

> La mobilité à Québec

Étude d'impact du tramway sur les déplacements

Nouvelle branche comprise
entre le Pôle de Saint-Roch
et le Pôle D'Estimauville

17 juin 2022



Plan de présentation



- 1. Mise en contexte**
- 2. Analyse macroscopique**
- 3. Analyse microscopique**
 - 3.1 Fonctionnalité du réseau routier
 - 3.2 Stationnement
 - 3.3 Transport en commun et déplacements actifs
- 4. En résumé**

Mise en contexte



Mise en contexte

Pourquoi ajuster l'étude d'impact sur les déplacements

- **Actualisation de l'analyse macroscopique**
 - Comprendre les impacts de la nouvelle portion du tracé sur les grandes tendances de déplacement dans la région de la Capitale-Nationale
- **Mise à jour de l'analyse microscopique**
 - Mettre en évidence les impacts de la nouvelle portion du tracé du tramway sur les déplacements dans les secteurs concernés (Vieux-Limoilou, Maizerets et Lairé)

Mise en contexte

Démarche de l'étude

- 1. Caractérisation de la situation actuelle**
- 2. Présentation des situations futures**
 - Analyse macroscopique
 - Analyse microscopique
- 3. Identification des impacts du projet**
- 4. Proposition de mesures d'atténuation**

Analyse macroscopique

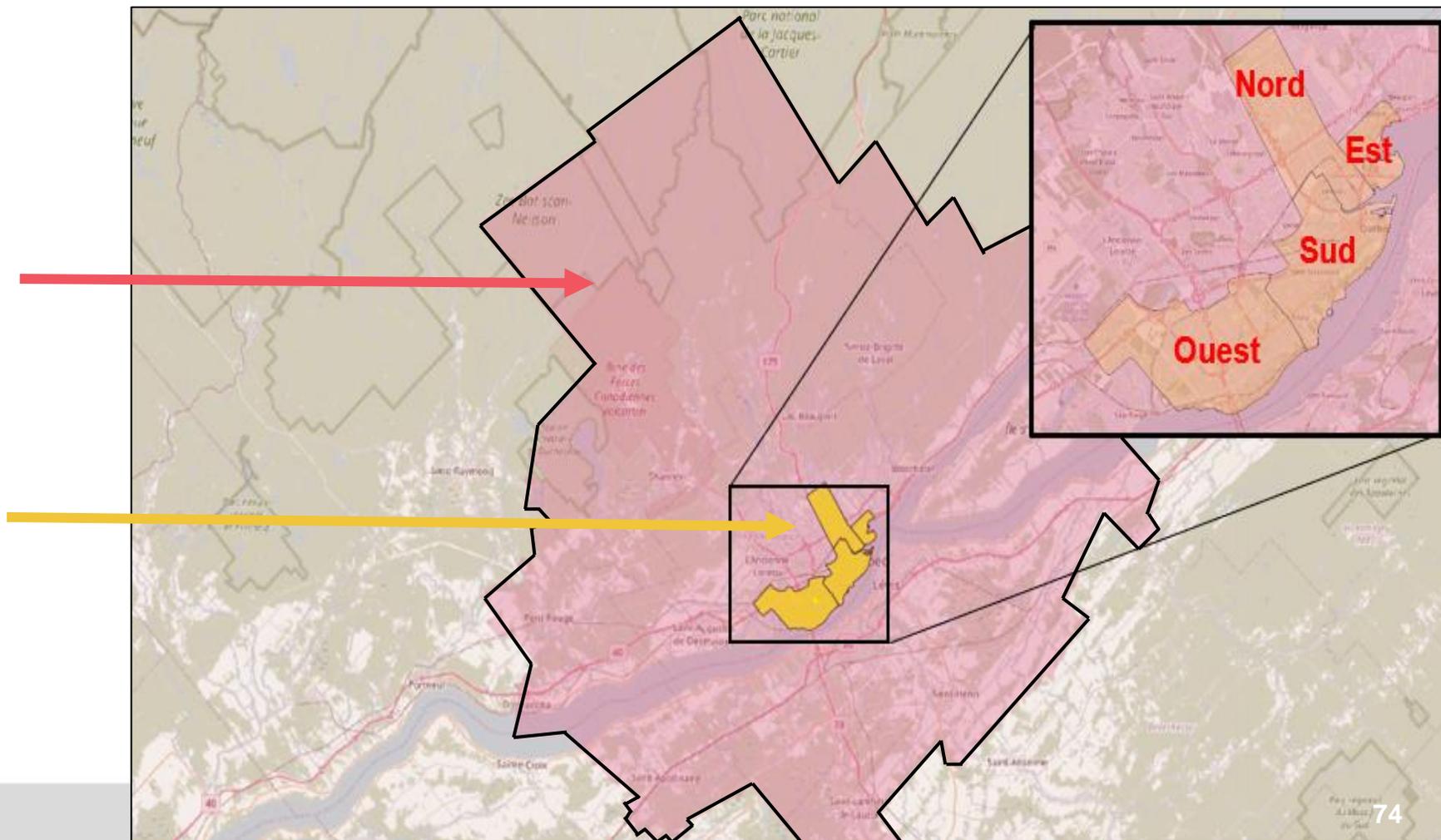


Zone d'étude macroscopique

Analyse macroscopique

La zone d'étude tient compte de l'ensemble du territoire de la **Capitale-Nationale**.

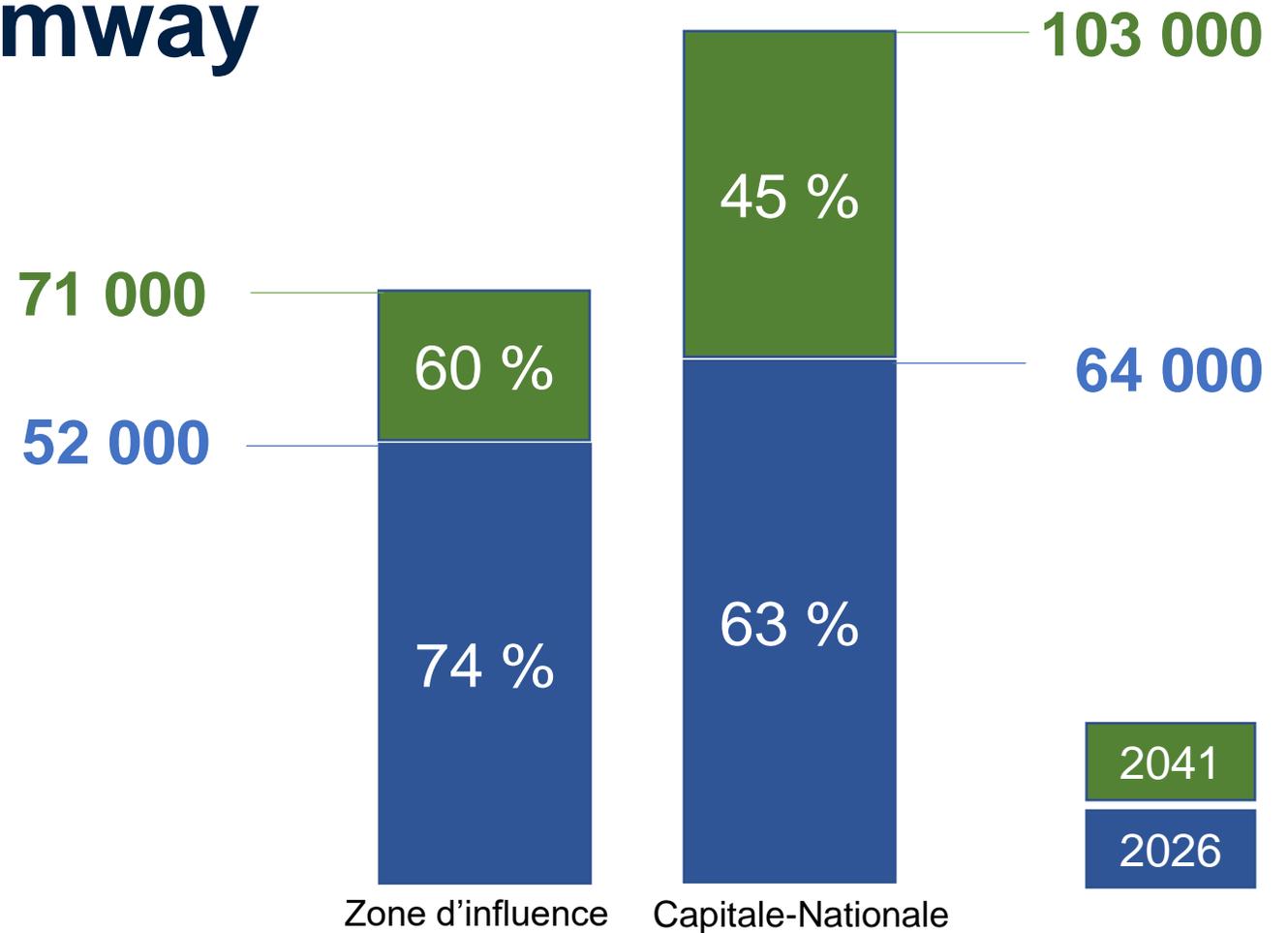
Une attention particulière est portée à la **zone d'influence directe du projet** (2 km de part et d'autre du tracé).



Grands constats | Nouveaux déplacements par jour et % capté par le tramway

60 % des nouveaux déplacements par jour se feront en tramway en 2041 dans la zone d'influence* de celui-ci

* 2 km de part et d'autre du tracé du tramway



Grands constats |

Variation du nombre de déplacements

- Le **transfert modal vers le transport en commun** est plus important dans le territoire de la ville de Québec (zone d'influence du tramway) que dans la région de la Capitale-Nationale.
- Le **mode actif connaîtra une baisse** de sa part modale à l'horizon 2041. Cette baisse peut s'expliquer par :
 - L'augmentation de l'âge moyen de la population
 - L'implantation d'un mode attractif (tramway) qui peut attirer des usagers qui ont l'habitude des parcours de moyenne distance



Analyse microscopique



Zone d'analyse microscopique

Analyse microscopique

Évalue l'impact de la nouvelle **branche** sur tous les déplacements dans le territoire touché par l'ajustement du tracé.

Ce territoire inclut les secteurs suivants :

- Vieux-Limoilou
- Lairet
- Maizerets
- Charlesbourg



Analyse microscopique

Méthodologie de l'étude

- **Trois scénarios analysés :**
 - Situation actuelle - 2017
 - Scénario de référence - Situation future en 2026 sans le tramway
 - Scénario futur - Situation future en 2026 avec le tramway
- **L'analyse considère les impacts sur les éléments suivants :**
 - Fonctionnalité du réseau routier
 - Transport en commun
 - Stationnement
 - Déplacements actifs

Fonctionnalité du réseau routier



Fonctionnalité du réseau routier |

Grands constats

Vieux-Limoilou

- La nouvelle branche du tramway n'a **pas d'impact significatif** sur les axes autoroutiers du secteur à l'étude. Les **temps de parcours demeurent stables** malgré les variations des débits véhiculaires enregistrées sur ces axes.
- Le **maintien de la fonctionnalité des axes est-ouest du Vieux-Limoilou** est dû au maintien de la capacité de ces axes.
- **Aucun phénomène de transit dans les rues résidentielles** du secteur n'est à prévoir. Les flux véhiculaires restent concentrés dans les axes majeurs du secteur.

Maizerets et Lairet

- Le maintien de la fonctionnalité des axes Henri-Bourassa, D'Estimauville, 18^e Rue, 22^e Rue est dû au **maintien de leur capacité routière**.

Fonctionnalité du réseau routier | Autoroutes

Temps de parcours

Aucun impact sur les temps de parcours des usagers sur les axes autoroutiers, et ce, pour les deux périodes de pointe.

On note une amélioration du temps de parcours sur l'autoroute Laurentienne.

Augmentation possible au carrefour Honoré-Mercier / Dufferin-Montmorency



Fonctionnalité du réseau routier | Vieux-Limoilou

Temps de parcours

Maintien des temps de parcours
sur tous les axes nord-sud à l'exception de
la 3^e Avenue entre la 4^e Rue et la 18^e Rue



Fonctionnalité du réseau routier | Maizerets

Temps de parcours

Maintien des temps de parcours
sur tous les axes à l'exception
de l'avenue D'Estimauville
et du boulevard Montmorency



Fonctionnalité du réseau routier | Lairet

Temps de parcours

Maintien des temps de parcours
sur tous les axes du secteur Lairet



Stationnement



Grands constats | Stationnement

- **470 espaces de stationnement** seront retirés le long de la nouvelle branche
 - 169 cases de stationnement dans le secteur du Vieux-Limoilou
 - 301 cases dans le secteur de Maizerets
- La disponibilité du stationnement gratuit (avec ou sans vignette) dans ces rues permet d'absorber cette perte. Le **taux moyen d'occupation** des espaces de stationnement dans la rue **est de 44 %**. Il ne dépasse pas 58 %. Aucune compensation des espaces de stationnement retirés n'est requise.

Transport en commun et déplacements actifs



Transport en commun et déplacements actifs

- L'offre en transport en commun est **grandement améliorée** dans le secteur Est de la ville.
- La nouvelle planification des services du Réseau de transport de la Capitale (RTC) amène **cinq points de croisement** entre les parcours de Métrobus et du tramway.
- Le **temps de parcours de Métrobus augmentera** à ces points de croisement durant les périodes de plus forte affluence avec la concentration des volumes de circulation automobile aux intersections traversantes.
- Les **cheminements piétons et le réseau cyclable** dans le secteur seront considérablement **améliorés**. Les aménagements prévus pour les piétons et cyclistes offriront des conditions de déplacement sécuritaires le long du tracé de tramway.

En résumé



En résumé |

Grands constats - Déplacements

- **Augmentation de 71 000 déplacements par jour** à l'horizon 2041 dans la zone d'influence du tramway. Cette augmentation est plus importante dans la région de la Capitale-Nationale avec 103 000 nouveaux déplacements.
- La mise en place du tramway permettra de **capter, en 2041, 60 % des nouveaux déplacements dans zone d'influence**. Dans **la Capitale-Nationale**, la captation des nouveaux déplacements sera de **45 %**.

En résumé |

Grands constats - Réseau routier

- Le réseau artériel du quartier du Vieux-Limoilou est **en mesure d'accueillir les déplacements motorisés** découlant de l'implantation du tramway.
- La nouvelle branche n'a que très **peu d'impacts sur la fonctionnalité du réseau autoroutier** des secteurs.
- De façon générale, **les temps de parcours demeurent stables** grâce au maintien de leur capacité routière.
- **Seuls l'axe Montmorency et une portion des axes de la 3^e Avenue (au nord de la 4^e Rue) et D'Estimauville** enregistreront une augmentation des temps de parcours, principalement en direction nord.

En résumé |

Grands constats - Autres éléments

- Les projets de réaménagement routier prévus dans les rues du réseau artériel permettront de mettre en place des mesures pour **accroître la sécurité des usagers de la route**.
- Le projet de tramway offre l'opportunité de **créer des zones exemptes de circulation de transit et des rues apaisées** au bénéfice des piétons et des cyclistes.
- L'implantation du tramway vers D'Estimauville **améliorera l'offre en transport en commun** dans le secteur. Toutefois, le croisement des Métrobus avec le tramway à cinq carrefours induira une augmentation du temps de parcours des Métrobus en raison des retards enregistrés à ces carrefours.
- Malgré le retrait de 470 espaces de **stationnement** le long de la nouvelle section du tracé, **aucune pression ne se fera sentir** dans les secteurs analysés. Le taux d'occupation moyen de 44 %, jumelé avec l'offre actuelle de stationnement permettent d'absorber les pertes en espaces de stationnement dans la rue.

Merci!

