



RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN

EN ROUTE VERS LA MODERNITÉ



État de situation – Étude d'impact sur l'environnement

Mardi 10 décembre 2019

www.reseaustructurant.info



*l'accent
d'Amérique*



1

Impacts sur l'environnement



- En phase d'exploitation, le projet amènera des **bénéfices permanents et importants** pour la population de Québec
- À l'exception de deux impacts visuels, tous les **impacts résiduels majeurs** du projet sont **positifs**
- Les **plus grandes perturbations** sont attendues en phase de construction, donc **temporaires**



Impacts par phase et enjeu

Phase	Enjeu	Importance de l'impact
Aménagement	Acquisitions	Stress
Construction	Patrimoine archéologique	Perturbation de la trame archéologique
		Acquisition de connaissances
	Fluidité de la circulation	Plan de maintien de la circulation
Exploitation	Milieu visuel	Laurier, entrée de Ville Saint-Roch, Université Laval
		René-Lévesque, pont Drouin, Place D'Youville, Trait-Carré
	Maintien de la qualité de vie	Reconfiguration urbaine, mobilité et accessibilité
	Sécurité des usagers	Amélioration de la sécurité des piétons et cyclistes
	GES, îlots de chaleur	Diminution des émissions de GES, augmentation de la canopée

Légende	
Impact positif	Impact négatif
Majeur	Majeur
Moyen	Moyen
Mineur	Mineur



- Mesures d'atténuation **pour tous les impacts** identifiés.
- **Intégration des mesures**, ainsi que des exigences particulières du certificat d'autorisation de réalisation du ministère, aux plans et devis du consortium.
- Mise en place de **processus de validation et de conformité** aux lois et règlements en vigueur.



- Les principales perturbations auront lieu durant la phase de construction et seront **d'intensité mineure à moyenne.**
- Ces perturbations seront **temporaires et prendront fin avec les travaux.**
- La mise en service du tramway engendra **des bénéfices importants et permanents** pour la population de Québec.
- Le RSTC est une application concrète de la **stratégie de développement durable** du gouvernement du Québec.

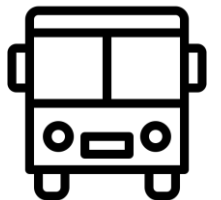
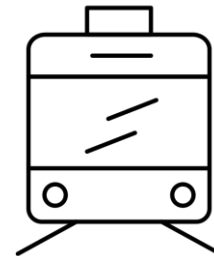
2

Bénéfices pour les citoyens





- **Attractivité** du transport en commun
- Limite de la détérioration des **conditions de circulation**
- Plus de **choix** et de **flexibilité** pour se déplacer
- **Intermodalité** accrue
- **Aménagements** esthétiques conviviaux avec des infrastructures (chaussée, trottoirs) et un mobilier urbain renouvelés
- Ajout de **végétation** et amélioration de la **qualité de l'air**



- Maintien de **96 % des stationnements** dans la rue¹
- **Économies** potentielles pour les ménages
- Hausse des **valeurs des propriétés**¹

¹ Zone d'influence du tramway et du trambus

3

Retour sur les études d'impact





En considérant l'achalandage attendu et l'évolutivité des systèmes, Systra conclut que...

- **Seul le tramway** répond de **façon optimale** à l'ensemble des critères :
 - Coûts en adéquation avec le financement disponible
 - Capacité correspond à l'achalandage anticipé
 - Bonne fiabilité toute l'année
- Le **métro est surdimensionné et trop coûteux** pour les besoins de Québec



- **Aucun impact** sonore et **effet bénéfique sur 95 % du tracé**
- Mise en place de **mesures d'atténuation** du bruit (ex. écran antibruit)
- **Zones de vigilance** nécessitant des mesures complémentaires



- **Bâtiments à usage courant**

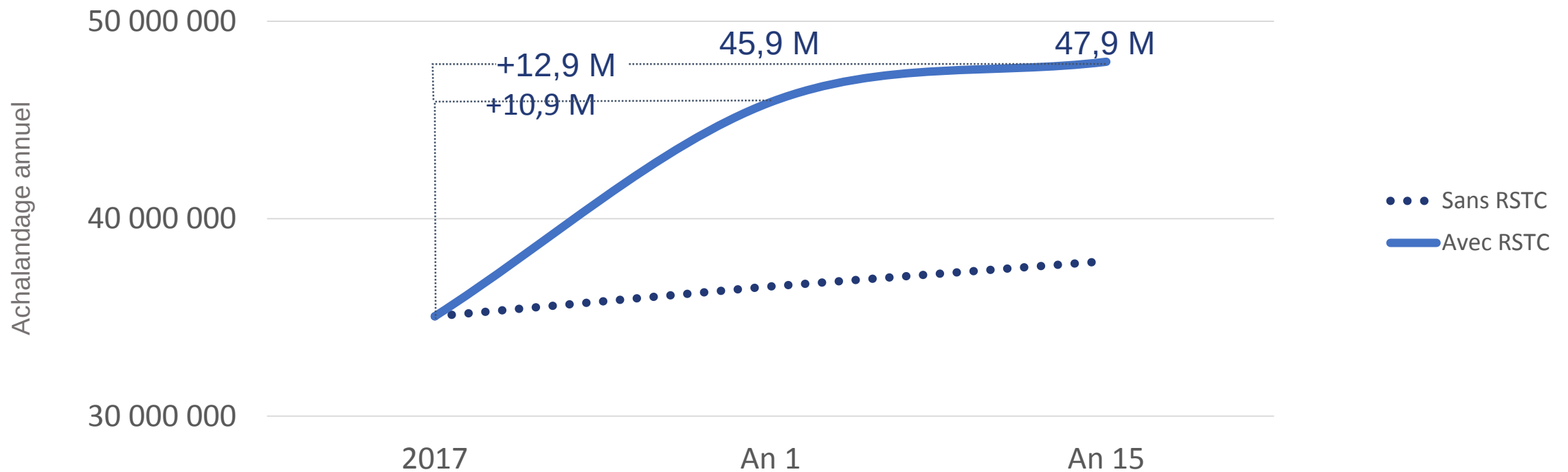
- Impacts vibratoires absents ou faibles pour l'ensemble du tracé
- Insertion de voies antivibratiles à la plateforme contribuera à la réduction des vibrations

- **Sites sensibles**

- Nécessitent une étude approfondie pour quelques sites



Évolution de l'achalandage en transport en commun sans et avec le RSTC, **par année**, avec une croissance conservatrice de la population, sur l'ensemble du réseau.





- La mise en place du RSTC captera **53 % des déplacements** additionnels anticipés d'ici 2026 et 2041¹
- La capacité du RSTC d'attirer de nouveaux déplacements **limitera la dégradation** des conditions de circulation
 - Retrait de près de 9 000 automobiles en période de pointe matinale en 2041 = boulevards Laurier et Charest combinés
- Les nouvelles modalités de gestion des carrefours **modifieront les itinéraires** des automobilistes¹, mais des mesures d'atténuation sont prévues

¹ Zone d'influence du tramway et du trambus



Nouveaux itinéraires de circulation

- Priorité donnée au tramway et au trambus aux intersections contrôlées par des feux de circulation
 - Essentielle à la performance
- Gestion des mouvements des véhicules aux 243 intersections croisées par le tramway et le trambus
 - Gestion du virage à gauche
 - Carrefour traversant (pour les véhicules)



4 / Prochaines étapes



- Début de l'analyse de recevabilité
- Bureau des audiences publiques sur l'environnement (BAPE)
- Comités de bon voisinage
- Rencontre personnalisée pour les acquisitions



RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN

EN ROUTE VERS LA MODERNITÉ



www.reseaustructurant.info

VILLE DE
QUÉBEC

*l'accent
d'Amérique*