



RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN **EN ROUTE VERS LA MODERNITÉ**



Conférence de presse | 28 août 2020

Actualisation du rapport d'achalandage du réseau structurant de transport en commun

www.reseaustructurant.info



*l'accent
d'Amérique*

1. Mise en contexte
2. Résultats de l'actualisation du rapport d'achalandage
3. Prochaines étapes



Rappel des grandes étapes réalisées

2 décembre 2019
Dépôt du **rapport**
d'achalandage

26 juin 2020
Présentation de
l'ajout des services
en transport en
commun pour la
couronne
périphérique

29 juin 2020
Présentation de
la mise à jour
de **la portée et**
des coûts

Semaines du 6 juillet
et du 3 août
Première et deuxième
parties de **l'audience**
publique du BAPE

Souhait exprimé par la Commission, lors de la première partie de l'audience publique en juillet, **d'actualiser le rapport d'achalandage** en fonction des **modifications récentes au projet de réseau structurant**

La Ville s'est engagée à déposer le rapport pour le 31 août.

Réseau structurant de transport en commun (RSTC)

Mise à jour des prévisions
d'achalandage

Données mises à jour – été 2020



1. Actualiser les prévisions d'achalandage au regard de **la portée modifiée**
 - Un réseau qui offre le **bon mode de transport** au **bon endroit**
 - Dans le respect **du budget de 3,3 G\$**
2. Évaluer l'achalandage supplémentaire provenant de l'**offre supplémentaire** pour la **couronne périphérique**
 - Une offre bonifiée pour **les banlieues** et les **4 MRC limitrophes**
 - Qui comprend une **interconnexion avec la Rive-Sud**
3. Mesurer la **capacité d'accueil** de l'achalandage en transport en commun provenant du **tunnel Québec-Lévis**



- **Remplacement du trambus par un service à haute fréquence de type Métrobus** sur voies réservées entre les pôles d'Estimauville et de l'Université Laval
- **Bonification du service dans les banlieues et les MRC limitrophes**
- **Développement du secteur Chaudière** sous le principe d'un TOD (*Transit Oriented Development*)
- **Modification à la fréquence du tramway** – de 3 et 6 minutes à 4 et 8 minutes en heures de pointe
- **Optimisation du nombre de stations de tramway** de 35 à 33
- **Retrait des remontées mécaniques**
- **Service d'autobus sur les parcours de la STLévis**, favorisé par l'interconnexion avec la Rive-Sud



Actualisation du rapport d'achalandage

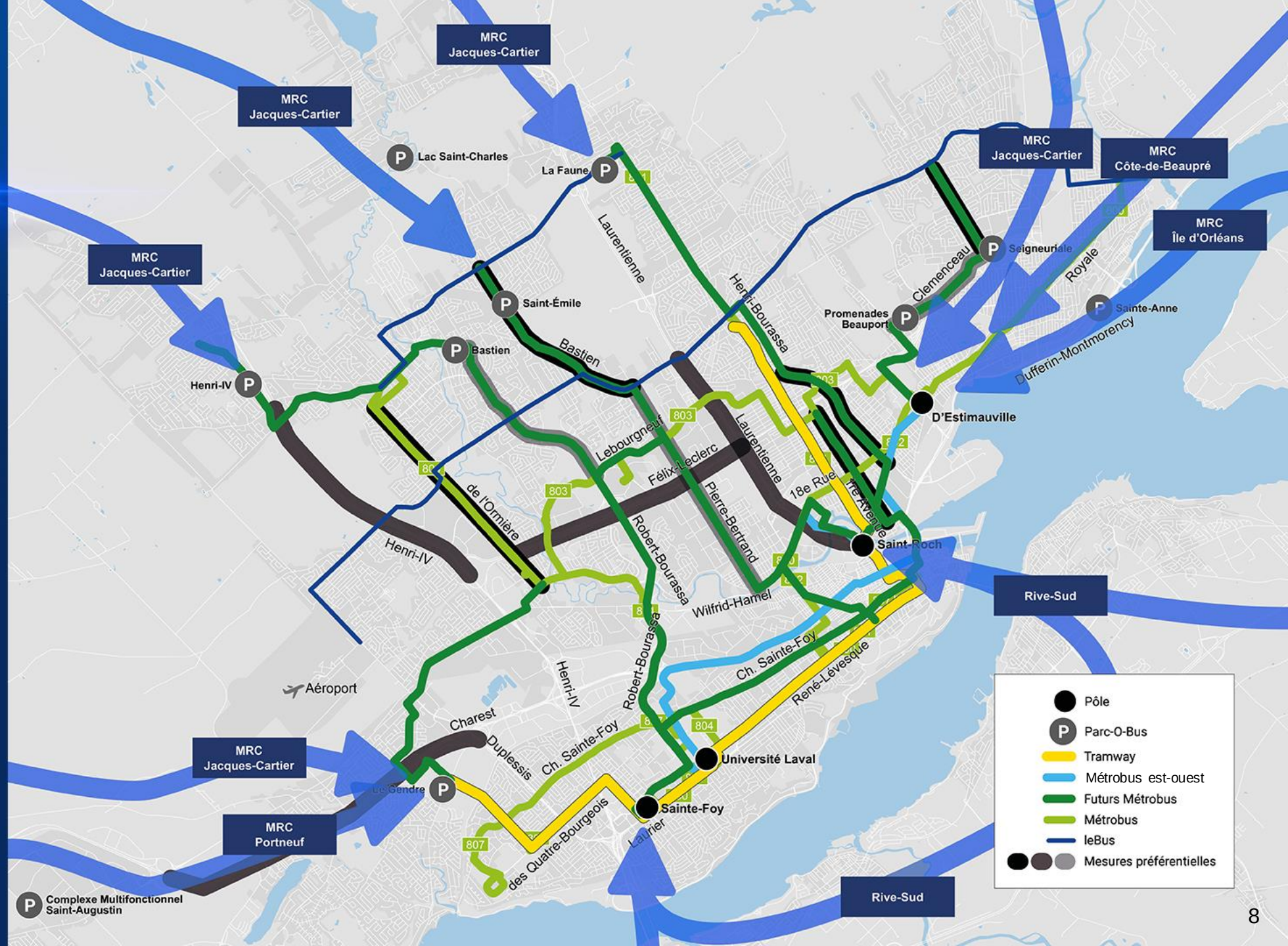
Réseau structurant de transport en commun

Août 2020



Réseau régional

- > Réseau actuel d'autobus = **35 M**
- > + Réseau structurant de transport en commun = **+ 14 M**
- > + Ajout de services dans les banlieues = **+ 2,6 M**

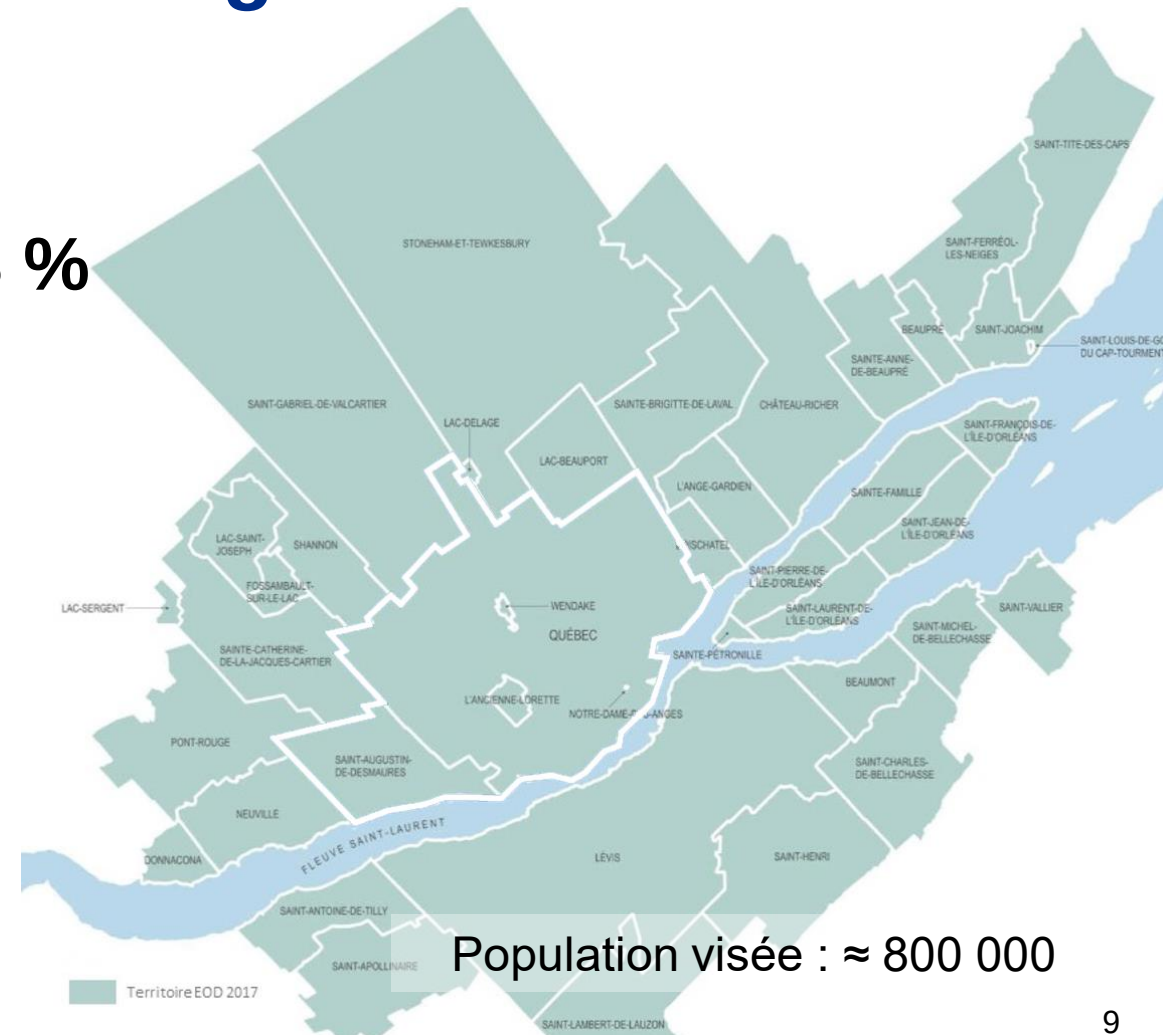


Constat général - Achalandage



Réseau structurant ajusté à portée régionale : hausse d'achalandage à l'an 1

- > Résultat de décembre 2019 : + **30,8 %**
- > Modification à la portée du projet et amélioration de la desserte des banlieues et de la grande région
- > Résultat actualisé : + **40,5 %**



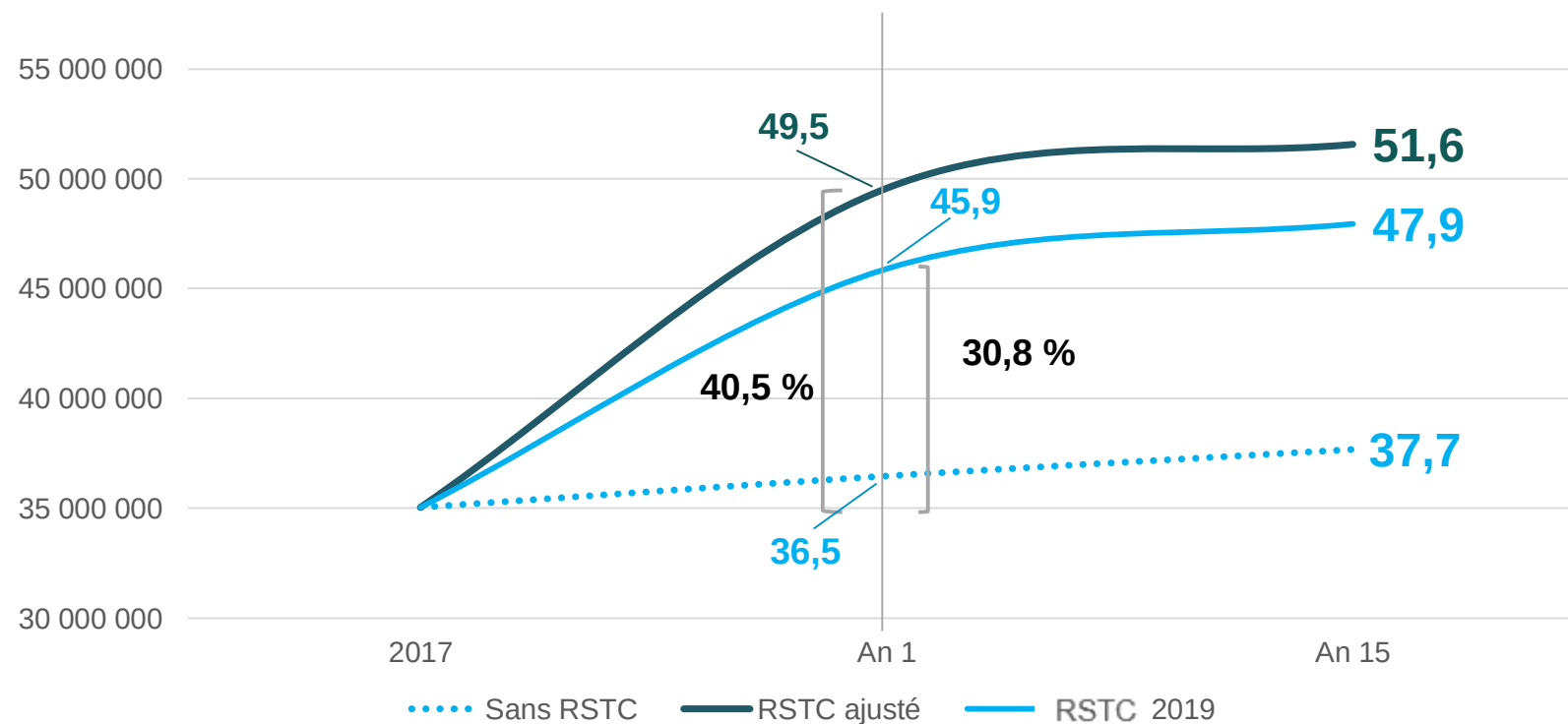
Les résultats globaux



Indicateurs généraux, ensemble du réseau

Évolution de l'achalandage en transport en commun sans et avec le RSTC

Par année



L'attractivité du réseau structurant ajusté est confirmée pour la grande région de Québec, dès la 1^{re} année : **+ 40,5 %**.

Les résultats globaux



- > Le remplacement du trambus par un service à haute fréquence de type Métrobus sur voies réservées entre les pôles d'échanges D'Estimauville et de l'Université Laval **n'affecte pas l'attractivité globale du réseau** estimée en 2019.
- > **L'ajout des services** pour les banlieues et la **grande région** permet un **bond d'achalandage évalué à 2,6 millions** de passages annuellement.

Résultats détaillés

Les résultats globaux



Indicateurs généraux, ensemble du réseau

Évolution des déplacements en transport en commun avec le RSTC

Période de pointe du matin (6 h à 9 h)

	Référence 2017	RSTC – déc 2019 an 1	RSTC ajusté – août 2020 an 1
Achalandage	38 500	51 200	54 100
Différence par rapport à 2017 – nombre		+ 12 700	+ 15 600
Différence par rapport à 2017 – %		+ 32,9%	+ 40,5 %

> Le RSTC ajusté **est plus attractif en période de pointe du matin**, contribuant ainsi à **diminuer davantage la congestion routière**.

Les résultats par mode



Indicateurs généraux, **ensemble du réseau**

Évolution du nombre de déplacements auto conducteurs, avec et sans RSTC

Pointe du matin (6 h à 9 h)

- > Avec le RSTC ajusté, **9 500 voitures en moins dans 15 ans**, l'équivalent du débit des boulevards Laurier et Charest combinés (vers le centre-ville en pointe du matin).

Les résultats globaux



Indicateurs généraux, ensemble du réseau

Achalandage par type de service avec le RSTC

24 heures

Type de service	RSTC – déc 2019 an 1	RSTC ajusté – août 2020 an 1	Variation par rapport au total
Tramway	81 200	78 500	-1,4 %
Métrobus est-ouest	14 800	12 900 ⁽¹⁾	-1,0 %
Bus seulement	77 800	98 900	+11,2 %
TOTAL	173 700	189 200	+8,2 %

⁽¹⁾ Dont 1 100 utilisent le tramway

La répartition modale



Indicateurs généraux, ensemble du réseau

Répartition par mode de transport

En période de pointe du matin (6 h à 9 h)

Mode de transport	Référence 2017	RSTC – déc 2019 an 1	RSTC ajusté - août 2020 an 1
Auto-conducteur	67,0 %	65,0 %	64,6 %
Auto-passager	13,9 %	13,8 %	13,6 %
Transport en commun	8,5 %	10,9 %	11,3 %
Actif	10,6 %	10,3 %	10,5 %

11,3 %

des déplacements
en transport en
commun à l'an 1.

**Une part modale
jamais vue à Québec**

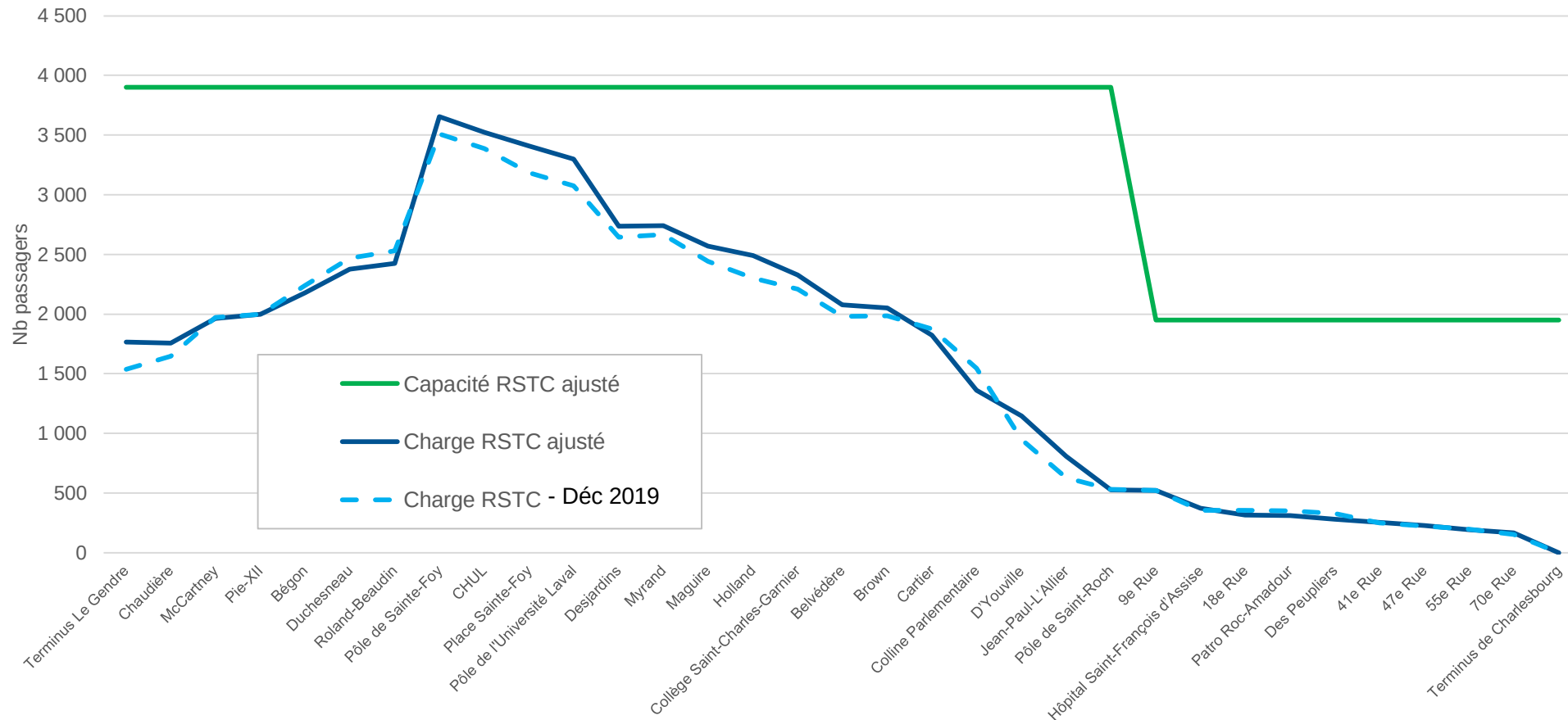
Les résultats pour le tramway



Profil de charge du tramway

Tramway en direction est, à l'heure de pointe du matin (7 h à 8 h)

An 15



> Le tramway est toujours le bon mode de transport pour répondre à la demande avec le réseau ajusté.

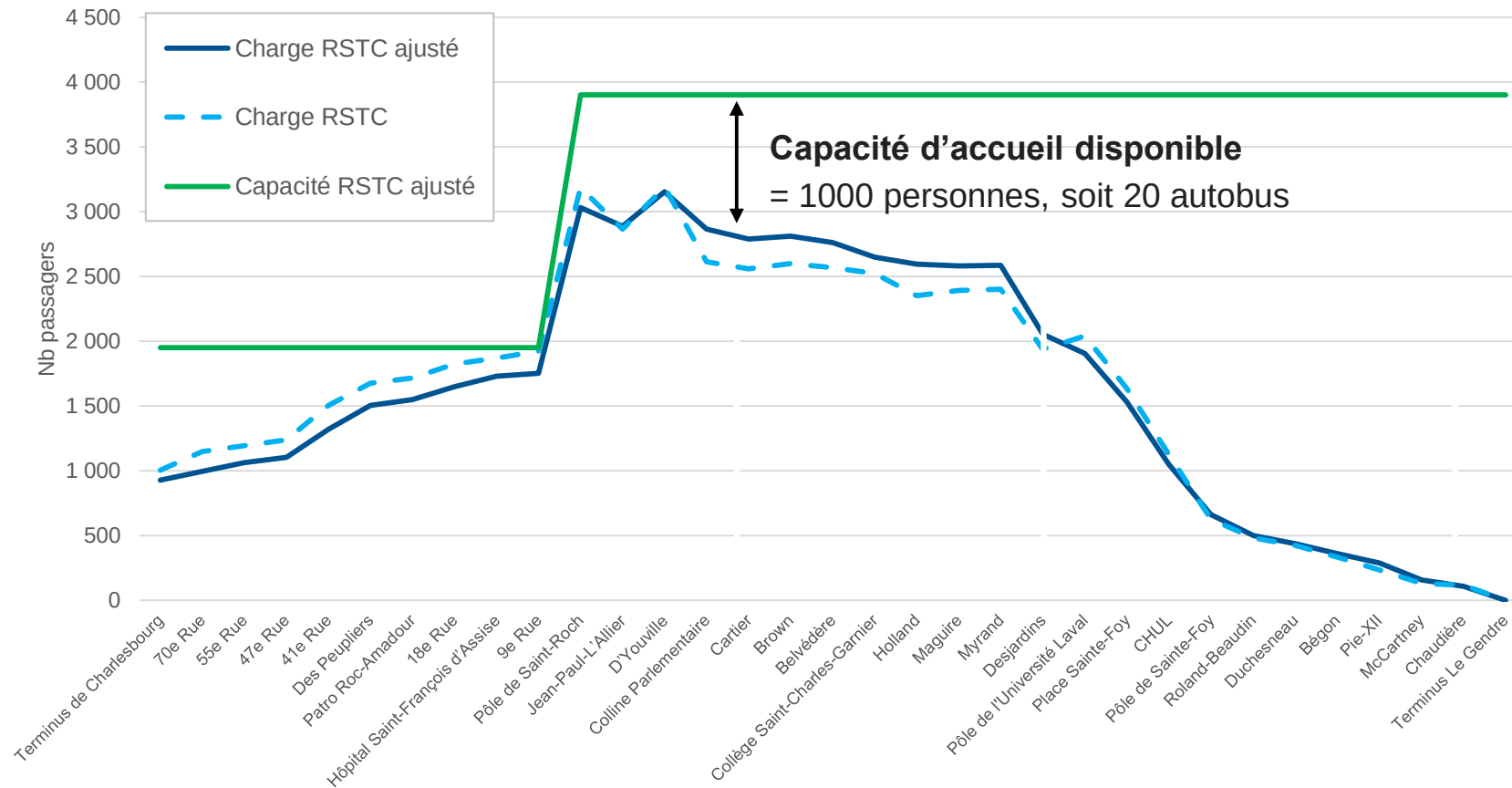
Les résultats pour le tramway



Profil de charge du tramway

Tramway en direction ouest, à l'heure de pointe du matin (7 h à 8 h)

An 15

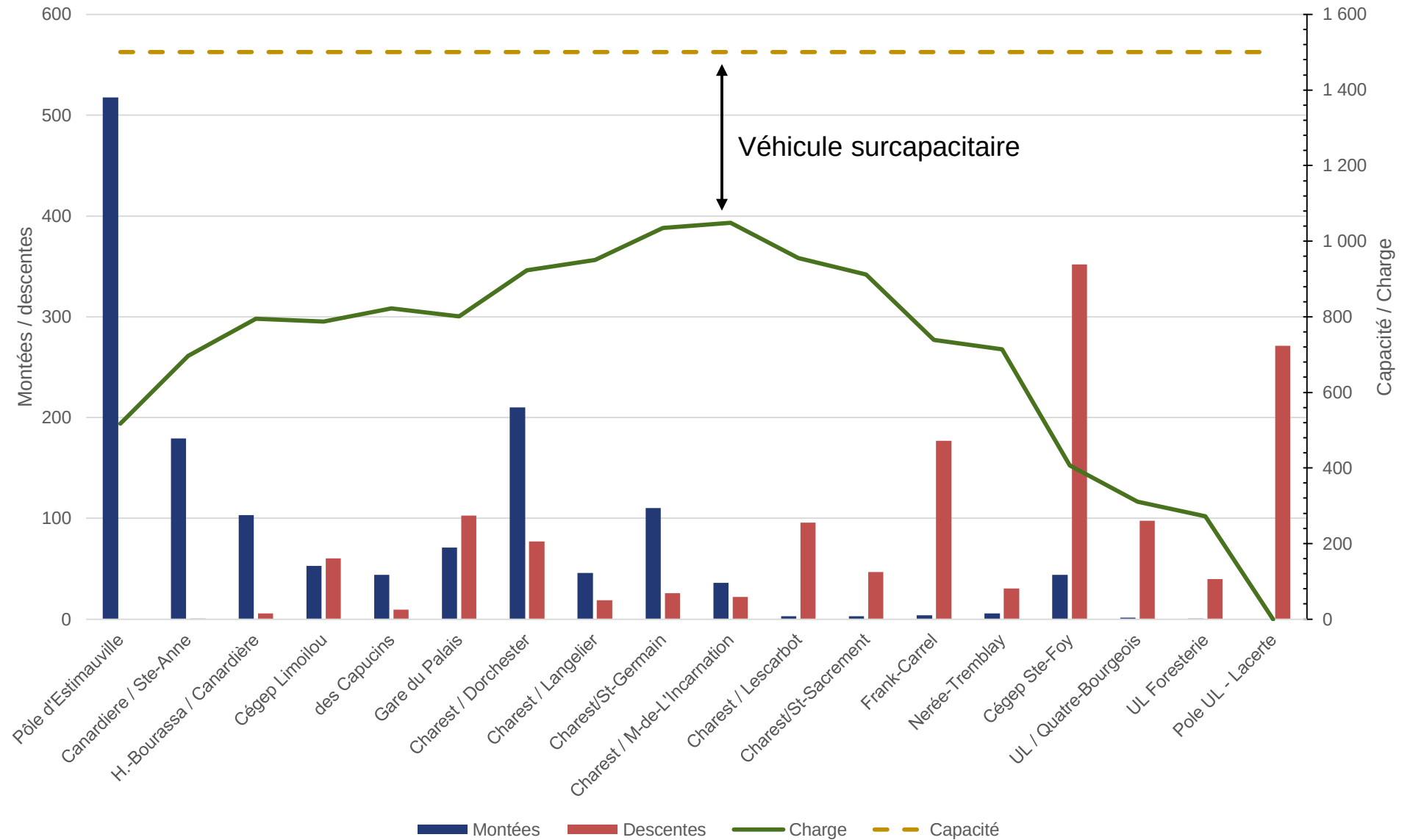


- > La **capacité disponible du tramway est suffisante** pour accepter une charge provenant du futur tunnel entre Québec et Lévis.
- > Les déplacements provenant de la Rive-Sud se dirigeront principalement vers le centre-ville de Québec.



Les résultats pour le trambus (déc 2019)

Profil de charge du trambus, **heure de pointe (7 h – 8 h)**, semaine, direction ouest, An 15



> Le trambus avait une capacité trop importante pour le besoin.

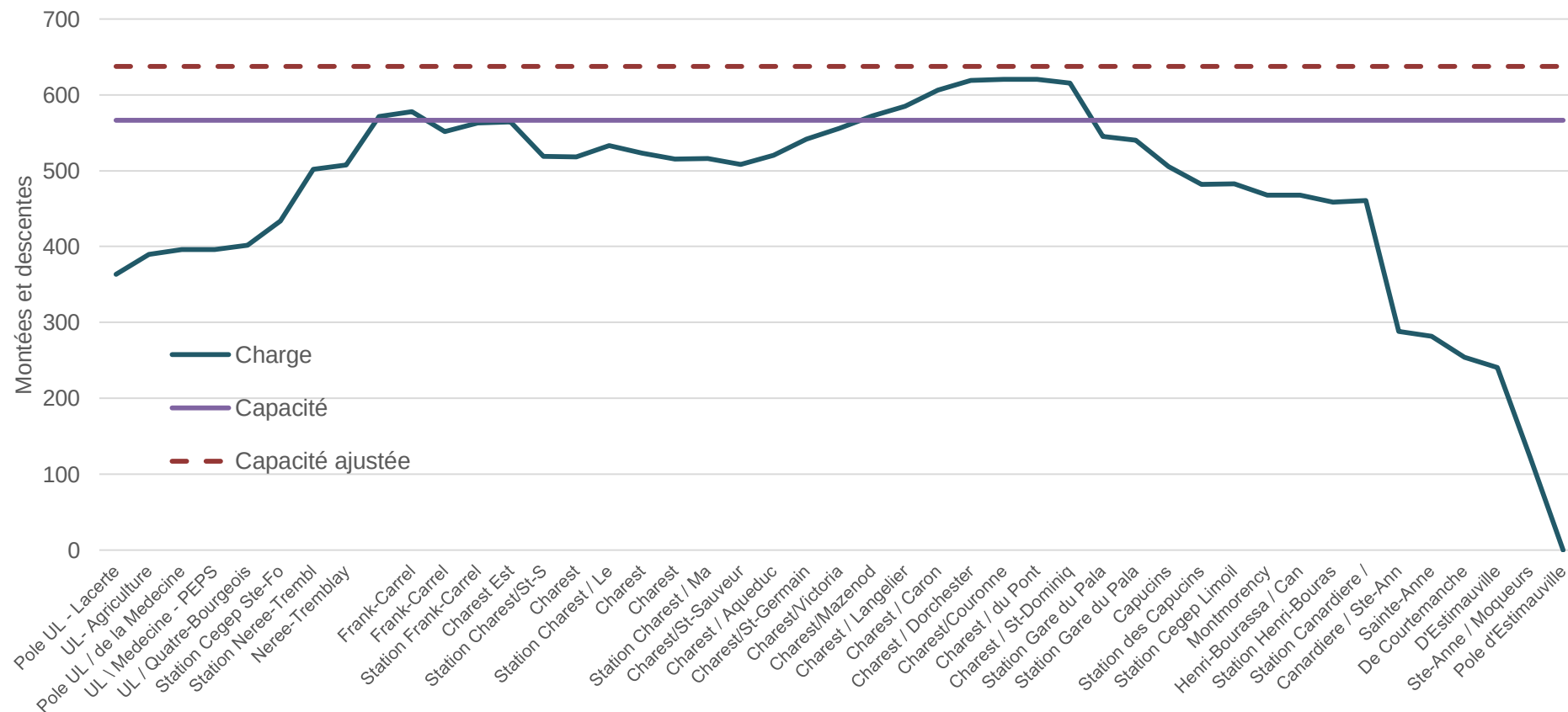
Les résultats pour le Métrobus est-ouest



Profil de charge du Métrobus est-ouest

Métrobus en direction ouest, à l'heure de pointe du matin (7 h à 8 h)

An 15



- > Le bon mode au bon endroit
- > Métrobus est-ouest = **service adapté à la demande**
- > Ce secteur de la ville bénéficiera de la même desserte bonifiée pour relier D'Estimauville à l'Université Laval.

Les grands constats



> **Tramway**

- > Répond à la demande
- > Le modèle confirme la capacité à accueillir les déplacements en provenance du futur lien Québec-Lévis

> **Métrobus est-ouest**

- > Desserte bonifiée D'Estimauville à l'Université Laval conservée
- > En adéquation avec la demande
- > Bonification importante du service actuel

Les grands constats



- > **Une région desservie comme jamais auparavant**
 - > Bonification majeure des services dans la couronne périphérique
 - > Connectivité avec les services régionaux des MRC avoisinantes et de la Rive-Sud

- > **Achalandage : un réseau attractif pour la grande région**
 - > **49,5 M par année à l'an 1 (+ 40,5 %)**
 - > Le tramway : **20,7 M**
 - > Le Métrobus est-ouest : **2,7 M**
 - > Les bus : **26,1M**



Au final : un réseau

Avec le bon mode de transport au bon endroit

Répondant aux besoins régionaux

Au service du citoyen

Dans le cadre budgétaire établi



Dépôt de l'étude d'achalandage actualisée :

- En réponse à la commission du BAPE
- En appui au processus décisionnel du gouvernement

Commission du BAPE :

- Poursuite de la collaboration et des réponses aux questions

Processus d'approvisionnement :

- Appel de qualification complété et prêt à lancer l'Appel de propositions