



RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN
EN ROUTE VERS LA MODERNITÉ



État de situation | Lundi 2 décembre 2019

www.reseaustructurant.info

1

Rapport d'achalandage



Hausse pour le transport en commun avec un réseau structurant (à l'an 1)

- > Analyse originale **29,0 %**
- > Analyse actuelle **30,8 %**

- À la suite d'un processus de mise à jour des analyses, nous confirmons les prévisions d'achalandage originellement annoncées.



Indicateurs généraux, ensemble du réseau

Évolution des déplacements en transport en commun avec le RSTC

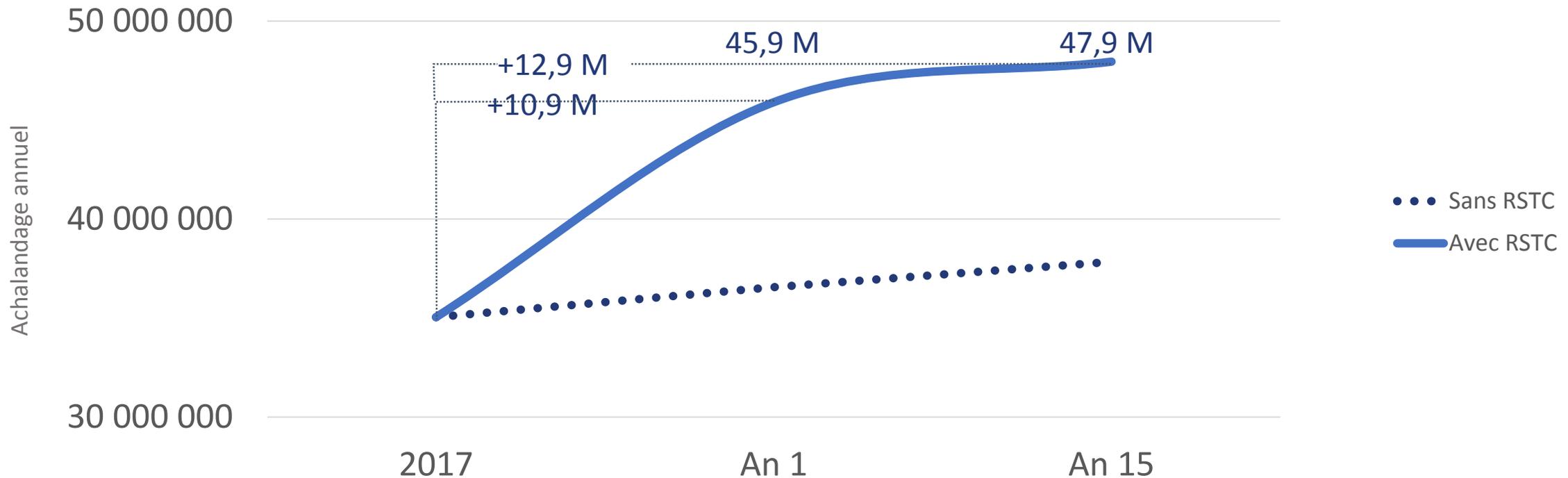
Période de pointe du matin (6 h à 9 h)

	Référence 2017	RSTC An 1	RSTC An 15
Achalandage	38 500	51 200	53 400
Différence par rapport à 2017		+ 12 700	+ 14 900
Différence par rapport à 2017 %		+ 33 %	+ 39 %



Indicateurs généraux, ensemble du réseau

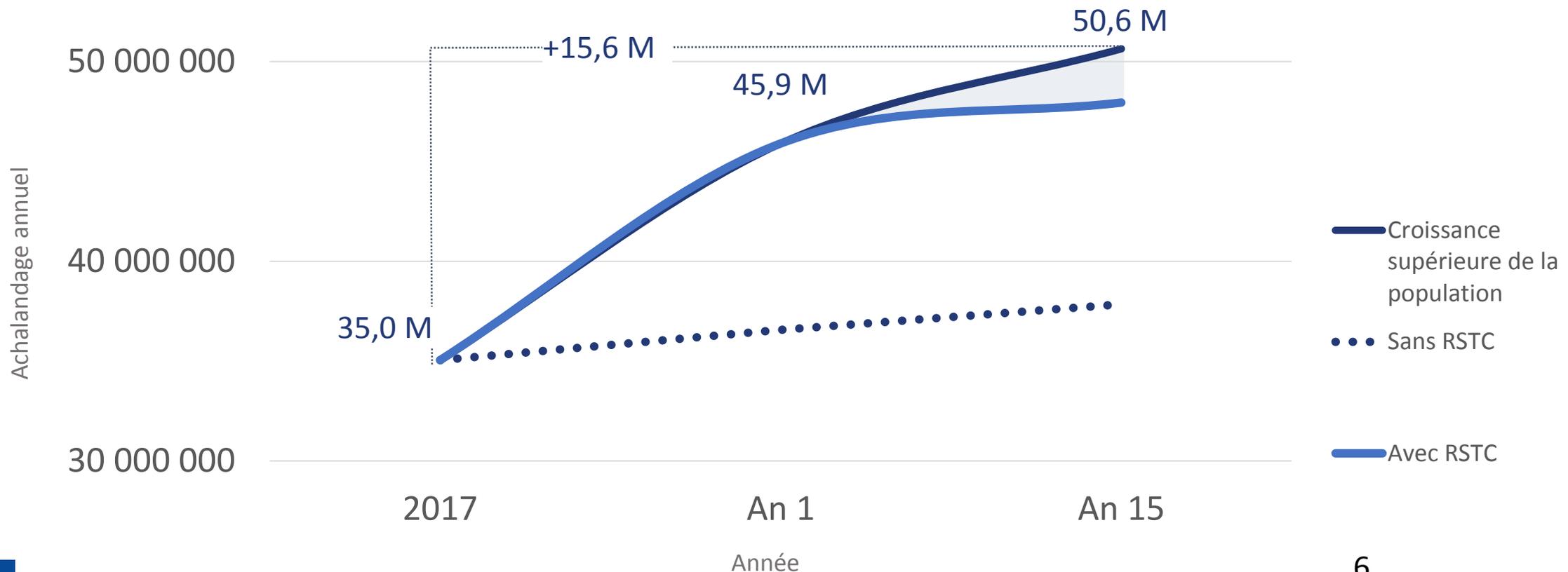
Évolution de l'achalandage en transport en commun sans et avec le RSTC, **par année**, avec une croissance conservatrice de la population





Indicateurs généraux, ensemble du réseau

Évolution de l'achalandage en transport en commun sans et avec le RSTC, **par année**, avec une croissance supérieure de la population





Indicateurs généraux, ensemble du réseau

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

Pointe du matin (6 h à 9 h)

	Référence 2017	RSTC An 1	RSTC An 15	Croissance 2017 - An 15
Scénarios sans RSTC	303 700	314 500	323 200	+ 19 500
Scénarios avec RSTC	303 700	306 400	314 500	+ 10 800
Différence	0	- 8 100	- 8 700	

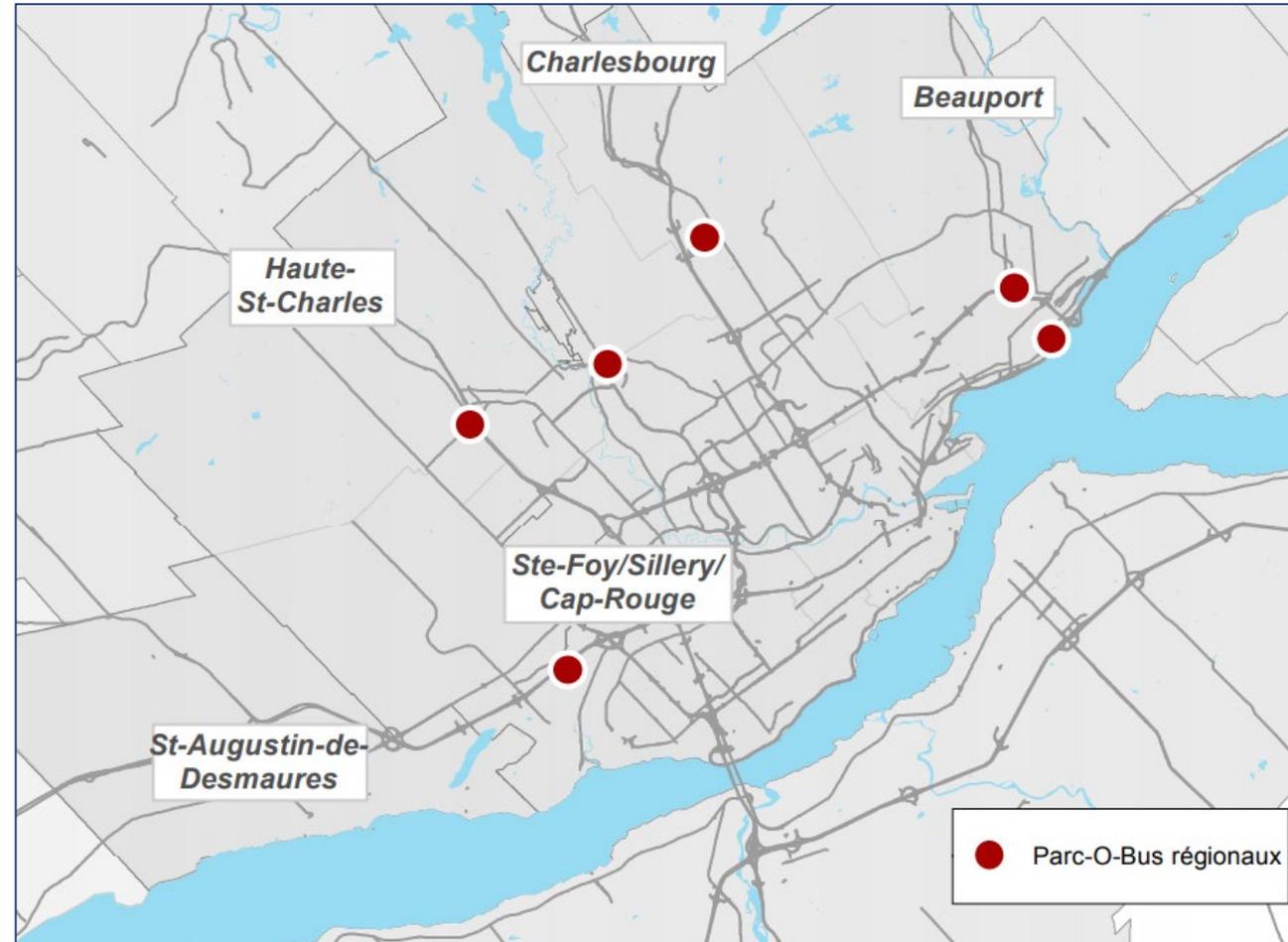
8 700 autos ≈
débit des
boulevards
Laurier et
Charest
combinés (vers
le centre-ville
en pointe du
matin)



Demande potentielle des Parc-O-Bus

Représente un achalandage annuel en transport en commun de 5 millions de déplacements

Parc-O-Bus	Demande An 15	Capacité
Régionaux	4 600	2 800
Actuels	1 000	600
Sous-total	5 600	3 400
Places additionnelles en planification		2 600
Total	5 600	6 000



- Hausse d'achalandage de **12,9 millions de déplacements par année** générée par la mise en place du RSTC
- Jusqu'à **15 millions de déplacements** par année (croissance soutenue)
- **8 700 voitures en moins** sur le réseau routier (pointe du matin)
- Réseau connecté par l'entremise de **6 000 places dans les Parc-O-Bus** et **4 pôles d'échanges**

2

Étude d'impact sur les déplacements



Situation actuelle

- Croissance économique et démographique soutenue depuis 20 ans
- Croissance continue du nombre de véhicules immatriculés
- Augmentation de la fréquence et de la durée des épisodes de congestion et des temps de déplacement
- Près de 748 000 déplacements sont faits quotidiennement dans la zone d'influence du projet de réseau structurant (tous modes confondus)
- Près de 77 % des déplacements se font en automobile (575 844 déplacements)



Croissance prévue

- Augmentation de 57 000 résidants d'ici 2036*
- Croissance démographique attendue aura un impact à la hausse sur le nombre de déplacements journaliers (tous modes confondus)
- Augmentation constante du nombre de véhicules immatriculés aura un impact à la hausse sur le nombre de déplacements en automobile

* Institut de la statistique du Québec



- La capacité du réseau routier dans la zone d'influence ne peut pas être accrue pour accueillir les nouveaux déplacements prévus à l'horizon 2026 de façon à maintenir les conditions de circulation actuellement observées
- Il serait nécessaire de construire l'équivalent des boulevards Laurier et Charest pour maintenir, à l'horizon 2026, les conditions de circulation qui prévalent actuellement dans la zone d'influence



Principaux constats

- La mise en place du RSTC captera 53 % des déplacements additionnels anticipés d'ici 2026 et 2041 dans la zone d'influence
- La capacité du RSTC d'attirer de nouveaux déplacements limitera la dégradation des conditions de circulation qu'aurait connue le territoire sans le RSTC
- L'analyse des conditions de circulation projetées montre un maintien, voire une amélioration, des conditions de circulation sur les axes du tramway et du trambus
- Une amélioration de la performance du transport en commun sera observée le long des tracés
- Une amélioration des conditions de déplacement des piétons le long des tracés sera observée



Se déplacer autrement

- Les nouvelles modalités de gestion des carrefours modifieront les itinéraires des automobilistes dans la zone d'influence :
 - Modification de certains itinéraires pour accéder aux quartiers contigus au tracé du tramway et du trambus
 - Utilisation accrue des axes routiers parallèles au tracé du tramway et du trambus
 - Utilisation accrue des rues transversales qui croisent le tracé du tramway et du trambus
- Des mesures d'atténuation sont prévues pour réduire les impacts de ces changements



Mesures d'atténuation prévues lors de l'analyse

- Modification à la signalisation routière
- Modification de la synchronisation des feux de circulation (gestionnaire artériel)
- Modification de l'aménagement du réseau routier
- Redirection des flux de circulation problématiques
- Création de nouveaux liens pour compenser la réduction du nombre de carrefours traversants



Mesures d'atténuation complémentaires à analyser

- Revoir le concept d'insertion latérale du tramway pour faciliter le bouclage des rues dans la rue de la Couronne et la 1^{re} Avenue
- Revoir le concept d'aménagement de l'axe Dorchester
- Ajuster la fréquence du tramway pour minimiser l'impact sur les axes traversants et des feux de circulation
 - Une modification de la fréquence du tramway permettrait de réduire le temps de parcours par kilomètre de plus de 25 % sur les axes perpendiculaires au tracé

Simulation – Secteur nord

- Déplacement entre le carrefour Louis-XIV/Loiret et le carrefour Dorchester/Charest

Axes empruntés	Distance à parcourir	Temps total de déplacement (en minutes)		
		Situation actuelle	Situation future Sans RSTC	Situation future Avec RSTC
Rue perpendiculaire	1,36 km	5:02	5:32	9:52 ¹
Axe tramway	6,55 km	12:40	18:20	9:43
Total	8,91 km	17:42	23:52	19:35 ²

1: Sans ajustement à la fréquence du tramway

2 : Avec une fréquence de 4 minutes, le temps passerait à 17:06



Principaux constats

- Zone d'influence dispose de 13 376 places de stationnement dans la rue
- Nombreuses places de stationnement non utilisées dans les rues périphériques aux axes du tramway et du trambus (nombre variable selon le secteur)
- Taux d'occupation maximal moyen de 57 %
- 1 241 places de stationnement devront être retirées sur les axes du tramway et du trambus ainsi que dans les rues en périphérie du projet
- 711 places de stationnement seront remplacées ou compensées
- À terme, 96 % des places de stationnement seront maintenues



Mesures d'atténuation

- Construction de nouvelles places de stationnement hors rue
- Entente avec des promoteurs privés pour la construction de nouvelles places de stationnement additionnelles lors de la réalisation de projets immobiliers
- Entente avec des propriétaires privés pour l'occupation de places de stationnement existantes
- Révision des modalités de gestion des zones de permis de stationnement
 - Délimitation des zones
 - Modalité d'attribution du permis de stationnement



- Le réseau routier ne peut pas accueillir les nouveaux déplacements prévus d'ici 2026 et 2041 en maintenant les conditions de circulation actuelles
- L'implantation du RSTC limitera la dégradation des conditions de circulation anticipée en captant près de la moitié des déplacements additionnels anticipés
- Les conditions de circulation en 2026, à la suite de la mise en place du RSTC et des mesures d'atténuation, seront généralement similaires voire meilleures à celles observées actuellement
- Certains automobilistes devront adopter de nouveaux itinéraires
- Des mesures d'atténuation complémentaires seront mises en place aux endroits où des impacts résiduels sont anticipés

3

Conclusion



- Hausse de la population entraînant une augmentation des automobiles sur nos routes
- Congestion augmentera et se prolongera
- Mobilité demandée par les jeunes, les employeurs et autres
- Réseau de transport en commun saturé



- Mise en place du réseau structurant de transport en commun reposant sur 4 composantes et autres
- Nombreux impacts positifs
- Mesures d'atténuation pour les impacts moins positifs
 - Bruit
 - Vibration
 - Déplacements
 - Stationnement dans la rue



- Ne rien faire n'est pas une option
- Doter Québec d'un réseau structurant de transport en commun de façon responsable
- Réaménager et bonifier les quartiers traversés par le tramway
- Le RSTC = un projet pour le développement et l'avenir de Québec

4

Prochaines étapes



- Dépôt de l'étude d'impact sur l'environnement
- Rencontre avec les résidants du secteur Pie-XII
- Comités de bon voisinage



RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN
EN ROUTE VERS LA MODERNITÉ



www.reseaustructurant.info