



RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN
EN ROUTE VERS LA MODERNITÉ



Secteur est | Avancement du projet – 11 juin 2019

www.reseaustructurant.info



*l'accent
d'Amérique*



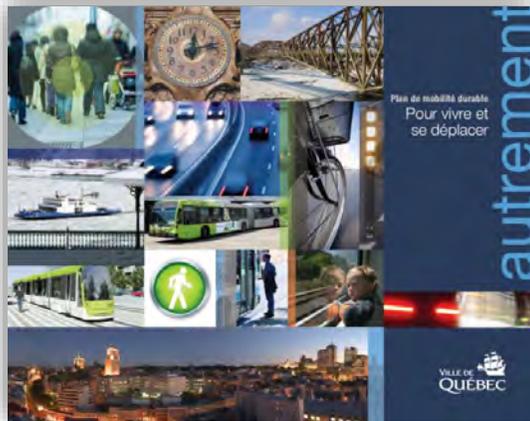
- 1. Mise en contexte**
- 2. Particularités du secteur est**
- 3. Prochaines étapes**
- 4. Période de questions**

A blue-tinted architectural rendering of a city street. In the foreground, a tram is moving along tracks. To its left, a car is driving. Pedestrians are walking on the sidewalks. The street is lined with trees and streetlights. In the background, a city skyline is visible under a clear sky.

1 / Mise en contexte



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

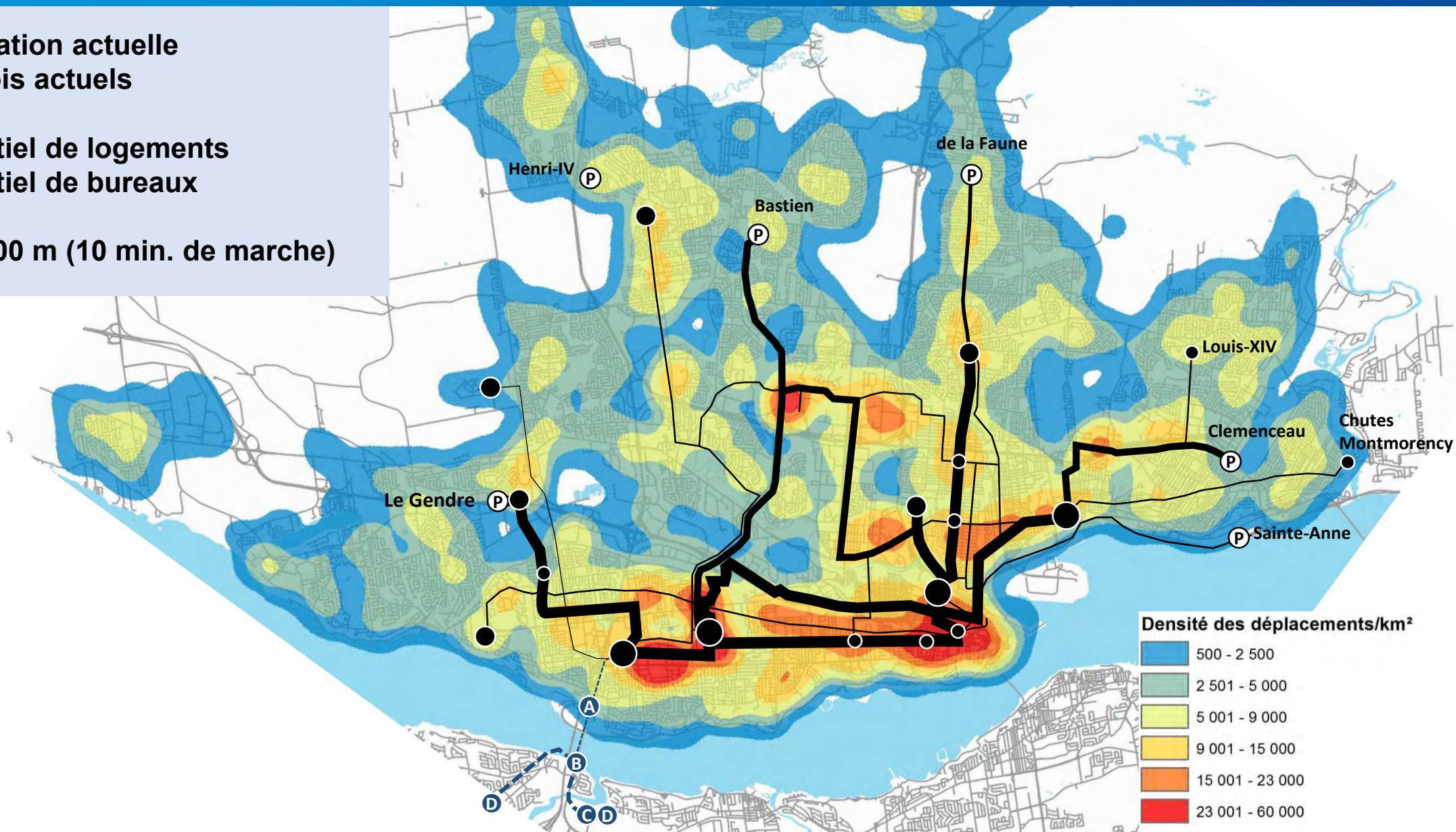
80 % emplois actuels

+

62 % potentiel de logements

99 % potentiel de bureaux

Moins de 800 m (10 min. de marche)





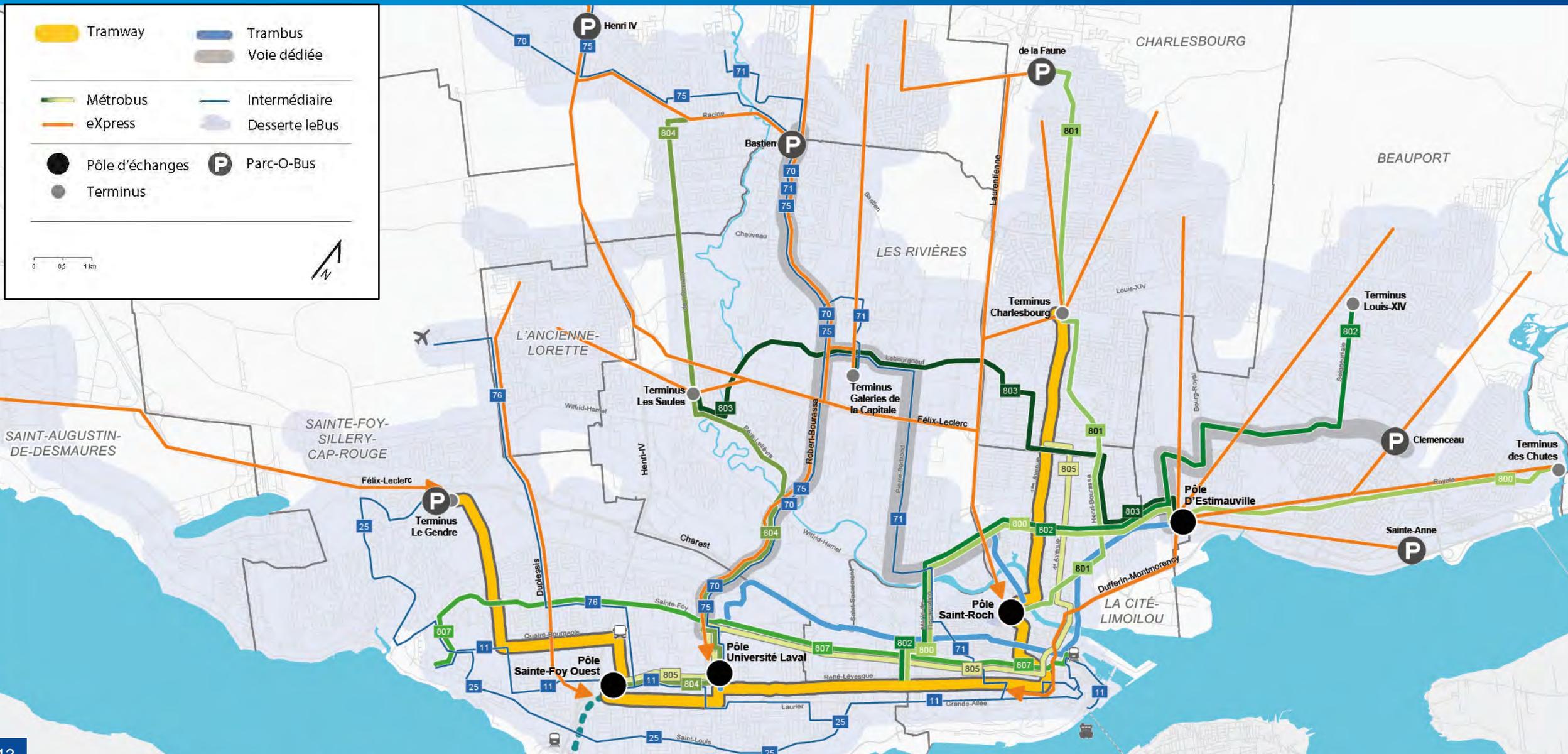
Le défi | Intercepter les grands flux de déplacements



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



Réseau structurant de transport en commun





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)

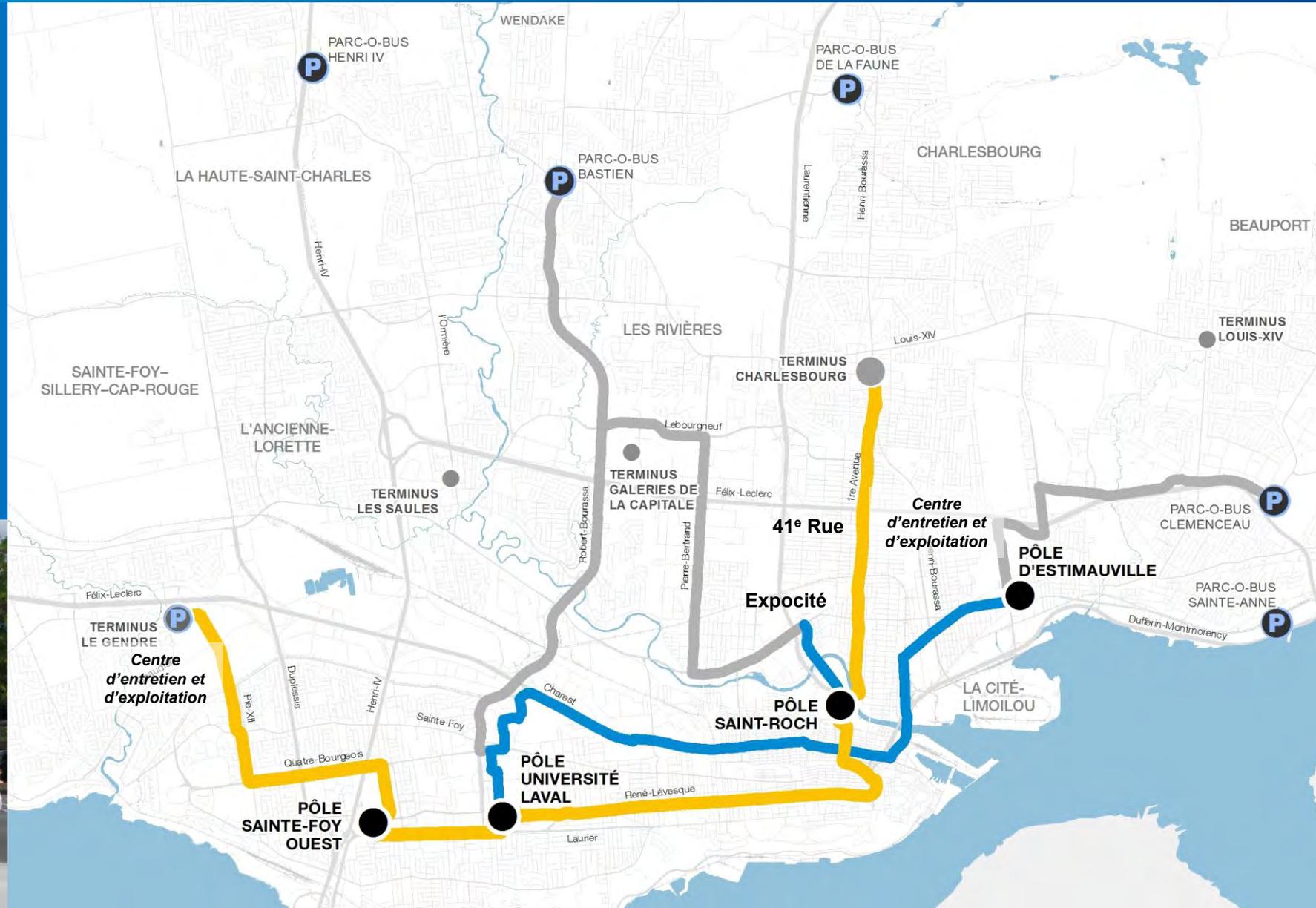
- Haute fréquence
 - 3 à 6 min. en pointe
 - 10 à 15 min. jour / fin de semaine
- Grande amplitude : 5 h à 1 h
- Site dédié exclusif
- Prioritaire
- Haute capacité (150 passagers / véhicule)
- Propulsion électrique





Infrastructures dédiées (16 km de nouvelles voies réservées)

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





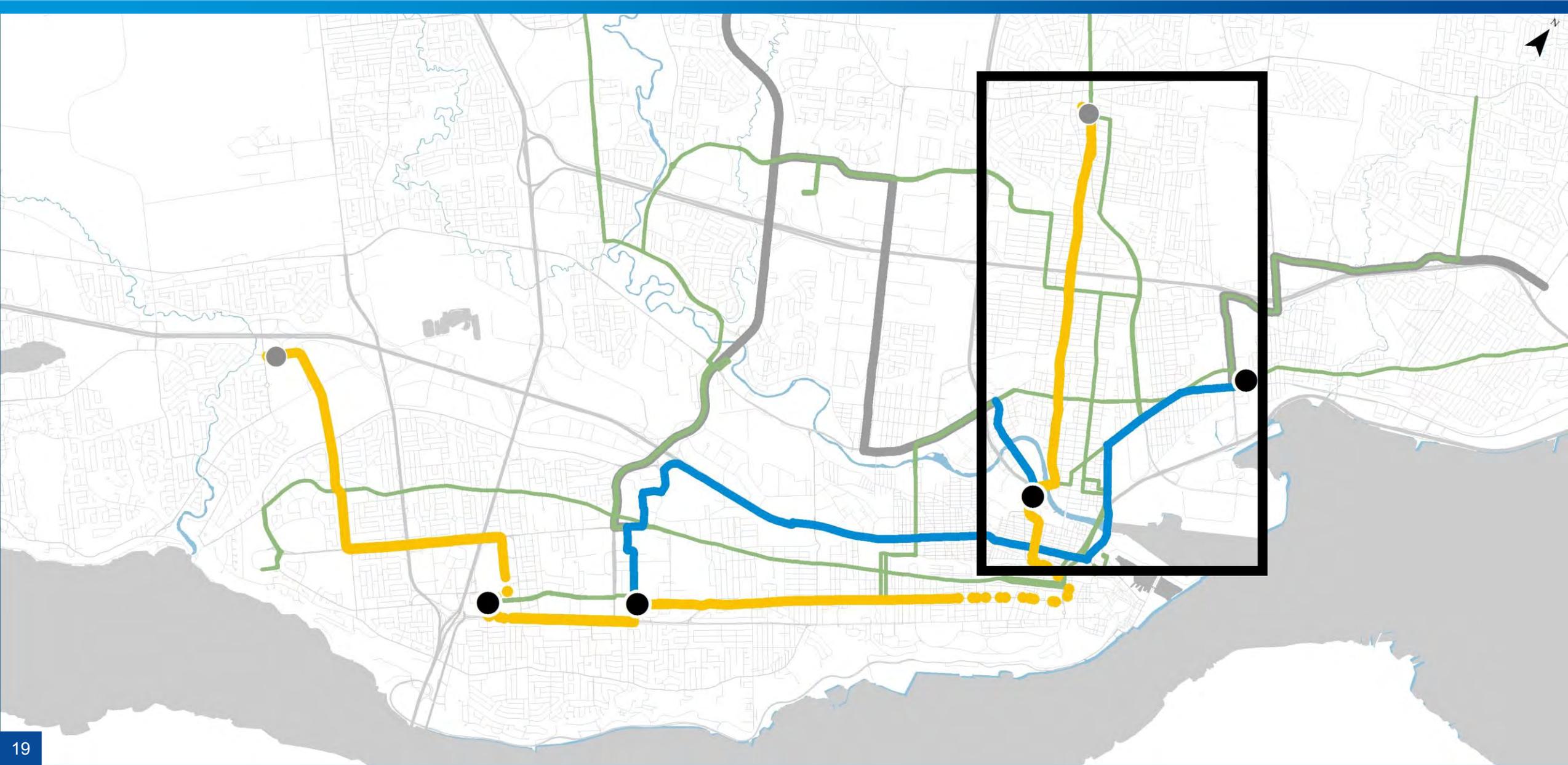
- Validation des besoins
- Définition des tracés
- Définition des modes
- Insertion de référence
- Estimé budgétaire

- 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

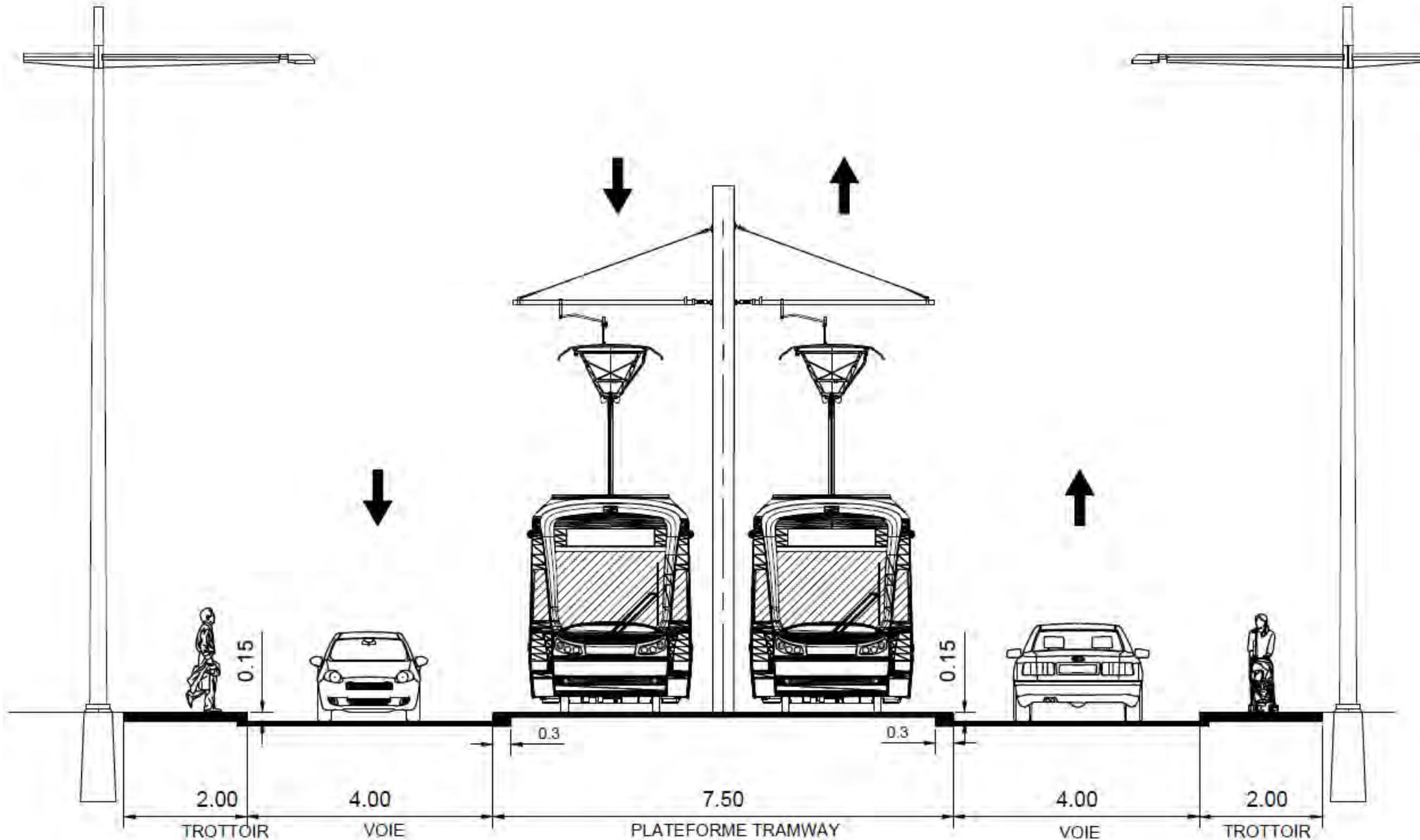


2 / Particularités du secteur est



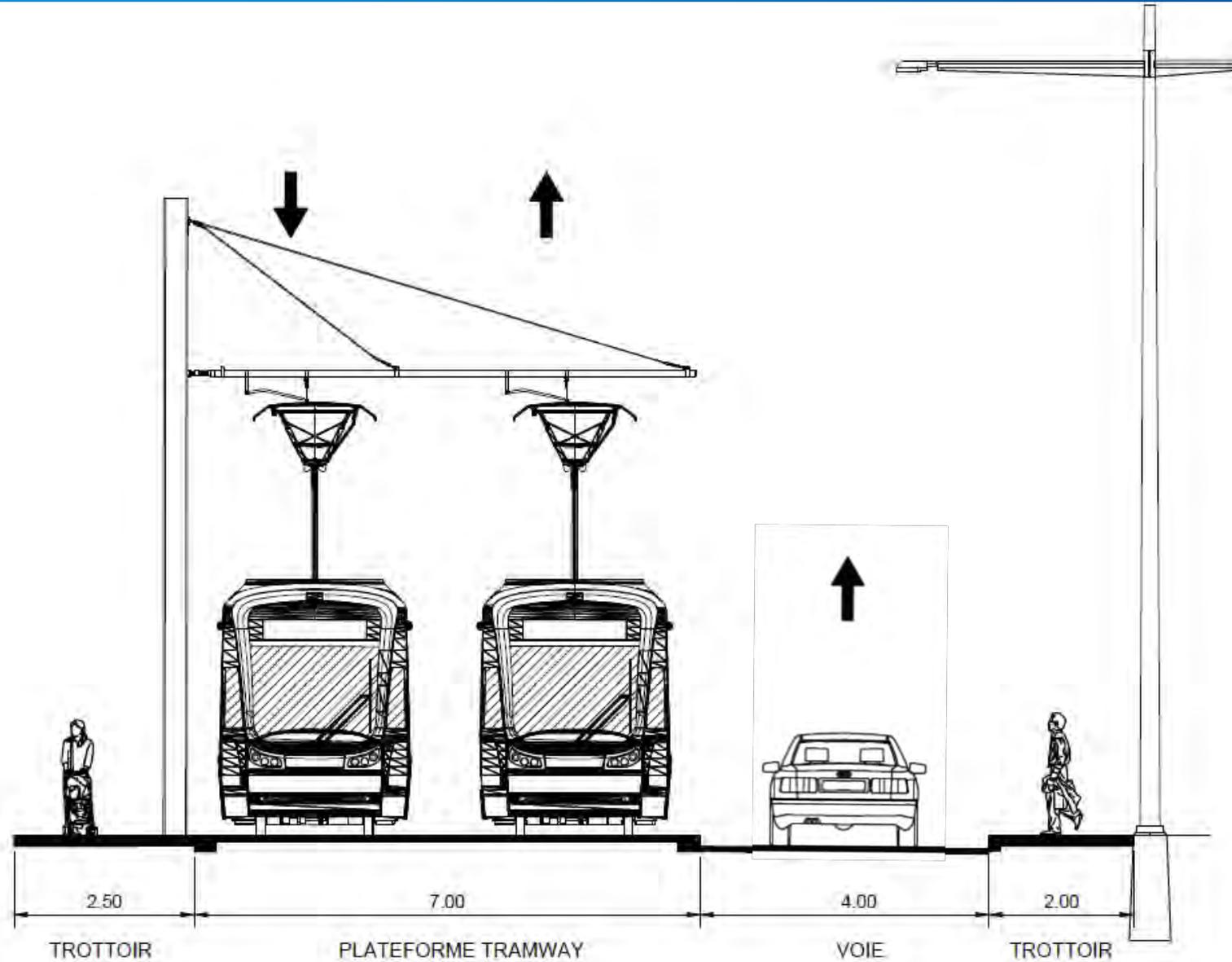


Insertion axiale | Au centre de la chaussée



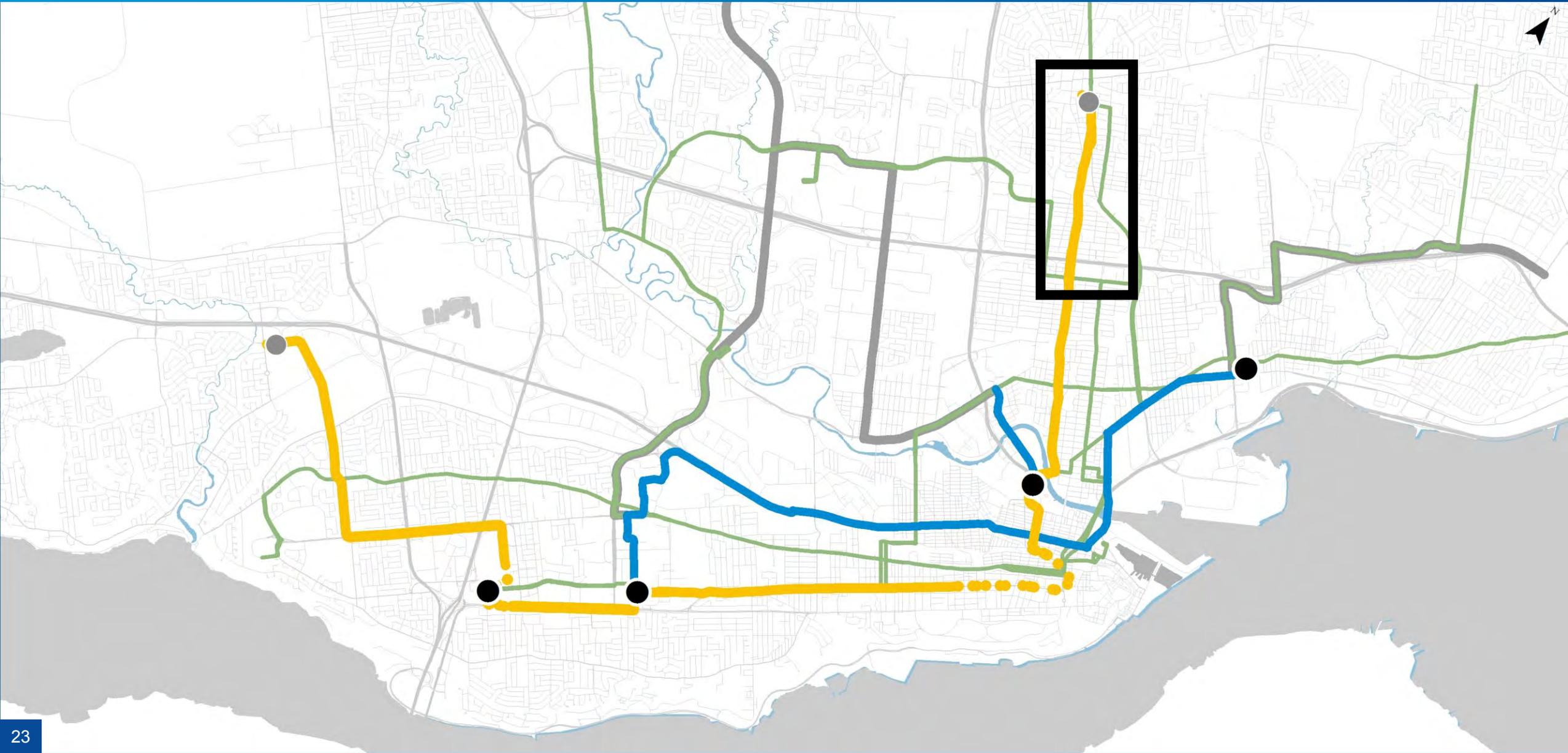


Insertion latérale | En bordure de la chaussée





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





Fin de ligne nord au cœur de l'arrondissement de Charlesbourg :

- Bureau d'arrondissement
- Cégep Limoilou Campus Charlesbourg
- Patro
- Polyvalente

Rôle d'un terminus

- Rabattement au réseau de transport en commun

Revirement du tramway : besoin d'une arrière gare

- Environ 150 mètres de longueur
- Pente maximale : 1,5 % à 2,0 % (exceptionnellement)



Hypothèse d'aménagement d'une arrière gare sur le boul. Henri-Bourassa :

- Création d'une trémie pour respecter la pente maximale
- Fort enjeu d'intégration au Site patrimonial de Charlesbourg



Solution alternative de relocalisation du Terminus Charlesbourg :

- Sur la 76^e Rue
- À l'ouest du boul. Henri-Bourassa

Insertion axiale (au centre)

Station 76^e Rue :

- À 10 minutes de marche : Carrefour Charlesbourg et Patro de Charlesbourg
- Connexion aux réseaux cyclable et de transport en commun
 - Métrobus 801



Tramway :

- Station terminale
- Insertion hors-rue
- Arrière-gare

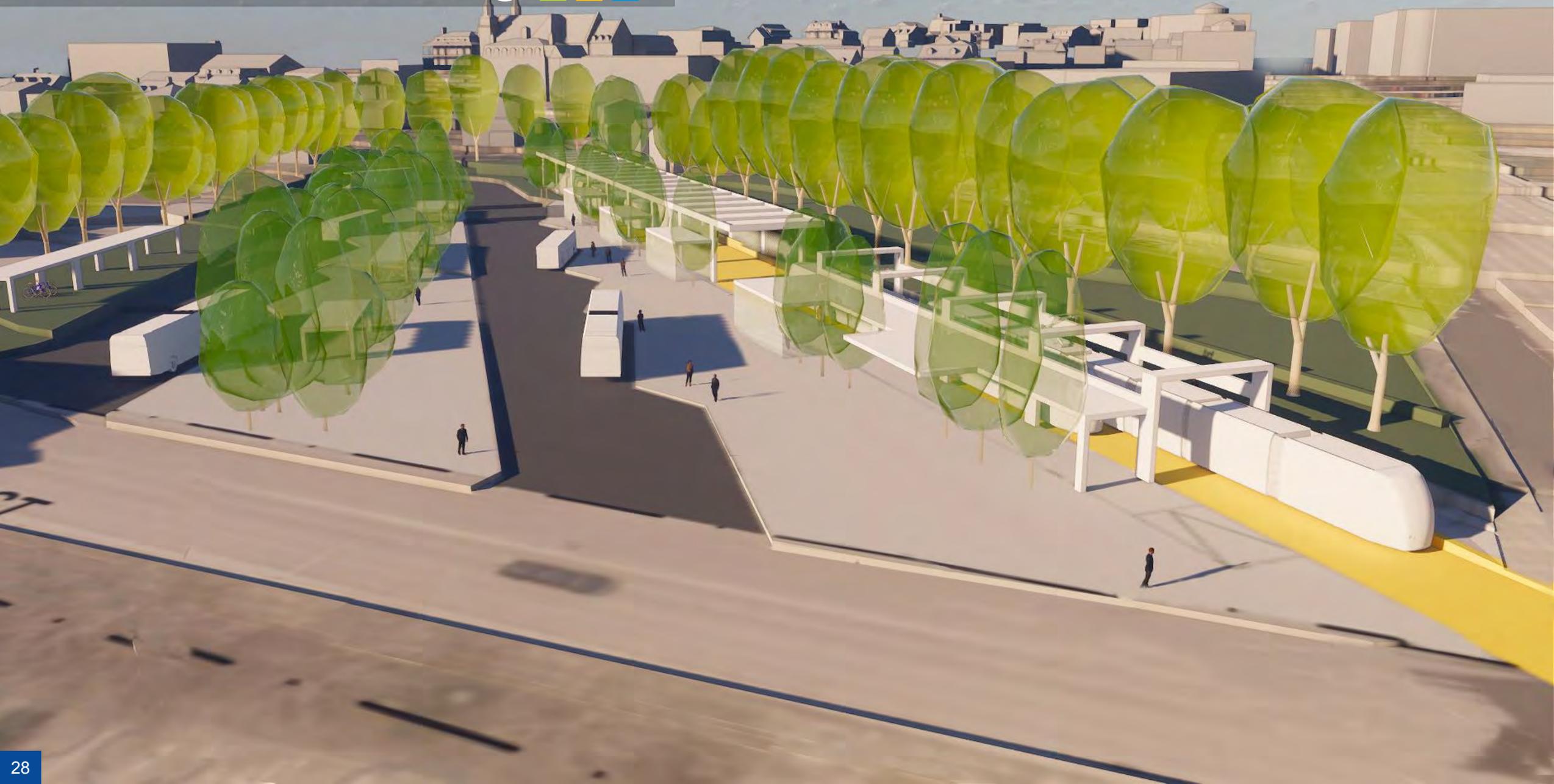
Autobus :

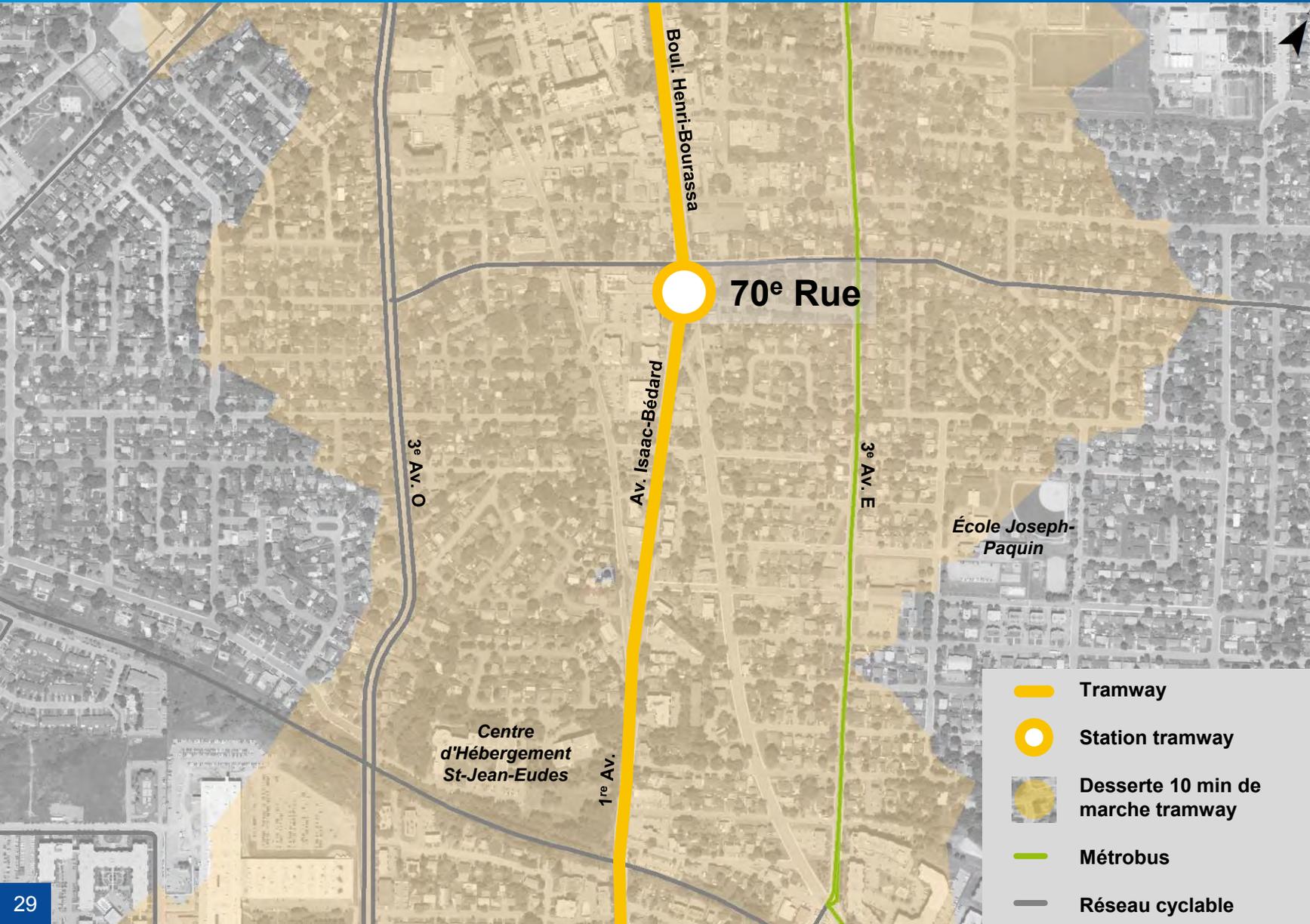
- Deux accès exclusifs
- Aire de retournement
- ± 10 quais

Intermodalité :

- Vélos, autopartage et dépose-minute

Terminus Charlesbourg





Insertion axiale (centre)

Reconfiguration des intersections :

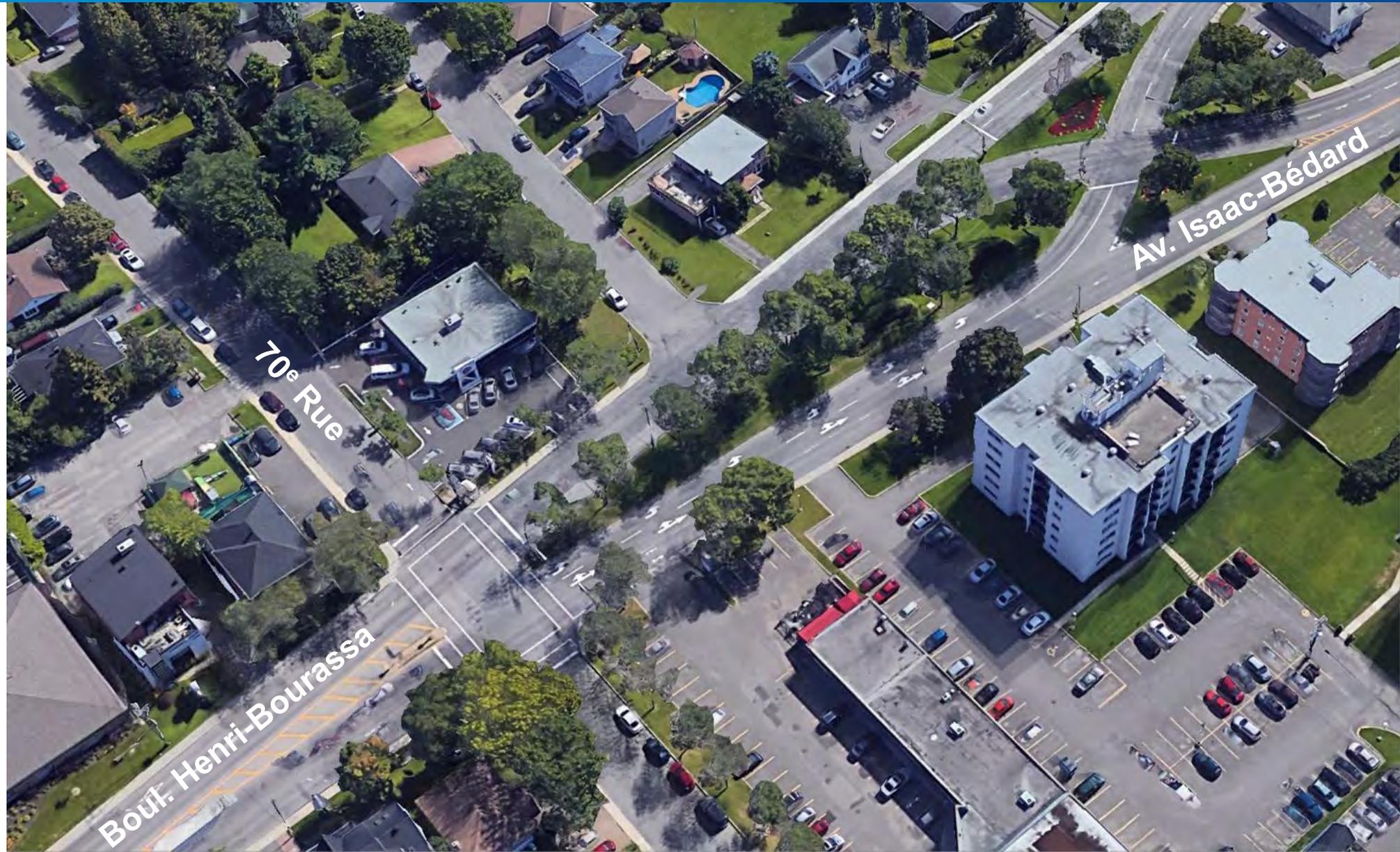
- Amélioration de l'environnement piéton
- Ajout d'arbres

Station 70^e Rue :

- À 10 minutes de marche : École Joseph-Paquin
- Connexion au réseau cyclable



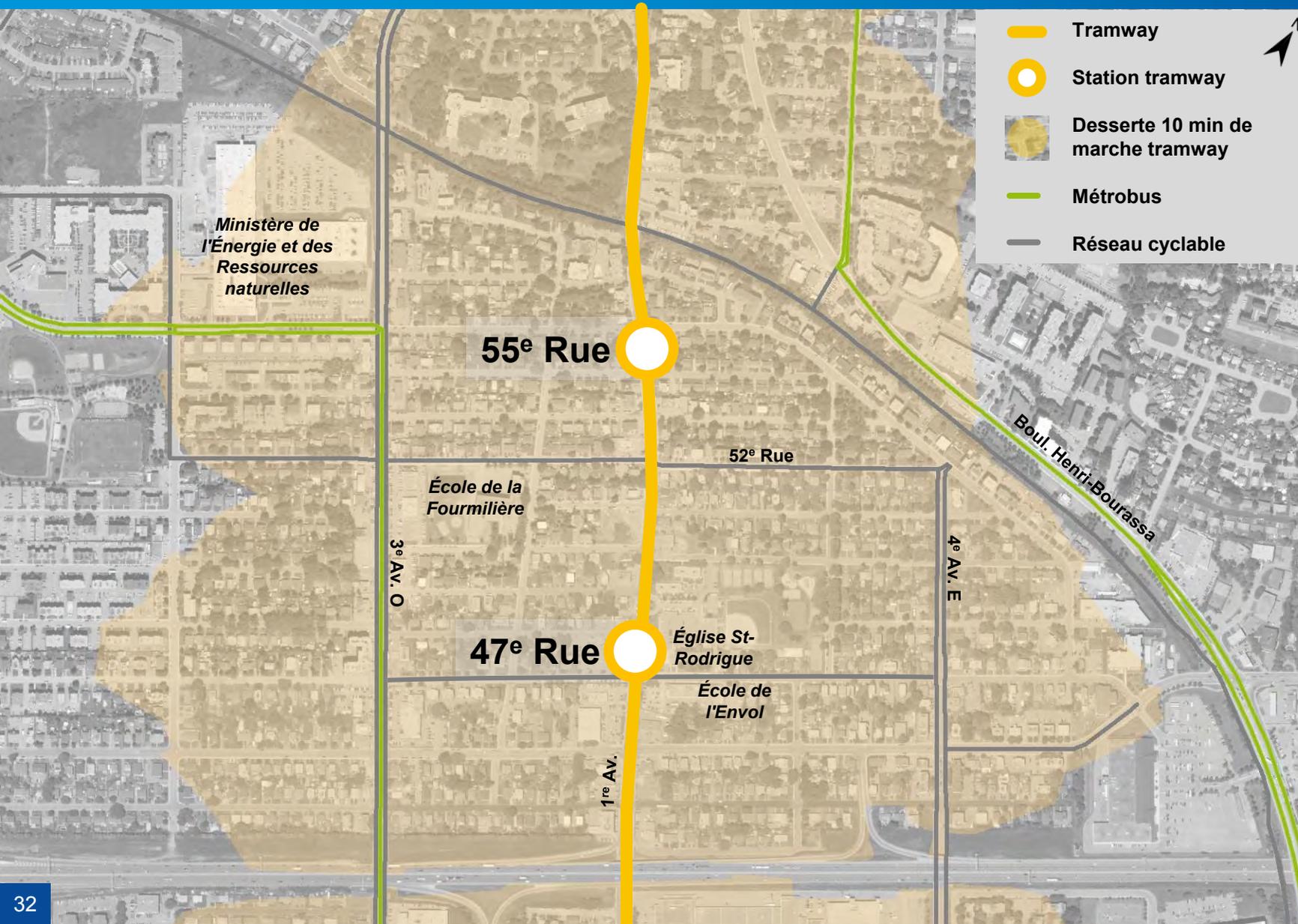
Tramway | Avenue Isaac-Bédard





Tramway | Avenue Isaac-Bédard





Insertion axiale (centre)

Station 55^e Rue :

- À 10 minutes de marche :
Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles

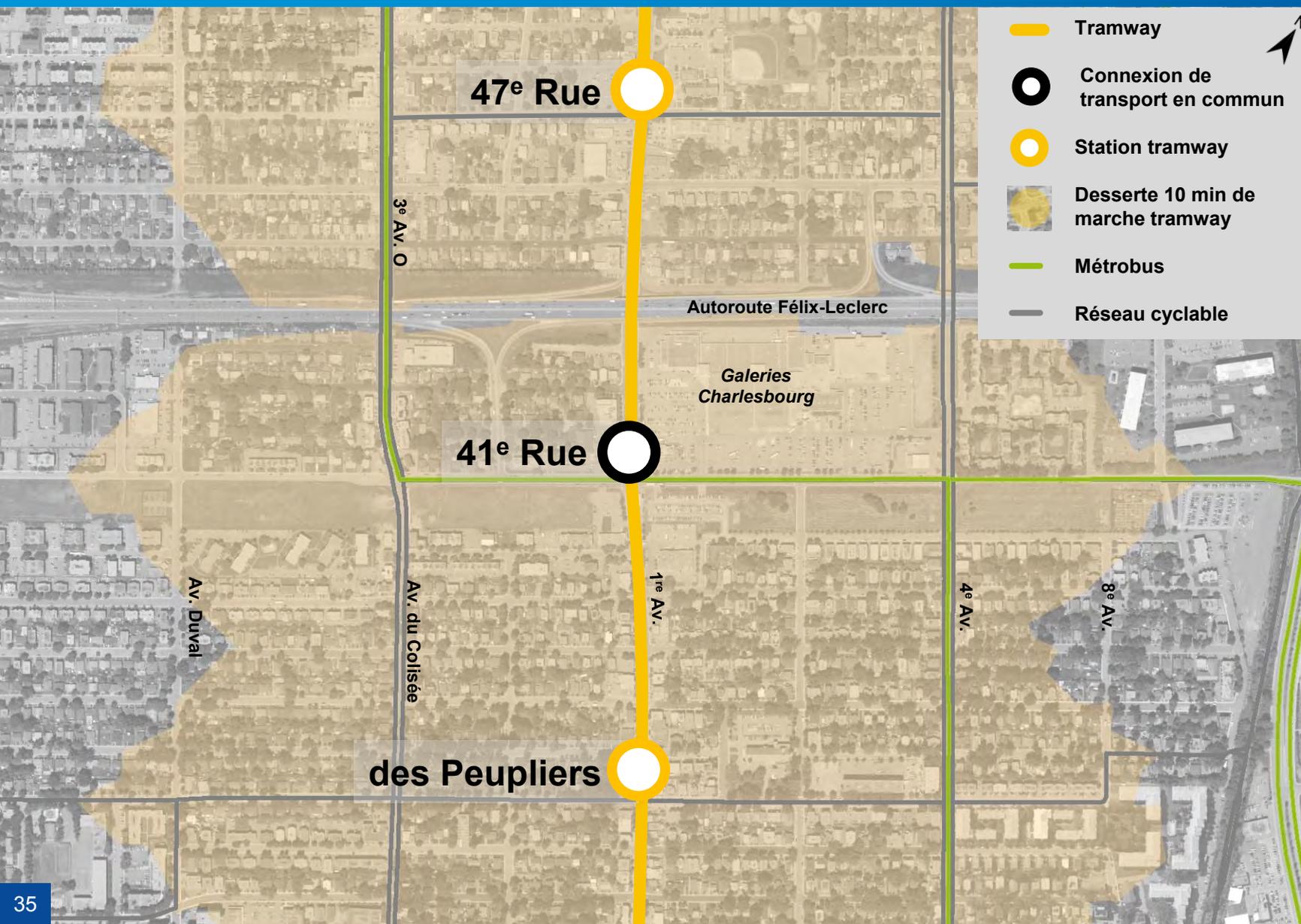
Station 47^e Rue :

- À 10 minutes de marche :
Écoles Saint-Rodrigue, de l'Envol et de la Fourmilière
- Connexion au réseau cyclable



Station 47^e Rue



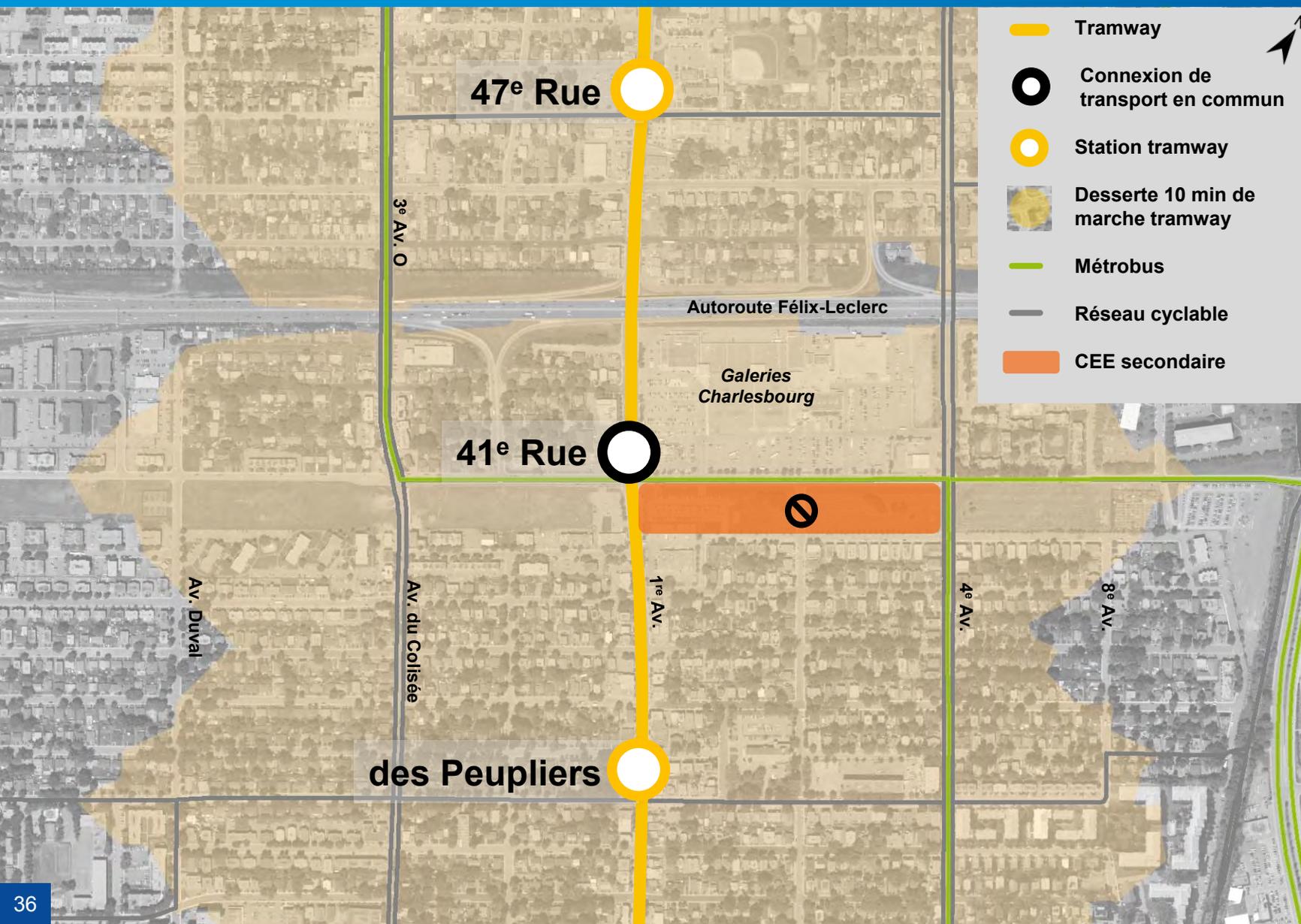


Insertion axiale (au centre)

Maintien de la station tempérée existante

Station 41^e Rue :

- À 10 minutes de marche : Avenue Duval et 8^e Avenue
- Connexions aux réseaux cyclable et de transport en commun
 - Métrobus 803 et 805



Localisation optimale : à l'est du tracé

Équipement nécessaire à l'exploitation du tramway

Fonctions :

- Entretien
- Réparation mineure
- Remisage

Fermeture du Parc-O-Bus : aménagement temporaire

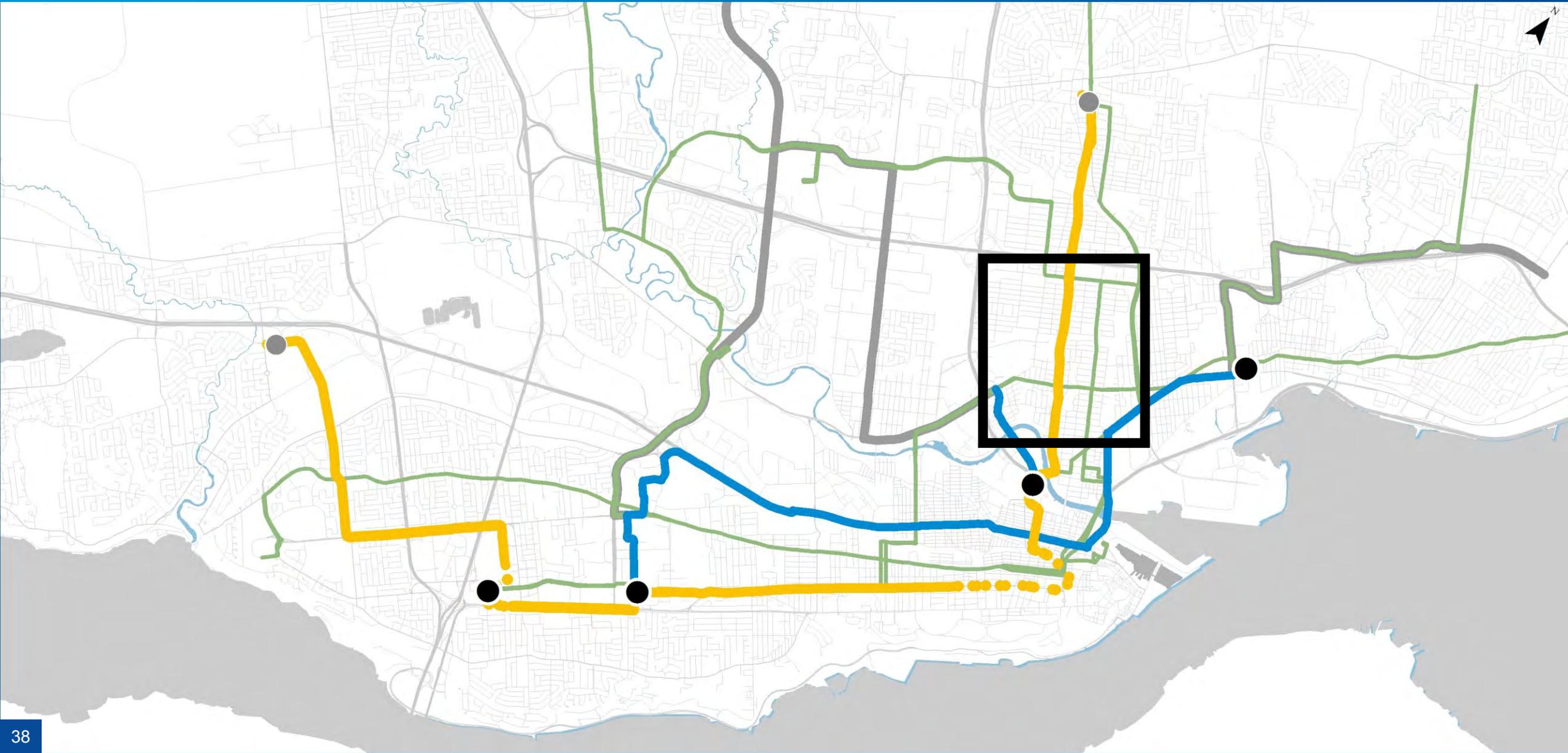
Fermeture de la 2^e Avenue entre la 41^e Rue Est et la rue de la Sapinière-Dorion Est

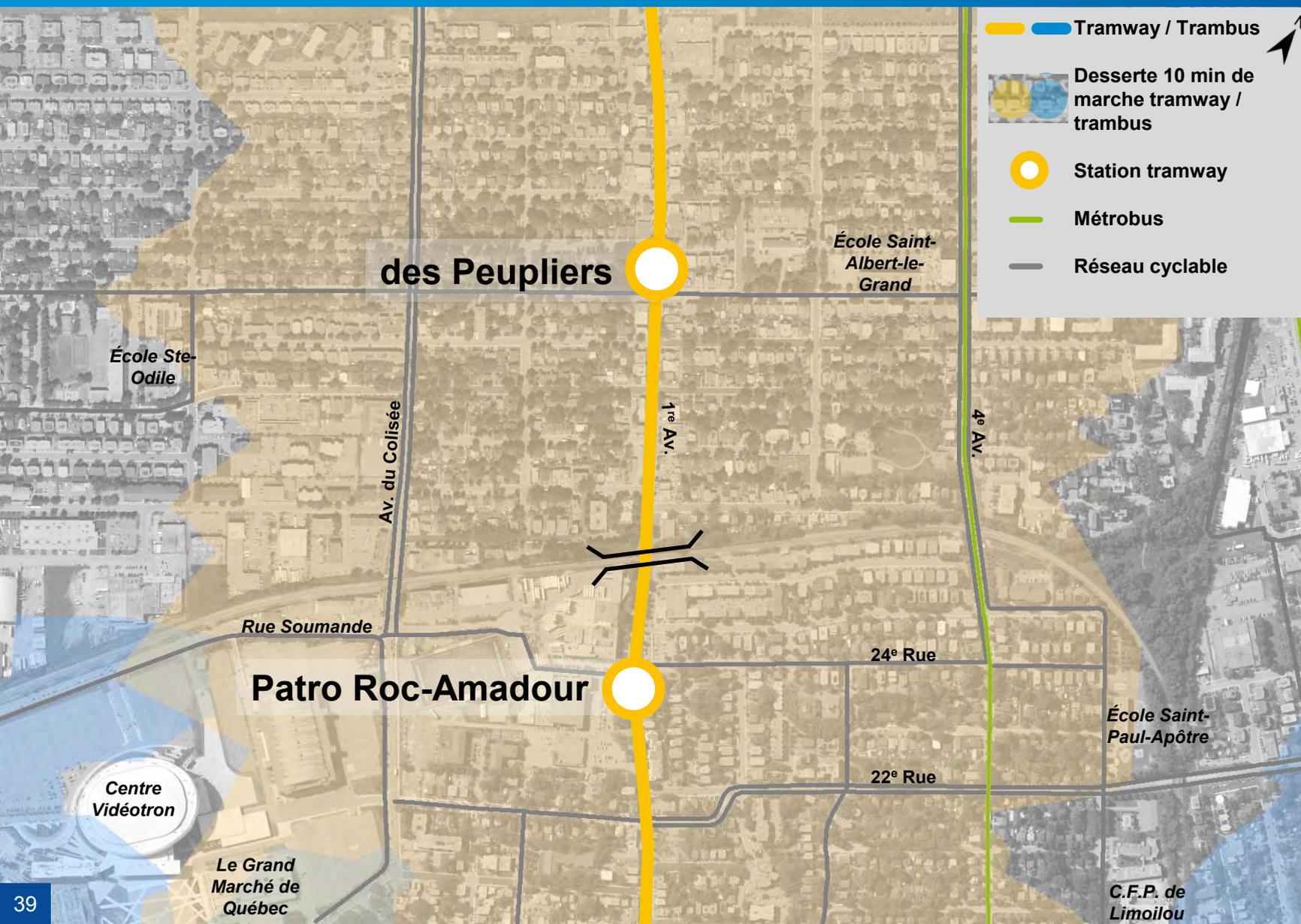


OTrain – Perspective aérienne (Ottawa)



OTrain – Bâtiment administratif (Ottawa)





Viaduc CN à refaire

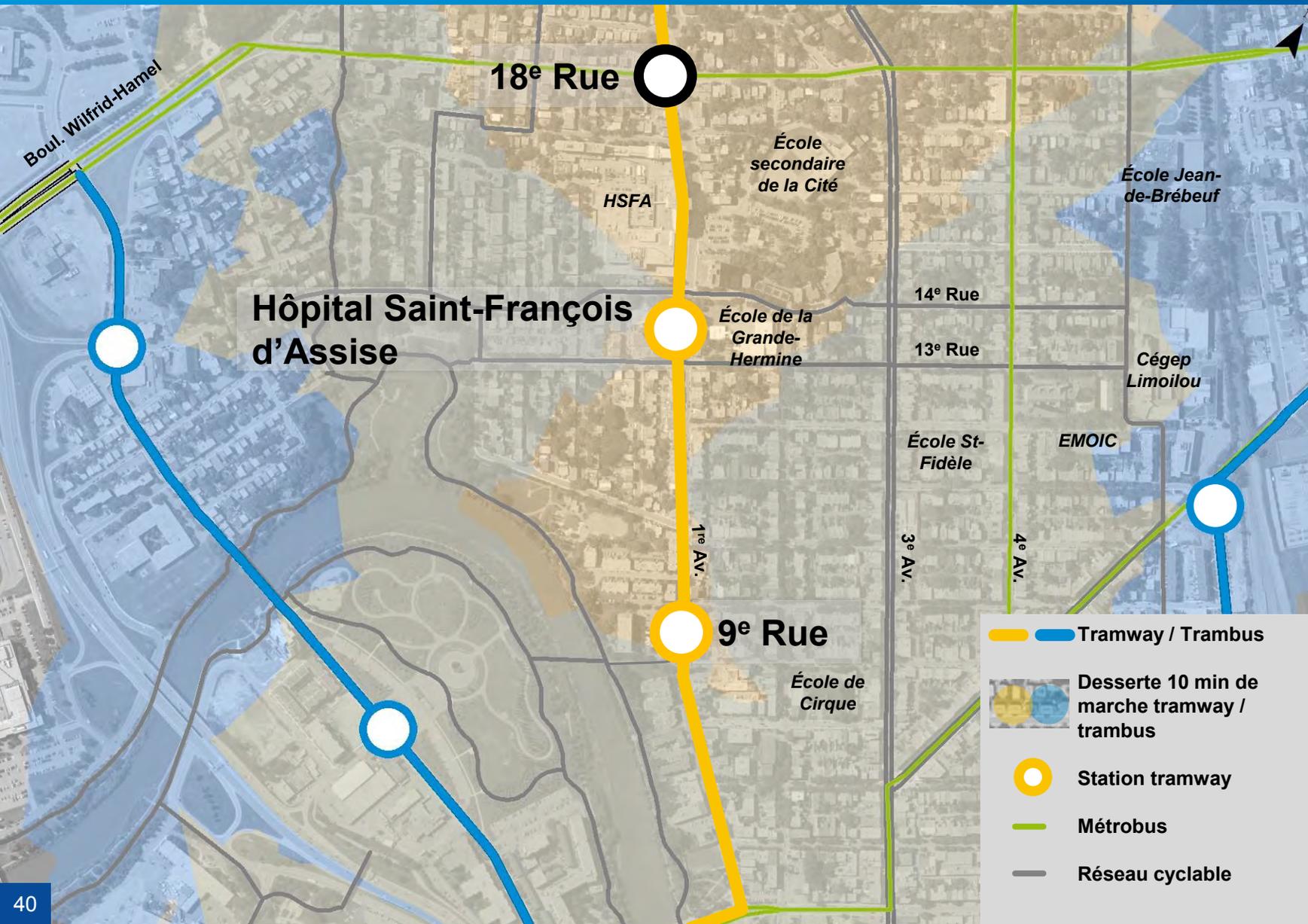
Insertion axiale (au centre)

Station des Peupliers :

- À 10 minutes de marche : École Sainte-Odile
- Connexion au réseau cyclable

Station Patro Roc-Amadour :

- À 10 minutes de marche : Centre Vidéotron et Le Grand Marché de Québec
- Connexion au réseau cyclable



Insertion latérale (en bordure est)

Station 18^e Rue :

- À 10 minutes de marche : École Jean-de-Brébeuf
- Connexion au réseau de transport en commun
 - Métrobus 800 et 802

Station Hôpital Saint-François-d'Assise :

- À 10 minutes de marche : Cégep Limoilou
- Connexion au réseau cyclable

Station 9^e Rue :

- Connexion au réseau cyclable

Tramway / Trambus

Desserte 10 min de marche tramway / trambus

Station tramway

Métrobus

Réseau cyclable



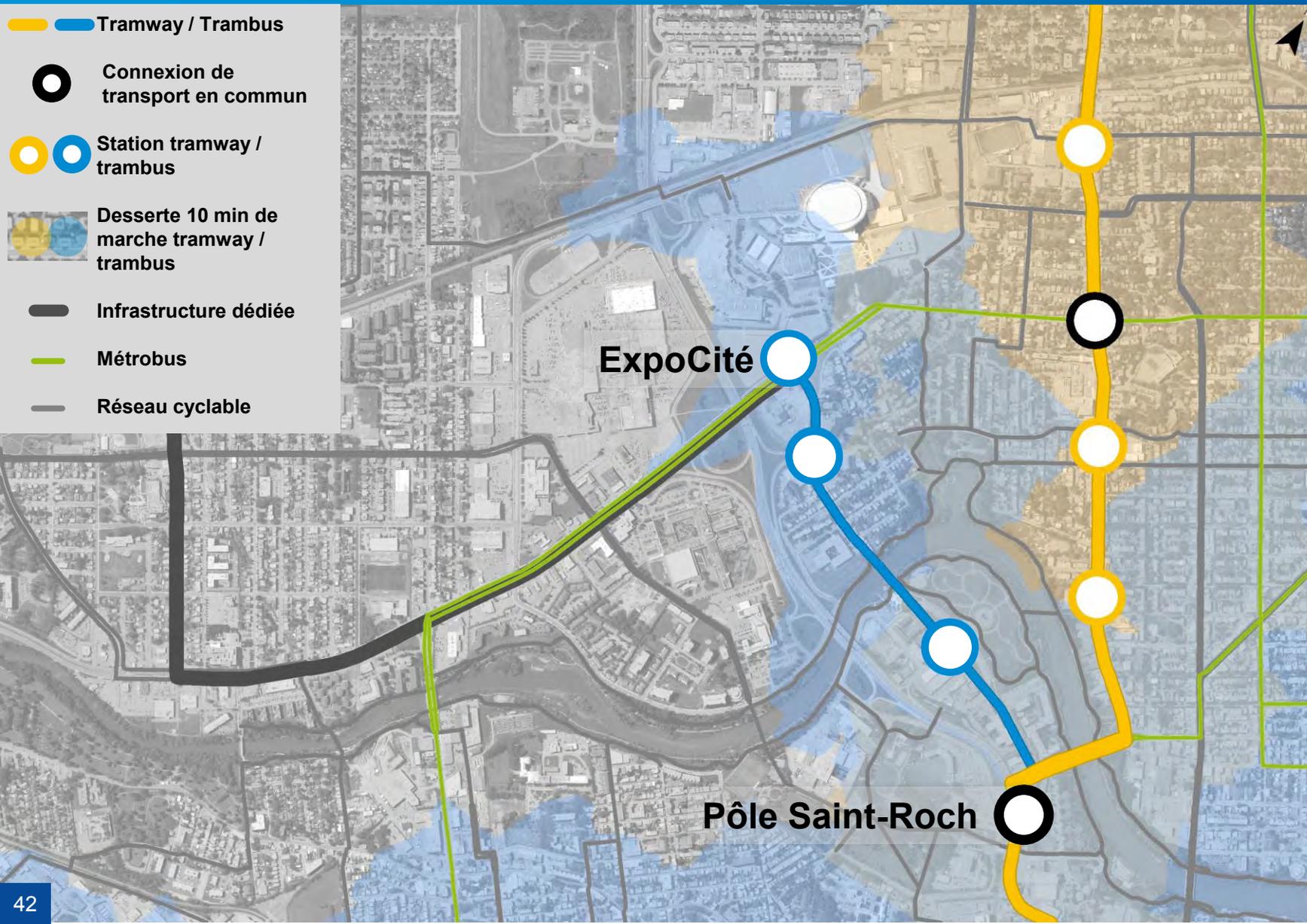
1^{re} Avenue

4^e Rue

Pont Drouin

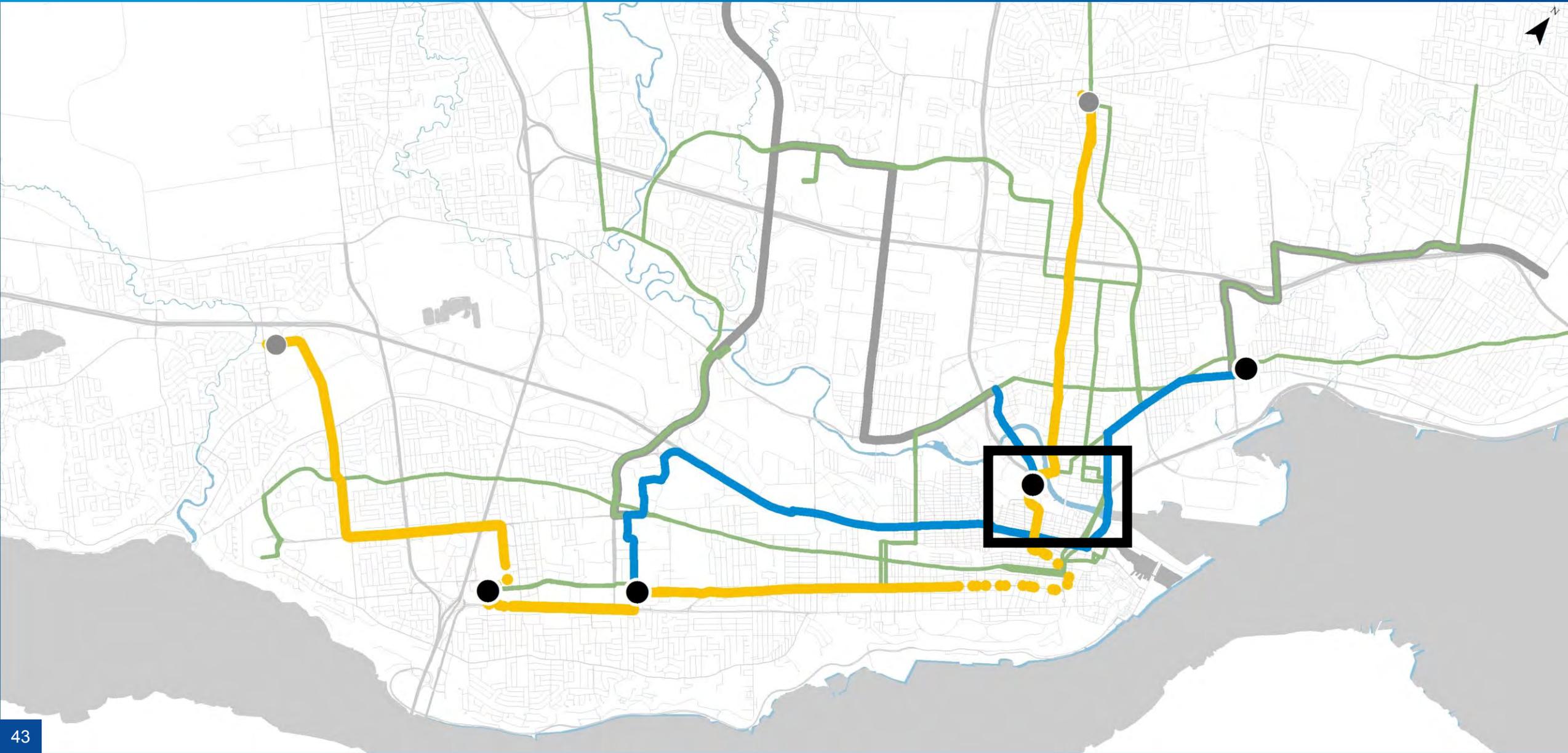
OPTION À L'ÉTUDE

TRACÉ DE RÉFÉRENCE



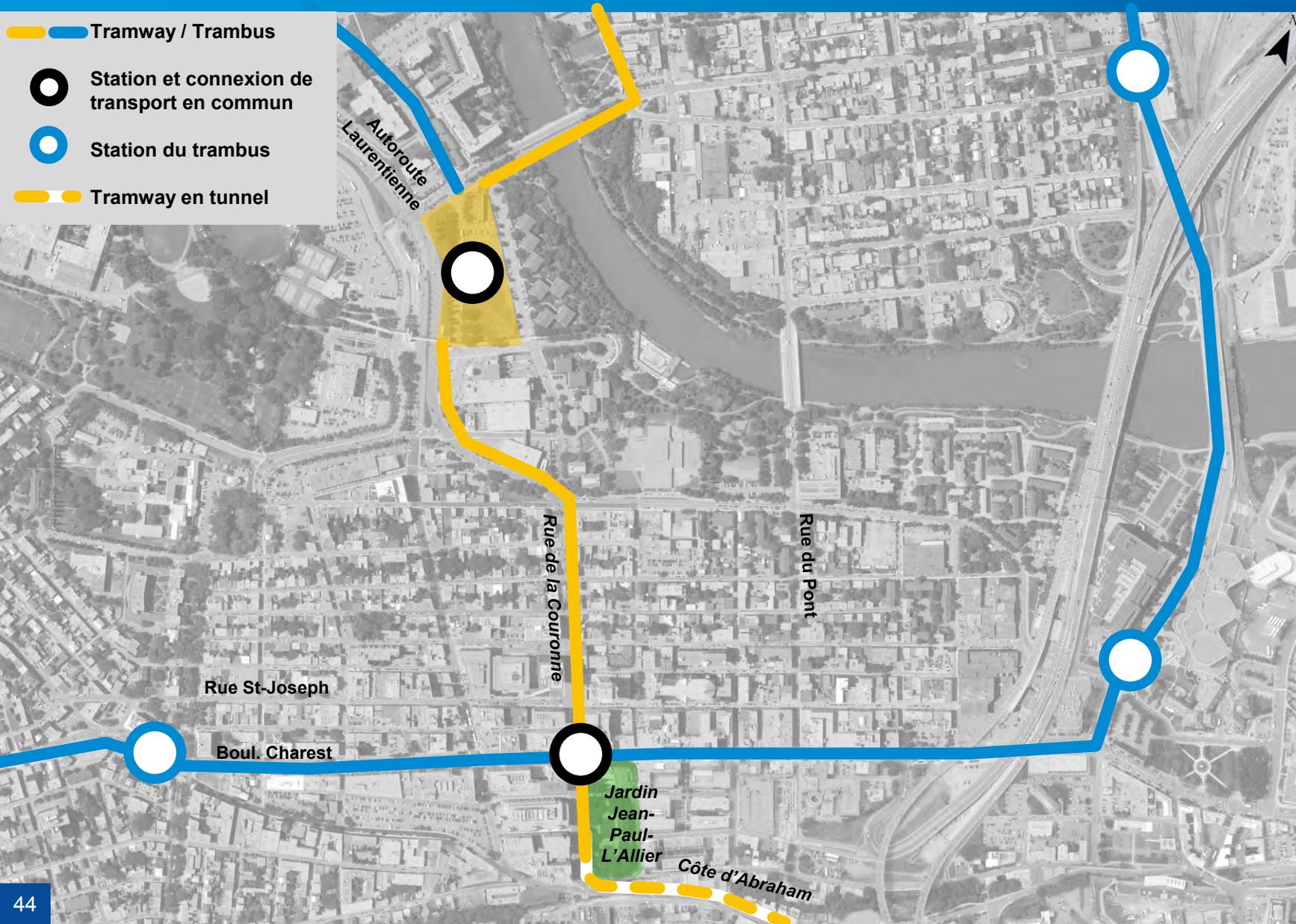
Enjeux et actions :

- Connexion entre infrastructure dédiée et trambus
- Remplacement de l'ouvrage d'art sur la rue de la Pointe-aux-Lièvres
- Arrimage à la vision d'aménagement du pôle urbain Wilfrid-Hamel – Laurentienne : transformation en boulevard urbain à l'étude
- Intégration de la planification urbaine et de la conception trambus / infrastructure dédiée





Programmes particuliers d'urbanisme (PPU)

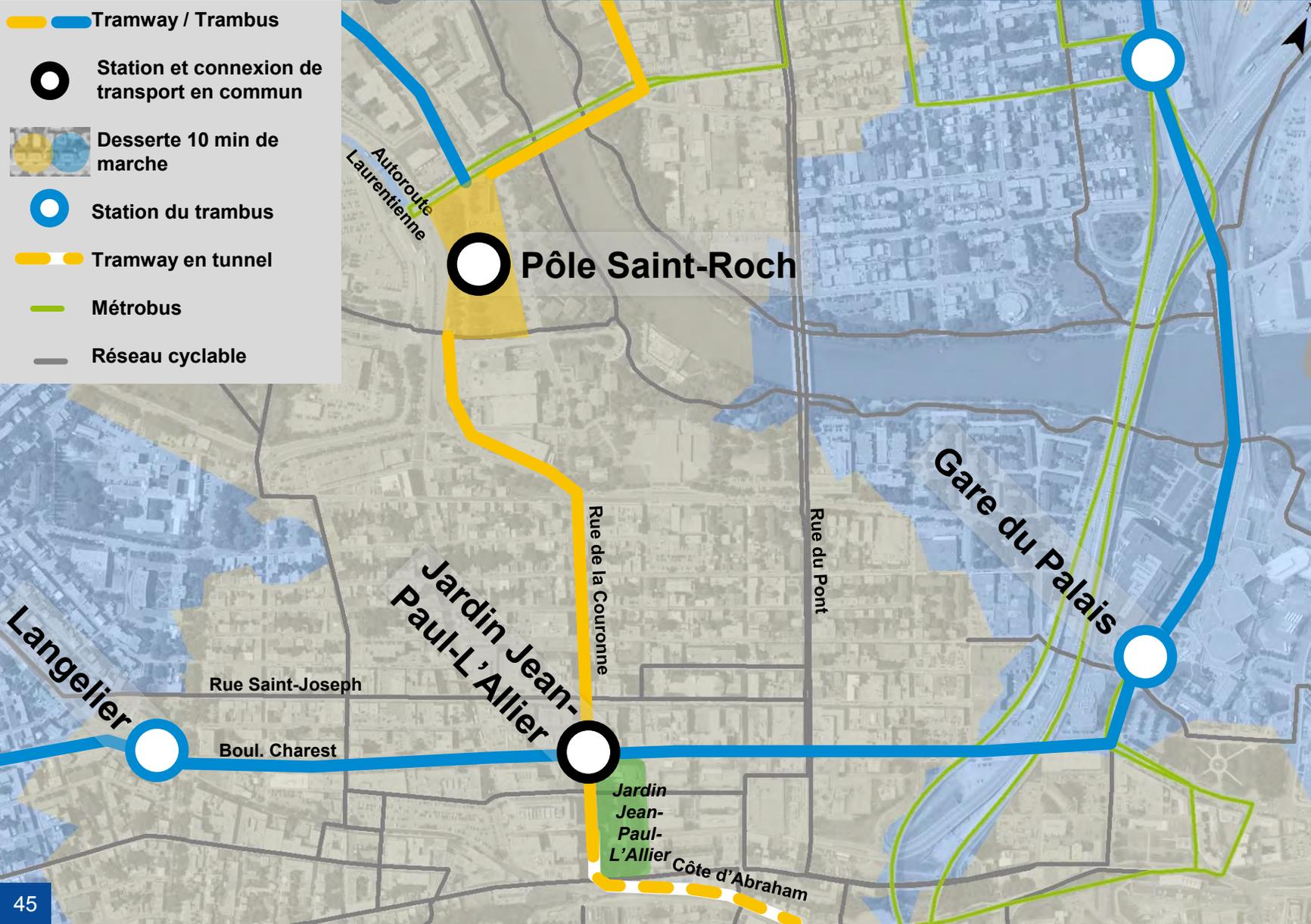


Entrée de ville et Saint-Roch sud :

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

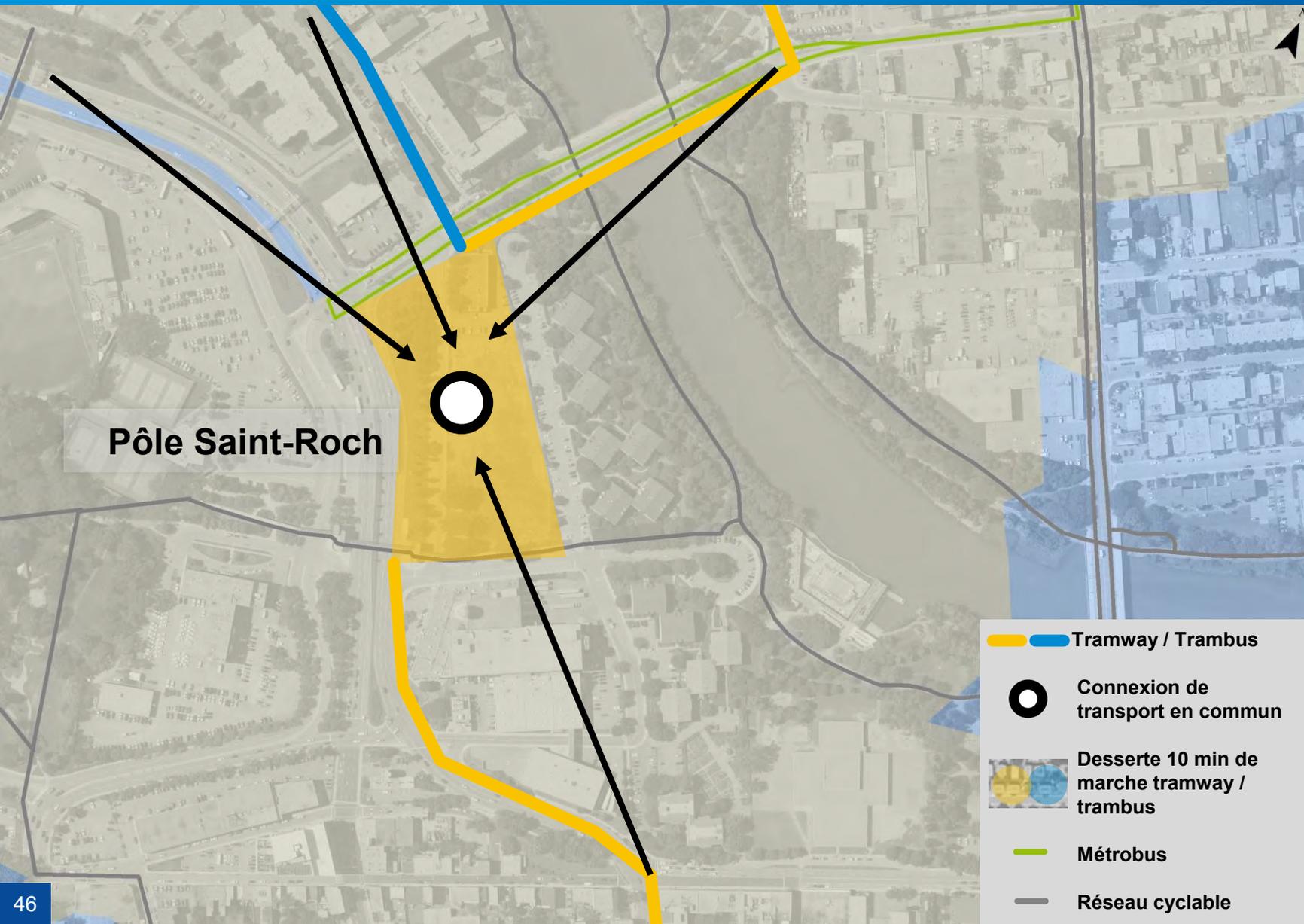
Insertion axiale (au centre) du trambus sur le boul. Charest

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



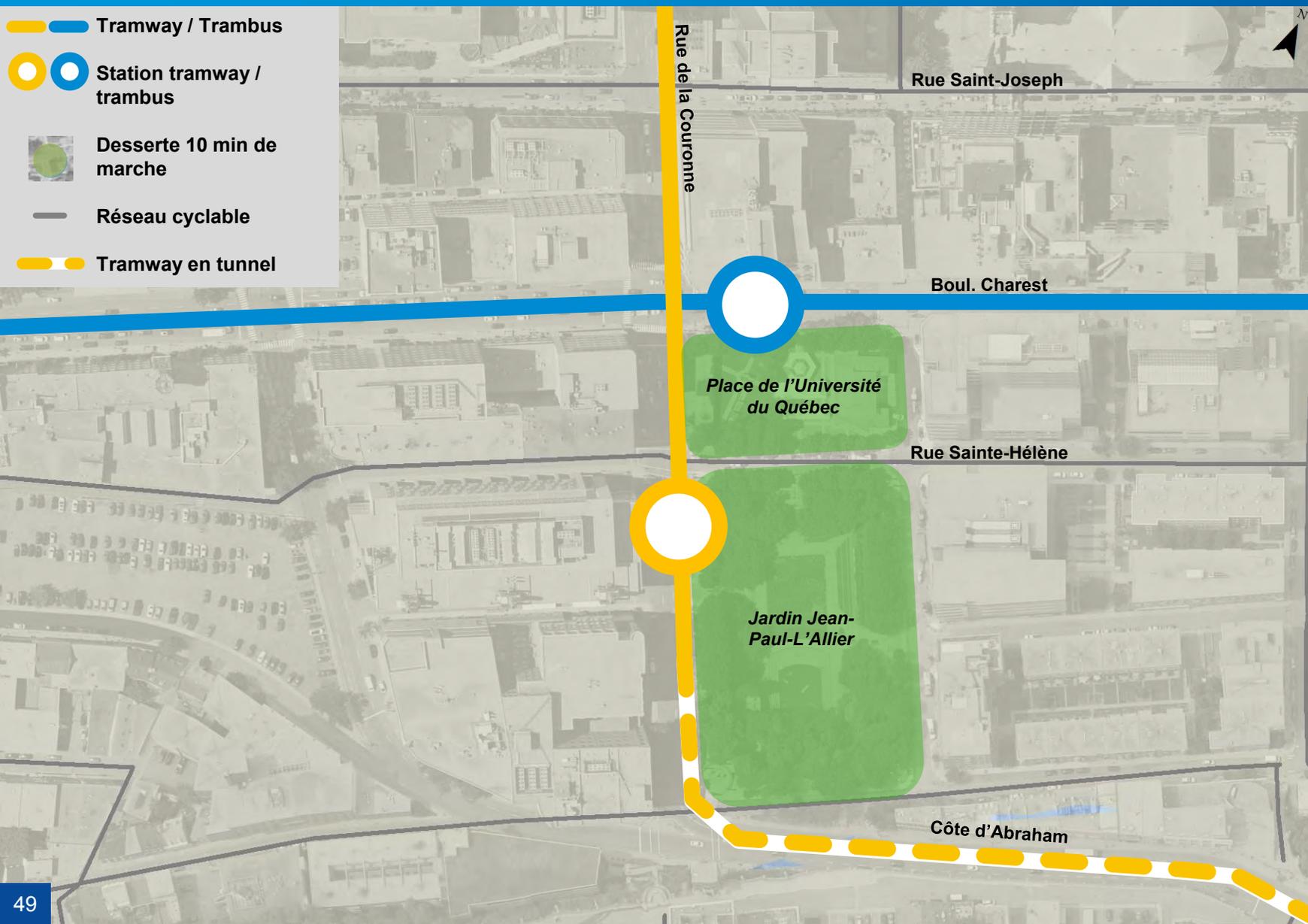
Pôle d'échanges Saint-Roch





Connexion Tramway / Trambus

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



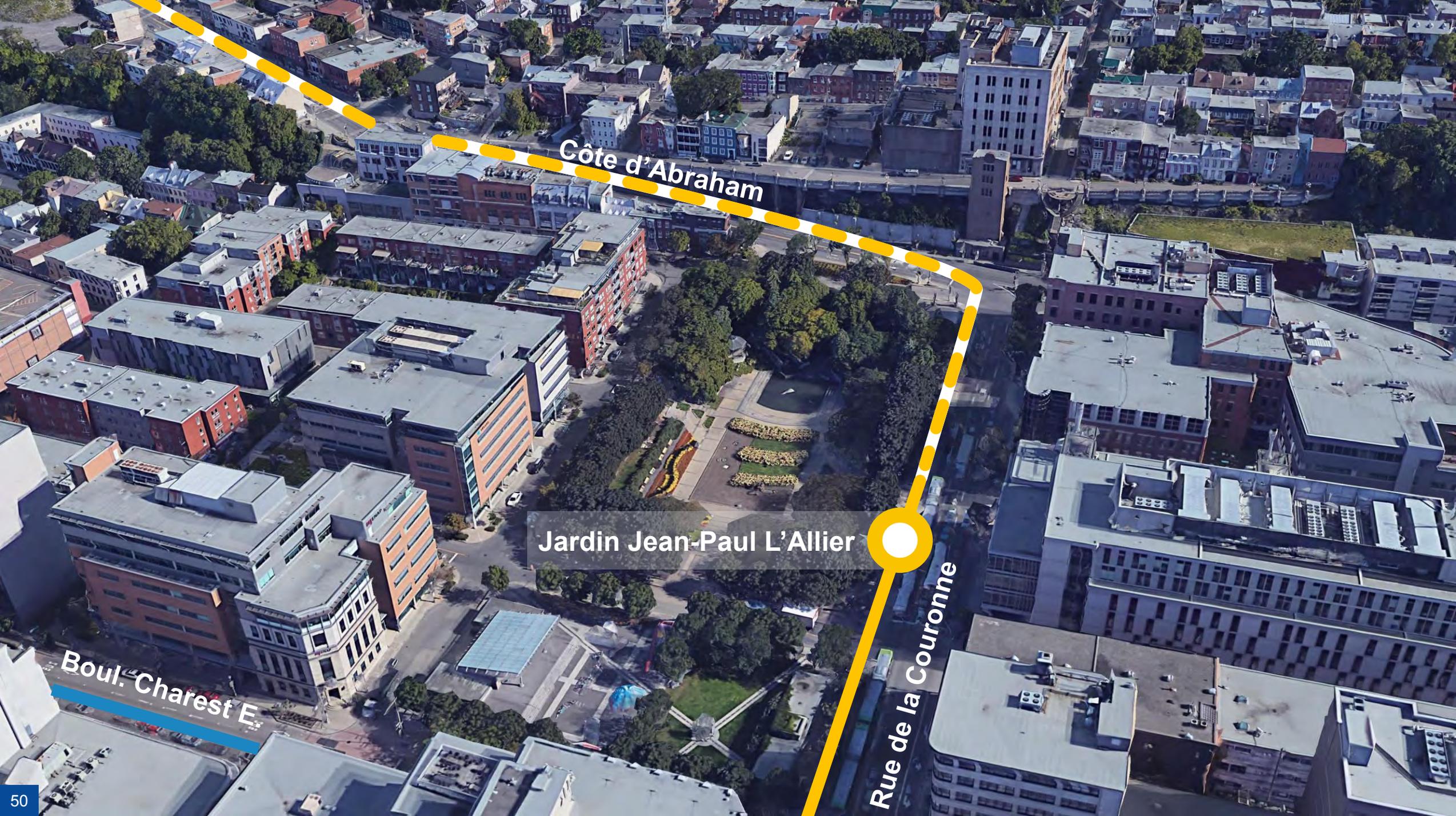
Bassin de desserte le plus important du réseau : 28 800 résidents, travailleurs et étudiants

± 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

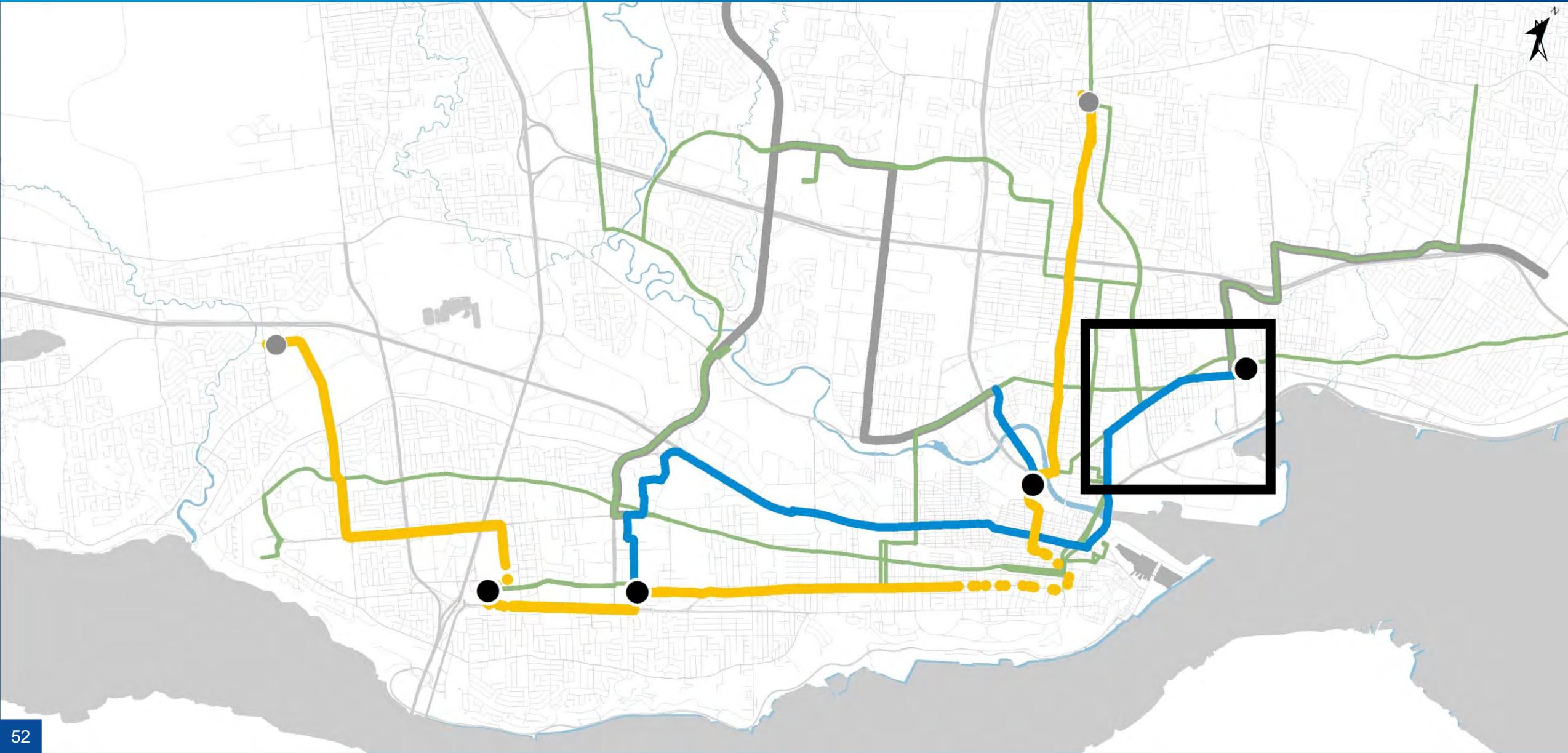
Jardin Jean-Paul L'Allier

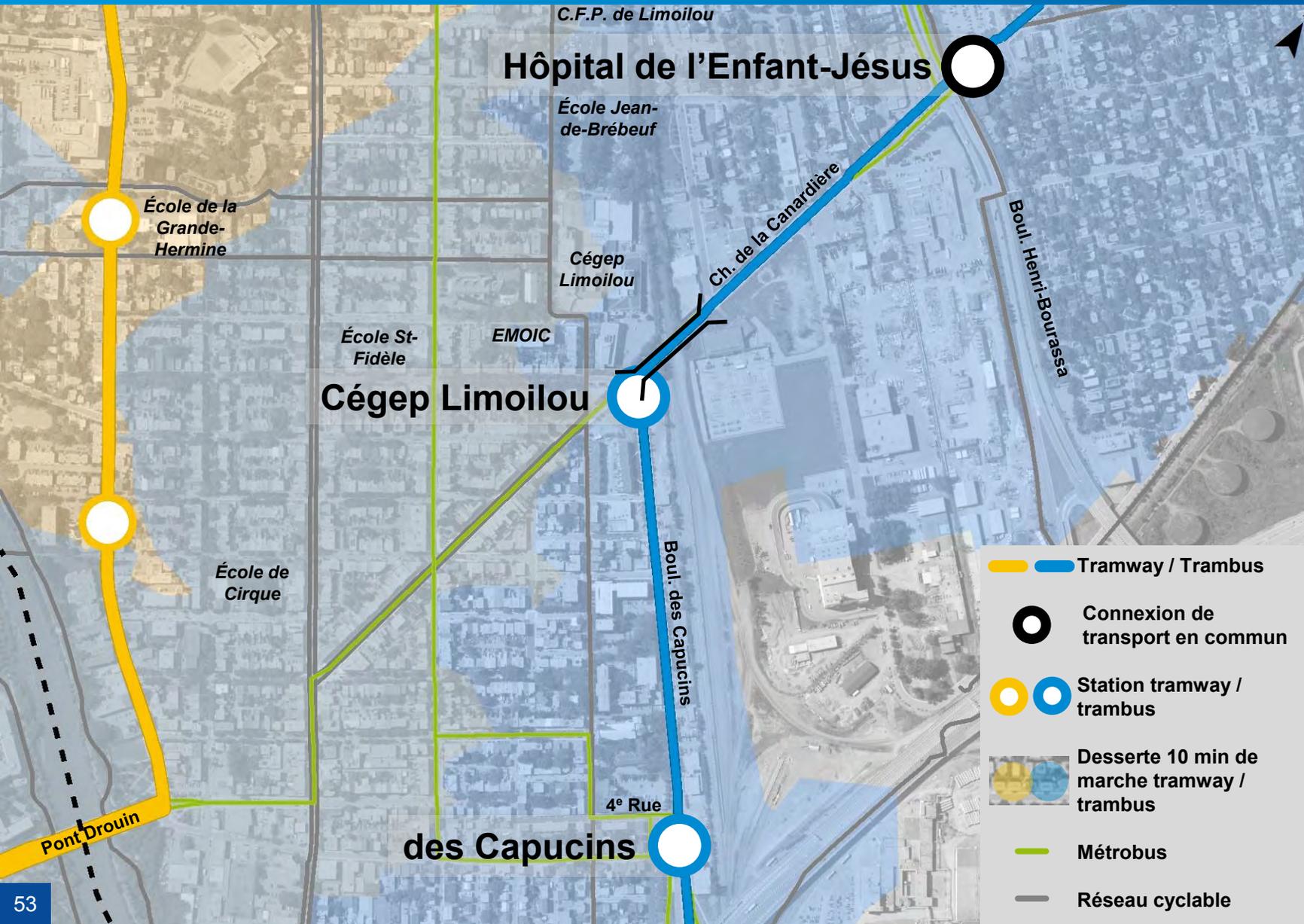
Rue de la Couronne

Boul. Charest E

Station Jardin Jean-Paul-L'Allier







Insertion axiale (au centre)

Viaduc CN à refaire

Station des Capucins :

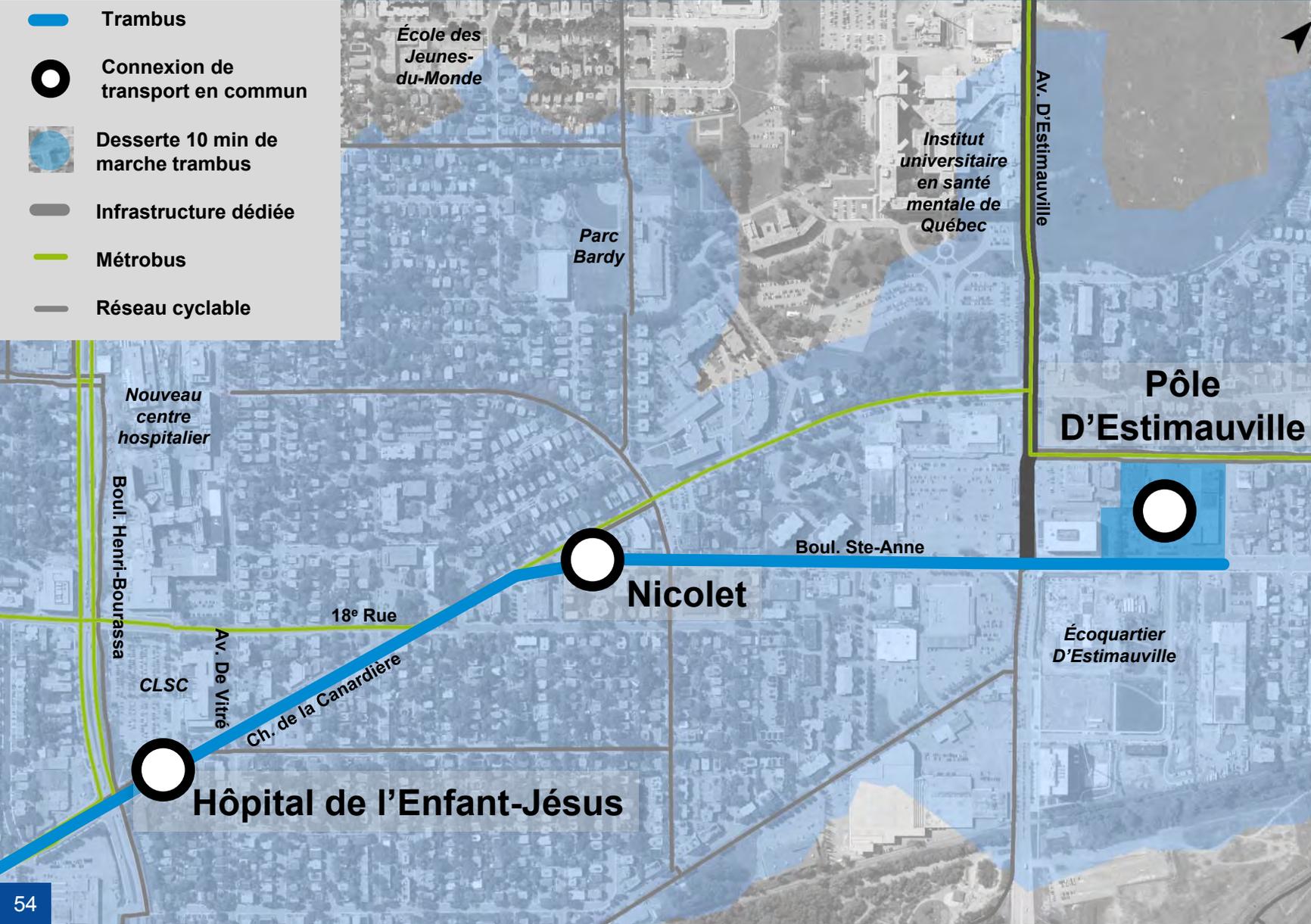
- À 10 minutes de marche : Pont Drouin

Station Cégep Limoilou :

- À 10 minutes de marche : Cégep Limoilou, École Jean-de-Brébeuf, C.F.P. de Limoilou et École de la Grande-Hermine
- Connexion au réseau cyclable



-  Trambus
-  Connexion de transport en commun
-  Desserte 10 min de marche trambus
-  Infrastructure dédiée
-  Métrobus
-  Réseau cyclable



Insertion latérale (en bordure sud) entre av. De Vitré et 18^e Rue et à la hauteur de la station Nicolet

Insertion axiale (au centre) sur le reste du tracé

Station Hôpital de l'Enfant-Jésus :

- À 10 minutes de marche : Nouveau centre hospitalier et CLSC
- Connexion aux réseaux cyclable et de transport en commun
 - Métrobus 800, 801, 802 et 803

Station Nicolet :

- À 10 minutes de marche : Parc Bardy et école des Jeunes-du-Monde
- Connexion aux réseaux cyclable et de transport en commun
 - Métrobus 800, et 802

Station Nicolet



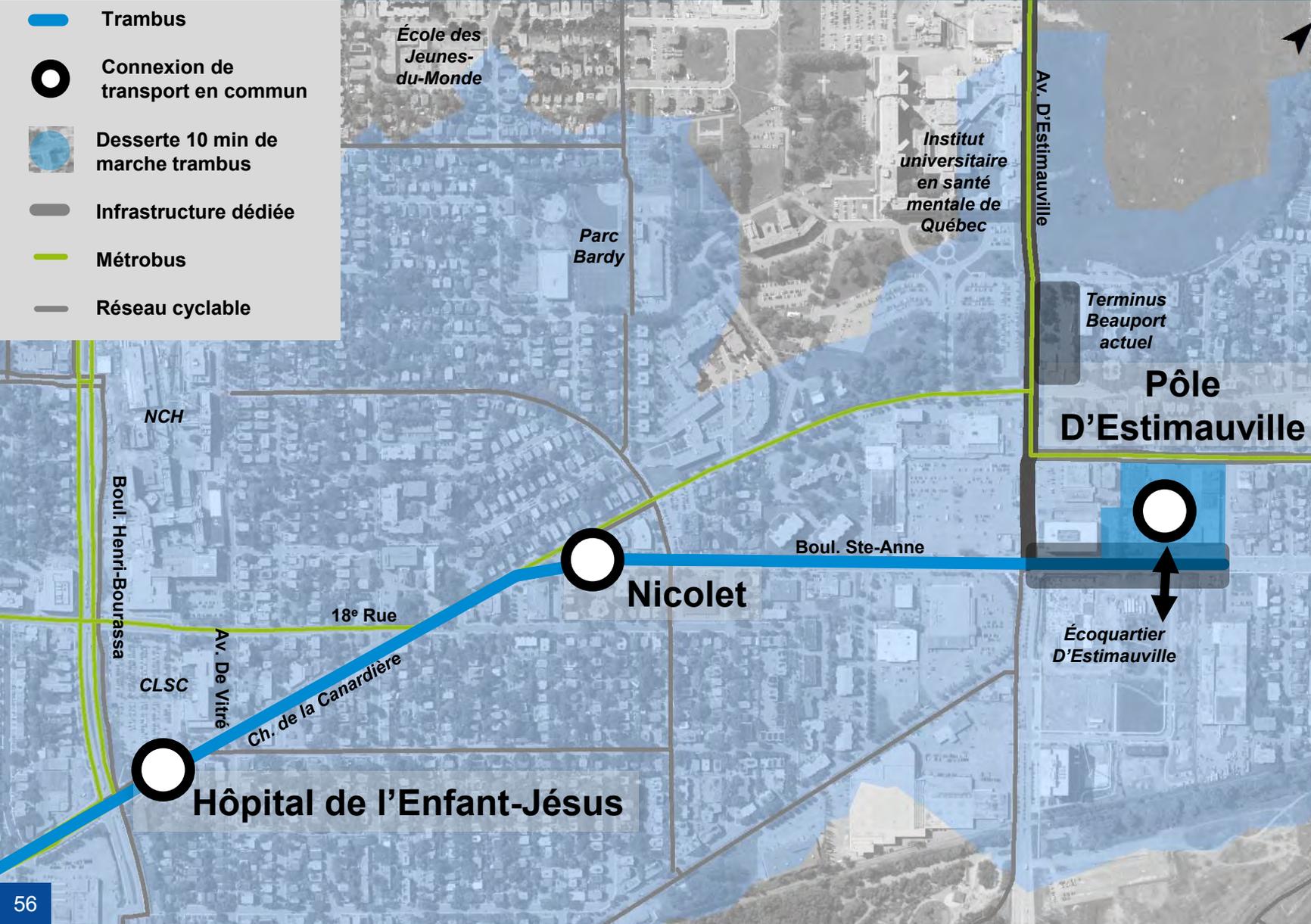
Boul. Sainte-Anne



Chemin de la Canardière



- Trambus
- Connexion de transport en commun
- Desserte 10 min de marche trambus
- Infrastructure dédiée
- Métrobus
- Réseau cyclable



Programme particulier d'urbanisme D'Estimauville :

- Réaménagement du boul. Sainte-Anne
- Lien entre l'écoquartier et le pôle d'échanges

Relocalisation du terminus Beauport vers le pôle d'échanges

Importante zone de rabattement

Principes et composantes :

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

Pôle d'échanges D'Estimauville



Pôle d'échanges D'Estimauville





3 / Prochaines étapes



- Assurer une insertion efficace de la fin de la ligne du tramway à la 76^e Rue, dans le plein respect des réalités du Site patrimonial de Charlesbourg
- Assurer une insertion efficace du Centre d'entretien et d'exploitation secondaire au cadre urbain de la 41^e Rue
- Optimiser l'insertion du tramway sur la 1^{re} Avenue afin d'en minimiser les impacts, notamment dans le secteur de Limoilou
- 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
- Bien développer le pôle d'échanges D'Estimauville



- Confirmation du financement gouvernemental
- Adoption du projet de loi 26
- 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

A blue-tinted architectural rendering of a modern urban street. The scene shows a wide road with a tram in the center, cars on either side, and pedestrians on sidewalks. The background features a cityscape and distant hills under a clear sky. The overall atmosphere is clean and futuristic.

4 / Questions

www.reseaustructurant.info