



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



Secteur centre | Avancement du projet – 13 juin 2019

www.reseaustructurant.info



*l'accent
d'Amérique*



- 1. Mise en contexte**
- 2. Particularités du secteur centre**
- 3. Prochaines étapes**
- 4. Période de questions**

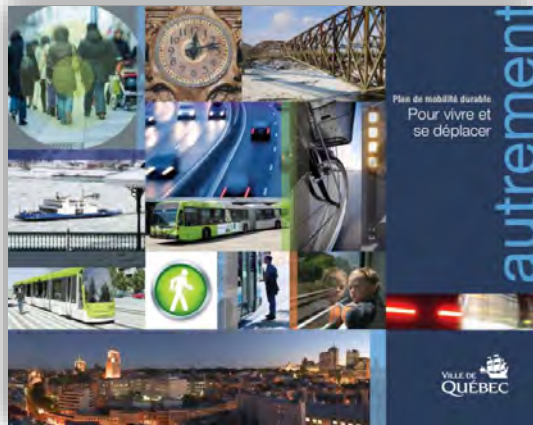
A blue-tinted photograph of a city street intersection. In the foreground, a person is riding a bicycle across a crosswalk. Several cars are visible in the background, and pedestrians are walking on the sidewalks. The scene is set in an urban environment with buildings and trees. The overall tone is calm and professional.

1 / Mise en contexte



Une réflexion engagée depuis près de 10 ans

2011



2015



2017

Études
d'avant-projet
SRB Québec-Lévis

2017





L'une des deux grandes composantes du ***Plan stratégique 2018 à 2027 – Au cœur du mouvement du RTC :***



- Stratégie A : Transformer l'offre de transport en commun
- Stratégie B : Diversifier et intégrer les offres en mobilité

« Renforcer l'offre de transport en commun avec un réseau structurant desservant les secteurs névralgiques de l'agglomération auquel se greffera un réseau d'autobus repensé constitue le fondement de cette révolution en transport pour Québec » (page 86)



- Période de croissance soutenue et augmentation de plus de 100 000 autos en 10 ans
- Épisodes de congestion de plus en plus fréquents et hausse des gaz à effet de serre (GES)
- Allongement des temps de déplacement
- Faible capacité d'évolution du système actuel de transport en commun
- Coût élevé de l'espace public à partager
- Plus d'options à plus de monde pour se déplacer sur le territoire
- Seule ville de plus de 500 000 habitants au Canada sans système structurant de transport en commun



- Sortir du modèle traditionnel « auto versus transport en commun » pour donner plus de choix aux citoyens
- Tenir compte du potentiel de chaque mode : tramway, trambus, bus, marche, vélo, auto, taxi, covoiturage, etc.
- Limiter l'étalement urbain et favoriser la densification
- Déplacer plus de personnes dans le même espace avec moins de véhicules
- Augmenter la capacité globale et les options possibles pour tous, pas seulement au centre mais aussi en périphérie



- Mettre en place un nouveau système de transport en commun de calibre supérieur avec des composantes variées et adaptées à chaque réalité du territoire, c'est-à-dire un système plus flexible, plus fréquent, plus fiable et mieux connecté :
 - ✓ Tramway et trambus
 - ✓ Bus
 - ✓ Pôles d'échanges et stations conviviales
 - ✓ Parc-O-Bus
 - ✓ Liens mécaniques
- Bref, mettre en place un réseau structurant de transport en commun digne d'une capitale moderne



Le gouvernement du Québec a confirmé son soutien au projet (extrait du Budget provincial du 21 mars 2019)

Un engagement ferme pour la réalisation du Réseau structurant de transport en commun

Le gouvernement du Québec confirme son engagement à soutenir, à la hauteur de 1,8 milliard de dollars, la réalisation du projet de Réseau structurant de transport en commun (RSTC) de la Ville de Québec. Une contribution du gouvernement fédéral de 1,2 milliard de dollars est attendue rapidement pour compléter le financement du projet.

Le dossier d'affaires, en cours d'élaboration par la Ville, devrait être soumis au gouvernement pour approbation au printemps 2019.

RSTC – Contribution attendue des partenaires (en milliards de dollars)

	Investissements
Gouvernement du Québec	1,8
Gouvernement fédéral	1,2
Ville de Québec	0,3
TOTAL	3,3

Le gouvernement entend déposer au cours de l'année 2019 le projet de loi nécessaire à la réalisation du projet. Comme pour tout autre projet de cette envergure, le gouvernement appuiera la réalisation du RSTC dans le respect des normes environnementales établies. De plus, le gouvernement s'assurera que le projet prévoit une interconnexion avec la Rive-Sud de Québec, en fonction des besoins des deux régions concernées.



**Projet de loi 26 déposé à
l'Assemblée nationale le 30 mai 2019**



- La mise en œuvre du réseau structurant de transport en commun est un projet fantastique pour les citoyens de la Ville de Québec, appuyé sur des bases solides
- Le projet sera non seulement structurant mais transformera aussi de façon significative la Ville de Québec
- Le projet est la priorité 1 de la ville, en équilibre avec les opérations et activités essentielles à son bon fonctionnement
- Le Bureau de projet est la plaque tournante qui dirige, planifie, intègre et coordonne les efforts de tous les acteurs de la Ville et du RTC à l'égard du projet, et les autres parties prenantes
- La réussite du projet passera par un travail d'équipe de tous les instants = citoyens + communauté d'affaires + Bureau de projet + services de la ville + RTC



Densité des déplacements | Origine du réseau structurant de transport en commun

65 % population actuelle

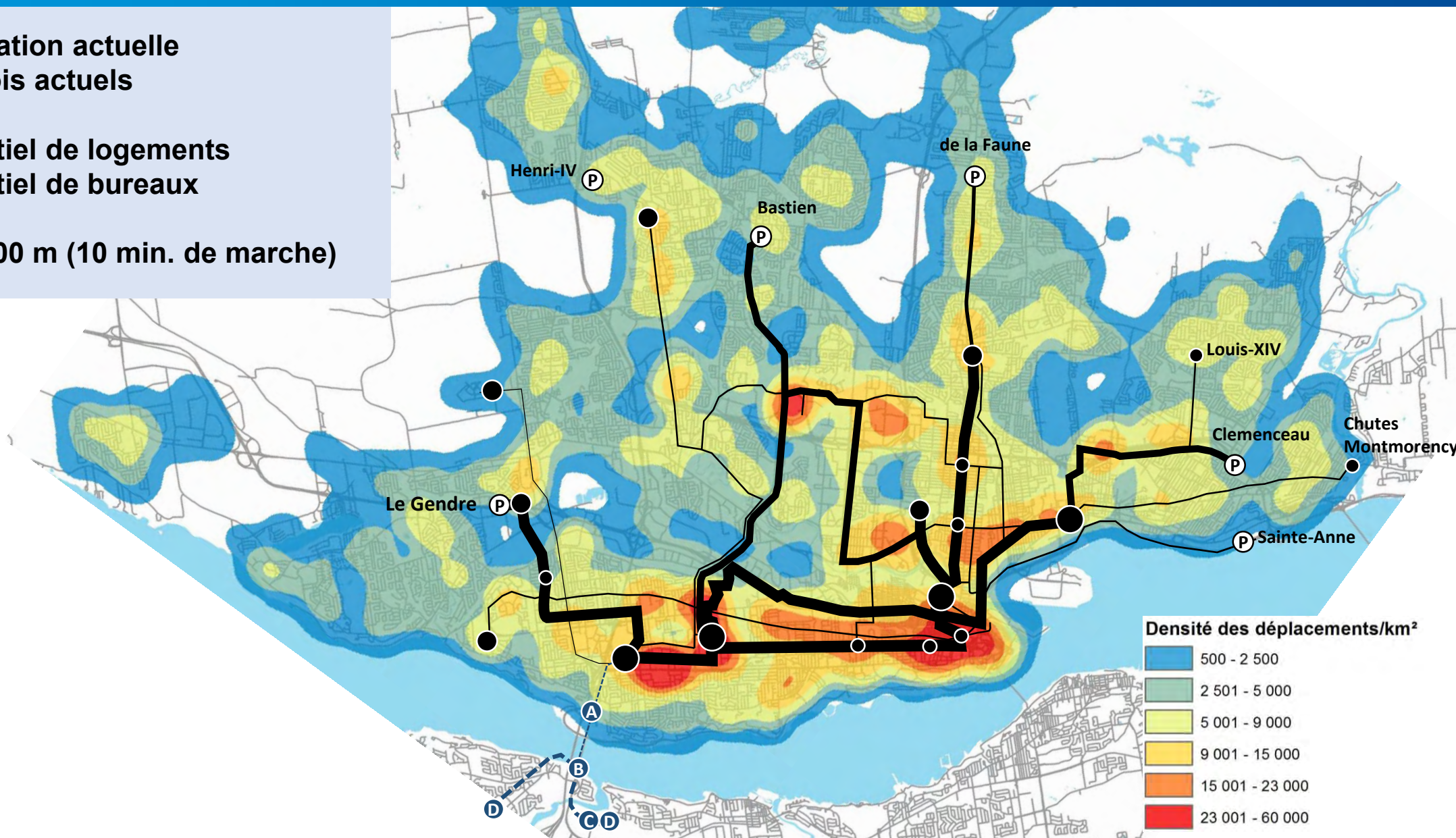
80 % emplois actuels

+

62 % potentiel de logements

99 % potentiel de bureaux

Moins de 800 m (10 min. de marche)

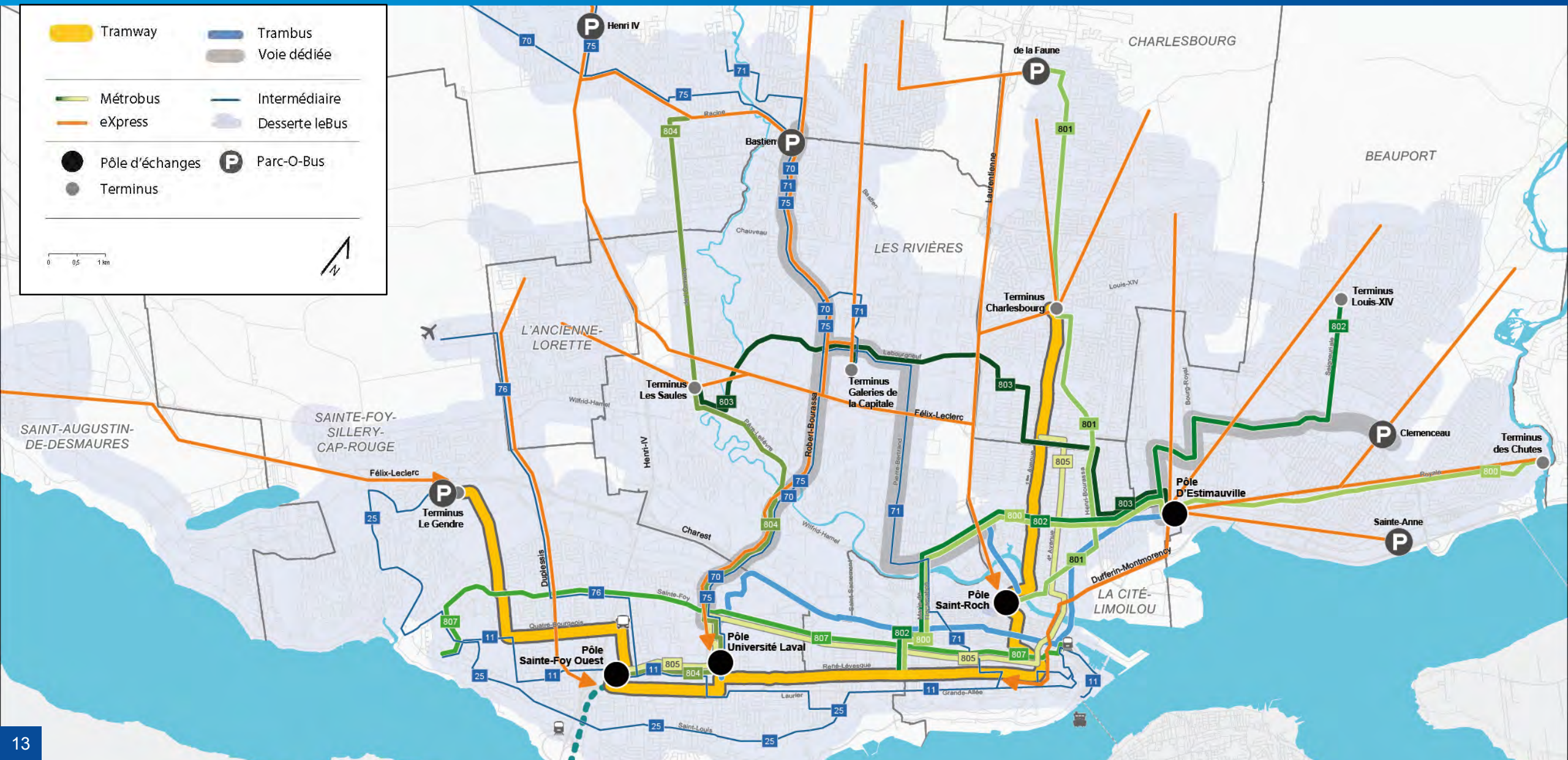




Le défi | Intercepter les grands flux de déplacements



Données OD-2017
Tout mode et tout motif confondu
Déplacements 6 h à 9 h, sens de la pointe





Le réseau structurant | Tramway

Tramway (23 km dont 3,5 km en tunnel)

- Haute fréquence
 - 3 à 6 min. en pointe
 - 10 à 15 min. jour / fin de semaine
- Grande amplitude : 5 h à 1 h
- Site dédié exclusif
- Prioritaire
- Haute capacité (260 passagers / véhicule)
- Fiabilisé
- Électrique

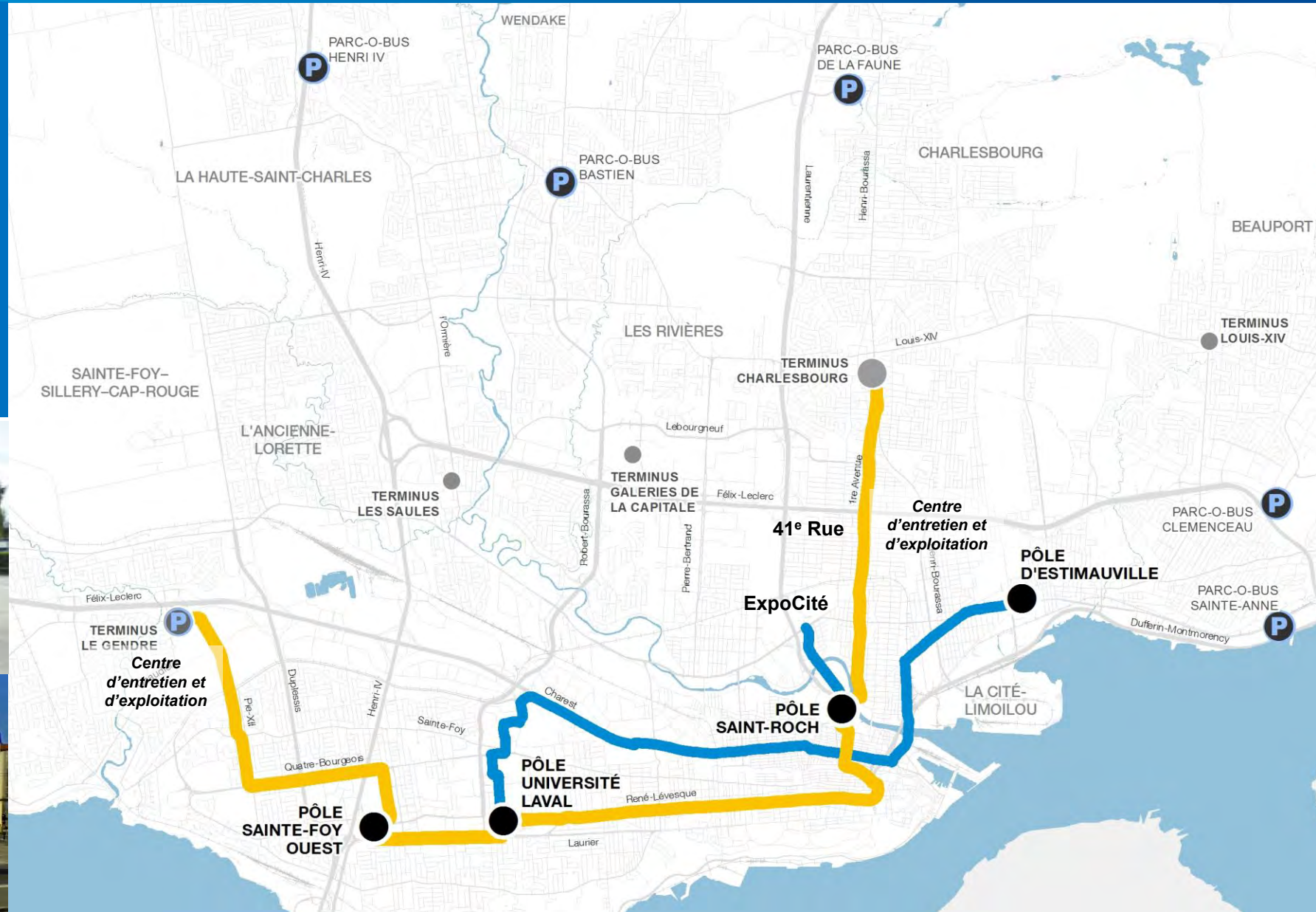




Le réseau structurant | Trambus

Trambus (15 km)

- Haute fréquence
 - 3 à 6 min. en pointe
 - 10 à 15 min. jour / fin de semaine
- Grande amplitude : 5 h à 1 h
- Site dédié exclusif
- Prioritaire
- Haute capacité (150 passagers / véhicule)
- Propulsion électrique

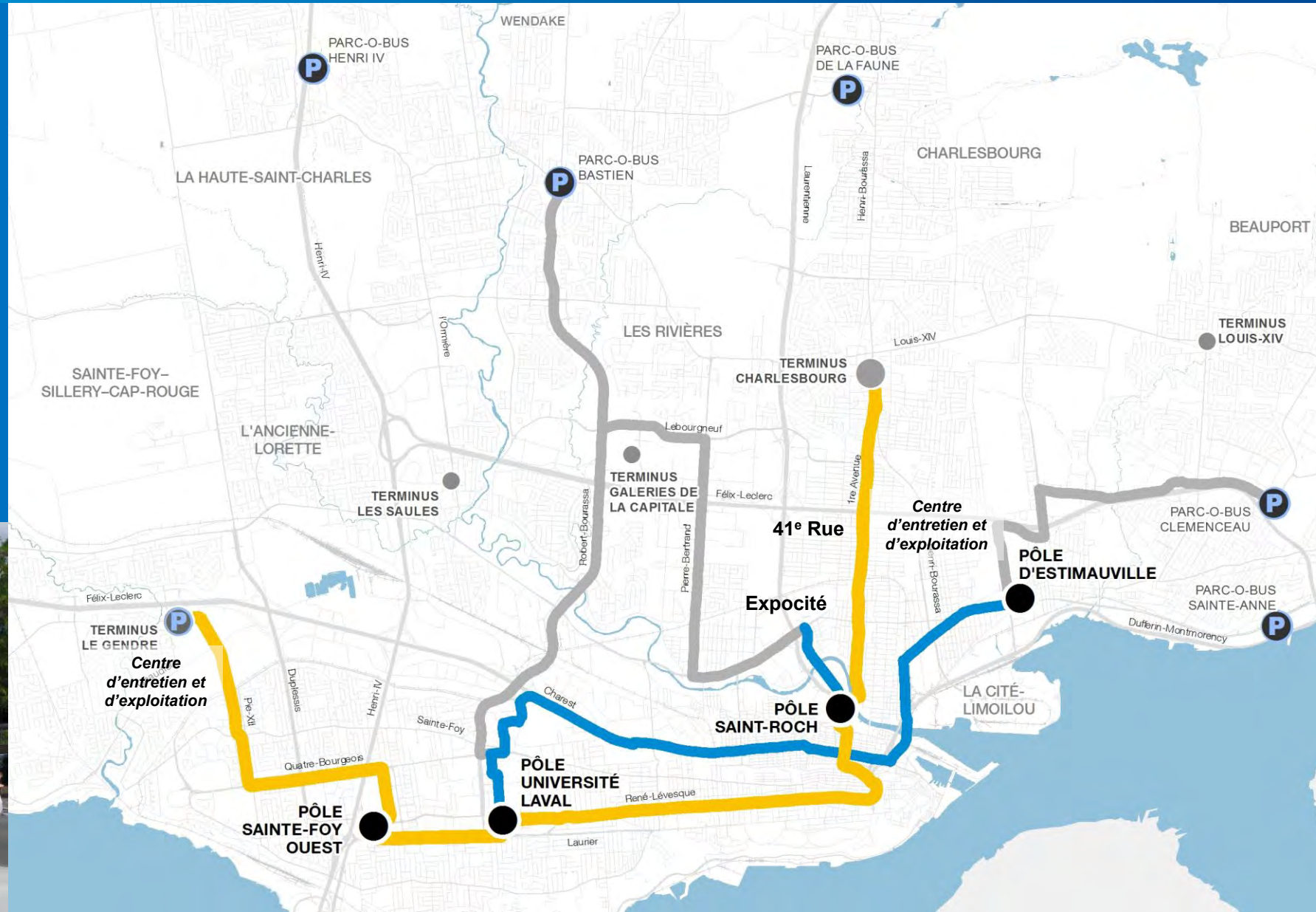




Le réseau structurant | Infrastructures dédiées

Infrastructures dédiées (16 km de nouvelles voies réservées)

- Haute fréquence
- Site « ouvert »
- Prioritaire
- Bonne capacité
- Propulsion hybride / électrique





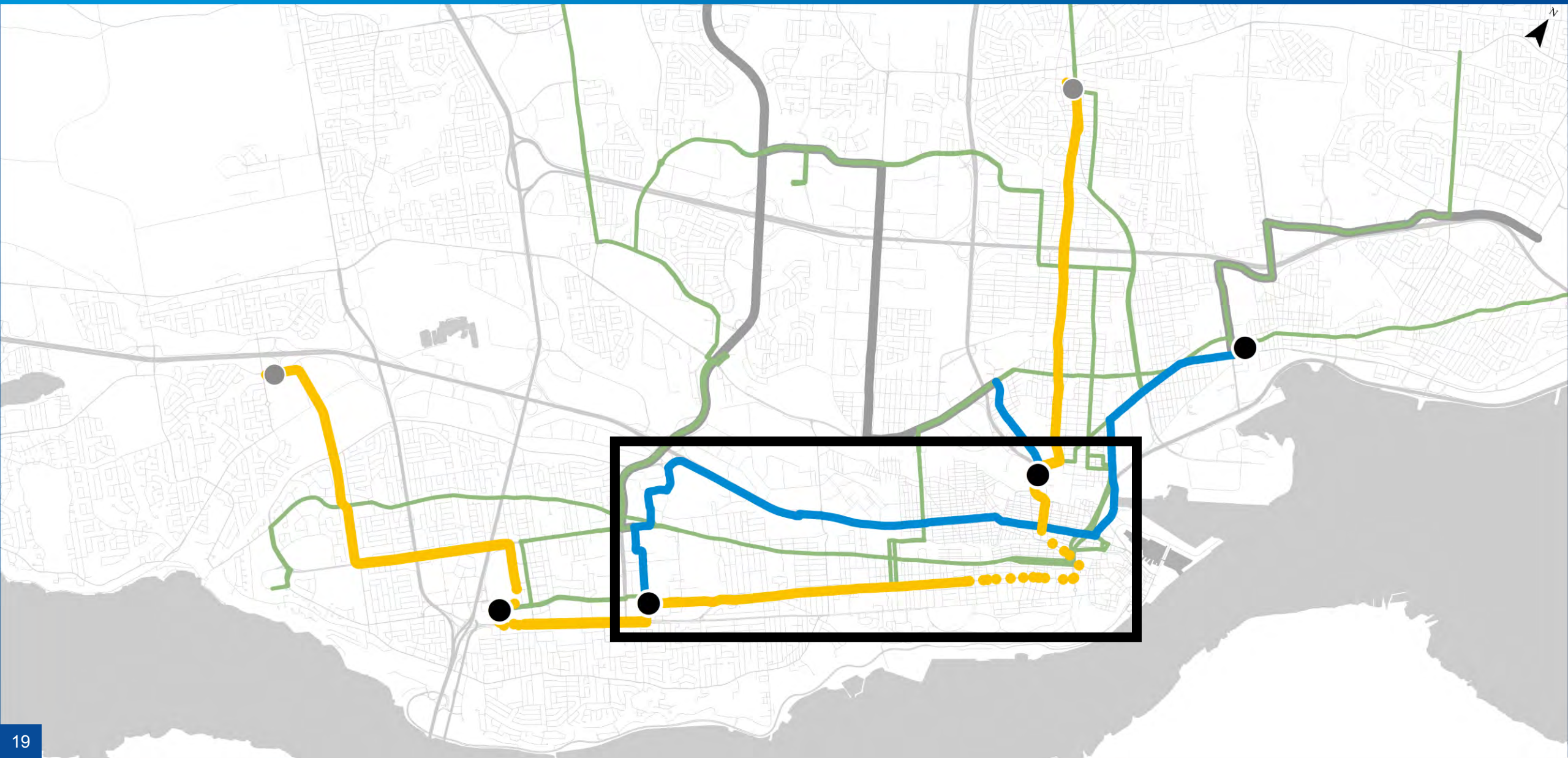
- Validation des besoins
- Définition des tracés
- Définition des modes
- Insertion de référence
- Estimé budgétaire

- Insertion optimisée
- Plans d'aménagement
- Acquisitions optimisées
- Conception des systèmes
- Évaluation environnementale

- Conception définitive
- Travaux préparatoires
- Travaux de construction
- Période d'essai
- Mise en service

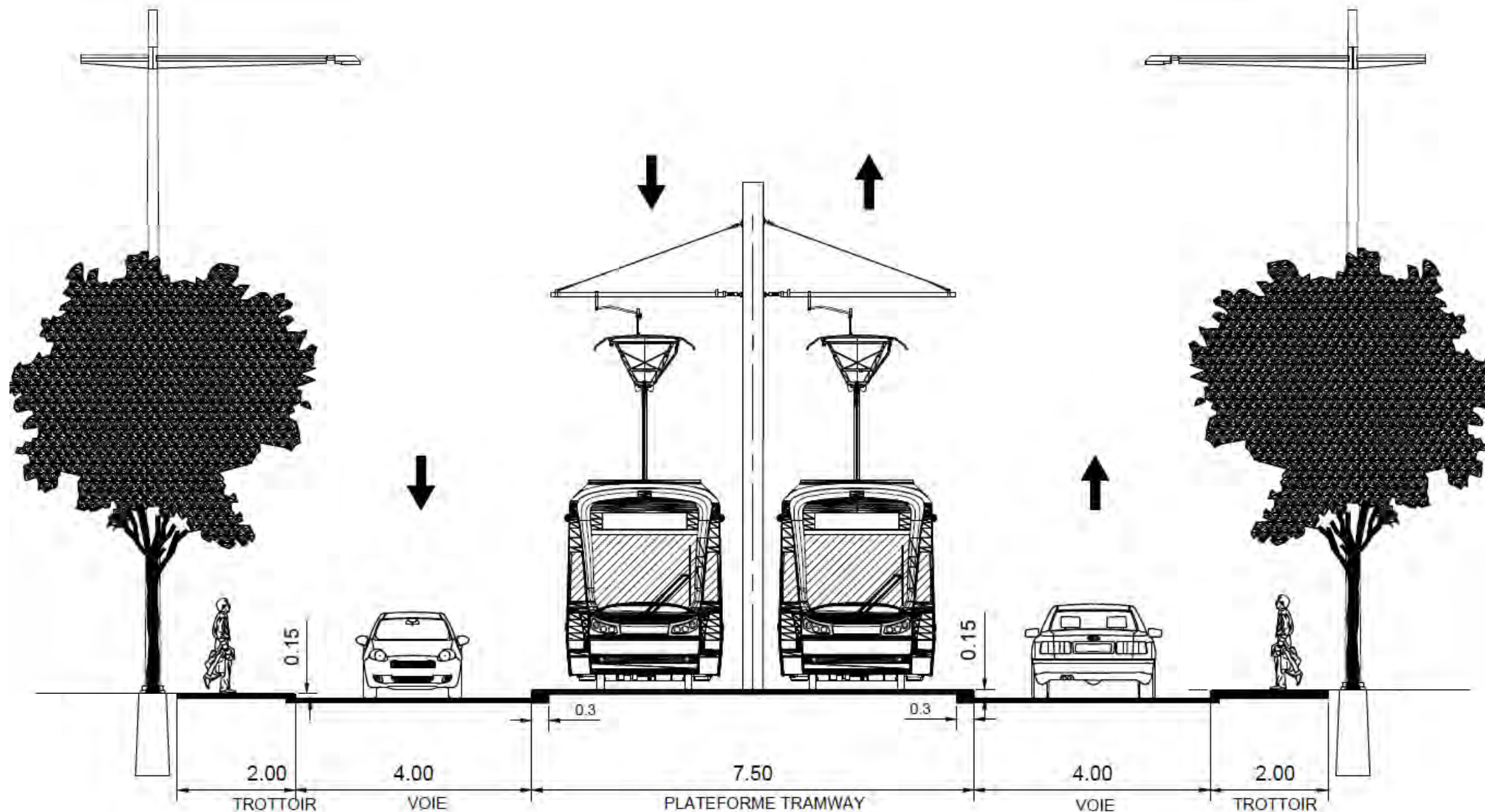
A blue-tinted photograph of a city street intersection. In the foreground, a person is riding a bicycle across a crosswalk. Several cars are visible in the background, and pedestrians are walking on the sidewalks. The scene is captured from a low angle, emphasizing the urban environment.

2 / Particularités du secteur centre



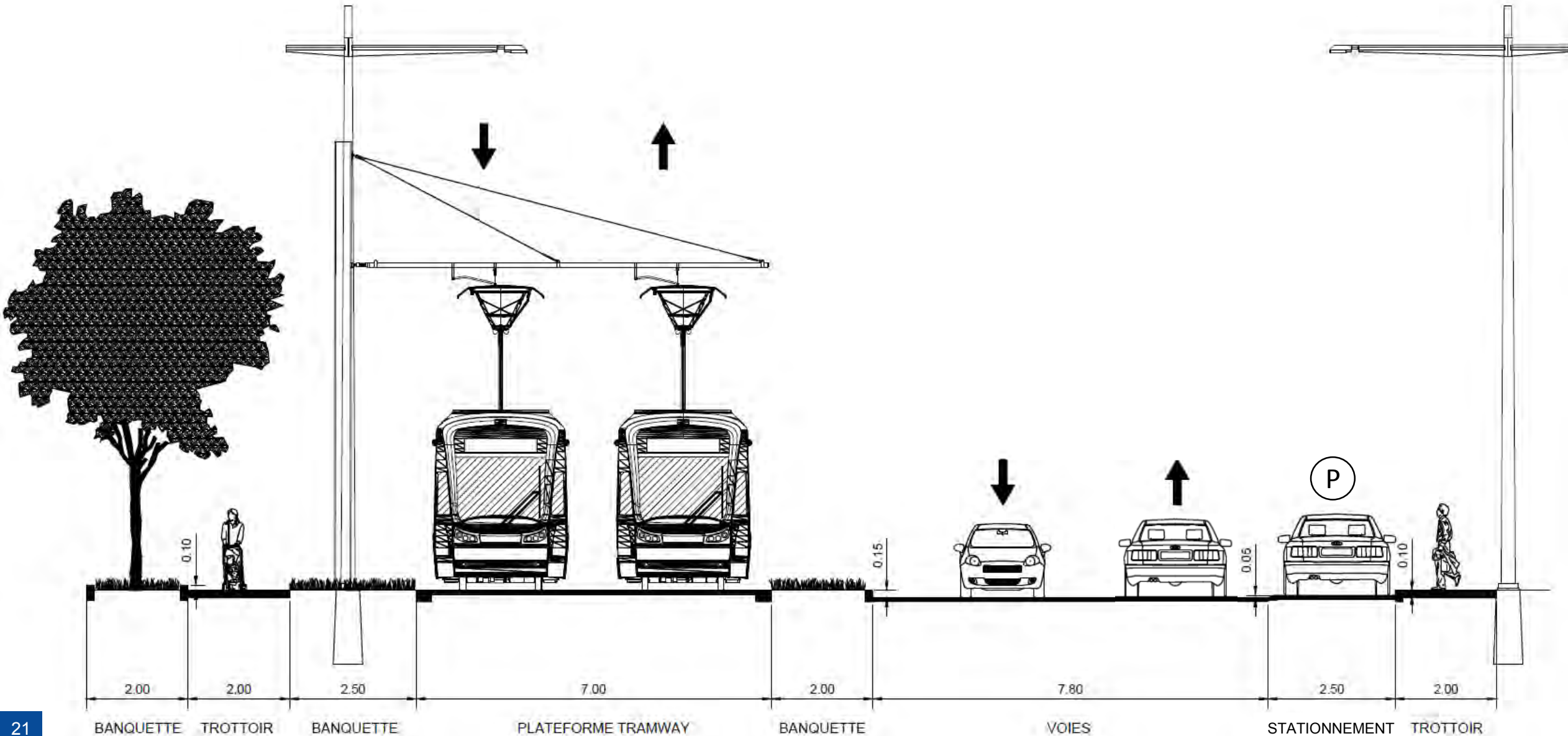


Insertion axiale | Au centre de la chaussée



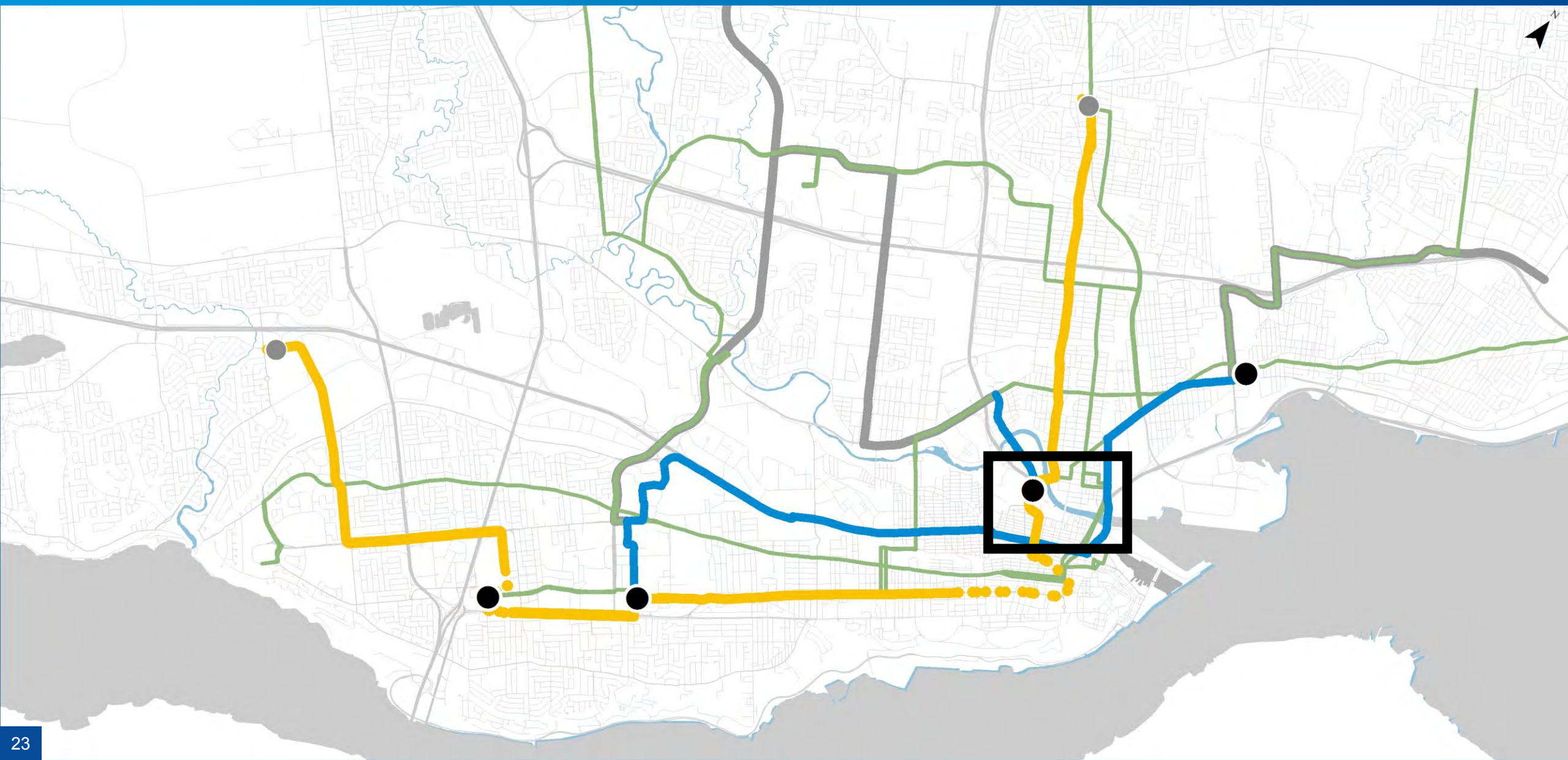


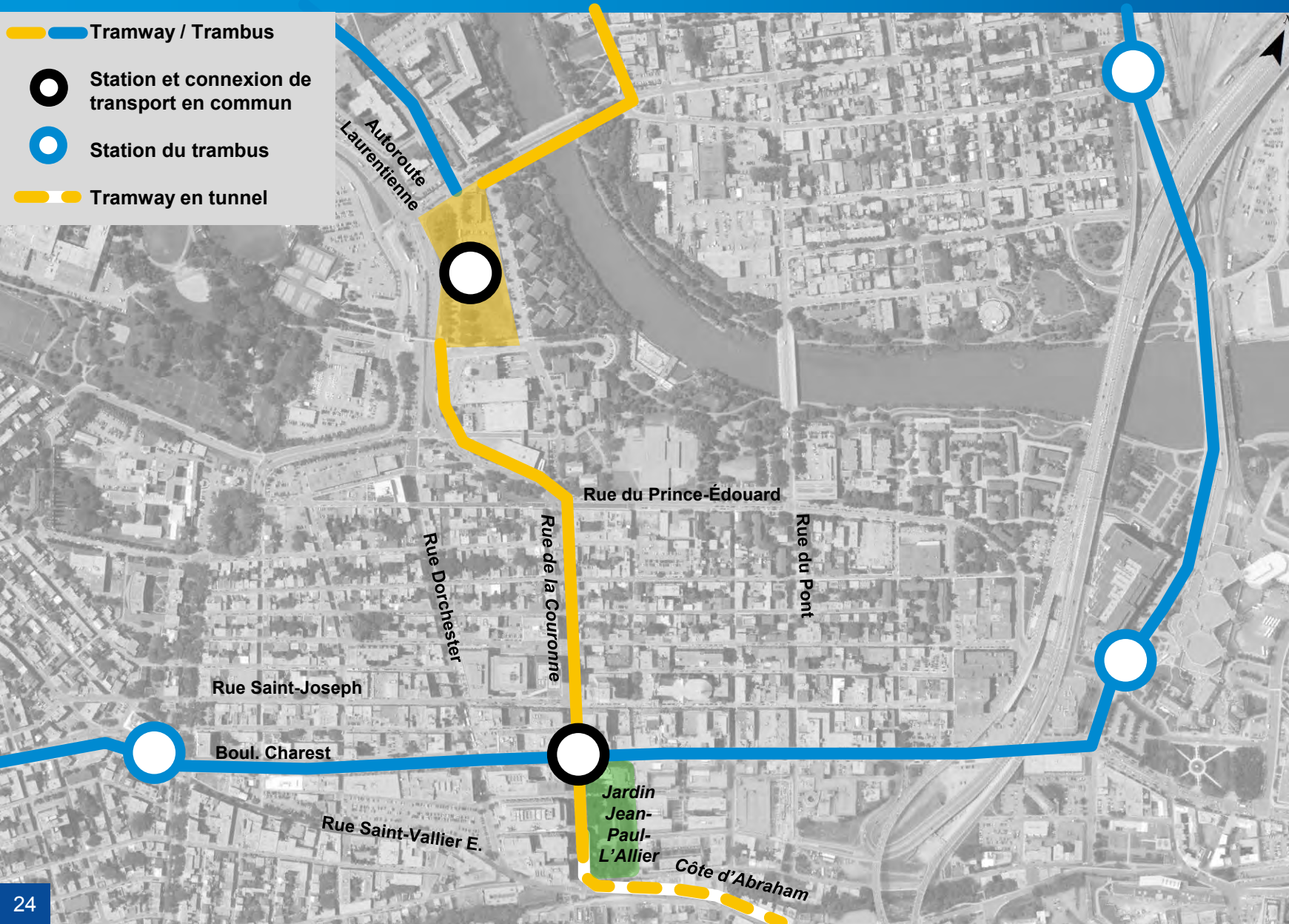
Insertion latérale | En bordure de la chaussée





	Tramway / Trambus
	Connexion de transport en commun
	Station tramway / trambus
	Desserte 10 min de marche tramway / trambus
	Infrastructure dédiée
	Métrobus
	Réseau cyclable



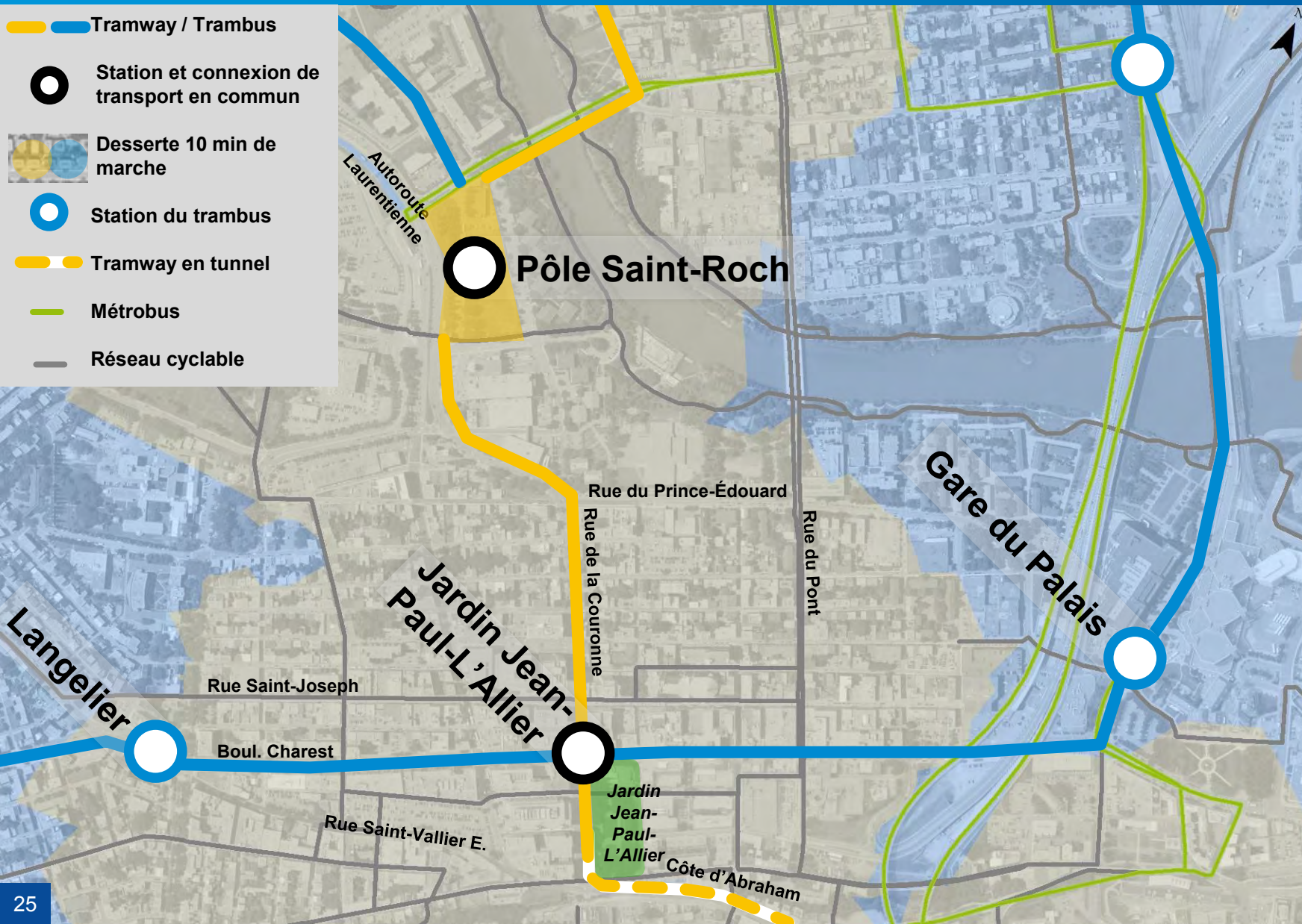


Entrée de ville et Saint-Roch sud :

Quartier Saint-Roch : nœud d'un nouveau réseau de transport en commun

- Soutenir la transformation en boulevard urbain de l'autoroute Laurentienne
- Rendre plus conviviaux et sécuritaires les parcours à pied et à vélo vers le pôle d'échanges
- Maintenir l'attrait des grands espaces publics, comme le Jardin Jean-Paul-L'Allier

-  Tramway / Trambus
-  Station et connexion de transport en commun
-  Desserte 10 min de marche
-  Station du trambus
-  Tramway en tunnel
-  Métrobus
-  Réseau cyclable



**Insertion latérale (en bordure est)
du tramway sur la rue de la
Couronne**

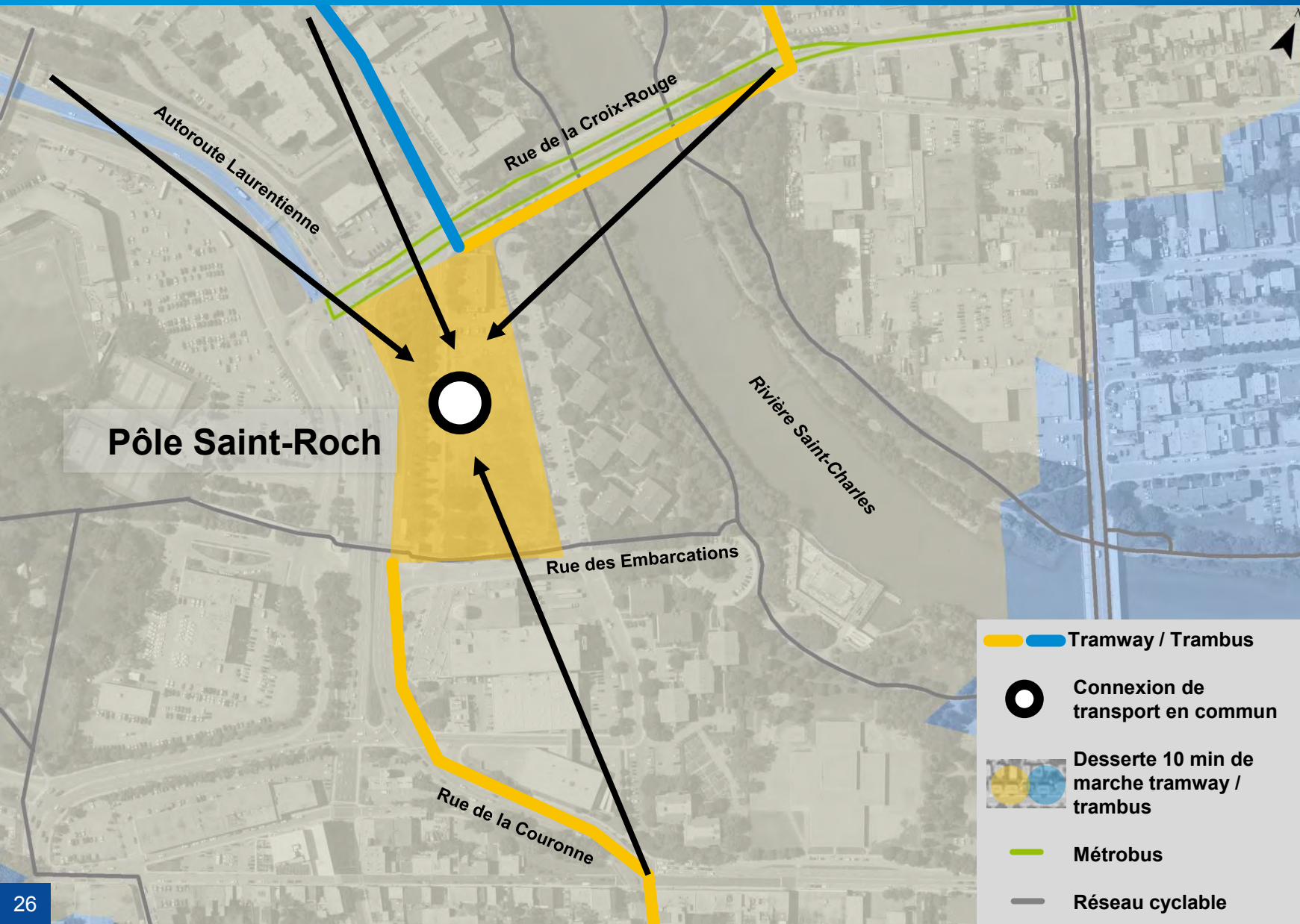
**Insertion axiale (au centre) du
trambus sur le boul. Charest**

Deux stations de tramway

Trois stations de trambus

Un pôle d'échanges

**Une zone de connexion : tramway
/ trambus**



Entrée de ville Saint-Roch :

- Secteur à requalifier : densification, redéveloppement et verdissement
- Valorisation de l'entrée de ville
- Rétablir les liens entre les quartiers Limoilou, Saint-Roch et Saint-Sauveur

Importante zone de rabattement de transport en commun

Principes et composantes :

- Intermodalité : tramway, trambus, transport en commun, réseau cyclable et piétons
- Commerces et services complémentaires, par exemple : dépanneur, pharmacie et garderie
- Espace public bonifié



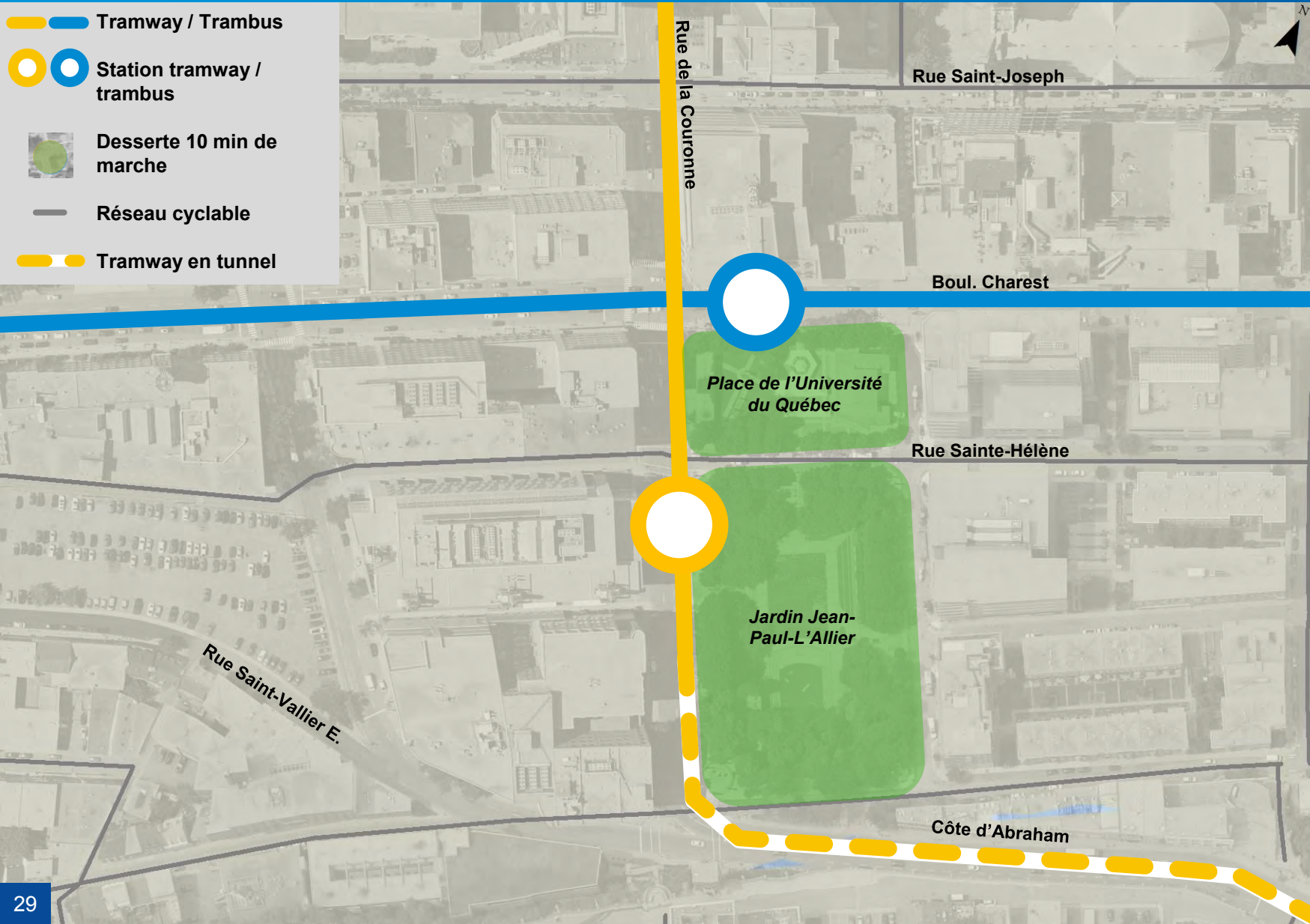
Pôle d'échanges Saint-Roch





Connexion Tramway / Trambus

-  Tramway / Trambus
-  Station tramway / trambus
-  Desserte 10 min de marche
-  Réseau cyclable
-  Tramway en tunnel



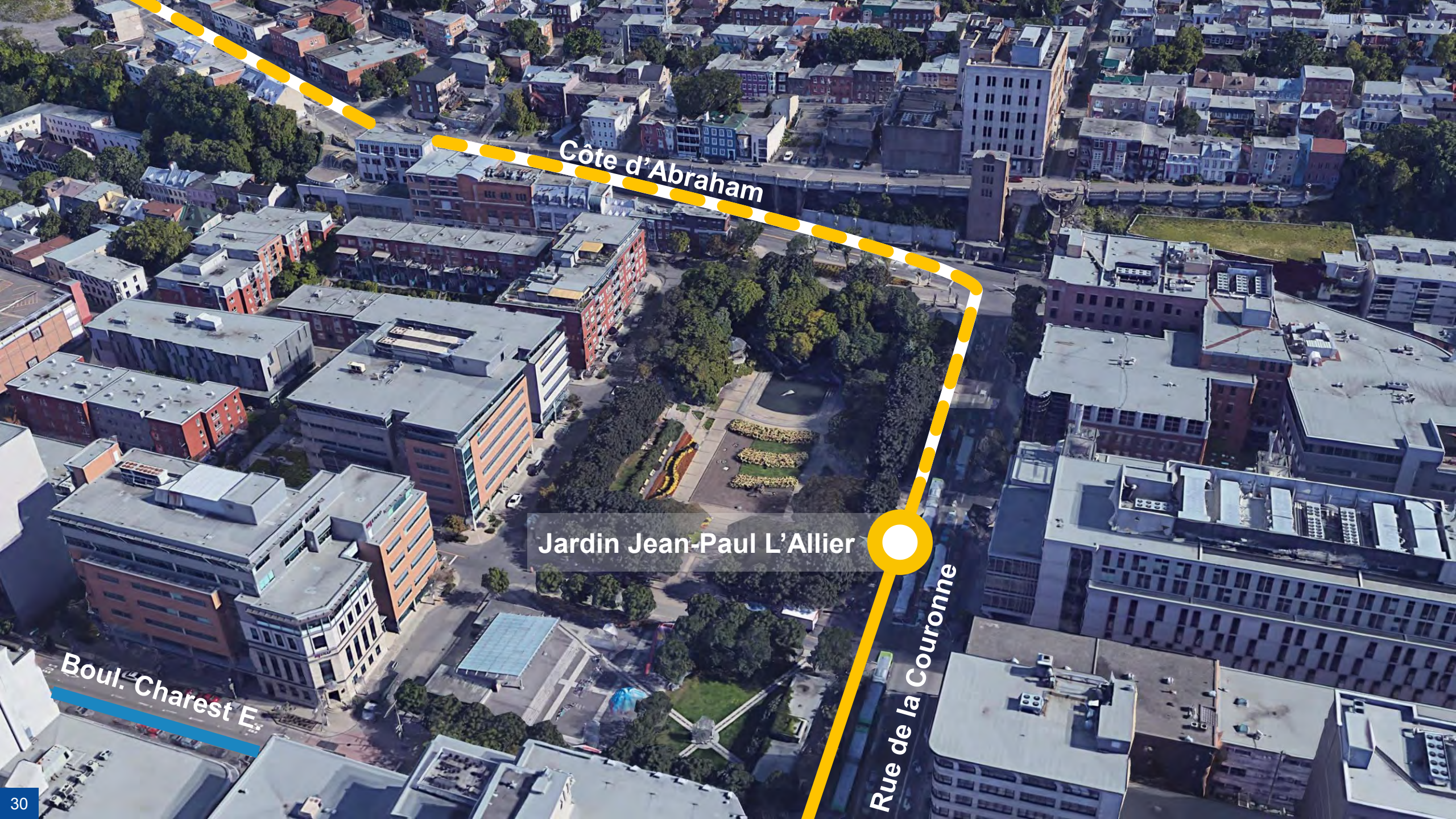
Bassin de desserte le plus important du réseau : 28 800 résidents, travailleurs et étudiants

± 100 mètres de marche entre les deux stations

Connexion au réseau cyclable

Intégration d'une station du tramway au Jardin Jean-Paul-L'Allier

Début de l'insertion en souterrain au sud du jardin



Côte d'Abraham

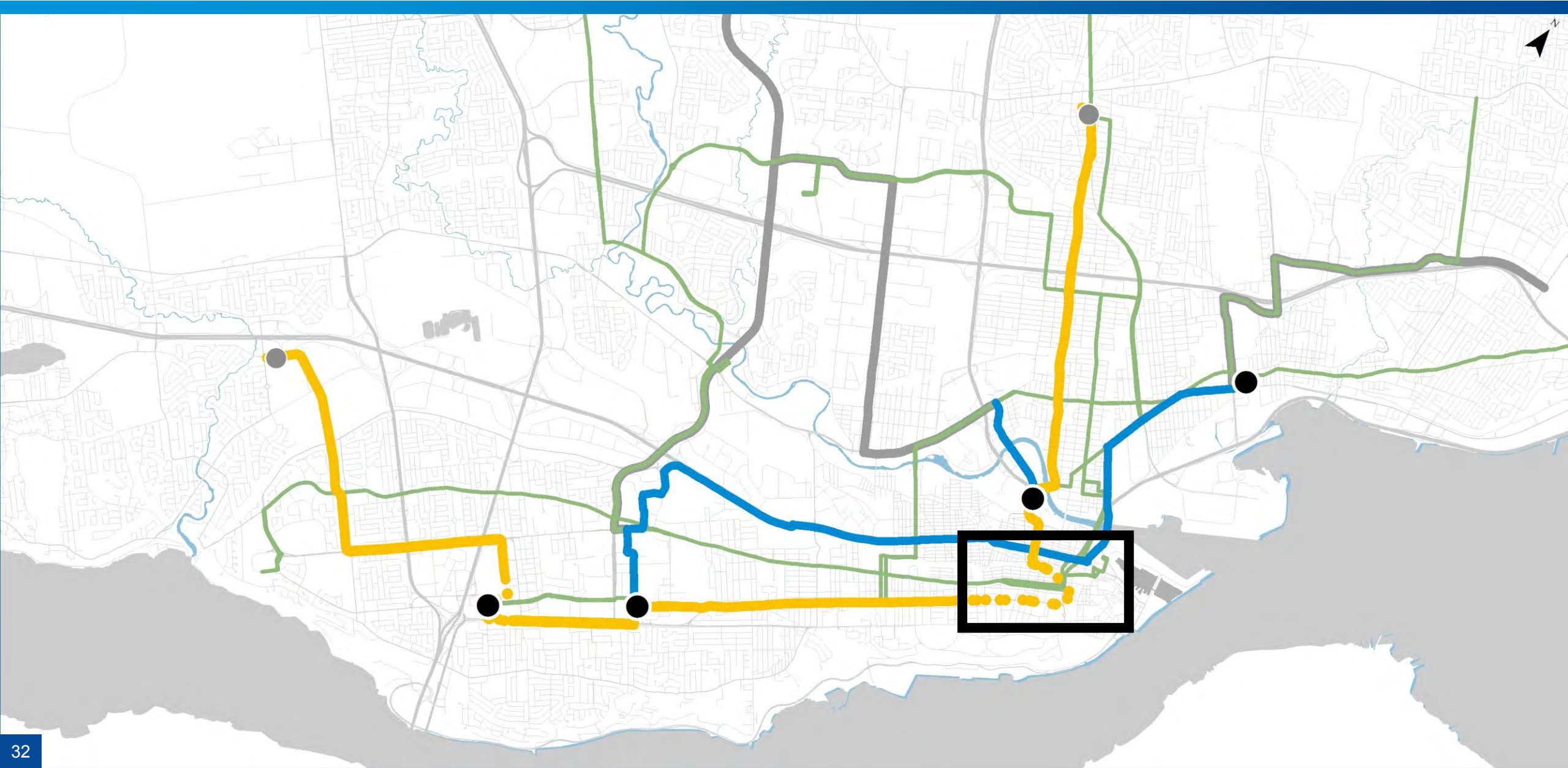
Jardin Jean-Paul L'Allier

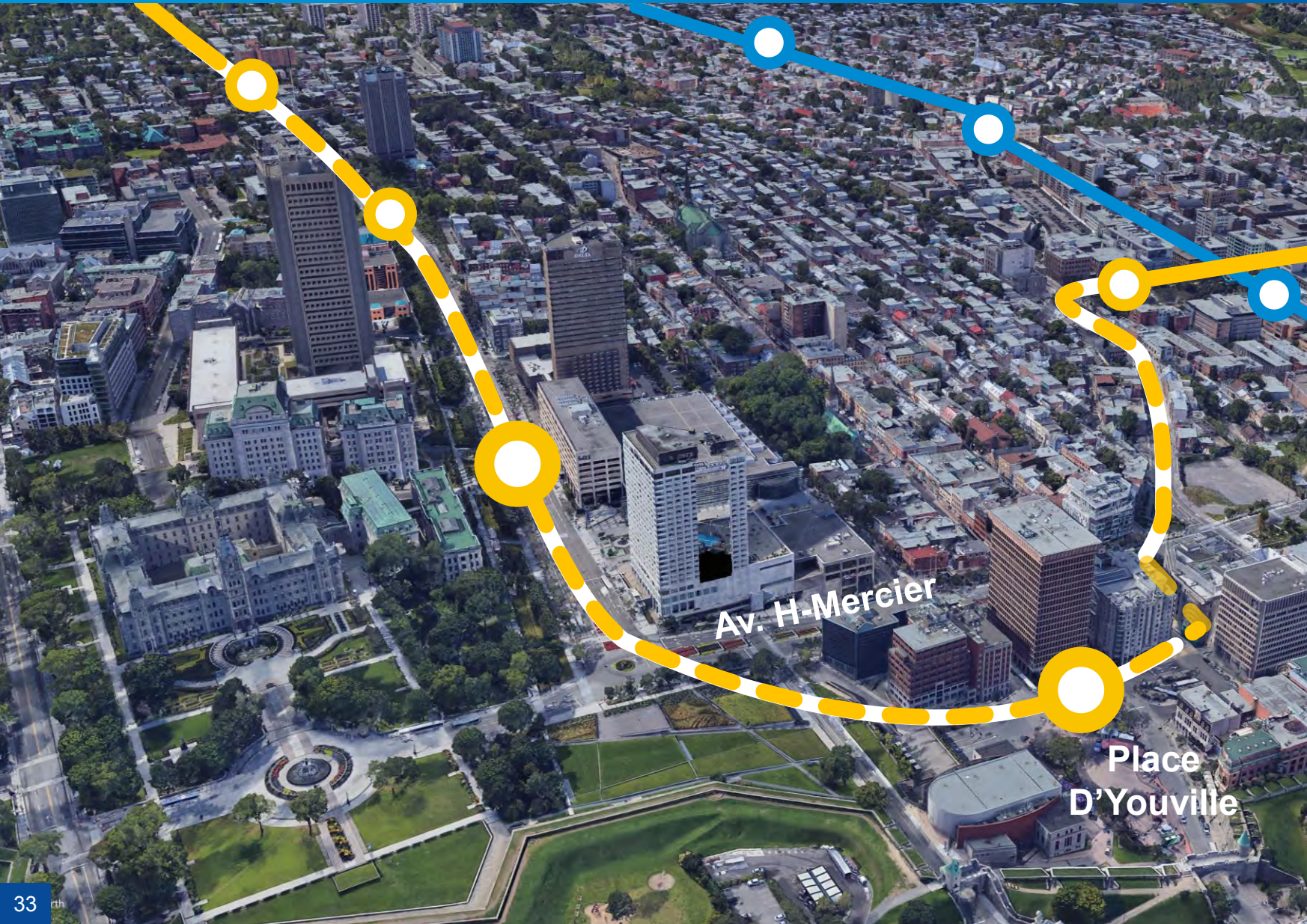
Rue de la Couronne

Boul. Charest E

Station Jardin Jean-Paul-L'Allier





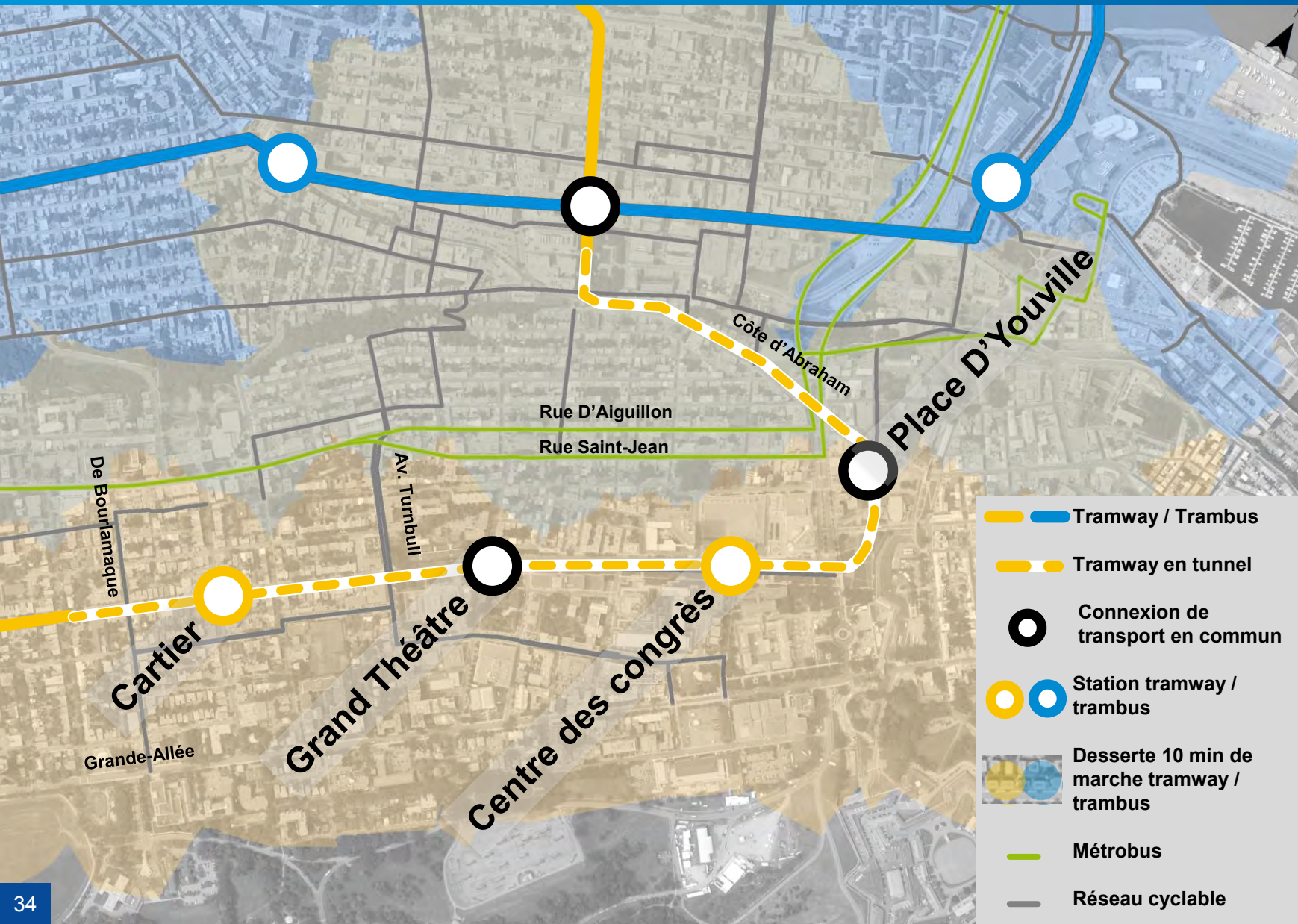


Tunnel de 2,6 km :

- Entre le Jardin Jean-Paul-L'Allier et l'avenue des Érables
- Conception préliminaire en cours

Objectifs :

- Relier la Basse-Ville et la Haute-Ville
- Protéger le site patrimonial du Vieux-Québec et ses abords
- Préserver les aménagements urbains et paysagers sur l'av. Honoré-Mercier et sur le boul. René-Lévesque



Insertion en tunnel :

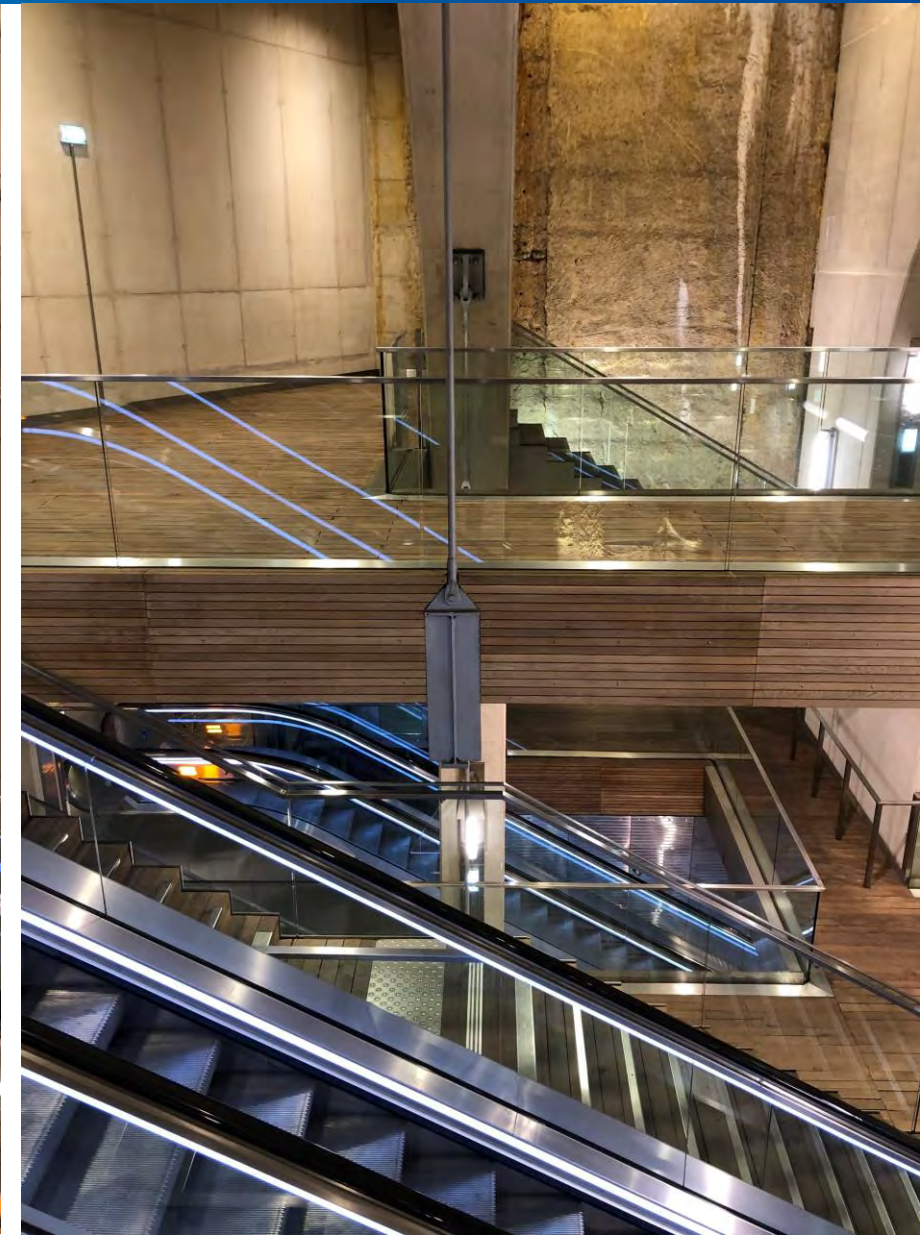
Côte d'Abraham – Place D'Youville
– René-Lévesque

Quatre stations :

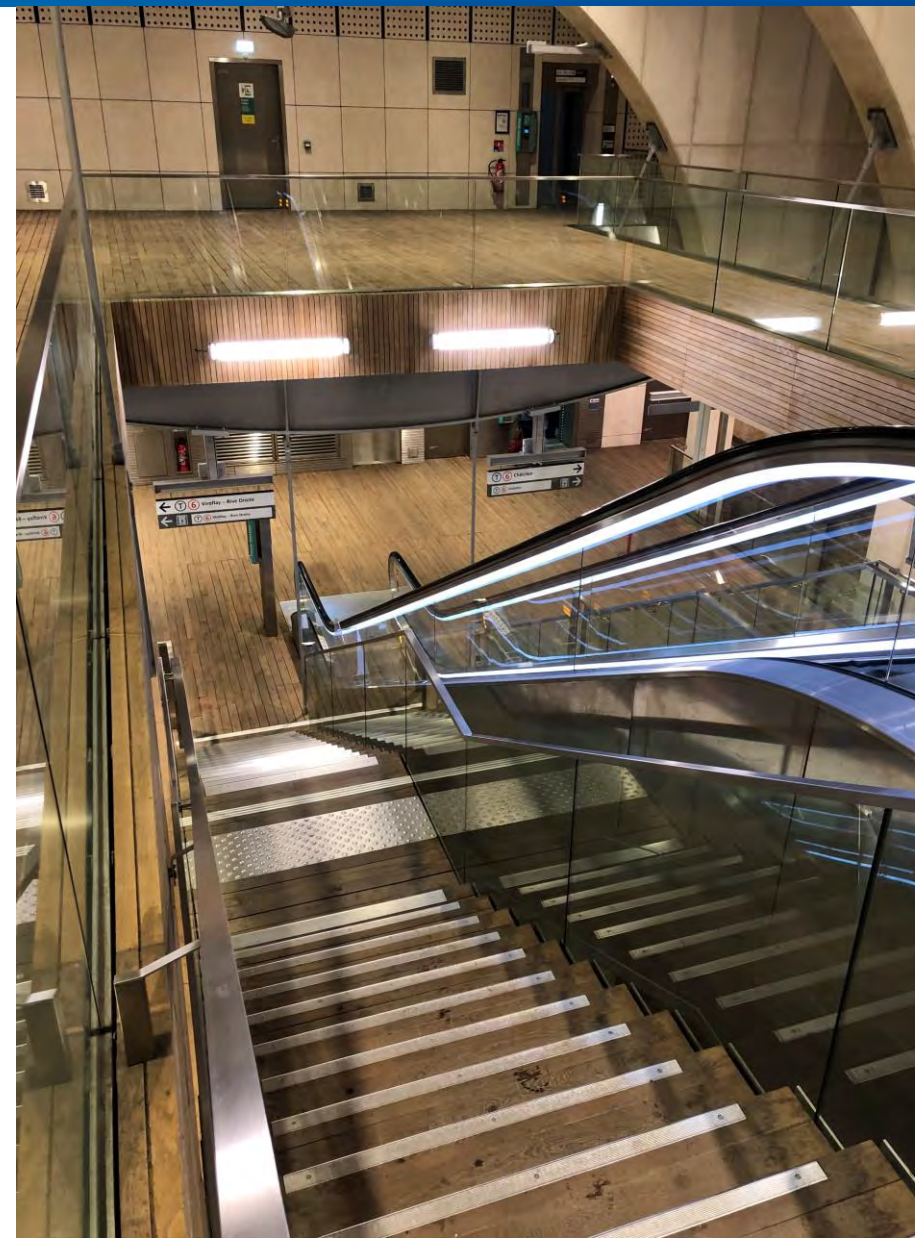
- Place D'Youville : connexion au réseau cyclable et au réseau de transport en commun
- Centre des congrès
- Grand Théâtre : connexion au réseau cyclable et au réseau de transport en commun
- Cartier

Desserte 10 minutes de marche :

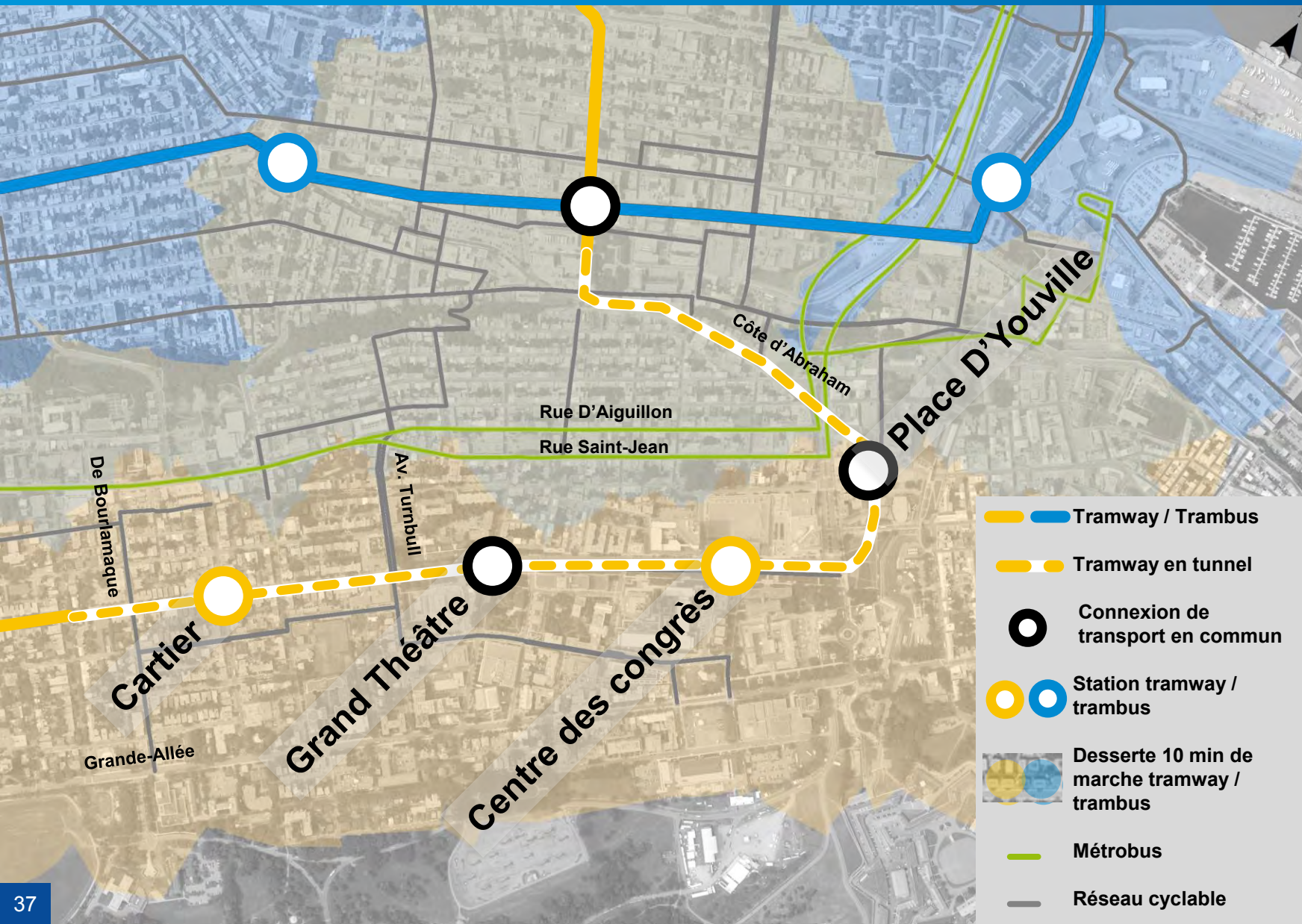
- Boulevard René-Lévesque et Grande-Allée
- Quartier Saint-Jean-Baptiste
- Vieux-Québec
- Avenue Cartier



Station sur la ligne T6 au sud-ouest de Paris



Station sur la ligne T6 au sud-ouest de Paris



Étapes en cours :

- Étude géotechnique

Étapes à venir :

- Tracé final du tunnel
- Localisation des édicules (sorties) pour les stations et les besoins techniques
- Transition harmonieuse entre l'insertion en surface et souterraine (trémie)



Station Place D'Youville

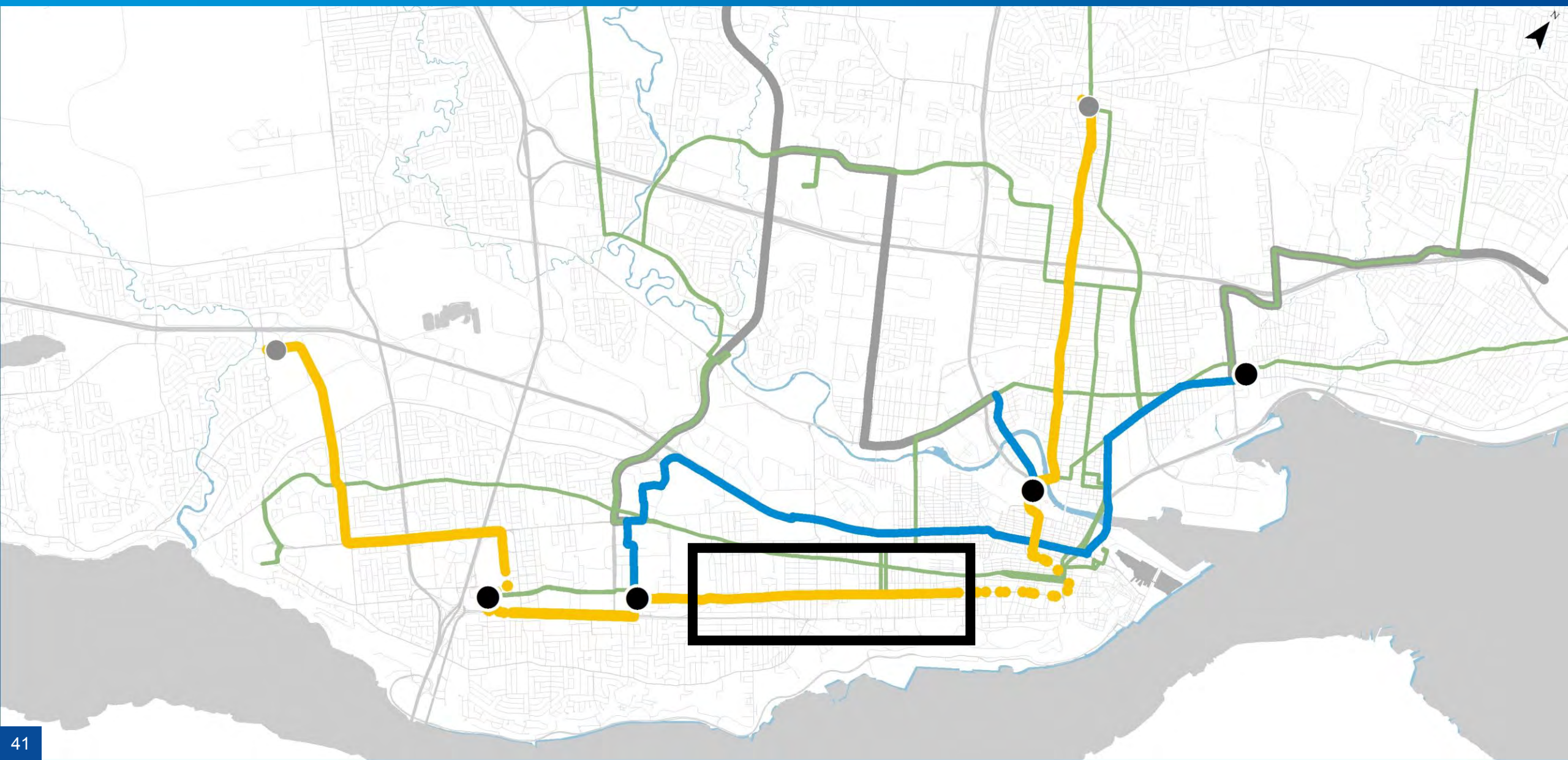




Image à titre indicatif

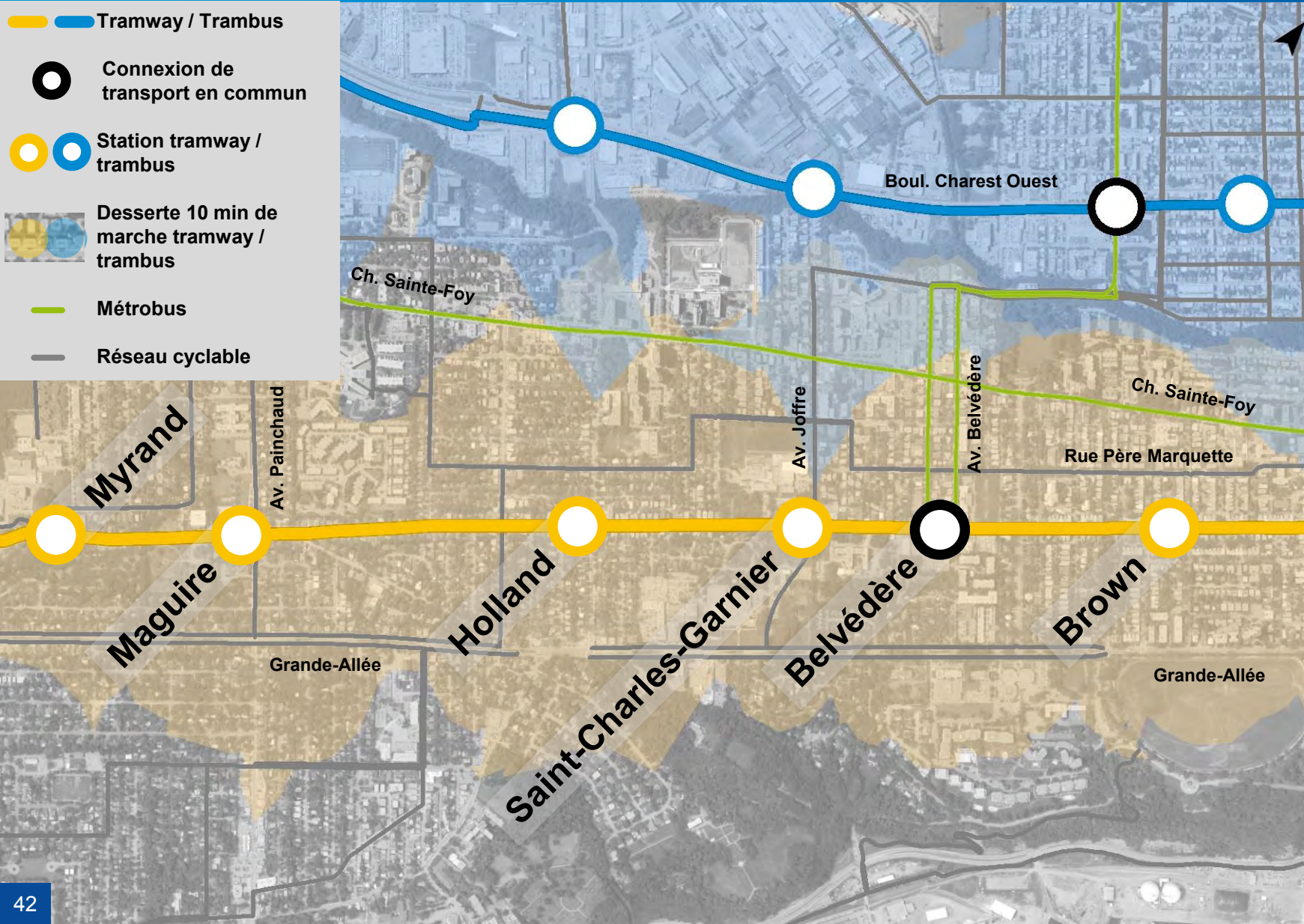


Tramway | Boulevard René-Lévesque





-  Tramway / Trambus
-  Connexion de transport en commun
-  Station tramway / trambus
-  Desserte 10 min de marche tramway / trambus
-  Métrobus
-  Réseau cyclable



**Insertion axiale (au centre)
de l'avenue des Érables à
l'Université Laval**

Six stations :

- Belvédère : connexion au réseau de transport en commun
 - Métrobus 800 et 802
- Saint-Charles-Garnier, Maguire et Myrand : connexion au réseau cyclable
- Brown et Holland : corridor cyclable de la rue Père-Marquette à 150 mètres

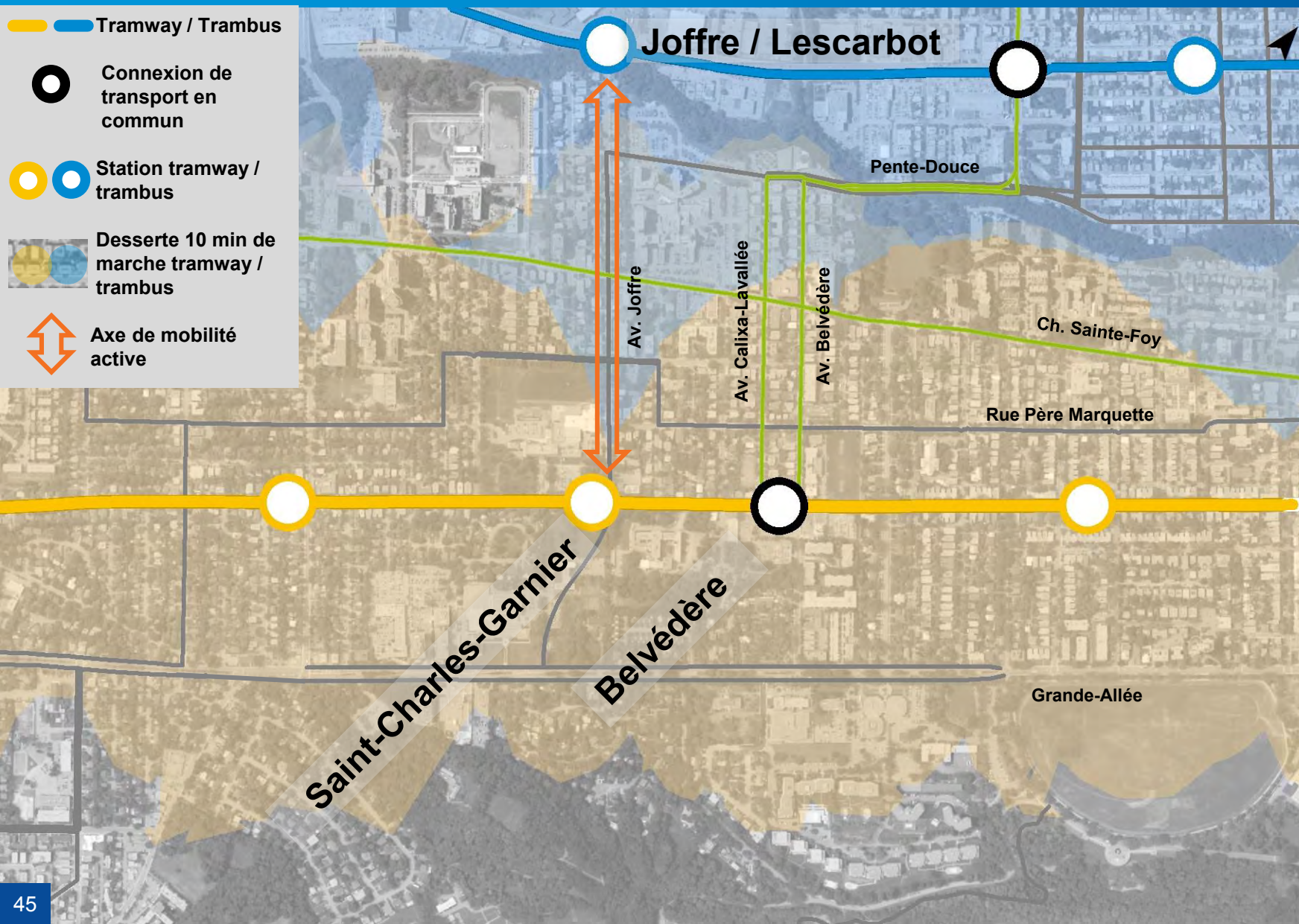
Desserte 10 minutes de marche :

- Montcalm
- Saint-Sacrement
- Nord de Sillery



Boulevard René-Lévesque | Avenue Murray





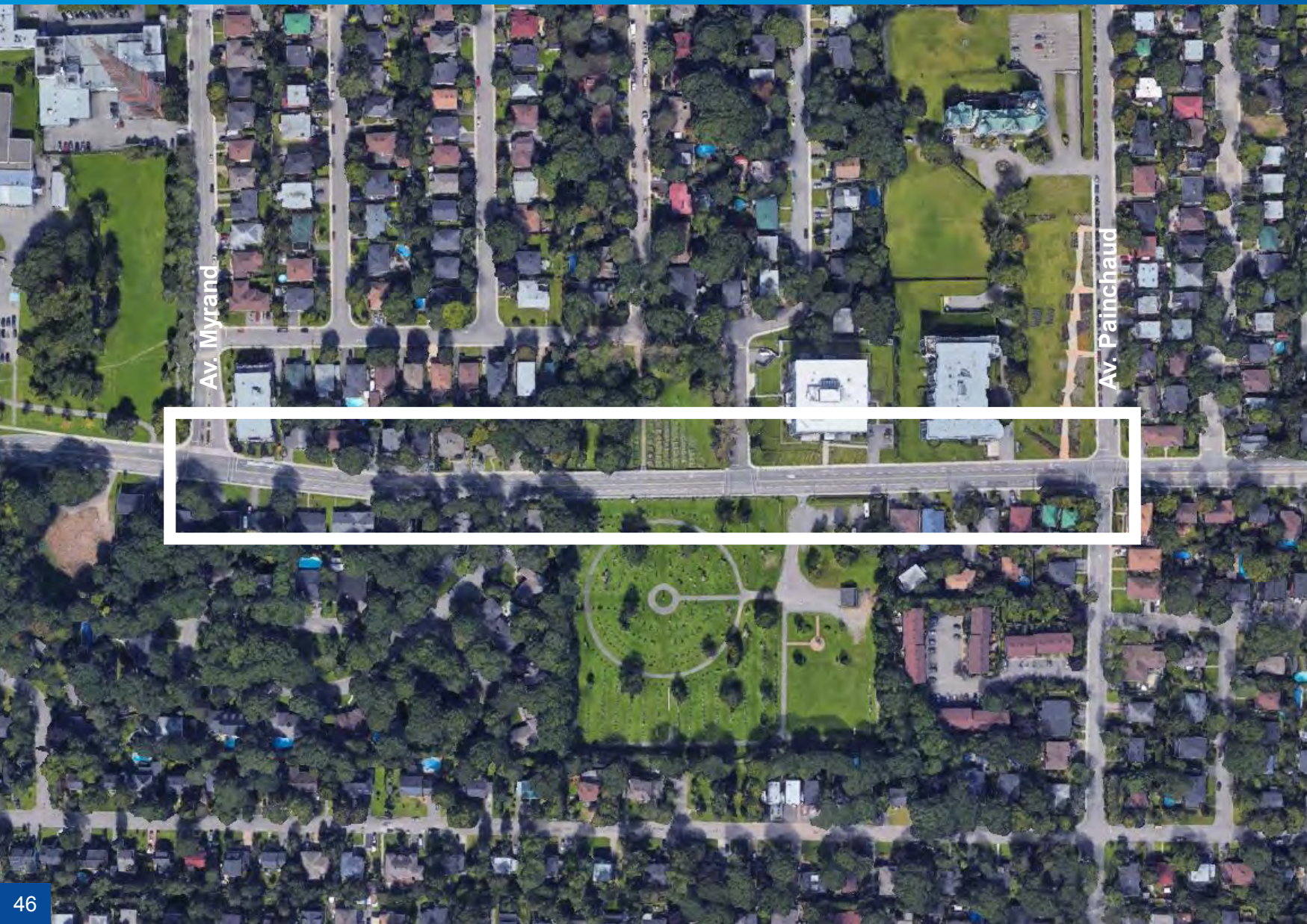
Pôle urbain Belvédère

Station Belvédère :

- Connexion au réseau de transport en commun
- Aménager une place publique
- Développer en profitant de la mixité d'usages

Station Saint-Charles-Garnier :

- Interface avec l'axe de mobilité active (piétons et cyclistes) sur l'avenue Joffre
- Connectivité vers la ligne du trambus



Secteur des cimetières : entre l'av. Painchaud et l'av. Myrand

Tronçon étroit du boul. René-Lévesque

Analyse en cours :

- Exploration des possibilités de partage de la plateforme entre le tramway et la circulation : insertion en banal (circulation mixte) à valider



Exemple d'un partage de la plateforme

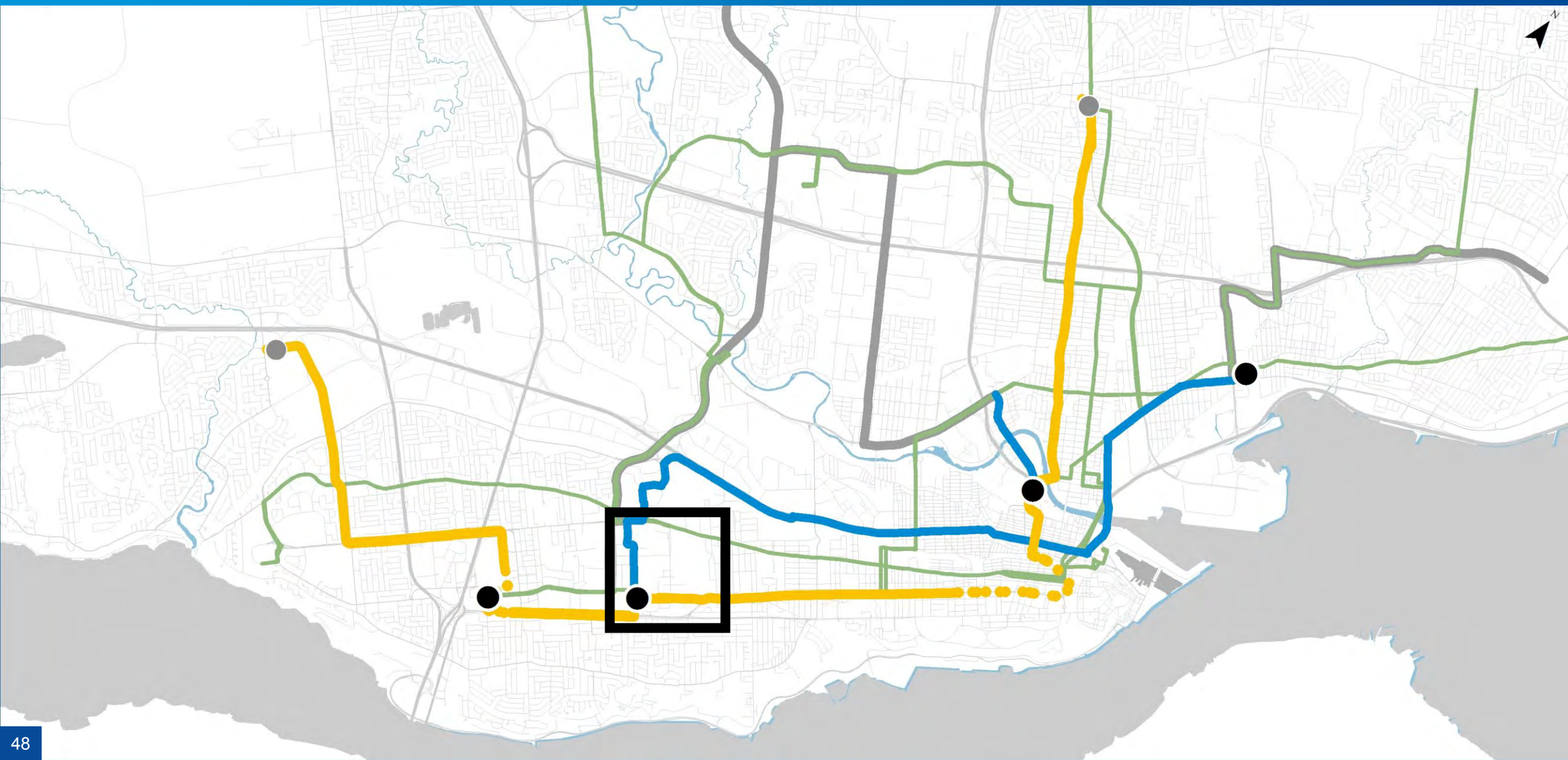


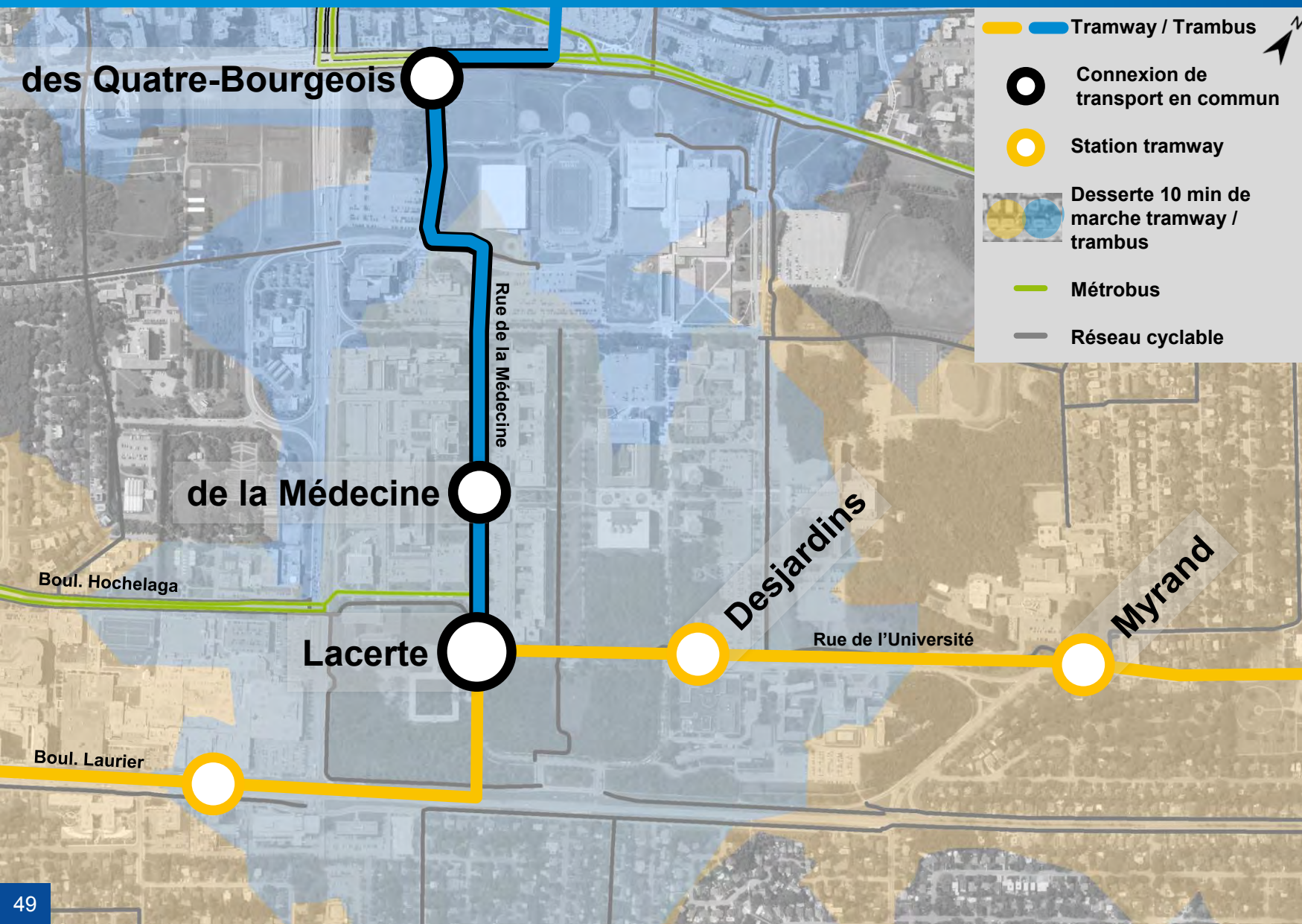
**Secteur des cimetières : entre l'av.
Painchaud et l'av. Myrand**

Tronçon étroit du boul. René-Lévesque

Analyse en cours :

- Exploration des possibilités de partage de la plateforme entre le tramway et la circulation : insertion en site banal (circulation mixte) à valider





Pôle d'échanges :

- Connexion principale à la station Lacerte
- Connexion importante aux stations de la Médecine et des Quatre-Bourgeois
- Connexion au réseau cyclable

Tramway – Axe de l'Université avec trois stations

Trambus – Axe de la Médecine avec trois stations

Convergence Métrobus 804 et 805, Express et Bus dans l'axe de la Médecine

Fin de parcours du trambus



Concept d'aménagement :

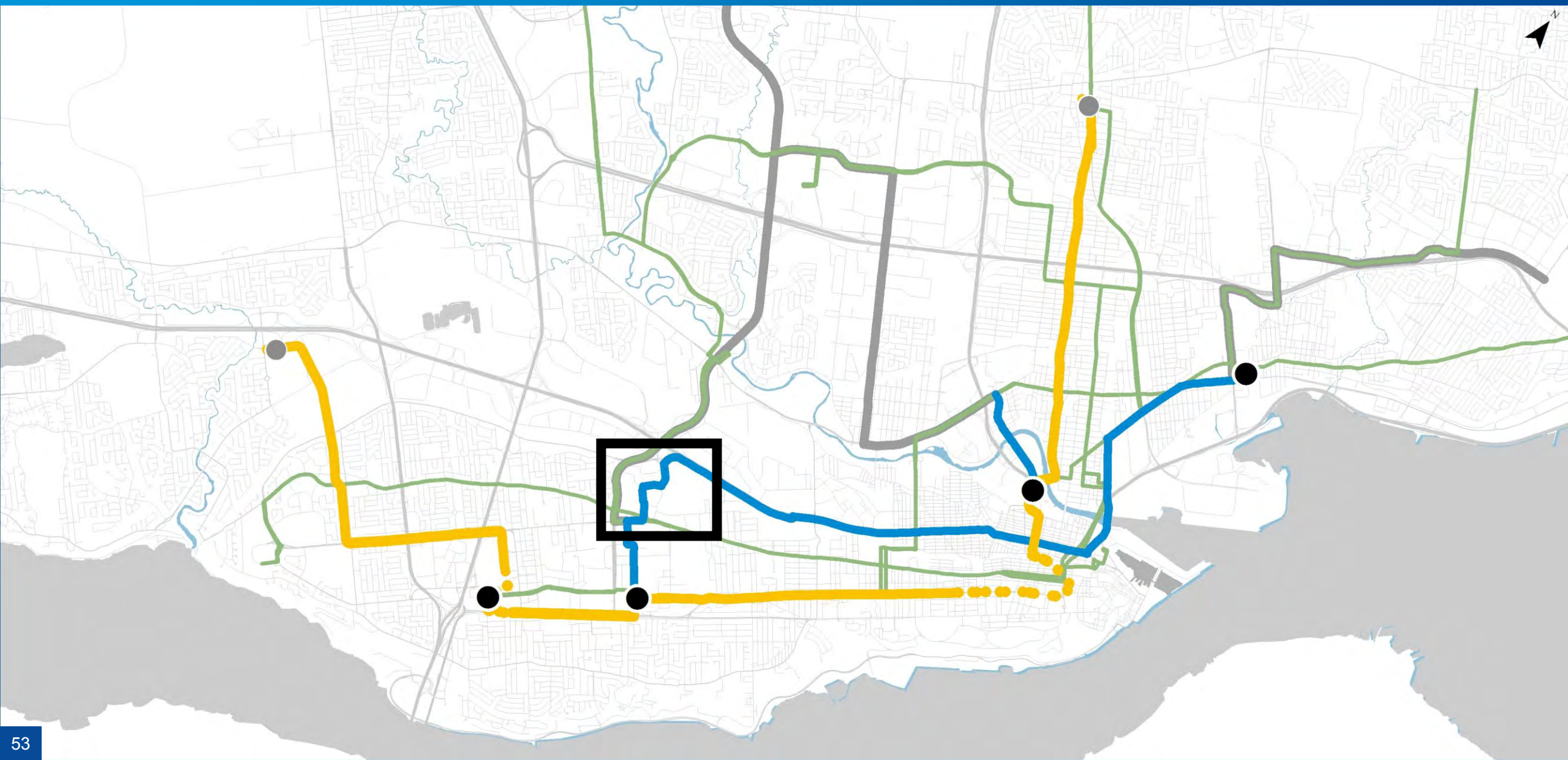
- Corridor vert : alignement d'arbres, plateforme végétale, places publiques et œuvres d'art
- Forte intégration des stations dans l'espace public
- Diminution du transit automobile au profit des piétons, des cyclistes et du transport en commun

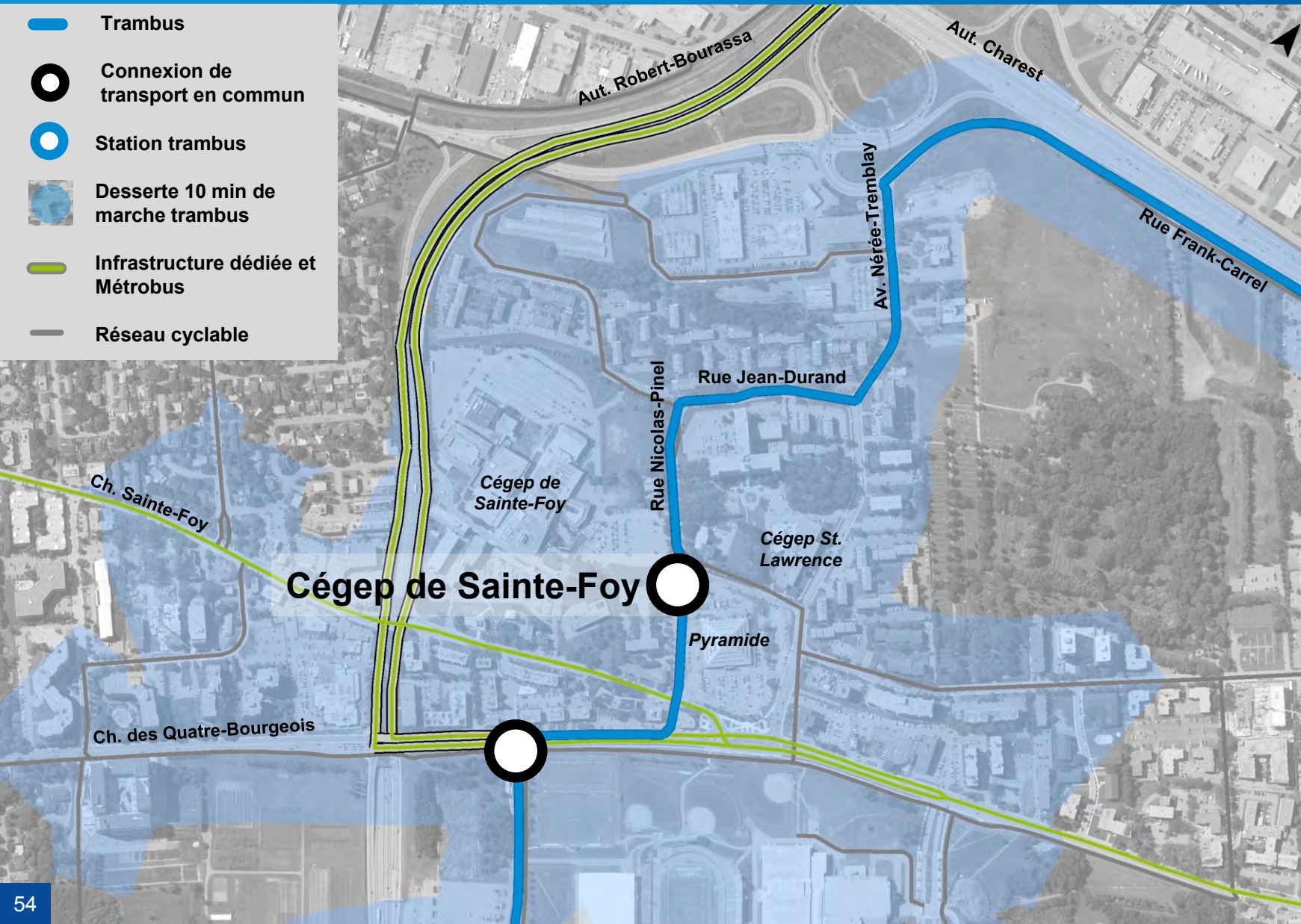






Trambus | Nord du quartier de la Cité universitaire



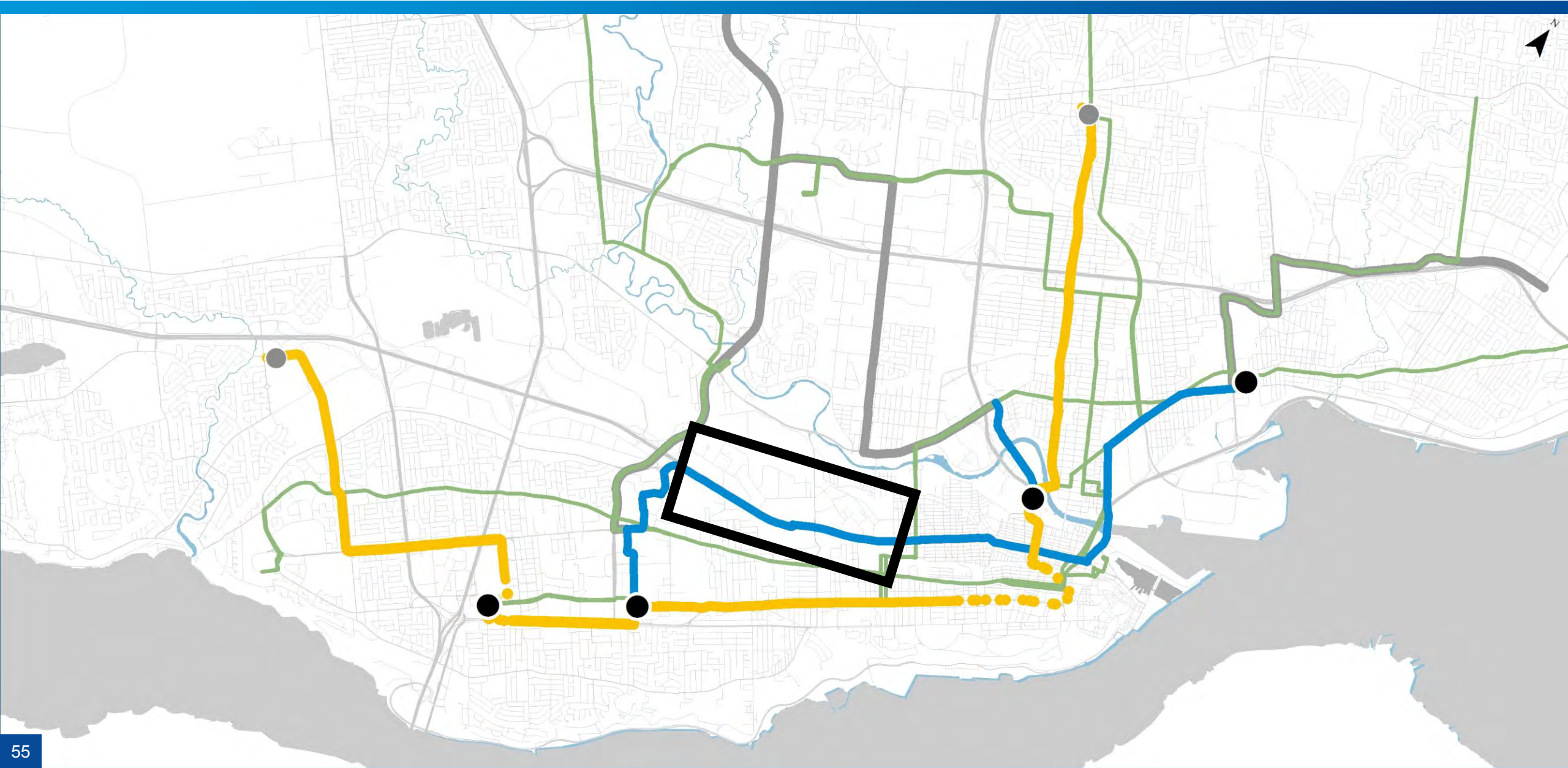


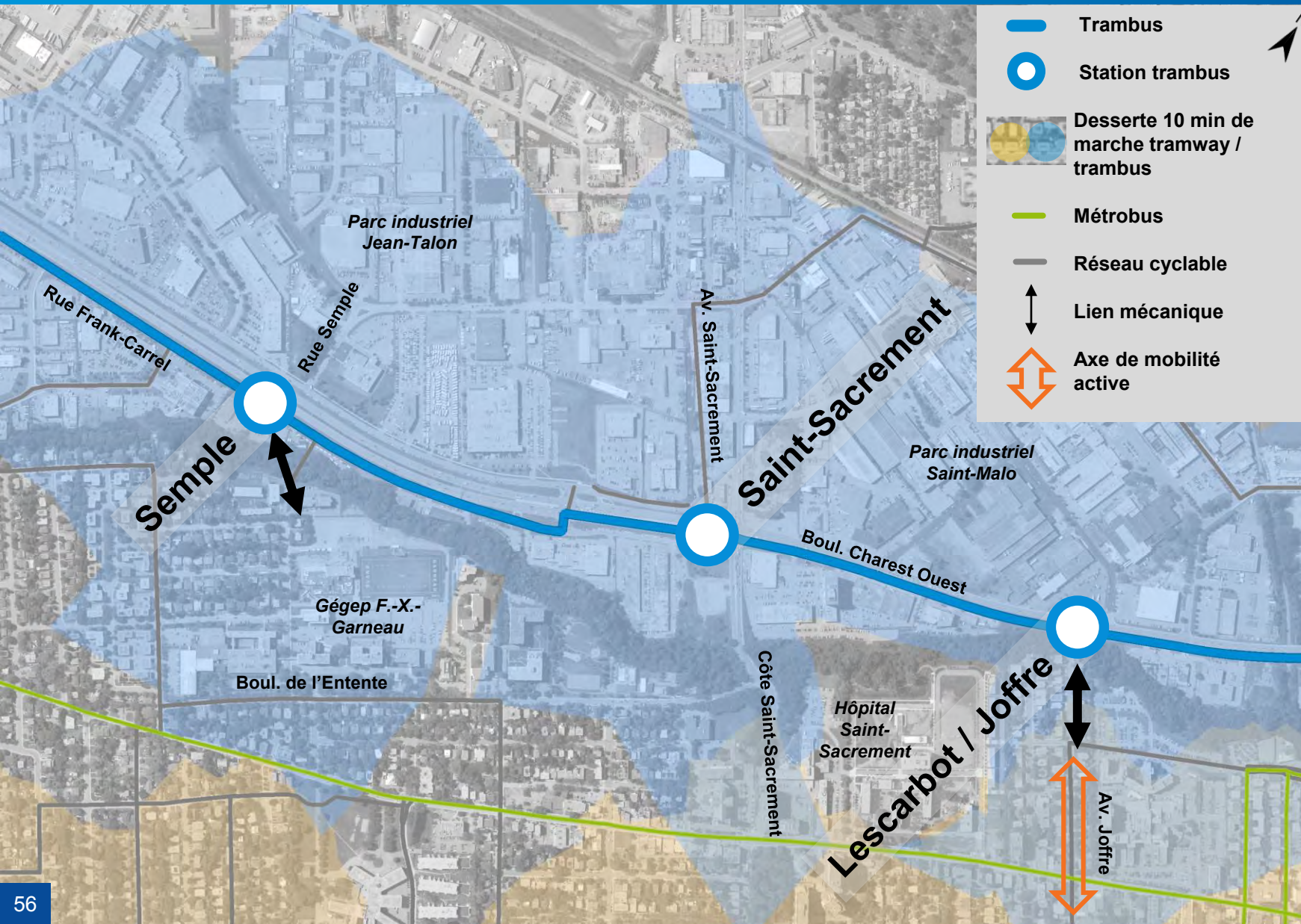
**Insertion axiale (au centre) de
Quatre-Bourgeois, Nérée-
Tremblay et Frank-Carrel**

**Insertion latérale (en bordure)
sur Nicolas-Pinel et Jean-Durand**

Station Cégep de Sainte-Foy :

- Localisation centrale, à la jonction des cégeps et de la Pyramide de Sainte-Foy
- Connexion aux réseaux cyclable et de transport en commun
 - Métrobus 804, 805 et 807





Vision d'aménagement du secteur Charest Ouest :

- Requalifier le secteur : en faire un milieu urbain, dynamique et attractif
- Orienter le développement immobilier
- Encourager les activités qui génèrent une plus grande présence humaine

Trambus :

- Insertion axiale (au centre)
- Aménagement de trottoirs, d'arbres et de banquettes de végétation pour requalifier l'axe
- Construction de deux liens mécaniques



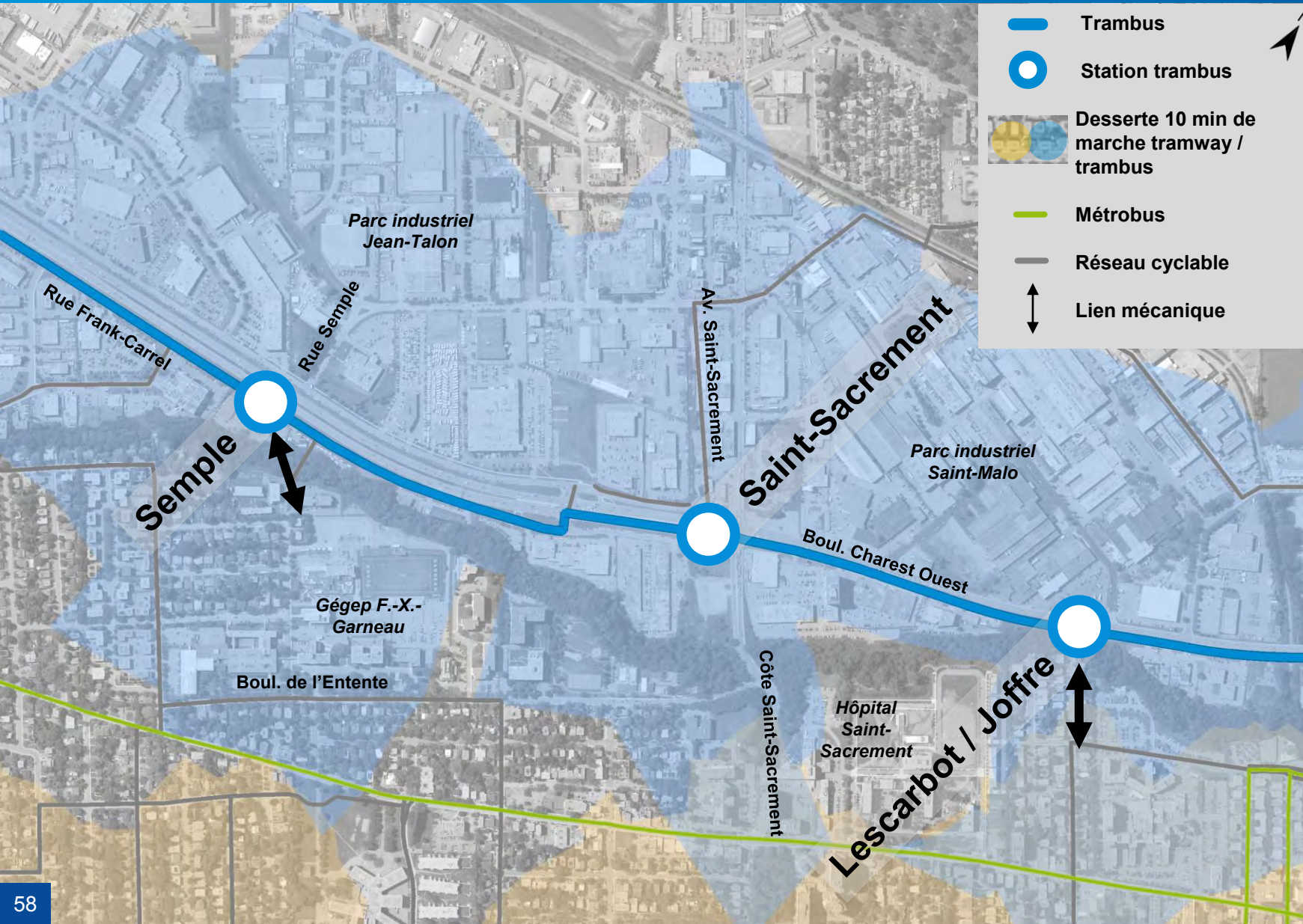
Exemples de liens mécaniques



Funiculaire d'Edmonton



Ascenseur avec passerelle à Echavacoiz, Espagne



Station Semple :

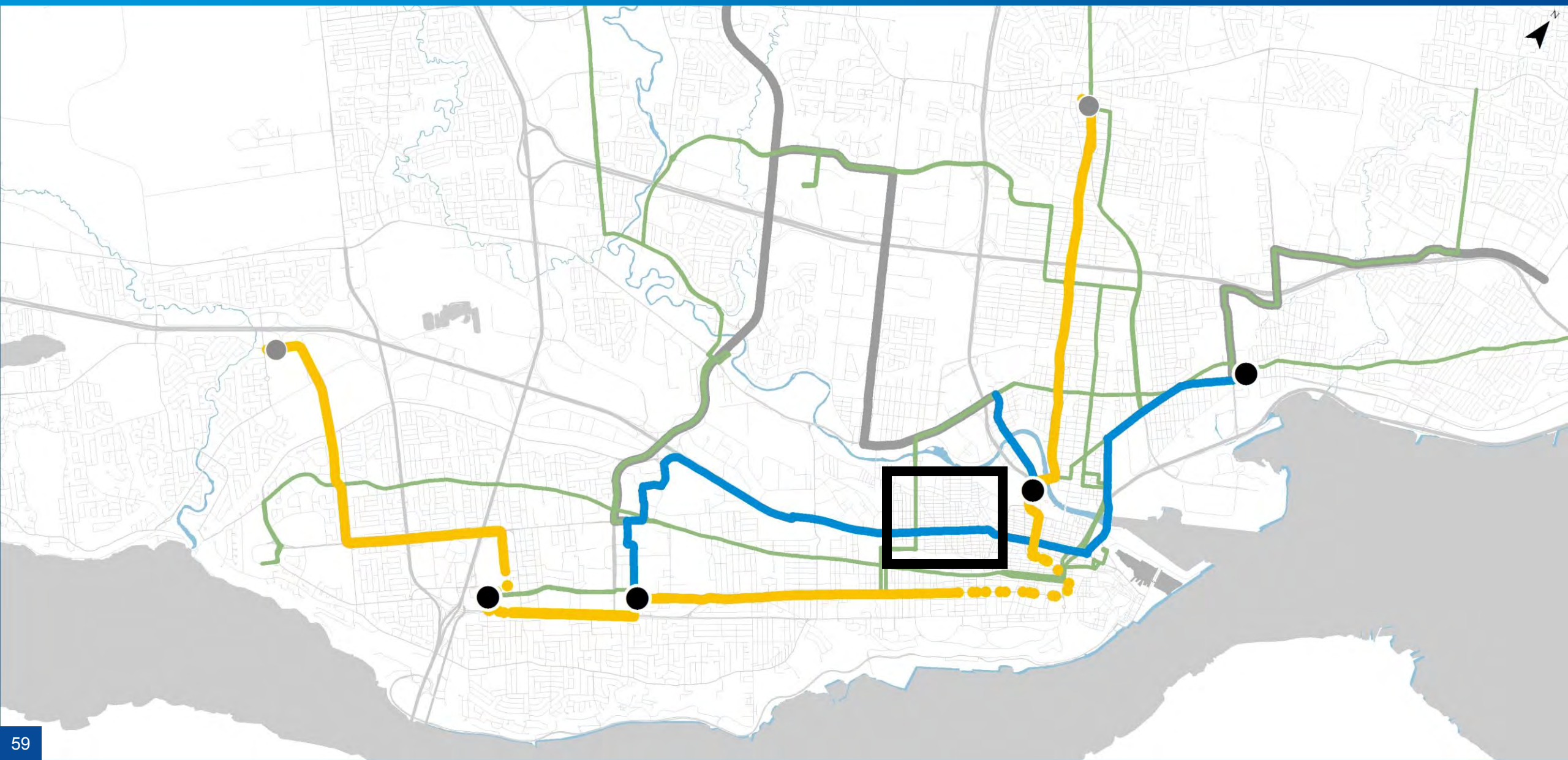
- Lien mécanique vers le Cégep Garneau
- Connexion au réseau cyclable
- Transition entre l'autoroute et le boulevard urbain

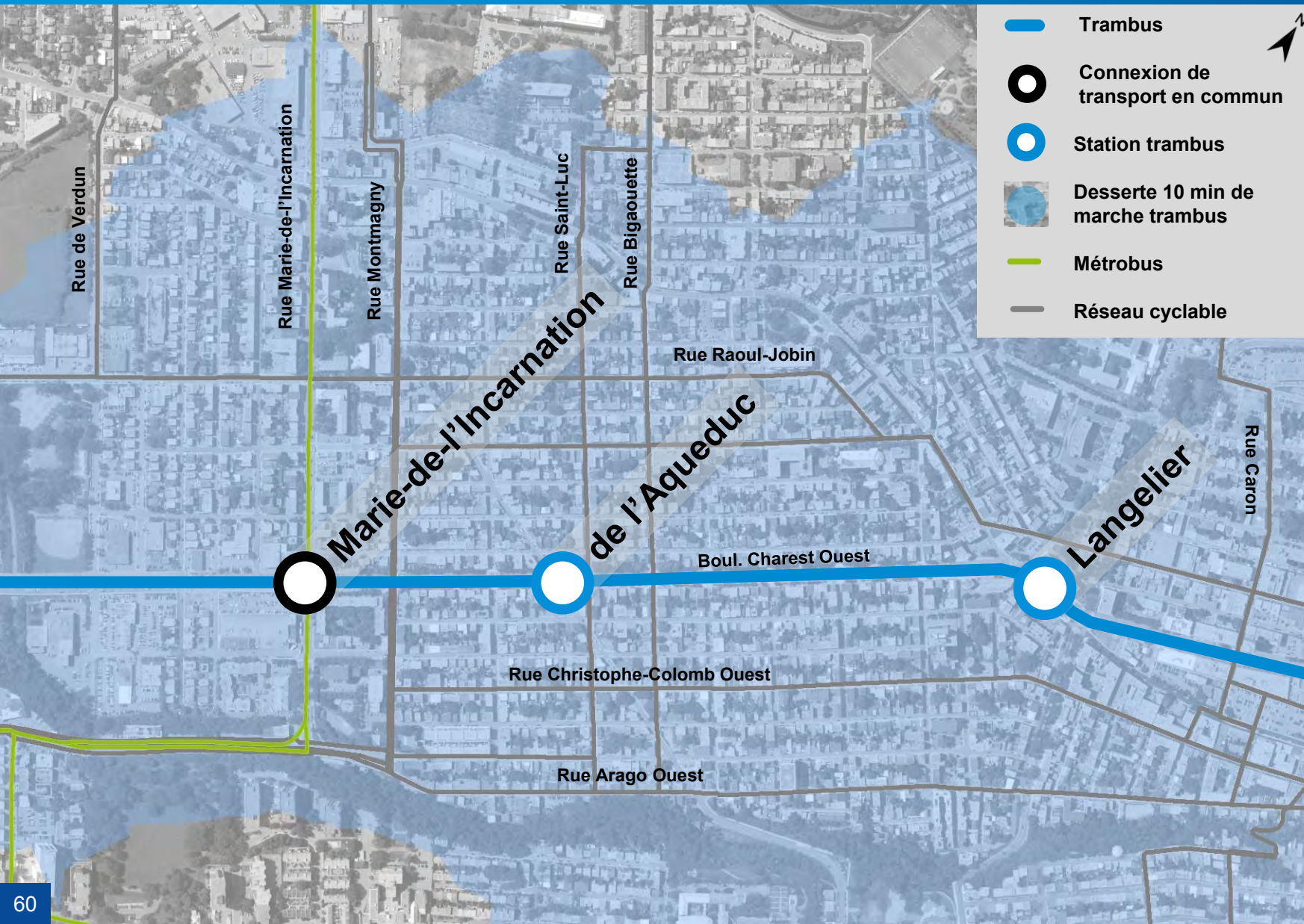
Station Saint-Sacrement :

- À 10 minutes de marche : parcs industriels et institutions au nord du quartier Saint-Sacrement
- Connexion au réseau cyclable

Station Lescarbot / Joffre :

- Lien mécanique vers l'avenue Joffre
- À 10 minutes de marche : parc industriel Saint-Malo et Hôpital Saint-Sacrement



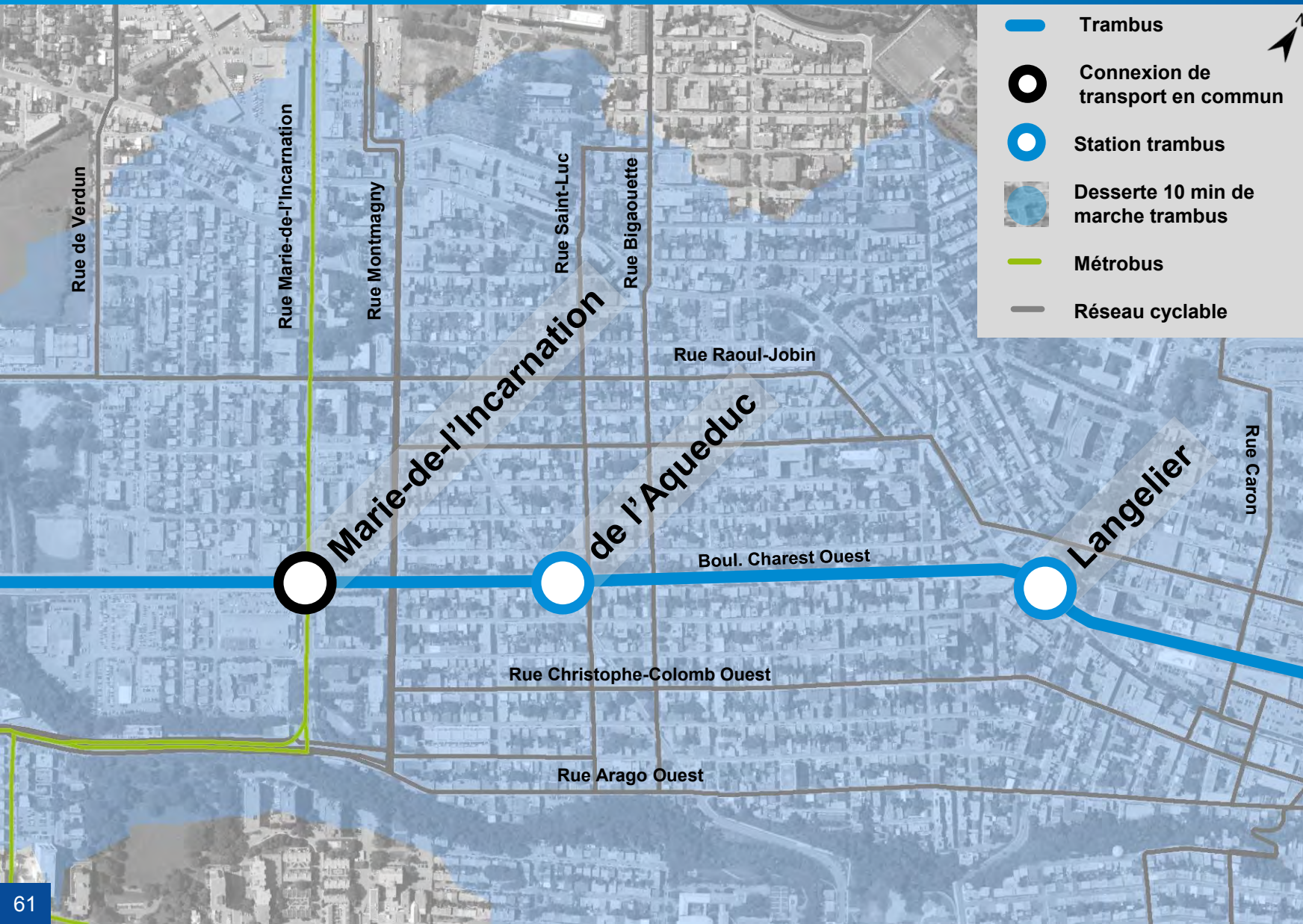


Insertion axiale (au centre)

Desserte importante du quartier Saint-Sauveur

Circulation :

- Deux voies de circulation en direction est
- Deux voies de circulation en direction ouest, sauf entre le boul. Langelier et la rue de l'Aqueduc où il y aura seulement une voie



Trois stations

Station Marie-de-l'Incarnation :

- Connexion au réseau de transport en commun
 - Métrobus 800 et 802

Station de l'Aqueduc :

- Connexion au réseau cyclable

Station Langelier

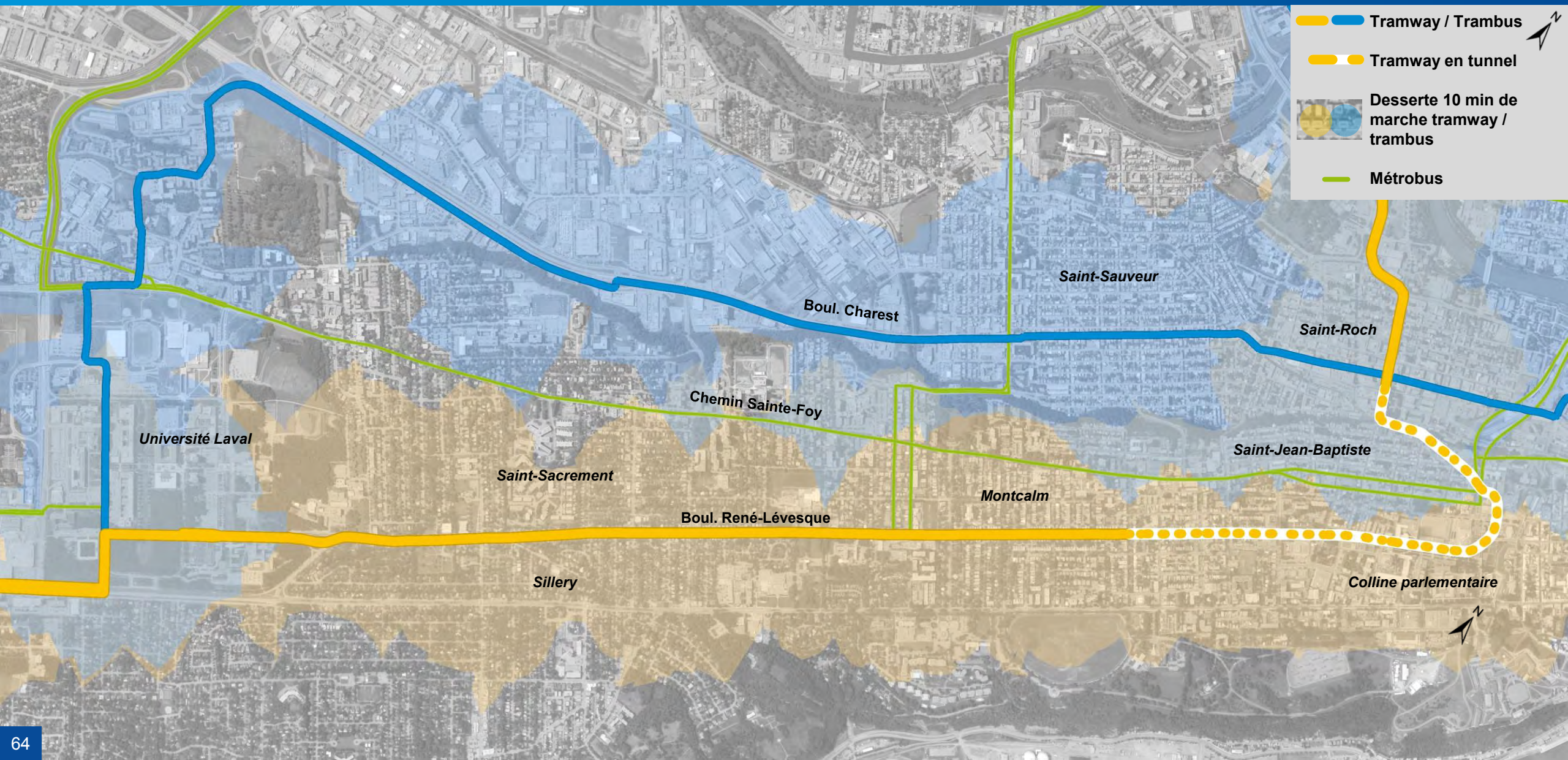


Boulevard Charest | Rue Victoria





Desserte bonifiée entre le centre-ville et Sainte-Foy



Tramway / Trambus

Tramway en tunnel

Desserte 10 min de marche tramway / trambus

Métrobus



A blue-tinted photograph of a city street intersection. In the foreground, a person is riding a bicycle across a crosswalk. Several cars are visible in the background, and pedestrians are walking on the sidewalks. The scene is overlaid with a semi-transparent blue filter.

3 / Prochaines étapes



- Bien intégrer le tramway au quartier Saint-Roch et bien développer le pôle d'échanges qui y est situé
- Optimiser l'insertion du tunnel afin d'en minimiser les impacts à son entrée dans le quartier Saint-Roch et à sa sortie aux abords de l'avenue des Érables
- Optimiser l'insertion du tramway sur le boul. René-Lévesque afin d'en minimiser les impacts
- Assurer une insertion efficace du tramway et du trambus sur le campus de l'Université Laval
- Optimiser l'insertion du trambus dans le quartier Saint-Sauveur afin d'en minimiser les impacts



- Confirmation du financement gouvernemental
- Dépôt et approbation du dossier d'affaires
- Dépôt de l'étude d'impact environnemental à la fin de l'été 2019 : audiences du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) à la fin de l'automne 2019 / hiver 2020
- Préparation de l'appel d'offres pour le processus d'approvisionnement du tramway
- Début du processus des acquisitions à l'automne 2019 : l'approche « gré à gré » est privilégiée

Prochaines étapes :

- Raffinement des plans d'insertion et d'acquisition : certains plans sont bien avancés, et d'autres en cours
- Préparation des dossiers d'acquisition : en cours
- Rencontres avec les propriétaires et évaluation des propriétés : à partir de l'automne 2019
- Négociations en vue d'acquisitions « gré à gré » : à partir de l'automne 2019

Notre approche :

- Aller à la rencontre des citoyens au bon moment avec des plans précis
- Ceci dit, entre temps, si vous avez des préoccupations, nous vous invitons à laisser votre nom et vos coordonnées au kiosque à l'arrière et nous vous reviendrons



- **Action 1** : Rencontres mensuelles avec les médias, la plus récente étant le 3 juin 2019
- **Action 2** : Rencontres trimestrielles avec les citoyens et les commerçants
 - Création de trois comités de bon voisinage à partir de l'automne 2019
 - Participation : citoyens, groupes communautaires, communauté d'affaires, élus et directeur de projet
 - Un processus de sélection sera mis en place à partir de critères (qui sont en élaboration)
 - Si vous avez de l'intérêt, nous vous invitons à laisser votre nom et vos coordonnées au kiosque à l'arrière
- **Action 3** : Tournée estivale
 - Un bureau d'information mobile (sous la forme d'un autobus) ira à la rencontre de la population cet été et cet automne
 - Présence : grands événements, milieux scolaires et grands générateurs de déplacements



4 / Questions

www.reseaustructurant.info