ENTENTE CONCERNANT LE PROJET DE RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN

ENTRE : Gouvernement du Québec

ET : Ville de Québec

1. PRÉAMBULE

CONSIDÉRANT QUE le projet Système de transport collectif entre Québec et Lévis (Projet) est inscrit dans la catégorie « À l'étude » au secteur « Transport collectif » du Plan québécois des infrastructures 2017-2027;

CONSIDÉRANT QUE depuis huit années, la Ville de Québec travaille à doter son territoire de services de transport collectif propres à mieux servir ses citoyens et à réduire la congestion routière;

CONSIDÉRANT QUE le gouvernement a déjà manifesté son intérêt pour ce projet et sa volonté d'appuyer les efforts de la Ville, notamment au plan financier;

CONSIDÉRANT QUE la Ville de Québec et le Réseau de transport de la Capitale (RTC) ont apporté des modifications au Projet;

CONSIDÉRANT QUE la mise en place d'un réseau de transport collectif structurant est la solution privilégiée par la Ville de Québec et le RTC pour améliorer les conditions de transport sur ce territoire, et ce, à la suite des études réalisées ainsi que des consultations publiques menées en 2017;

CONSIDÉRANT QUE ce projet répond à la vision du gouvernement en matière de mobilité durable;

CONSIDÉRANT QUE la Société québécoise des infrastructures représentera le Gouvernement du Québec pour l'élaboration et la réalisation du Projet selon des modalités à convenir;

CONSIDÉRANT QUE le gouvernement veillera à ce qu'une interconnexion soit mise en place dans une perspective de mobilité durable entre les deux rives.

EN CONSÉQUENCE, le Gouvernement du Québec et la Ville de Québec conviennent de ce qui suit :

2. OBJET DE L'ENTENTE

Le Gouvernement du Québec confirme son engagement envers le Projet, dont le coût total estimé est de 2 990,5 M$ sur une période de huit ans (2018-2026).

3. LE PROJET

Le Projet vise à mettre en place un système de transport structurant efficace sur le territoire de la Ville de Québec, dont les principales caractéristiques sont présentées en annexe de l'entente.

4 ENGAGEMENTS

Le Gouvernement du Québec confirme l'inscription du Projet en phase planification au Plan québécois des infrastructures 2018-2028;

Le Gouvernement du Québec s'engage :

- à inscrire le Projet comme priorité aux programmes fédéraux d'aide financière;
- à financer à 100 % les coûts admissibles du Projet.

La Ville de Québec s'engage :

- à produire un dossier d'affaires conformément à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique;
- à respecter les règles et les obligations reliées à la gestion de ce projet eu égard à l'admissibilité des divers programmes d'aide financière applicables.

EN FOI DE QUOI, LES PARTIES ONT SIGNÉ LA PRÉSENTE ENTENTE

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

Par : M. Philippe Couillard
Premier ministre

16 mars 2018
Date

VILLE DE QUÉBEC

Par : M. Régis Labeaume
Maire

16 mars 2018
Date

ANNEXE

LE RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN DE QUÉBEC

Orientations en mobilité durable

- Assurer le développement de la ville de Québec à l'intérieur du périmètre urbanisé.
- Privilégier une plus grande mixité (résidences, bureaux, commerces, industries légères) dans les pôles urbains et le long des artères et des axes importants.
- Structurer, consolider et développer le territoire urbain par le transport en commun.
- Assurer l'accessibilité aux lieux d'emploi, d'études, de services de santé, d'affaires et de loisirs par des modes de déplacement autres que l'automobile.
- Réduire la pollution atmosphérique (ex. : gaz à effet de serre).

Un réseau intégré ayant les caractéristiques suivantes :

- Des infrastructures importantes, confortables et durables : stations, voies, équipements intermodaux, dispositifs d'information aux usagers.
- Des mesures qui assurent sa fiabilité, en lui accordant la priorité sur les autres modes de transport.
- Une fréquence élevée : trois à cinq minutes aux périodes de pointe et dix à quinze minutes les jours, les soirs et les fins de semaine.
- Une capacité (entre 150 et 260 passagers par rame ou par véhicule) et une vitesse commerciale élevées.

Comportant trois types d'infrastructures sur 56 km répartis comme suit :

- Ligne de tramway (23 km, dont 3,5 km en tunnel) : 2 011,8 M$
- Ligne de trambus (autobus biarticulé) en site propre exclusif (17 km) : 570,9 M$
- Infrastructures destinées au transport en commun (ex. : voies réservées) en site propre ouvert, avec accès prioritaire (16 km) et autres travaux (pôles d'échange, liens mécaniques, potentiel de 5 000 cases, parcobus, etc.) : 407,8 M$

Le réseau de tramway comportera deux insertions en tunnel : l'une entre le jardin Jean-Paul-L'Allier et le quartier Montcalm; l'autre dans le secteur ouest, entre le boulevard Laurier et le boulevard Hochelaga. La mise en tunnel facilitera l'interaction entre les différents modes de transport dans ces secteurs plus denses.

Desservant à la fois les zones centrales et la périphérie

Le réseau structurant de transport en commun de Québec permettra :

- de relier entre eux les grands secteurs générateurs de déplacement : Sainte-Foy, avenue Belvédère, colline Parlementaire, avenue D'Estimauville, Lebourgneuf, Limoilou et Charlesbourg. Les principaux secteurs d'emploi et d'études seront desservis directement par le tramway et par le trambus;

- grâce à la complémentarité avec les autres composantes du Réseau de transport de la Capitale, soit les parcours Métrobus, Express et réguliers ainsi que les parcobus, d'offrir une solution attrayante de transport en commun aux résidents des secteurs limitrophes comme Beauport, Val-Bélair et Cap-Rouge, par exemple. Cette complémentarité permettra de « capter » les citoyens provenant des zones périphériques en les amenant vers les stationnements incitatifs et le transport en commun avant qu'ils pénètrent en milieu urbain dense et qu'ils contribuent à amplifier la congestion routière.

Des pôles d'échange dans les secteurs de Cap-Rouge, de Sainte-Foy ouest, de l'Université Laval, de Saint-Roch, du site d'ExpoCité et D'Estimauville faciliteront l'accès direct aux différentes composantes du réseau structurant, ou encore les transferts entre celles-ci.

Les modes pertinents

- Ligne de tramway
- Mode guidé sur rail
- Propulsion à l'électricité par ligne aérienne de contact

- Rame composée de cinq modules avec cabine de conduite à chacune des extrémités
- Longueur de 43 mètres offrant une capacité de 260 passagers par rame
- Véhicules bidirectionnels : portes de chaque côté
- Accostage optimisé pour faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite

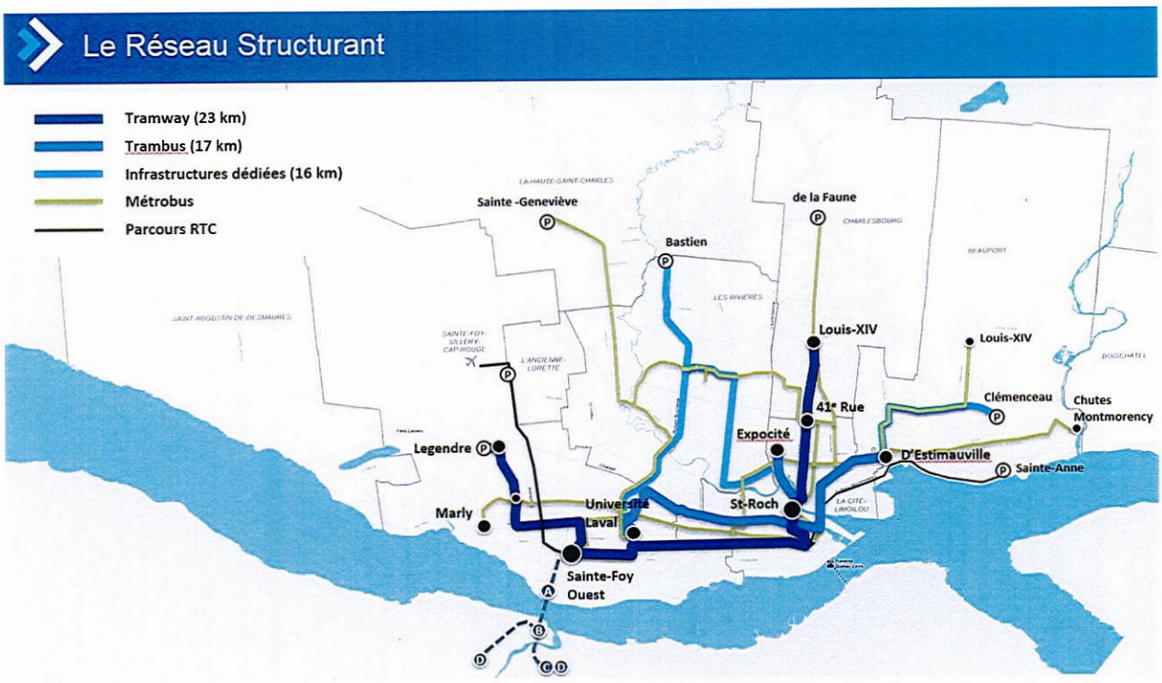
Ligne de trambus en site propre exclusif

- Autobus à haute capacité : mode non guidé
- Propulsion électrique
- Longueur de 24 mètres (trois modules) offrant une capacité de 150 passagers par véhicule
- Véhicules unidirectionnels : portes d'un côté
- Accostage optimisé pour faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite

Infrastructures destinées au transport en commun

- Voies réservées et en site propre, utilisées par différents parcours du RTC (troncs communs) et offrant un haut niveau de service et d'amplitude des horaires
- Priorité aux feux de circulation, ce qui assure une vitesse élevée et une fiabilité du service

Le tracé (56 km de voies destinées au transport en commun)



Réalisation sur huit ans (phase construction entre 2022 et 2026)

Coût estimé : 2 990,5 M$