



LE TRAMWAY DE QUÉBEC

RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN



Tramway | De Saint-Roch à D'Estimauville

Rencontre avec les citoyens du Vieux-Limoilou - 11 mai 2021

www.tramwaydequebec.info



*l'accent
d'Amérique*



Bureau de projet du RSTC

- **Dan Genest**, Directeur de projet
- **Benoit Carrier**, Directeur - Conception et intégration du système de transport
- **Laurie Laperrière**, Chef de tronçons - Branche D'Estimauville
- **Alejandro Calderon Quintero**, Chef d'équipe - Intégration urbaine

Service de l'interaction citoyenne

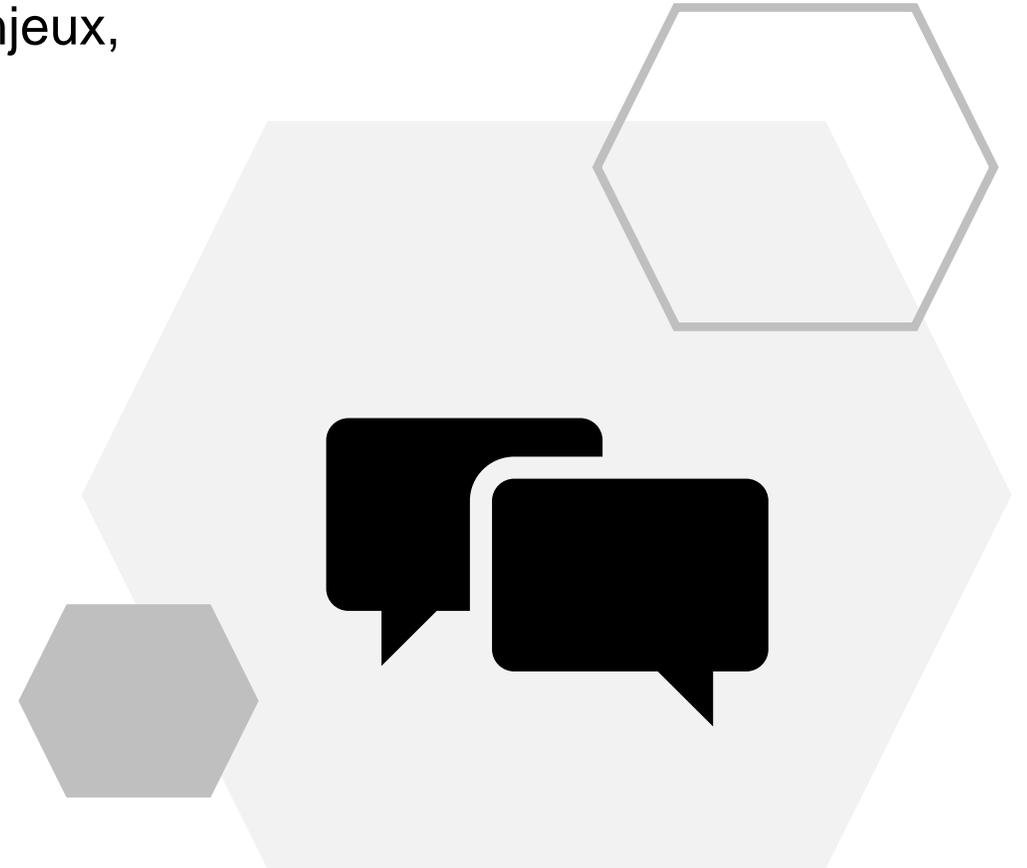
- **Marie Lagier**, Chef d'équipe - Consultations publiques



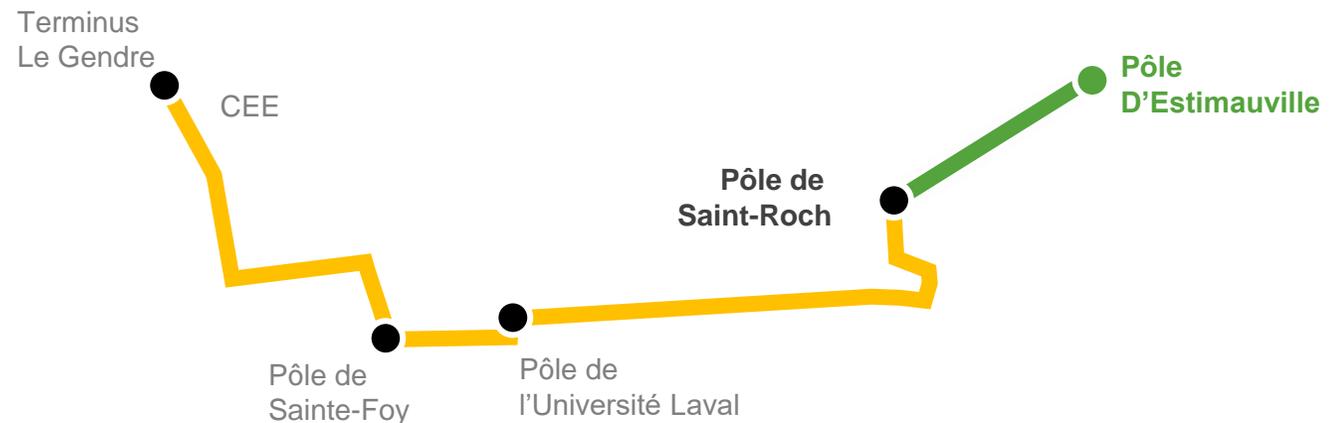
- Présenter le projet de tramway et le tracé entre Saint-Roch et D'Estimauville
- Échanger avec vous concernant vos besoins et vos enjeux, vos idées et vos points de vue
- Répondre à vos questions

3 sujets de discussion

- Options au tracé préconisé
- Localisation potentielle de certaines stations
- Aménagement urbain



1. Mise en contexte
2. Tramway : insertion et infrastructures d'accueil
3. Aménagement urbain
4. Le tramway dans votre quartier
5. Prochaines étapes
6. Période de discussion

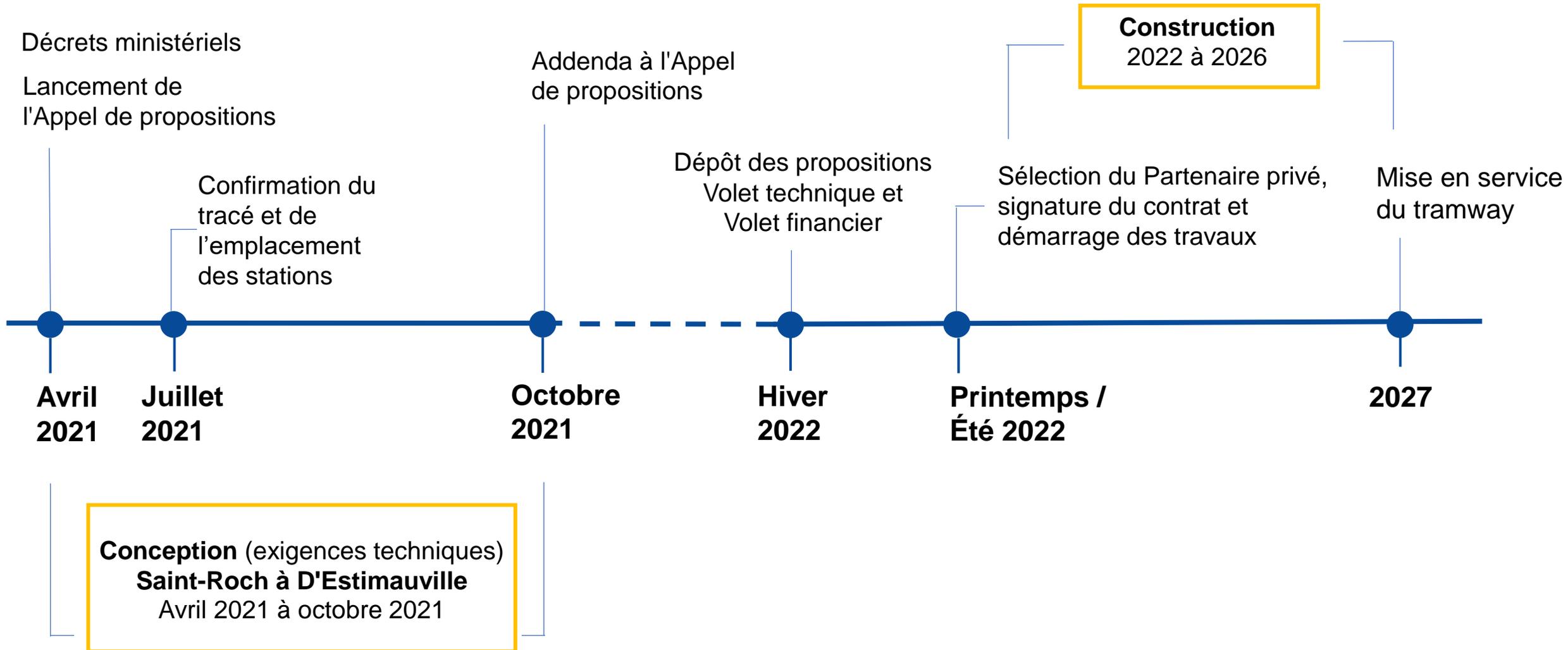


1 / Mise en contexte





Tramway | Prochaines étapes



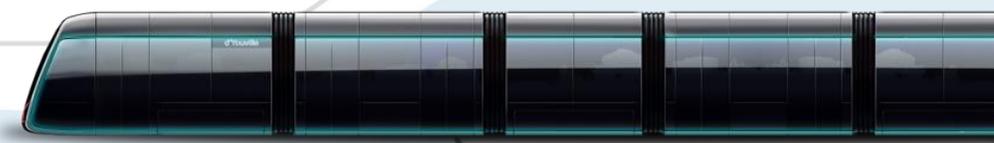
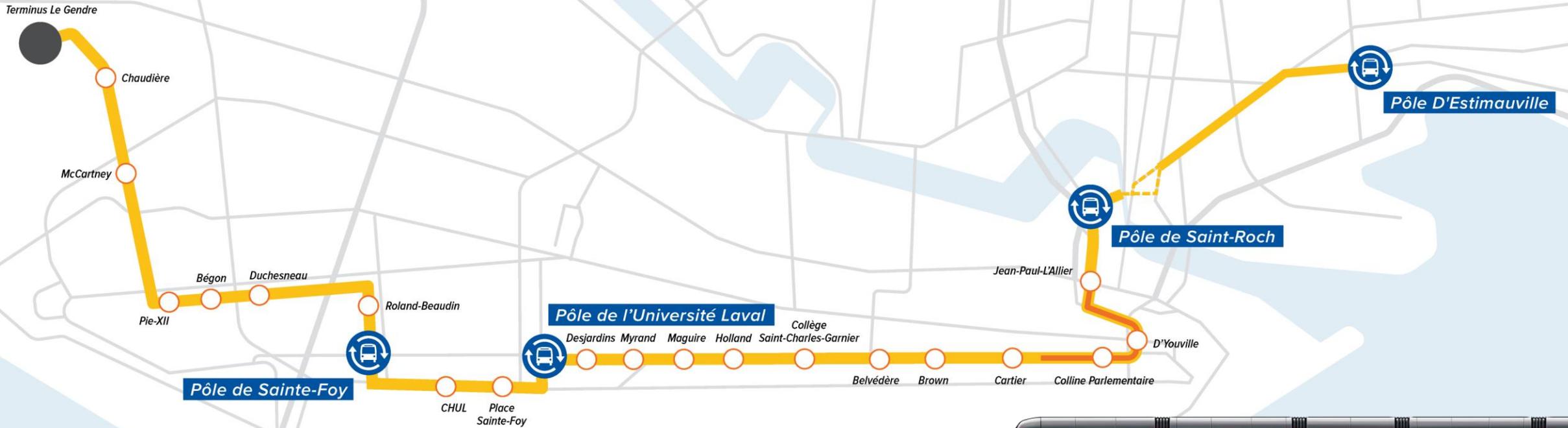


Tramway | La colonne vertébrale du réseau

Tracé de 19 km incluant un tunnel de 2,1 km

Légende

- Tramway
- Tunnel
- Tracé avec options à l'étude
- Pôles d'échanges
- Terminus





Un tramway moderne et capacitair

Le seul mode de transport lourd sur rail à répondre à l'ensemble des critères formulés par la Ville de Québec.



3 500 passagers
(achalandage maximum prévu en heures de pointe matinale)



3 900 passagers par direction
(capacité maximum à l'heure - fréquence aux 4 minutes)



100 % électrique



Capacité d'une rame
4 fois supérieure à un autobus régulier
(260 passagers)

Plus silencieux
qu'un autobus





4 à 8 minutes
en heures de pointe



Priorité aux
feux de circulation



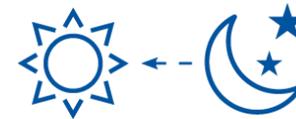
10 à 15 minutes
hors heures de pointe et
la fin de semaine



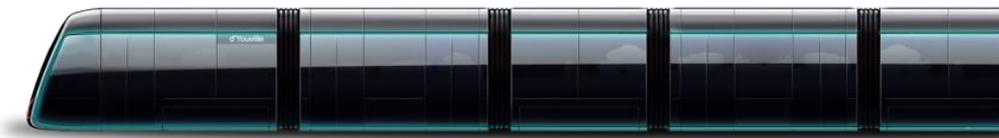
Exploitable
à l'année



Plateforme exclusive =
aucune congestion
ou **ralentissement**

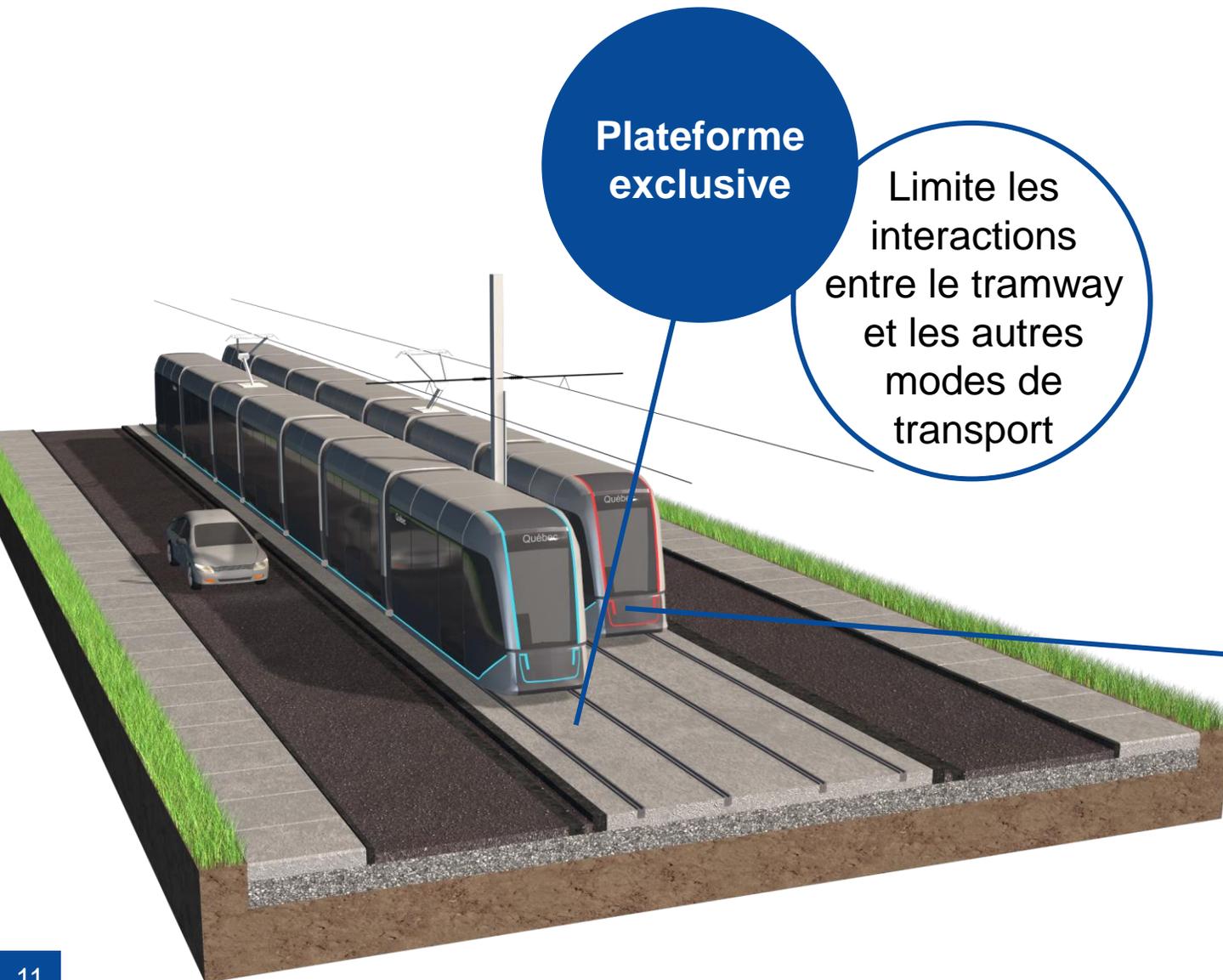


En service
20 h / 24 h





2 / Tramway : insertion et infrastructures d'accueil



Plateforme exclusive

Limite les interactions entre le tramway et les autres modes de transport

Conditions essentielles pour :



Sécurité des usagers



Fiabilité du service



Vitesse du tramway

Priorité aux intersections

Bénéficie également aux véhicules sur les voies adjacentes au tramway

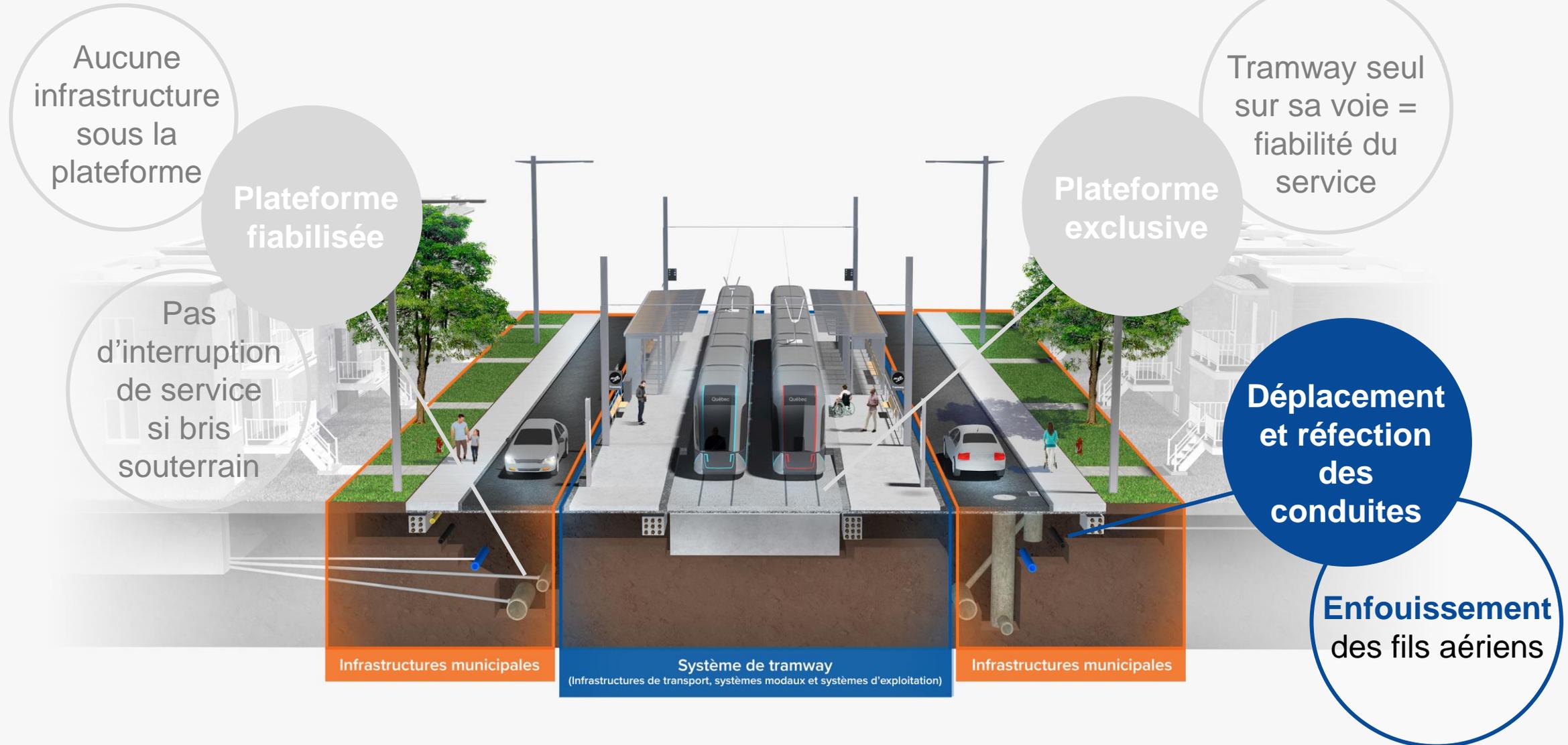


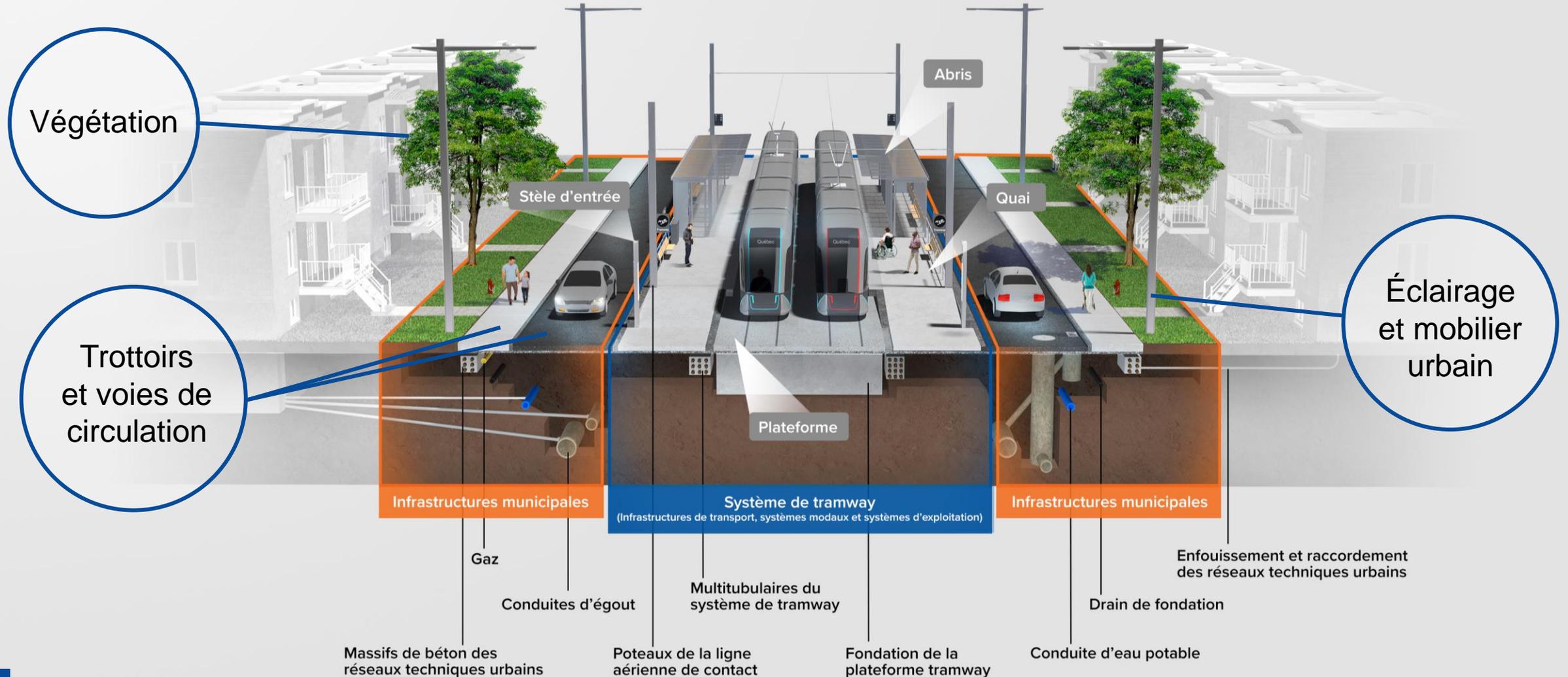
Plateforme fiabilisée





Déplacement et réfection des conduites





Mesure habituelle dans les projets de tramway



S'adapte aux milieux traversés

Plateforme exclusive au niveau de la chaussée, milieu contraint



Plateforme exclusive avec banquettes, milieu non contraint



Choix de **leur nombre** et de **leur localisation** basé sur **plusieurs facteurs**



Efficacité
du tramway



Densité d'activités
(résidentiel, commercial,
institutionnel et emploi)



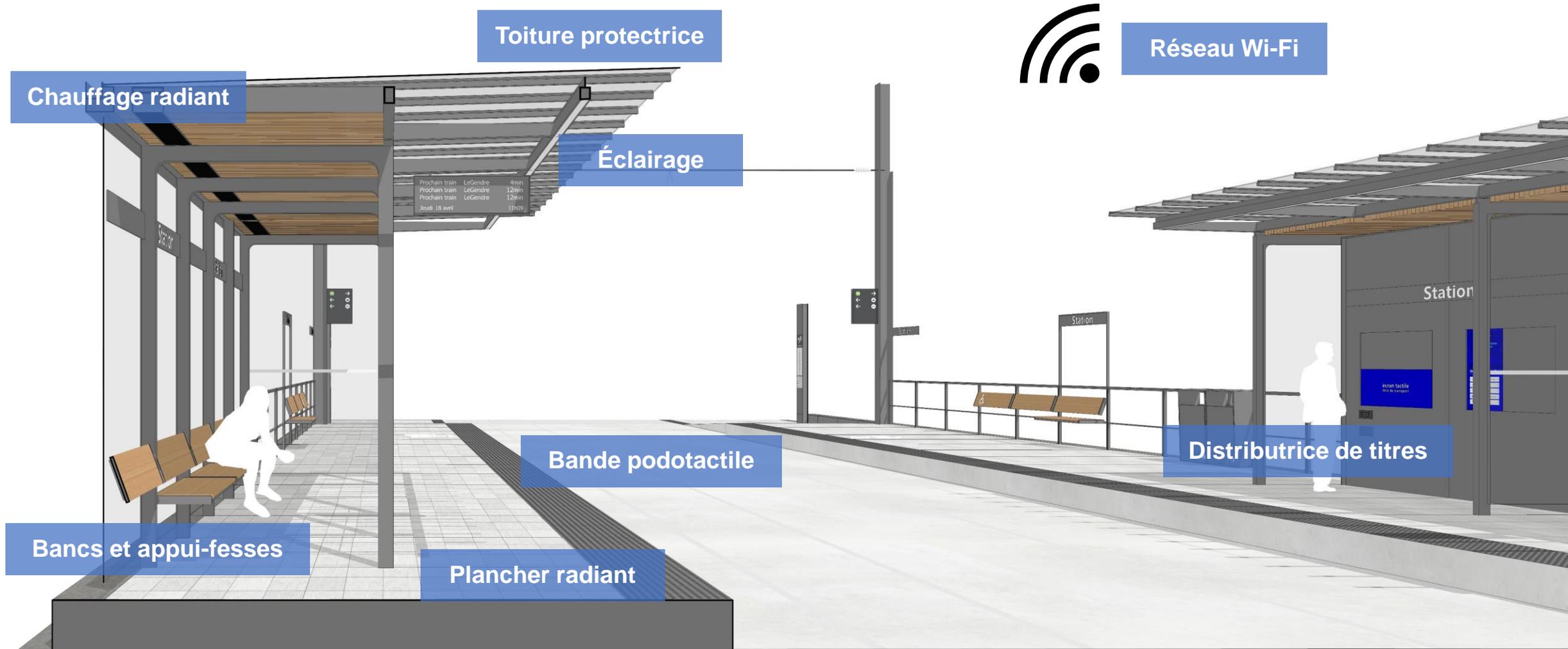
Connectivité avec
les réseaux piétons,
cyclables et routiers



Contexte urbain
et espace disponible
pour l'insertion



Stations adaptées aux besoins et au climat





Station à quais latéraux



Quai avec chauffage radiant

Accès de plain-pied au tramway

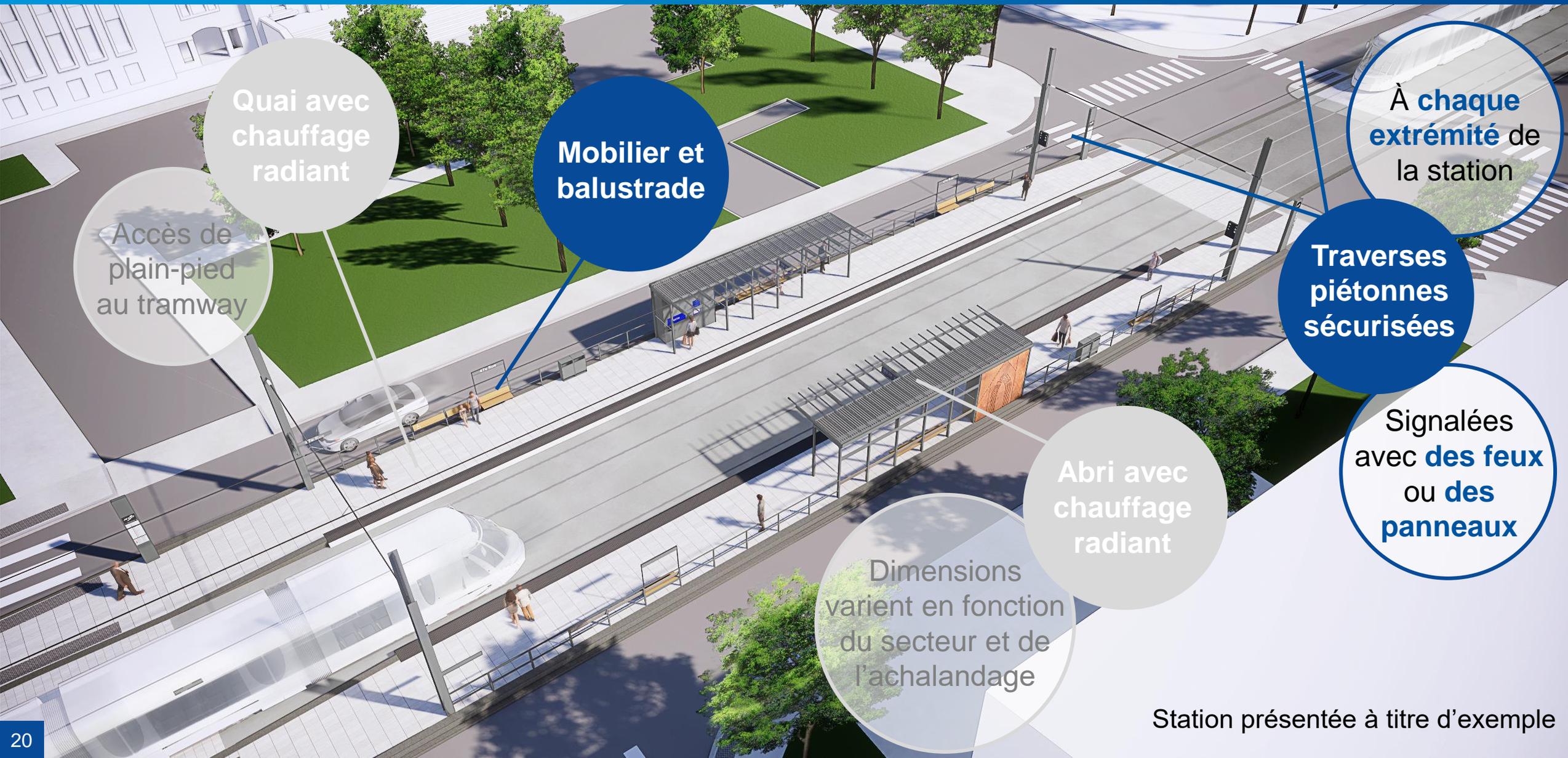
Abri avec chauffage radiant

Dimensions varient en fonction du secteur et de l'achalandage

Station présentée à titre d'exemple



Station à quais latéraux



Quai avec chauffage radiant

Accès de plain-pied au tramway

Mobilier et balustrade

À **chaque** extrémité de la station

Traverses piétonnes sécurisées

Signalées avec **des feux** ou **des panneaux**

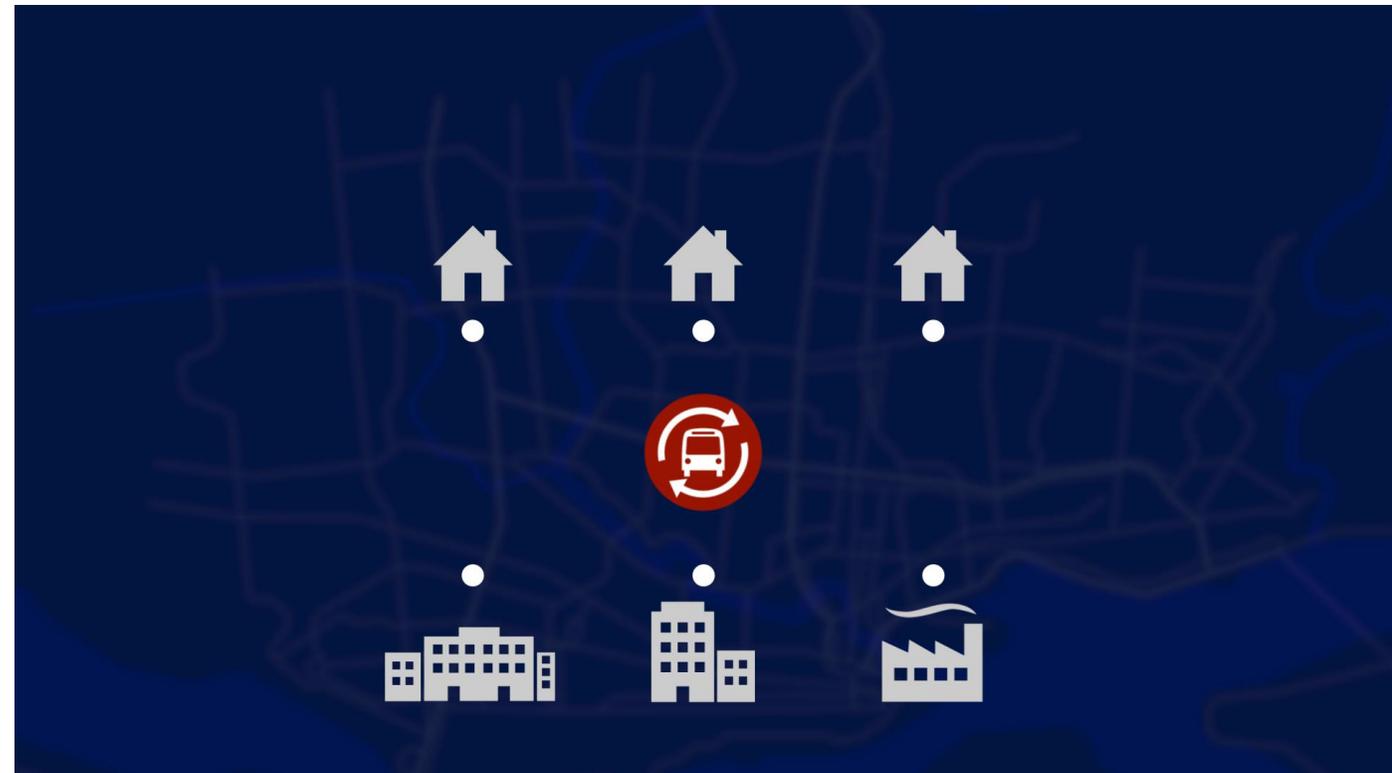
Abri avec chauffage radiant

Dimensions varient en fonction du secteur et de l'achalandage

Station présentée à titre d'exemple

Les pôles d'échanges **transforment** la configuration du **réseau** et assurent sa performance.

- **Nouveau** type d'infrastructure pour Québec : lieu d'attente **confortable** et **sécuritaire**
- **Intermodalité** et **correspondance rapide** : tramway, Métrobus, eXpress, autobus local, vélo, taxi, auto individuelle et auto partagée s'y côtoieront
- **Connexion** avec les réseaux routiers, cyclables et piétonniers



- Pôle de Sainte-Foy
- Pôle de l'Université Laval
- Pôle de Saint-Roch
- Pôle D'Estimauville



Pôle de Saint-Roch

3 / Aménagement urbain





Insérer un tramway dans une trame urbaine
comme Québec représente **tout un défi**,
mais aussi une **occasion privilégiée** de rendre
la ville encore **plus belle** et **attrayante**.



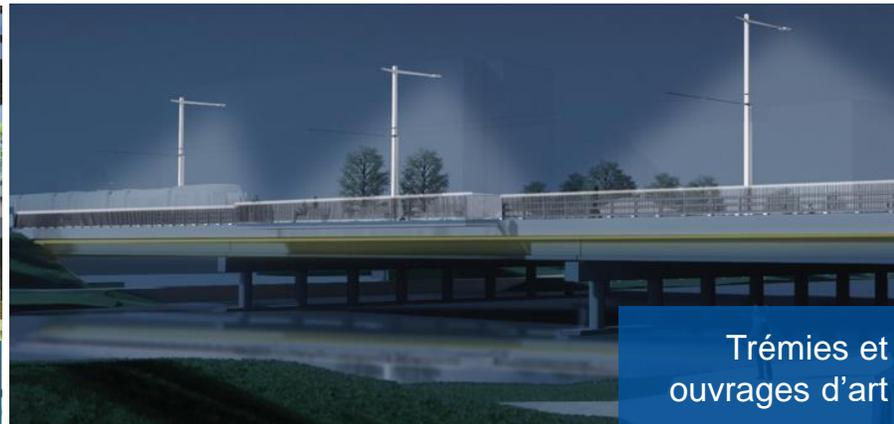


Bénéfices recherchés

- **Meilleur partage** de la route
- **Ajout d'espaces sécuritaires** pour les piétons et les cyclistes
- Renouvellement du **mobilier urbain**
- **Nouveaux espaces publics**
- Bonification de la **végétation**
- **Remise à neuf** des infrastructures de surface et souterraines



Des lignes directrices pour le **cadre bâti** et une **stratégie de végétalisation** spécifique pour chaque quartier traversé



4 / Le tramway dans votre quartier

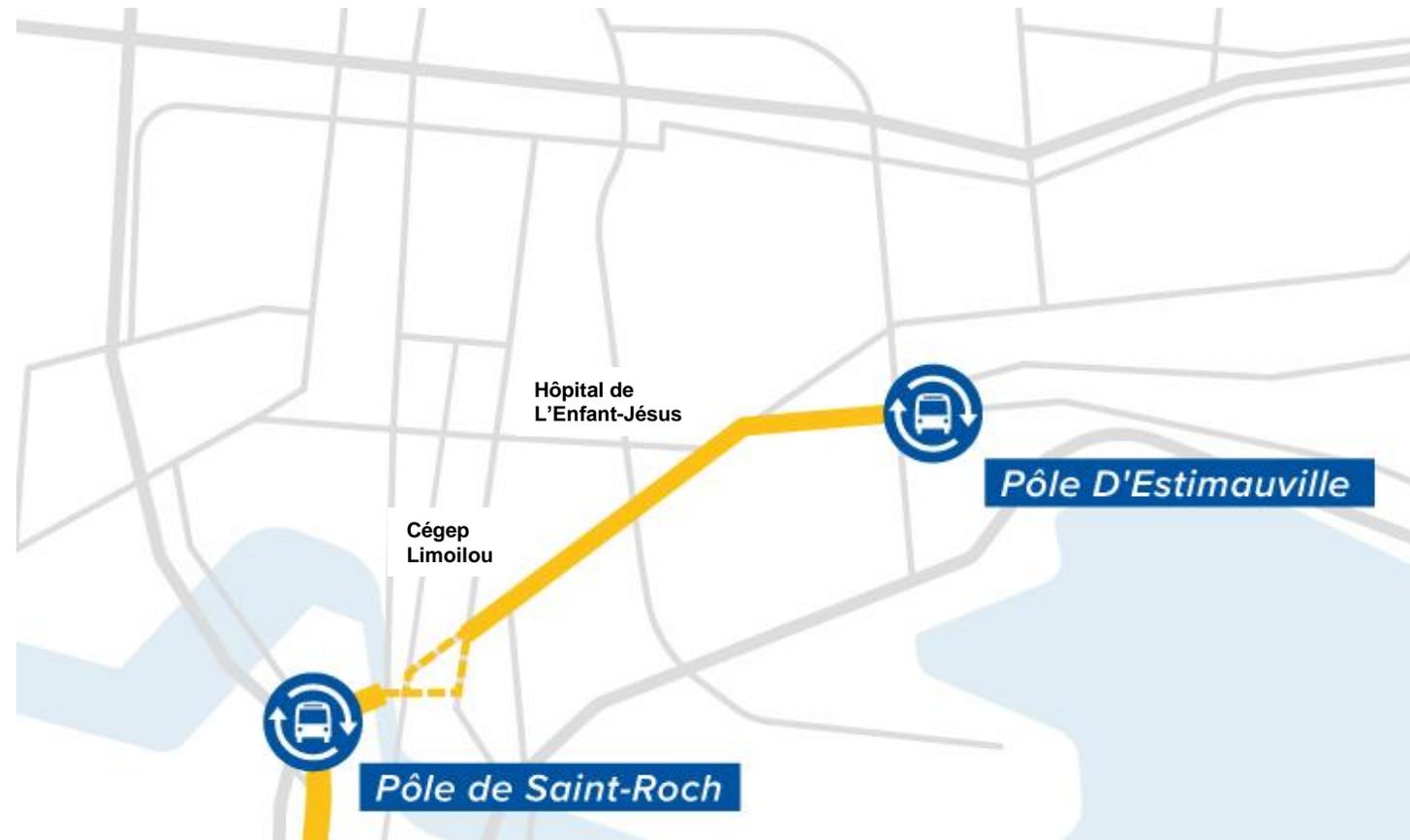




Tracé retenu Du Pôle de Saint-Roch au Pôle D'Estimauville

Axe de la Canardière

- Lien direct offrant le **meilleur temps de déplacement** pour les usagers provenant de l'est
- Maintien la fluidité de la circulation et de l'axe pour les **services d'urgence** (policiers, pompiers et ambulances), notamment ceux à destination des hôpitaux
- Desserte des **grands générateurs de déplacement** :
 - Cégep Limoilou
 - Hôpital de l'Enfant-Jésus
 - Écoquartier D'Estimauville
 - Édifices fédéraux et CNESST
 - Zone d'innovation du Littoral Est (ZILE)

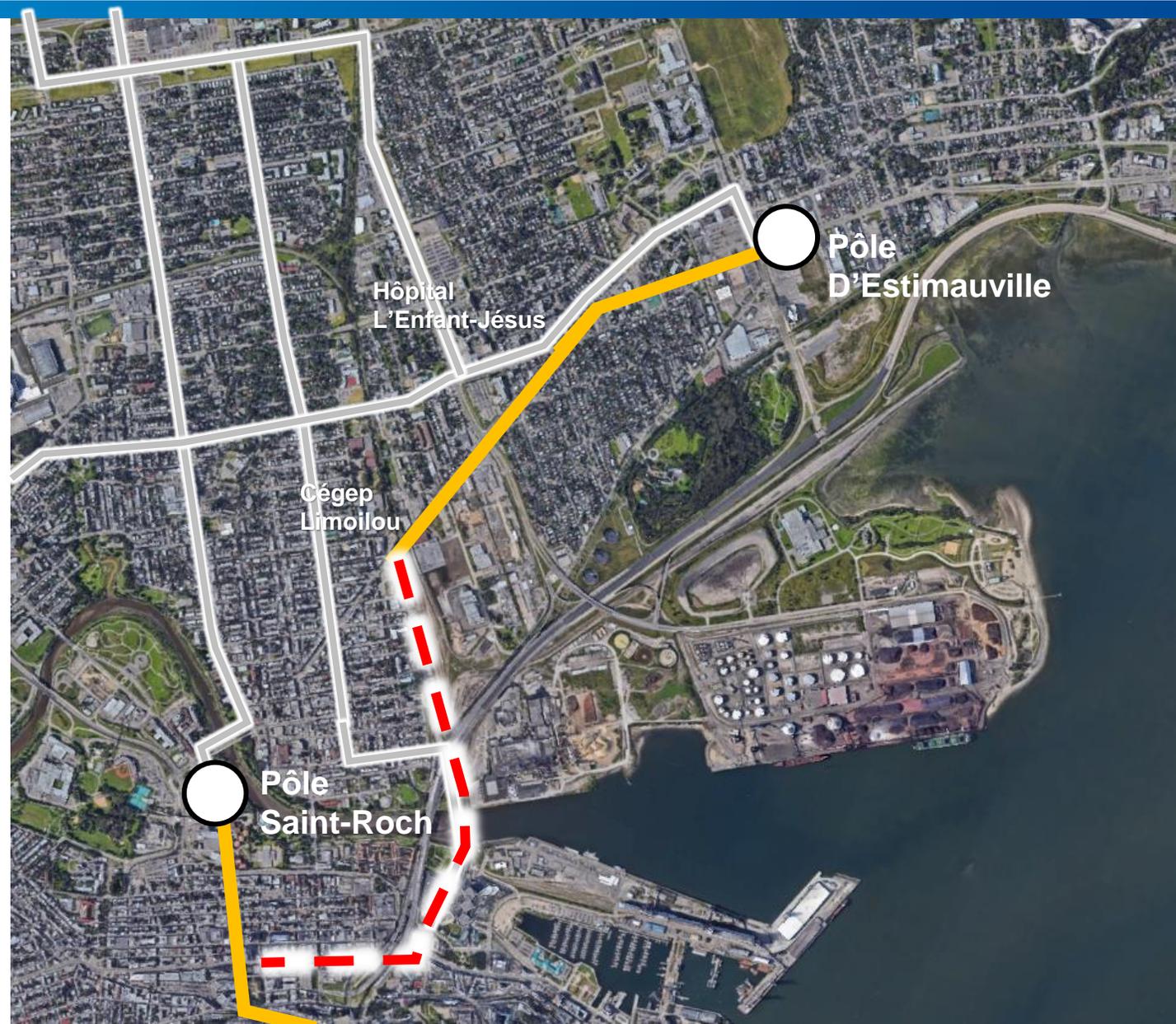




Tracé considéré mais non retenu (1) Pôle de Saint-Roch au Pôle D'Estimauville

Axe des Capucins / de la Canardière

- **Enjeux majeurs de circulation** sur Charest
 - Pertes de capacité d'est en ouest
 - Interblocage provoqué par la convergence des deux lignes de tramway à l'intérieur d'un carrefour névralgique de circulation
- Synchronisation de la **fréquence d'accès au tunnel très difficile**
- **Insertion ardue vers le tunnel** avec impacts importants sur le jardin Jean-Paul-Lallier
- **Utilisation inadéquate** du Pôle d'échanges de Saint-Roch
- Longueur de $\pm 1\ 400$ m supérieure au tracé retenu = **coûts excédentaires au budget**

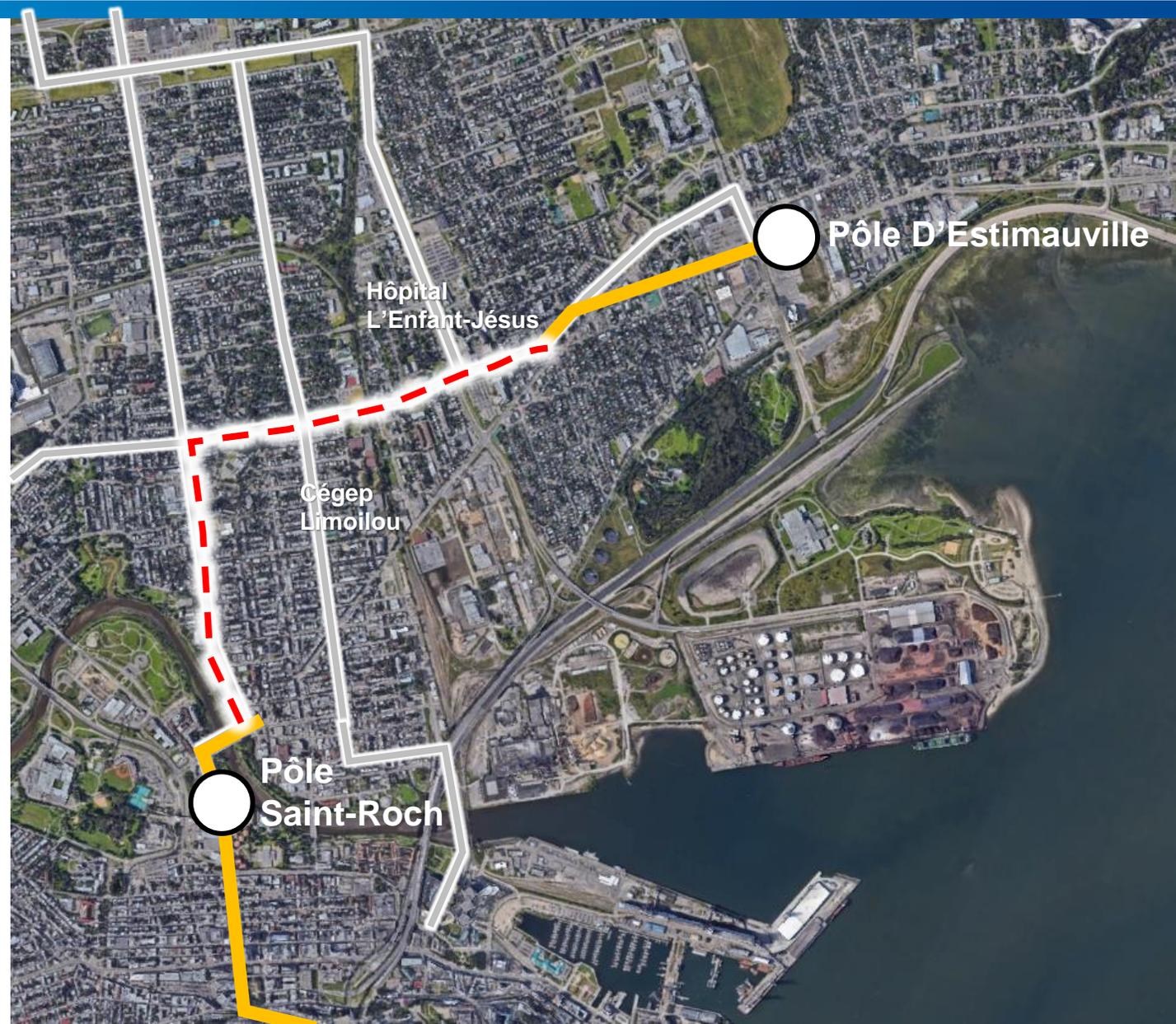




Tracé considéré mais non retenu (2) Pôle de Saint-Roch au Pôle D'Estimauville

Axe 1^{re} Avenue / 18^e Rue

- **Coupure des liens existants** sur les axes du réseau d'autobus du RTC entraînant une **augmentation significative** des temps de déplacements pour les usagers de l'est du territoire vers les pôles de destination
- **Impacts majeurs de circulation** dans la 18^e Rue et au carrefour de la 1^{re} Avenue
- Longueur de ± 650 m supérieure au tracé retenu = **coûts excédentaires au budget**



Vieux-Limoilou

An architectural rendering of a street scene in Vieux-Limoilou, Quebec. The scene is dominated by a multi-story brick building with a classic architectural style, featuring a prominent entrance with a gabled roof and a small porch. The building has several floors with balconies and large windows. In the foreground, a street with a crosswalk is visible, with a person walking across it. A bus is stopped at a bus stop on the right side of the street, and several cars are parked or driving. The scene is set in a residential neighborhood with trees and a clear sky. The entire image is overlaid with a semi-transparent blue filter.



Caractéristiques du Vieux-Limoilou

- **Milieu dense**, habité et avec une forte intensité d'activités
- **Mixité** urbaine (résidentiel, institutionnel et commercial) et socioéconomique
- **Signature architecturale distinctive** associée au bâti ancien du Vieux-Limoilou : immeubles plex
- Présence de **plusieurs ruelles** qui complètent le réseau de mobilité et de socialisation



65 %
des déplacements
quotidiens



En baisse
2011 = 68 %



10 %
des déplacements
quotidiens

Stable
2011 = 11 %



23 %
des déplacements
quotidiens



En hausse
2011 = 18 %



Place Limouloise



Bâtiments typiques

Source : Enquête origine-destination 2017 et 2011



- Maintien et bonification de l'**offre de places publiques et de parcs** (têtes d'îlots, Place Limouloise, etc.)
- Maintien d'un lieu pour l'**offre événementielle**
- Meilleur partage de l'espace public en bonifiant et sécurisant les **liens piétonniers et cyclables**
- **Bonification de la canopée** le long du tracé, protection et conservation des arbres

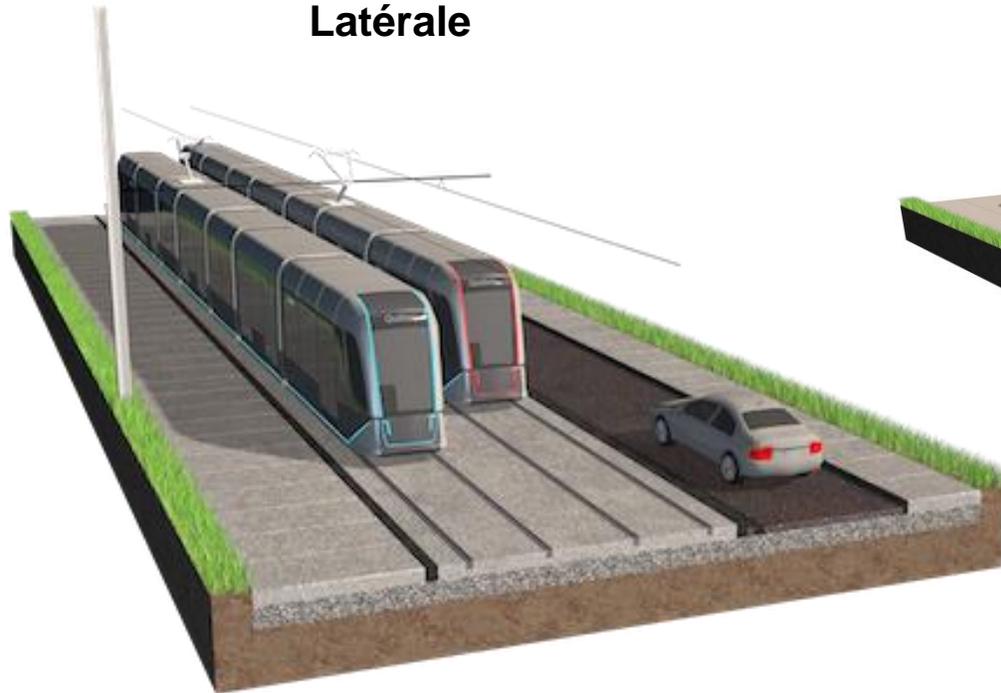
Terminus Le Gendre - à titre d'exemple





Types d'insertion du tramway - Vieux-Limoilou

Latérale



Rue partagée



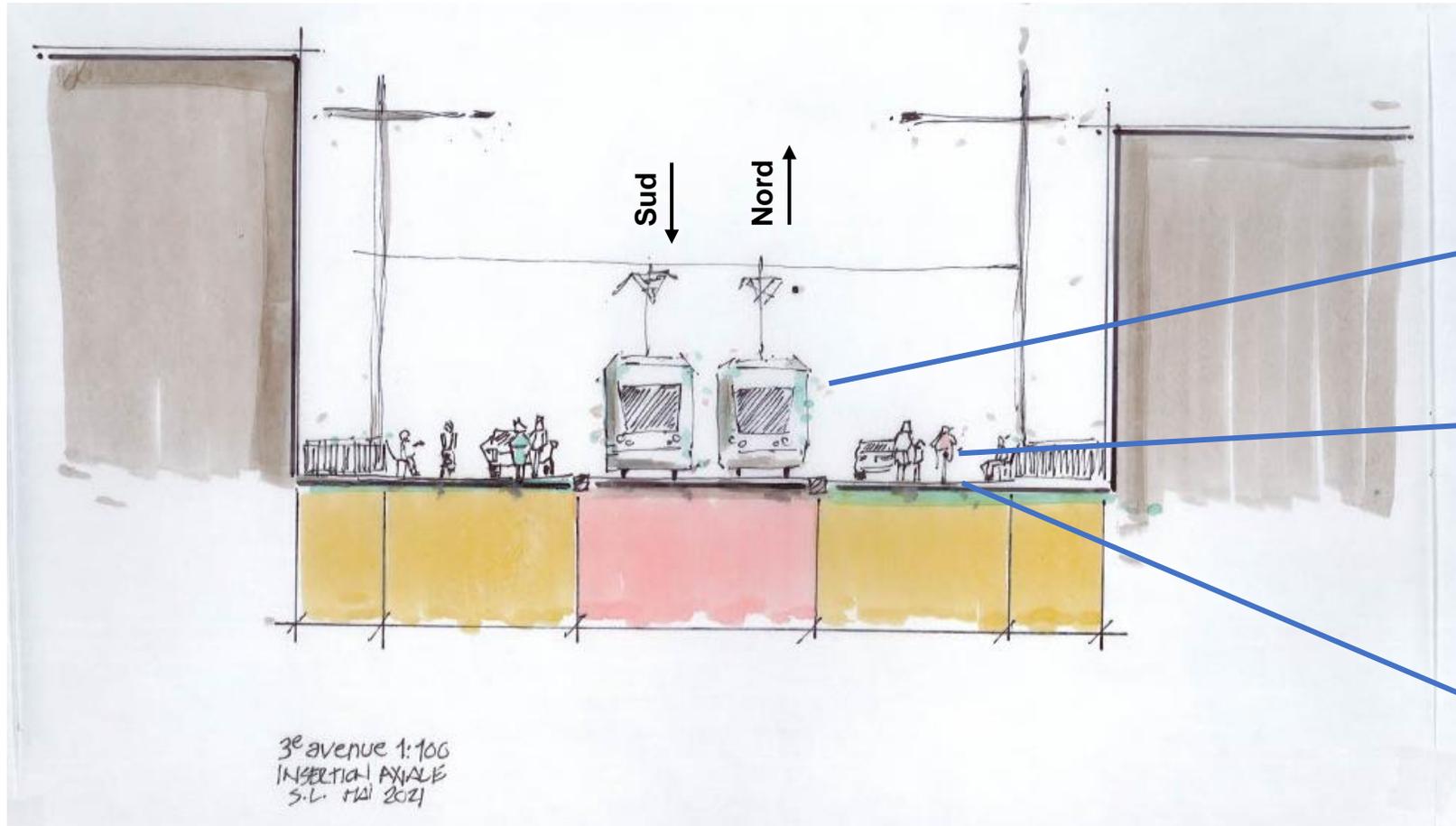


3^e Avenue : situation existante





3^e Avenue : option d'insertion



Insertion axiale en rue partagée

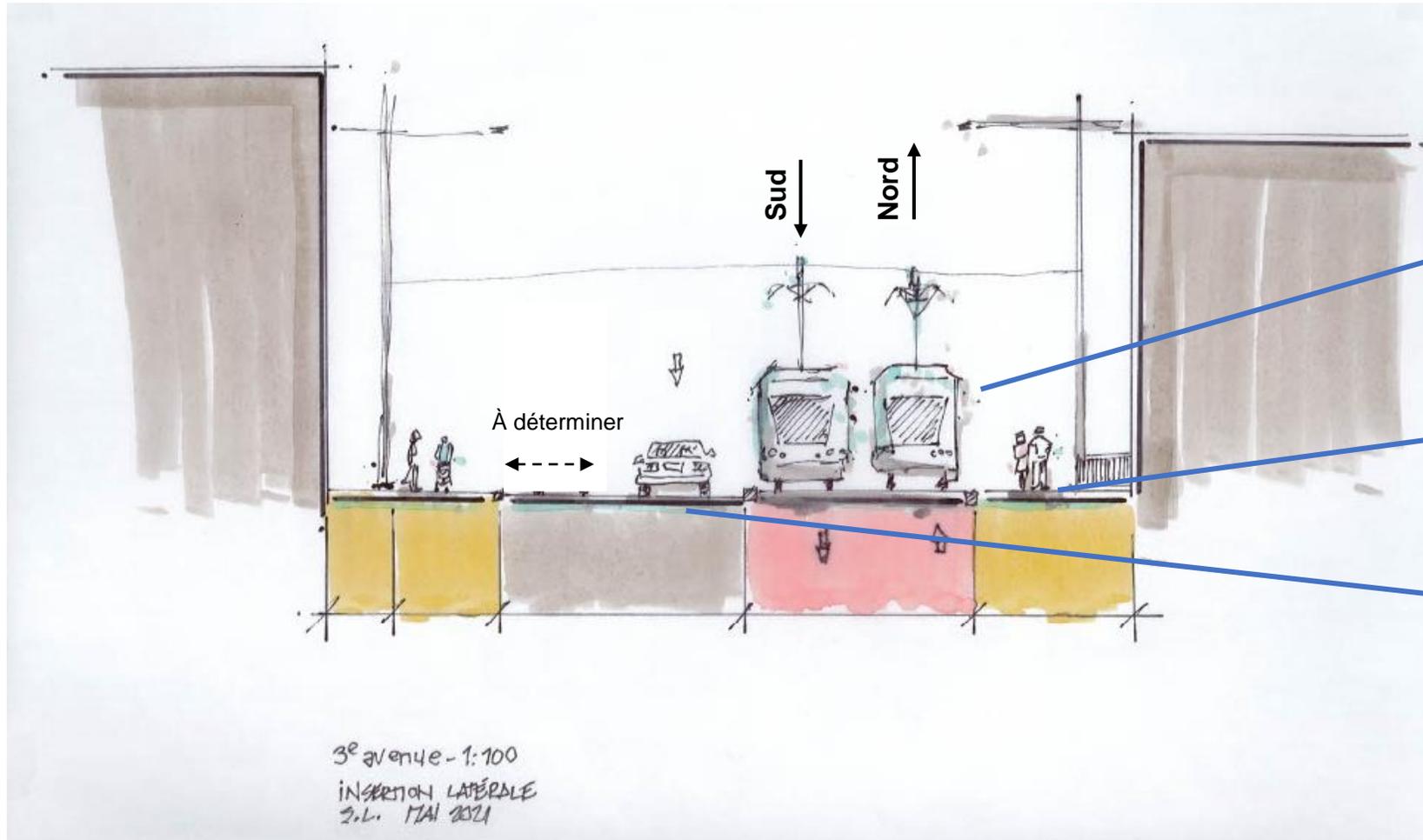
Tramway au centre

Portions de la rue utilisées
par les piétons, les cyclistes
et les automobiles pour
assurer la circulation locale,
les livraisons, le déneigement
et la collecte des matières
résiduelles

Larges trottoirs
de chaque côté



3^e Avenue : option d'insertion



Insertion latérale

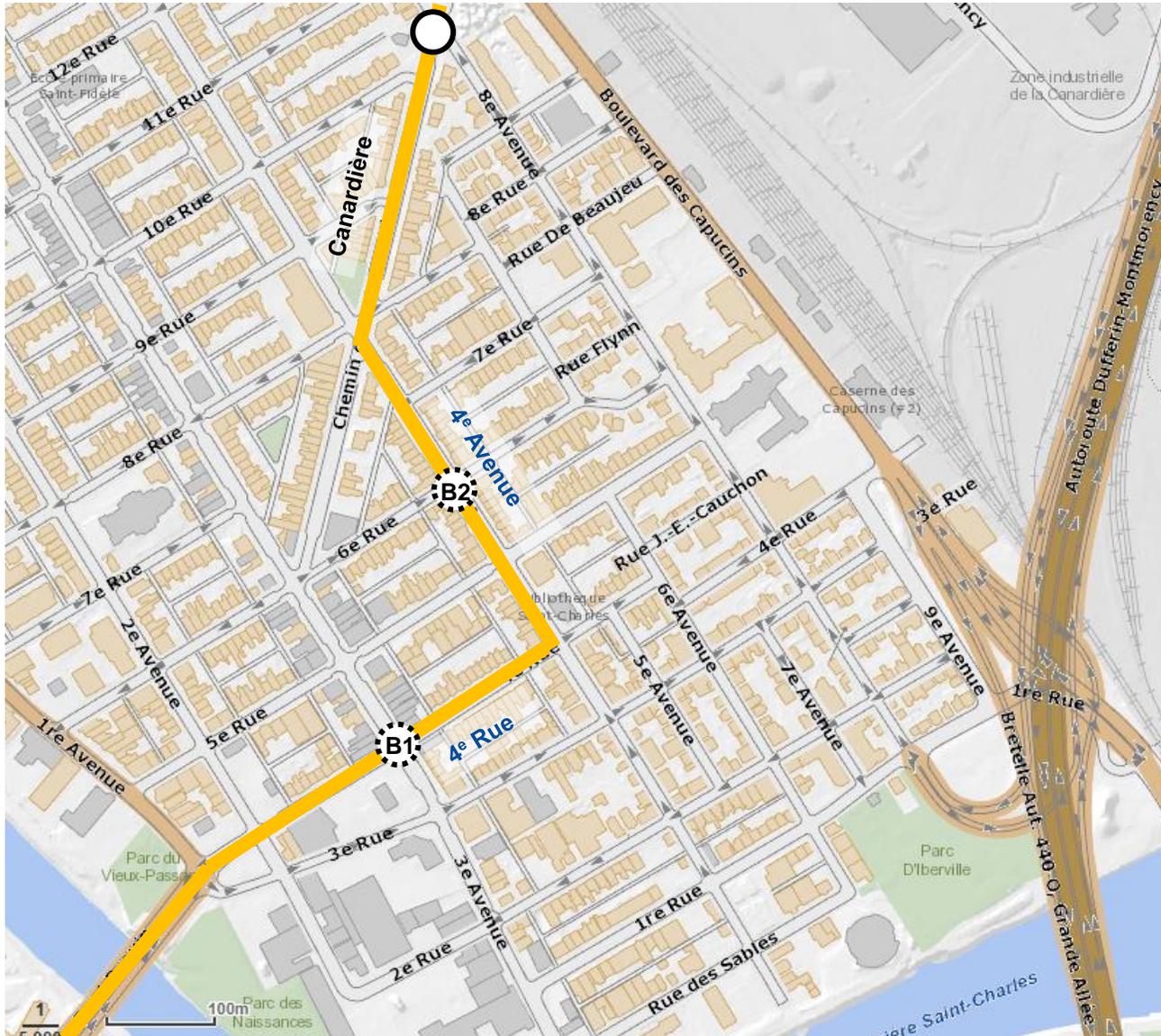
Tramway du côté est

Trottoirs sécuritaires de chaque côté de la rue

Circulation automobile du côté ouest de la chaussée



Passage par la 4^e Avenue



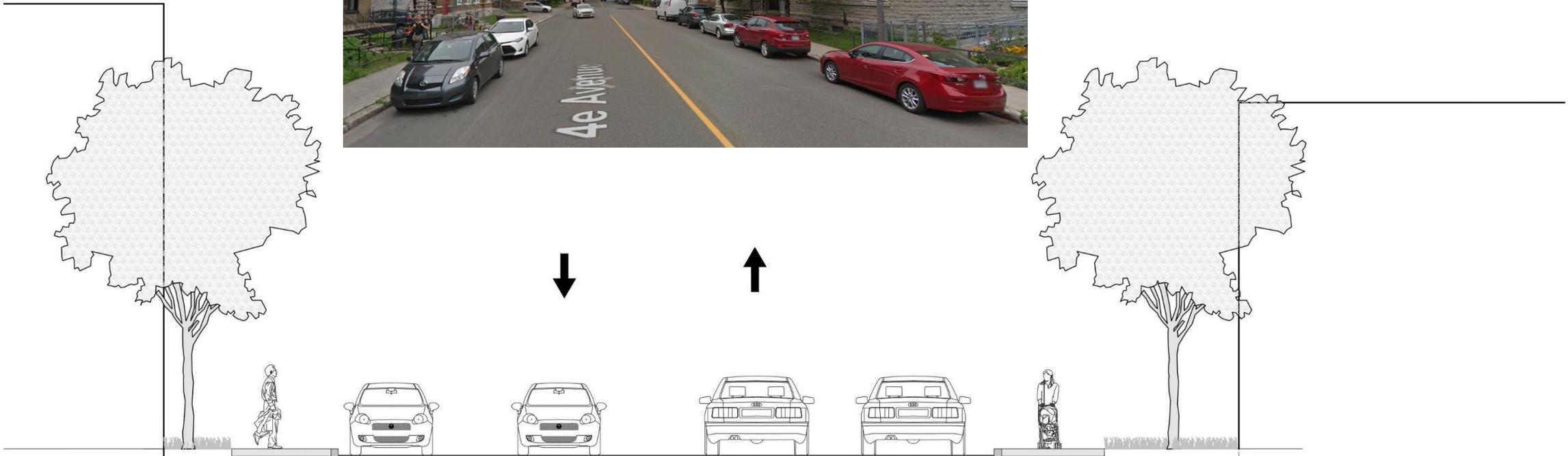
Option 4^e Rue / 4^e Avenue

Choix d'une station (B1 ou B2)



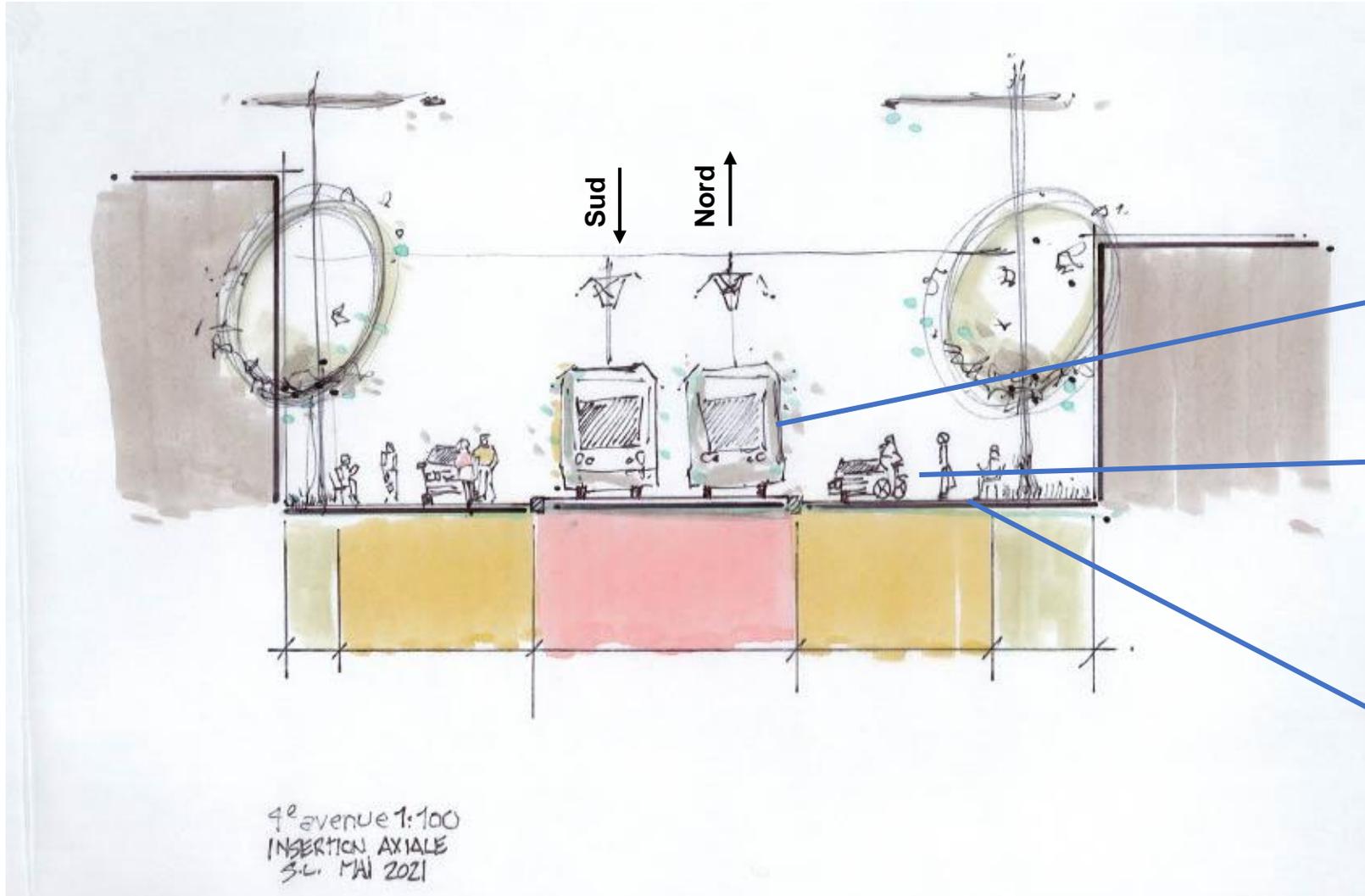


4^e Avenue : situation existante





4^e Avenue : option d'insertion



Insertion axiale en rue partagée

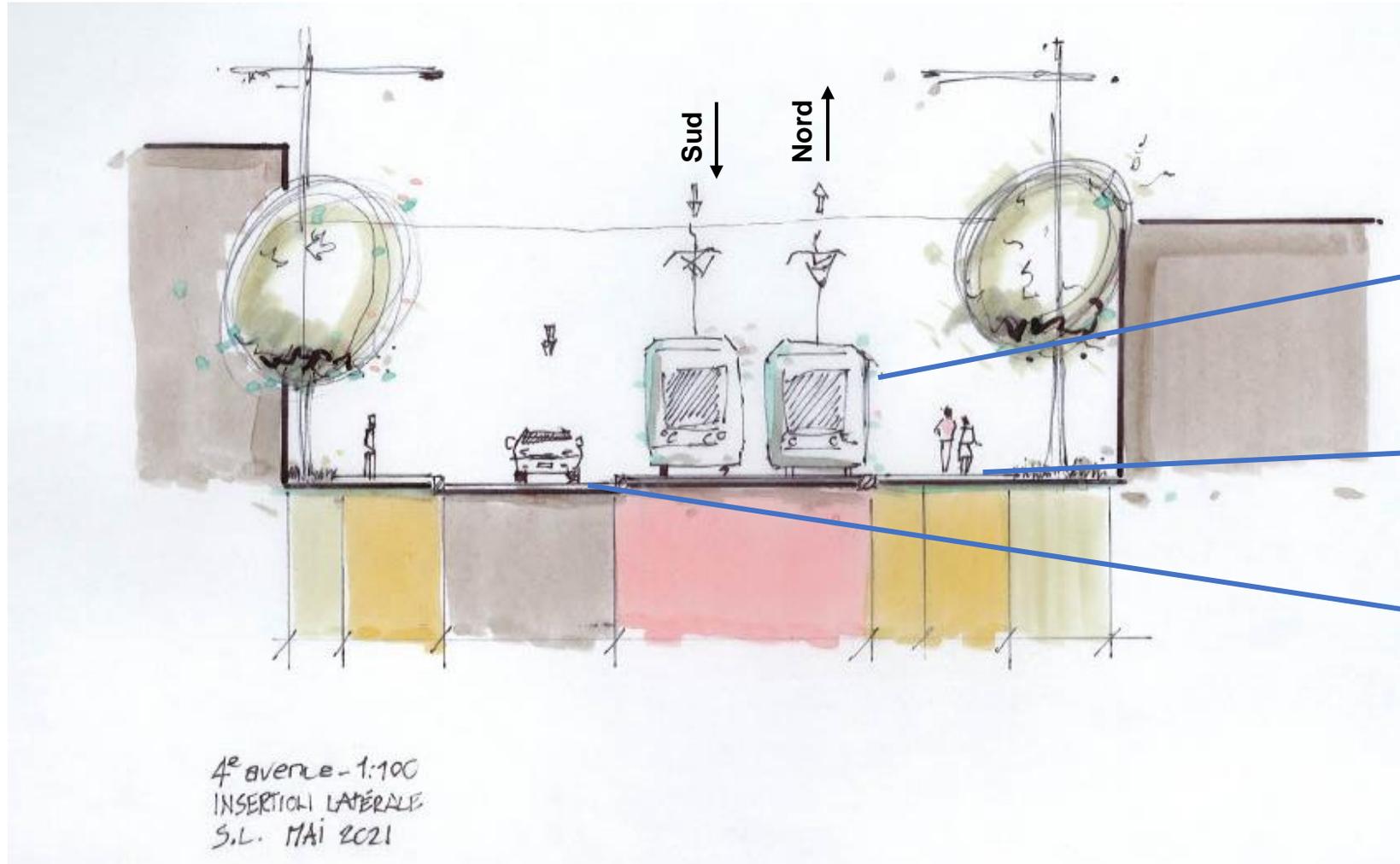
Tramway au centre

**Portions de la rue utilisées
par les piétons, les cyclistes
et les automobiles** pour
assurer la circulation locale,
les livraisons, le déneigement
et la collecte des matières
résiduelles

**Larges trottoirs
de chaque côté**



4^e Avenue : option d'insertion



Insertion latérale

Tramway du côté est

**Trottoirs sécuritaires
de chaque côté**

**Circulation automobile du
côté ouest de la chaussée**



Rue partagée : images d'inspiration



Rue Nationale à Tours (France)
avant le tramway



Rue Nationale à Tours (France)
après le tramway



Rue partagée : image d'inspiration

Esquisse conceptuelle
Rue de la Couronne





Tramway dans des rues commerciales
Le Mans (France)

Tramway dans des rues commerciales
Nantes (France)





Localisation potentielle des stations

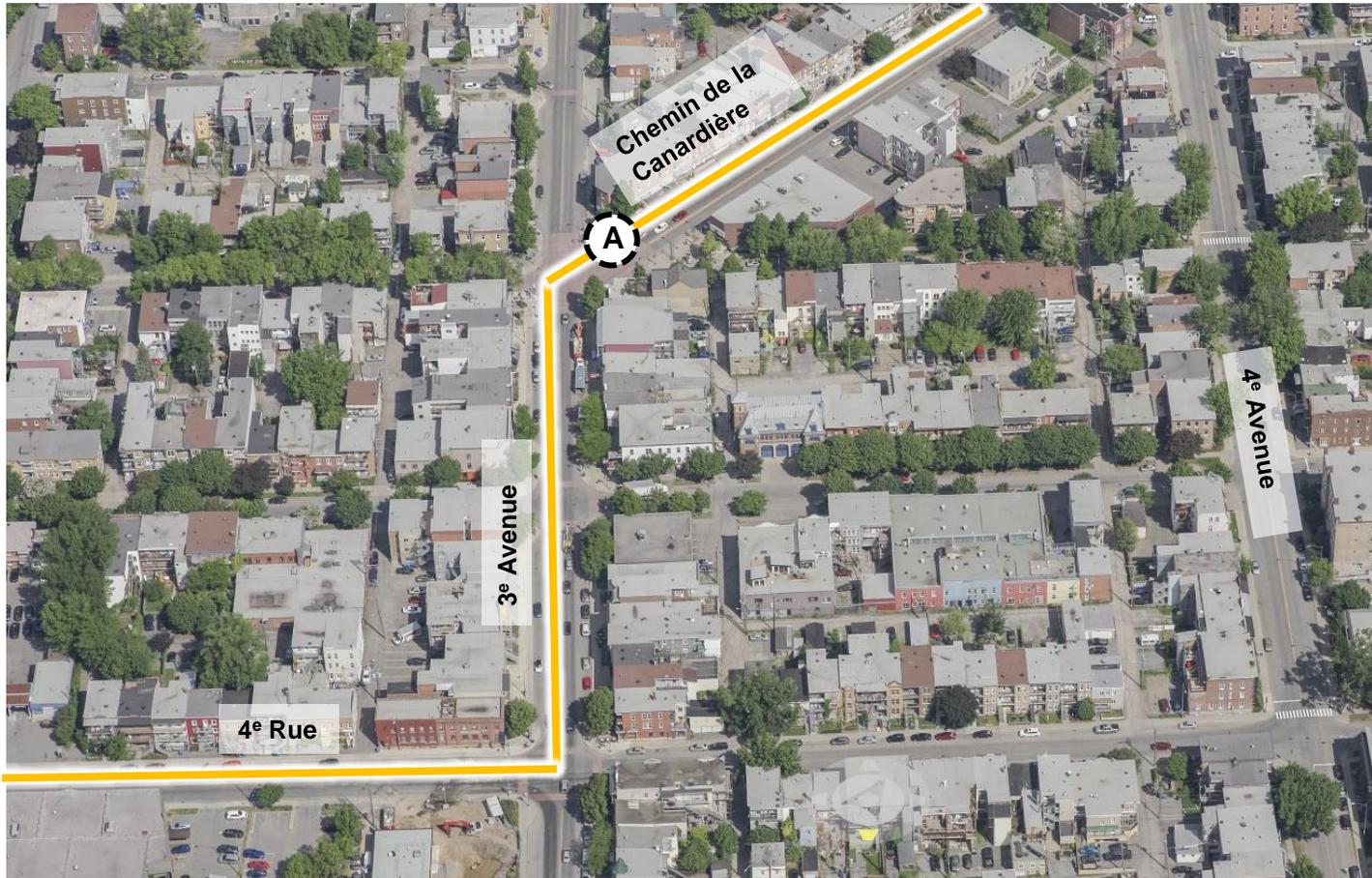
Distance
approximative

- Pôle de Saint-Roch
550 à 925 m
- Vieux-Limoilou (A) ou (B1) ou (B2)
500 à 800 m
- Cégep Limoilou
800 m
- Hôpital de l'Enfant-Jésus
475 à 625 m
- Nicolet ou (C) (Bardy et Niverville)
600 à 825 m
- Pôle D'Estimauville





3^e Avenue : localisation potentielle



Option **A** - 3^e Avenue

Périmètre de la Place Limouloise





4^e Avenue : localisation potentielle



Option B1 - 4^e Avenue

Près de l'intersection de la 4^e Rue et de la 3^e Avenue



Option B2 - 4^e Avenue

Entre la 5^e et la 6^e Rue ou entre la 6^e et la 8^e Rue



5 / Prochaines étapes





Prochaines étapes

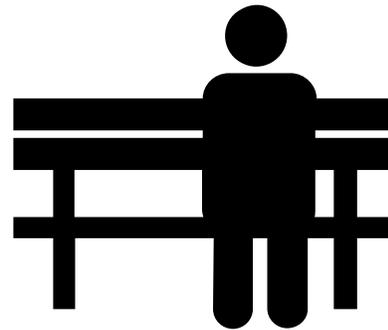


Questionnaire en ligne
sur la plateforme **Participation citoyenne** (Ville de Québec)

participationcitoyenne.ville.quebec.qc.ca/tramway-saint-roch-d-estimaufville



- Un **état de situation** sur les différentes visions d'aménagement de la Ville de Québec est prévu au cours des prochaines semaines.
- Des **consultations en matière d'aménagement urbain** seront annoncées ultérieurement.



6 / Période de discussion

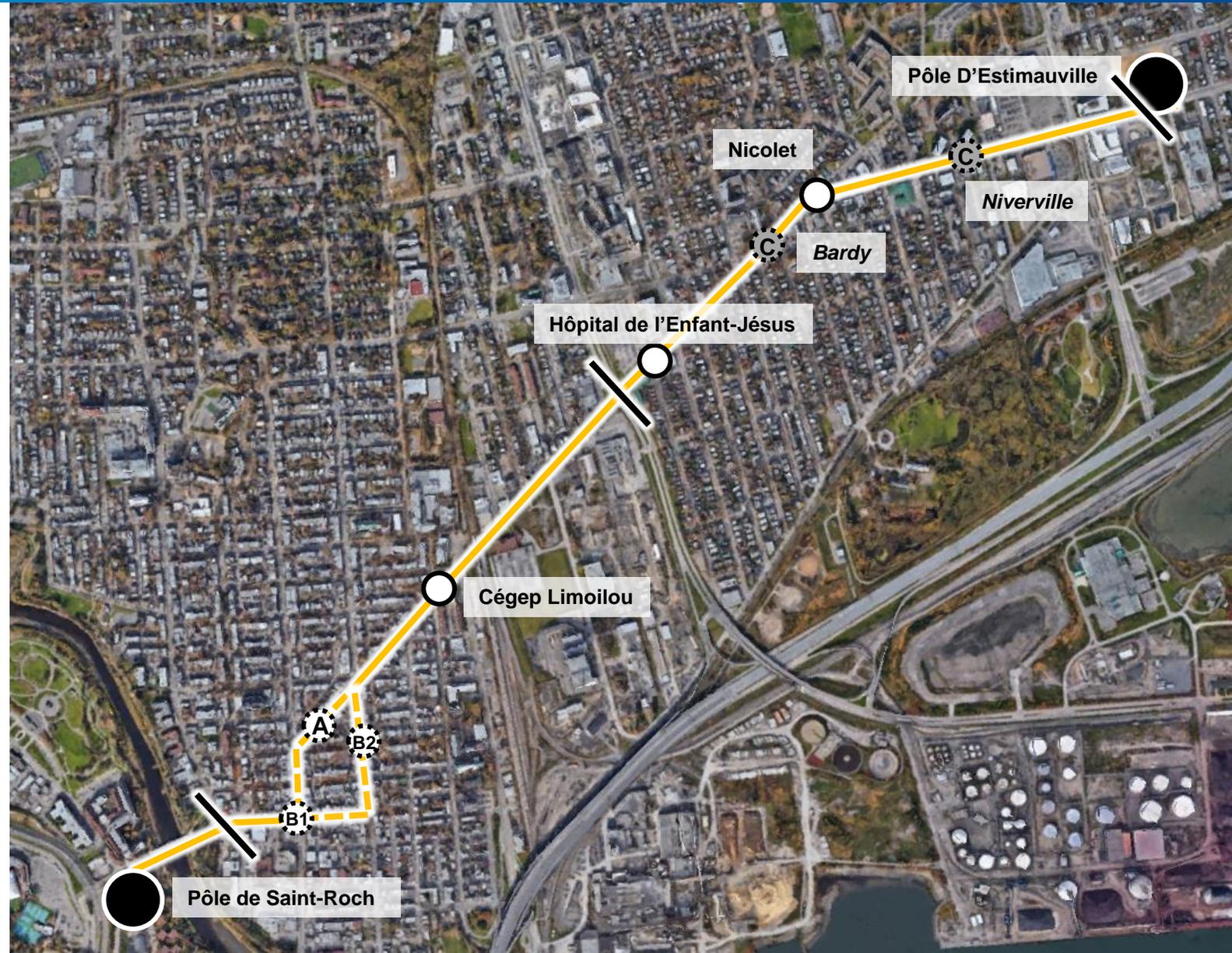




Localisation potentielle des stations

Distance approximative

- Pôle de Saint-Roch
550 à 925 m
- Vieux-Limoilou (A) ou (B1) ou (B2)
500 à 800 m
- Cégep Limoilou
800 m
- Hôpital de l'Enfant-Jésus
475 à 625 m
- Nicolet ou (C) (Bardy et Niverville)
600 à 825 m
- Pôle D'Estimauville





Merci!

Restons en contact

Annie Dufour

Conseillère en communication - Relations avec la communauté

annie.dufour@ville.quebec.qc.ca



Pôle d'échanges de Saint-Roch