cooke ; boul. l'Ormière

Tableau 3

Nombre d'arrêts d'autobus de Loretteville jusqu'à destination

Université Laval : les autobus 84 et 804 environ 40 arrêts

Cegep Limoilou :

l'autobus 74 : 62 arrêts avec une correspondance soit l'autobus 28 : 8 arrêts pour un total de 70
l'autobus 72 : 40 arrêts avec une correspondance soit l'autobus 36 : 24 arrêts pour un total de 64
l'autobus 74 : 61 arrêts avec une correspondance soit l'autobus 802 : 6 arrêts pour un total de 67
l'autobus 72 : 40 arrêts avec une correspondance soit l'autobus 801 : 11 arrêts pour un total de 52

Campus Charlesbourg :

l'autobus 84 : 62 arrêts avec une correspondance soit l'autobus 72 : 39 arrêts pour un total de: 101
l'autobus 72 : 40 arrêts
l'autobus 74 : 31 arrêts avec deux correspondances soit l'autobus 803 : 29 arrêts et l'autobus 133 : 6 arrêts pour un total de 66
l'autobus 804 : 33 arrêts avec une correspondance soit l'autobus 330 : 11 arrêts pour un total de: 44

Centre hospitalier St-François d'Assise :

l'autobus 84 : 79 arrêts
l'autobus 804 : 20 arrêts avec une correspondance l'autobus 84 : 30 arrêts pour un total de 50
l'autobus 804 : 20 arrêts avec une correspondance l'autobus 86 : 51 arrêts pour un total de 71
l'autobus 74 : 61 arrêts

Centre hospitalier Hôtel-Dieu :

l'autobus 804 : 36 arrêts avec une correspondance soit l'autobus 807 : 20 arrêts pour un total de 56
l'autobus 74 : 64 arrêts avec une correspondance soit l'autobus 800 : 3 arrêts pour un total de 67
l'autobus 74 : 64 arrêts avec une correspondance soit l'autobus 1 : 4 arrêts pour un total de: 68
l'autobus 75 : 27 arrêts avec deux correspondances soit l'autobus 82 : 32 arrêts et l'autobus 18 : 3 arrêts pour un total de 62

Centre hospitalier L'Enfant-Jésus :

l'autobus 72 : 40 arrêts avec une correspondance soit l'autobus 36 : 19 arrêts pour un total de 59
l'autobus 74 : 60 arrêts avec une correspondance soit l'autobus 802 : 9 arrêts pour un total de 69
l'autobus 70 : 27 arrêts avec une correspondance soit l'autobus 61 : 27 arrêts pour un total de 54
l'autobus 804 : 26 arrêts avec deux correspondances soit l'autobus 803 : 33 arrêts et l'autobus 4 : 9 arrêts pour un total de 68

Centre hospitalier St-Sacrement :

l'autobus 804 : 36 arrêts avec une correspondance soit l'autobus 807 : 10 arrêts pour un total de 46
l'autobus 74 : 21 arrêts avec deux correspondances soit l'autobus 804 : 23 arrêts et l'autobus 807 : 9 arrêts pour un total de 53

l'autobus 804 : 40 arrêts avec une correspondance l 'soit autobus 801 : 5 arrêts pour un total de 45

Centre hospitalier de l'Université Laval (CHU) :

l'autobus 804 : 42 arrêts

l'autobus 74 : 8 arrêts avec une correspondance soit l'autobus 70 : 36 arrêts pour un total de 44

l'autobus 84 : 10 arrêts avec une correspondance soit l'autobus 804 : 43 arrêts pour un total de 53

Tableau 4

Exemples de durée des trajets d'autobus de Loretteville à destination

Voici quelques trajets utilisés comme exemples : de Loretteville vers les Galeries de la Capitale, le cégep de Charlesbourg et le cégep de Ste-Foy.

Le circuit 70 est un autobus régulier qui se rend aux Galeries de la Capitale. Cet autobus fait Val-Bélair vers Ste-Foy, entre 6h et 23h, entre le boulevard Industrielle et la rue J.Dallaire et vice-versa. Il passe à Loretteville une fois par heure. Il longe la rue Racine et le boulevard Bastien et emprunte le boulevard Robert-Bourassa.

- Si je pars à 10h de Racine/Caron pour me rendre aux **Galeries de la Capitale**:
 - **Durée du trajet: 15 à 20 minutes (25 arrêts)**
 - **En voiture: 12 minutes**
- Si je reviens des Galeries à 15h et que je descends à W.Caron:
 - **Durée du trajet: 20 minutes**
 - **En voiture: 15 minutes**

Le circuit 72 est aussi un autobus régulier qui se dirige vers le Cégep de Charlesbourg. Il permet de se rendre de Loretteville à Charlesbourg toute la journée entre 5h30 et 23h30. De Charlesbourg vers Loretteville, il est régulier aux demi-heures mais il termine plus tôt, soit à 18h30. Il couvre une partie sud de Loretteville (entre la rue Racine et le boulevard Johnny-Parent) ainsi que le sud de Neufchâtel-Est (entre les boulevards Bastien et Chauveau). Il parcourt la rue Racine et le boulevard Bastien avec plusieurs arrêts qui favorisent l'accès aux lieux publics comme le CJE, les bibliothèques, le Piolet, les églises et différents commerces (librairie, coiffure, etc).

- Si je pars de l'arrêt au coin des rues de l'Hôpital et Louis-IX (début du parcours de ce bus) pour me rendre au **cégep de Charlesbourg**:
 - entre 5h30 et 8h, il y a 6 départs
 - Ensuite aux demi-heures entre 8h et 9h30
 - Finalement, à peu près aux heures entre 10h30 et 23h30
 - **Durée du trajet: 33 minutes**
 - **En voiture: 16 minutes**
- Si je pars du terminus Charlesbourg entre 6h30 à 18h30, et que je descends à l'arrêt au coin des rues Wilfrid-Caron et Racine, il y des départs aux demi-heures
 - **Durée du trajet: 20 minutes**
 - **En voiture: 14 minutes**

Le métrobus 804 termine son trajet au Cégep de Sainte-Foy. De Loretteville à Sainte-Foy : ce métrobus roule de 5h30 à 0h11. Il longe le boulevard de l'Ormière, tourne sur le boulevard Père-Lelièvre et passe par le terminus les Saules. Il continue sa route vers l'Université Laval, Place Sainte-Foy, Laurier Québec. Il termine son parcours au coin de l'Église/J.Dallaire. Il fait plusieurs arrêts.

Si je pars à 7h du coin des rue Wilfrid-Caron et Racine (début du parcours de ce bus) pour me rendre au cégep de Ste-Foy:

- **Durée du trajet: 50 minutes (20 minutes jusqu'au terminus les Saules + 30 minutes jusqu'au Cégep, incluant une marche à pied de 750 mètres entre l'arrêt au coin du boulevard Robert Bourassa, de la rue Quatre-Bourgeois et ducégep)**

- En voiture, directement vers le cégep: 15 à 20 minutes, selon le trafic, en passant par le boulevard Robert-Bourassa

De Sainte-Foy à Loretteville : le métrobus roule de 5h57 à 0h21 et il y a plusieurs départs.

- Si je reviens du cégep de Ste-Foy à 16h, jusqu'au coin des rues Racine et Wilfrid-Caron:
 - Durée du trajet: 40 minutes
 - En voiture: 15 à 20 minutes, selon le trafic.

ANNEX 1

SONDAGE EFFECTUÉ AUPRÈS DES RÉSIDENTS DE LORETTEVILLE

Le sondage a été effectué auprès des résidents de Loretteville via la page Facebook du conseil de quartier de Loretteville (automne 2020 – août 2021) et lors des activités de la place Éphémère (juillet-août 2021) sur la rue Racine 33 réponses au sondage en ligne sur la page Facebook et 28 lors des activités de la place Éphémère.

1. Pour chacun des circuits suivants, cochez votre fréquence d'utilisation.

	Jama is	À l'occasion	Régulièreme nt
72 : Charlesbourg	13	12	2
84 : Place Jacques-Cartier	10	14	4
75 : Ste-Foy centre	12	13	5
804 : Ste-Foy centre	9	12	10
284 : Colline parlementaire	14	5	4
290 : Vieux-Québec	14	7	3
273 : Colline parlementaire	15	7	3
584 : Ste-Foy centre	16	3	3
384 : Université Laval - Cegep Garneau	17	2	5

2. Cochez votre niveau de satisfaction des circuits d'autobus actuels dans Loretteville.

	Très satisfaisant	Satisfaisa nt	Insatisfaisa nt	Très insatisfaisant
72 : Charlesbourg	4	8	5	3
84 : Place Jacques-Cartier	3	15	4	0
75 : Ste-Foy centre	4	12	3	3
804 : Ste-Foy centre	7	16	3	2
284 : Colline parlementaire	2	11	4	1

290 : Vieux-Québec	2	9	6	1
273 : Colline parlementaire	1	12	4	1
584 : Ste-Foy centre	0	10	3	1
384 : Université Laval - Cegep Garneau	1	7	3	3

3. Cochez votre niveau d'appréciation des propositions qui font suite aux discussions sur le réseau de transport structurant

	Très intéressante	Intéressante	Peu intéressante	Je ne connais pas ce projet
Parc-O-bus à l'angle Robert-Bourassa-Bastien	14	18	8	11
Voies réservées sur le boulevard Robert-Bourassa	19	12	14	9
Le projet Flexibus	10	14	8	16

4. Quelles préoccupations avez-vous suite aux propositions qui sont discutées concernant le réseau de transport structurant?

En vrac, les commentaires sont les suivants :

- *Les coûts astronomiques d'un projet qui n'a pas été voté par referendum et qui va encore plus endenter les québécois.*
- *Aucune*
- *Fréquences; voies réservées des autoroutes;*
- *Impression que Loretteville est pratiquement oubliée dans ces propositions*
- *Avec le télé-travail il faut réévaluer tous le projet, je crois qu'à court terme ce n'est plus nécessaire*
- *Tunnel inutile au centre ville*
- *Dépensez d'argent inutiles de la Ville pour un projet que nous n'avons pas voté pour et qui ne déservira qu'une minorité de la population en plus de nuire aux commerçants durant les travaux. Je crois les commerçants on déjà été assez éprouvés avec la dernière année.*
- *Investissez dans les infrastructures déjà présentes qui sont en piteuse états.*
- *Je suis contre le tramway.*
- *Intéressant pour ceux qui restent loin*

Des répondants ont aussi émis des commentaires sur le réseau d'autobus actuel. En vrac, les commentaires sont les suivants :

- *Un service rapide entre Loretteville et le centre ville ... 1h30 et 2 autobus pour aller au centre ville ... c'est long!*
- *moins de services régulier*
- *Être encore exclu hors des heures de pointe.*
- *Il faut nous donner un accès direct au centre ville et non juste nous amener à une terminus*
- *Me rendre plus rapidement et facilement de mon domicile à un autre endroit qui est moins bien desservi par le transport en commun.*
- *Avoir plus de passage aux heures*
- *Transfert aux Saules trop lent*
- *Passages plus fréquents pour le 84*
- *Que le trajet du 72 se rende jusqu'à la rue Légaré*
- *Que le terminus Les saules soit chauffé*
- *Que les trajets vers Val-Bélair se rendent plus loin vers le nord, car plusieurs prennent fin à la bibliothèque Félix-Leclerc*
- *L'autobus 272 devrait espacer les montées. Elle ne devrait pas s'attarder dans la haute-St-Charles. Le trajet est beaucoup trop long entre Loretteville et le Vieux-Quebec. Beaucoup de perte de temps et trop d'arrêt. Les gens peuvent marcher un peu pour se rendre à une montée.*
- *Les autobus, entre autres 804, qui n'arrêteront plus coin Caron-Racine*
- *Améliorer le transport en commun. Permettre aux gens vivant en banlieue d'avoir un accès surtout dans le Vieux-Quebec. Rapide et efficace*

5. Quelles modifications apporteriez-vous à la desserte du transport en commun dans Loretteville? ²³ réponses

- *aucune idée, j'utilise une voiture, le transport en commun n'est pas adéquat pour mon travail.*
- *Aucune*
- *accés fréquents Loretteville-Val-Bélair*
- *Plus petits autobus à des fréquences plus rapprochées vers la colline parlementaire, l'Université Laval, les Galeries de la Capitale et Ste-Foy centre*
- *Aucune*
- *Modifier le trajet du 804 pour que ce soit vraiment un transport rapide vers l'université ... 1h c'est beaucoup trop long...*
- *plus de lignes directes vers québec*
- *Offrir un centre de transfert mieux agencé coin Caron afin de permettre le transfert entre le 72 et le 75 vers Val-belair. Souvent le 75 est juste devant le 72 et il ne l'attend pas. Ça oblige une attente d'une heure. Grosse frustration.*
- *Un trajet de type métro bus vers la colline parlementaire.*
- *Service au centre ville direct à l'extérieur des heures de pointes*
- *Mettre davantage d'heures de service pour le 75 et changer les arrêts d'autobus.*
- *Plus de lignes disponibles sur le territoire avec plus de départ pas heure*
- *Vers cegep garneau, UL , à améliorer grandement*
- *Avoir moins d'arrêts sur les trajets Metrobus et Express.*
- *Bus la nuit*
- *Un bus qui fait l'avenue Chauveau ... c'est tout ce qui manque*
- *J'aimerais que les transferts entre autobus soient mieux car quand tu débarques et que l'autre autobus est parti ça ne tente pas d'attendre plus d'une demi-heure pour avoir un autre autobus*
- *je ne l'utilise pas, je voyage avec mon auto.*
- *Svp, maintenir coin Caron et Racine*

- *Rendre les express plus efficaces en desservant uniquement Loretteville. Exemple, la 272 va jusqu'à Lebourgneuf avant de prendre l'autoroute.*
- *Trajet trop long et peu de fréquences au demi-heure. Transfert en plus. Il faudrait que l'autobus passe au 15 minutes. C'est compliqué et long pour aller au Tigre Géant à partir de Racine. C'est compliqué de voyager Loretteville, Val Belair aussi.*
- *804 plus haute dans Loretteville. Express pour Loretteville et Montchatel*
- *Avoir une fréquence de bus de Val-Belair en direction du centre-ville*
- *Avoir un trajet rapide est-ouest au nord de la ville*
- *La longueur des trajets, le manque d'accès direct.*

•