Annexe A-1 :

Générateurs et utilisation du sol dans la zone à l'étude par secteur

Figure A1-1

Générateurs

Secteur Ouest

Service du transport et de la mobilité intelligente

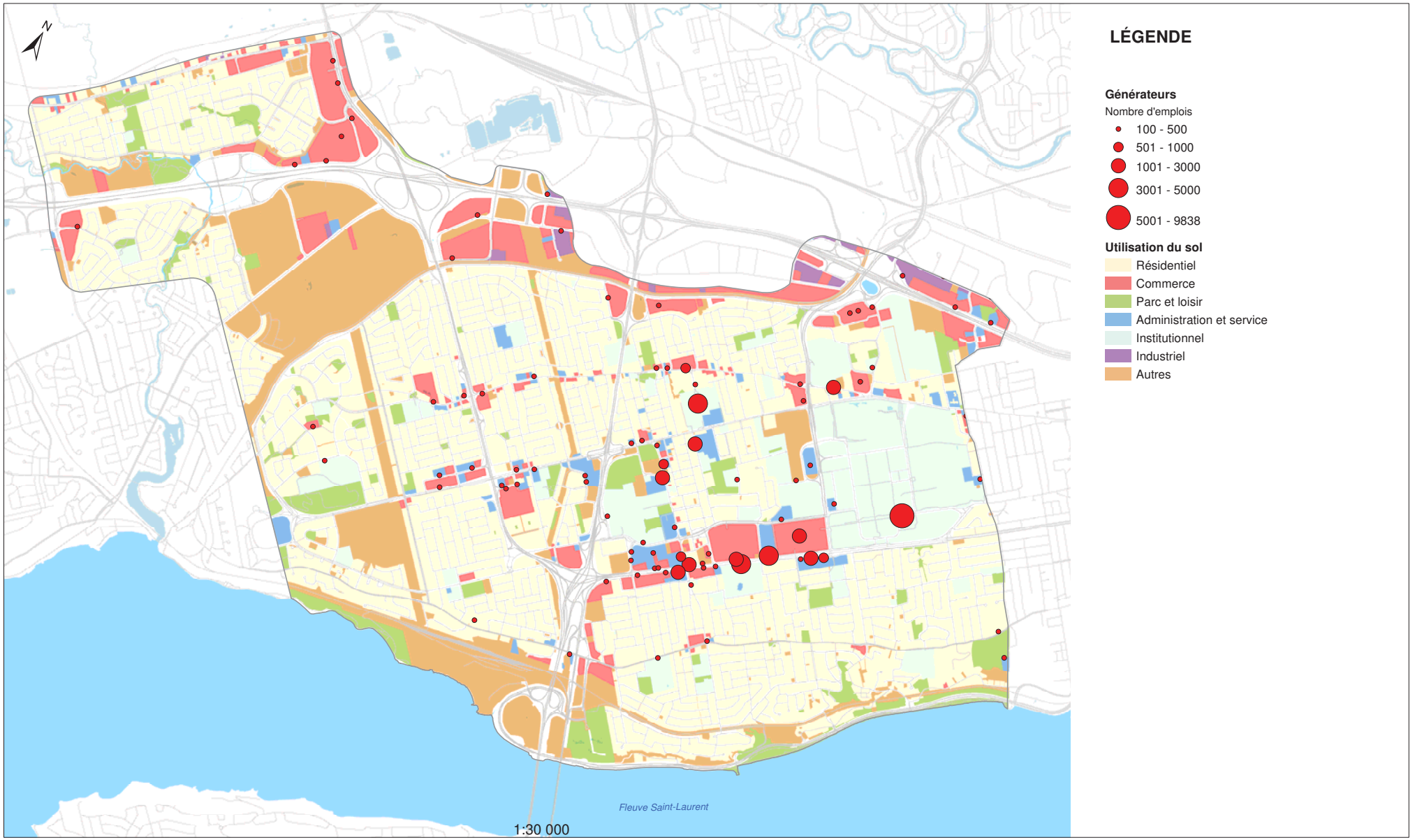


Figure A1-2

Générateurs

Secteur Sud

Service du transport et de la mobilité intelligente

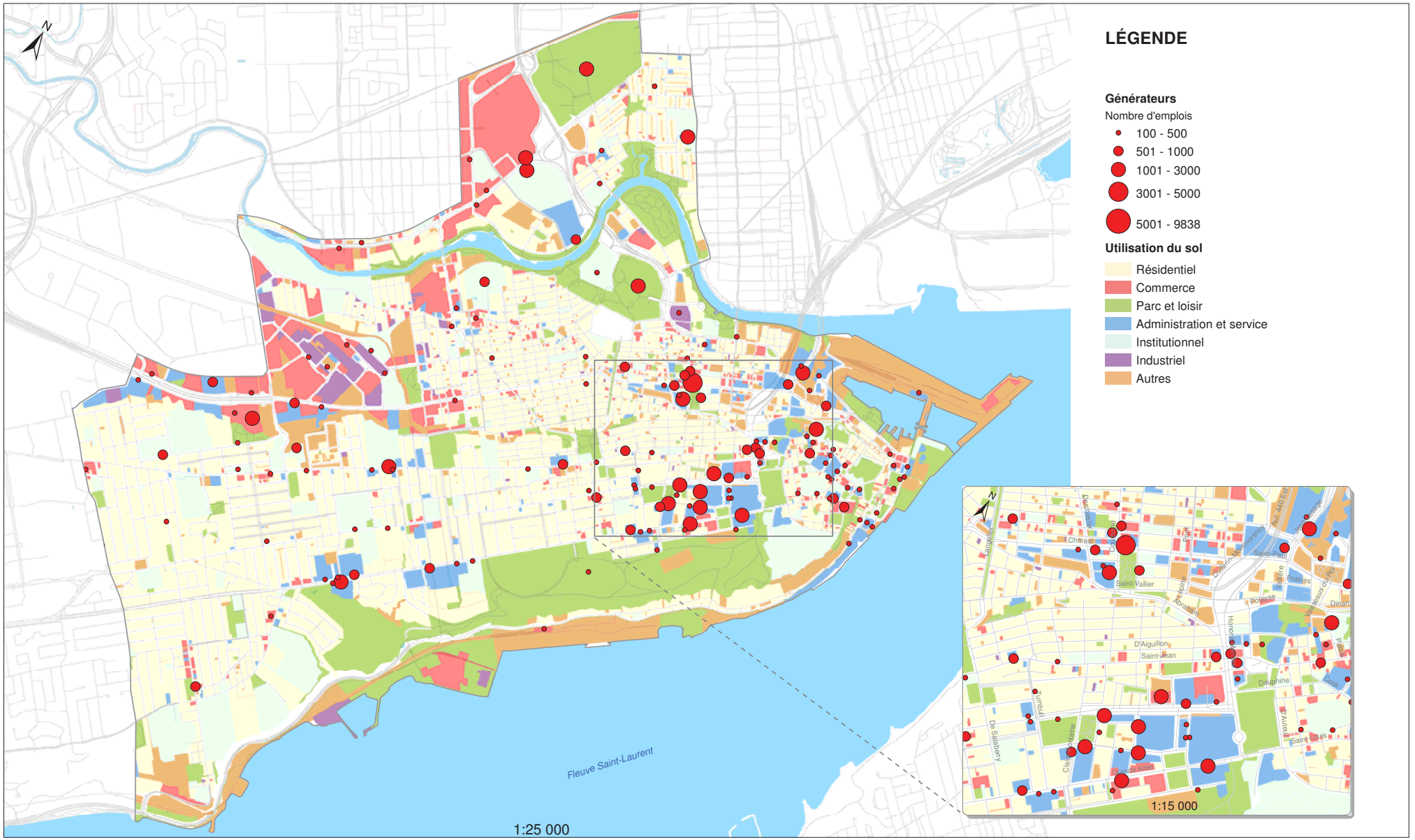


Figure A1-3

Générateurs

Secteur Nord

Service du transport et de la mobilité intelligente

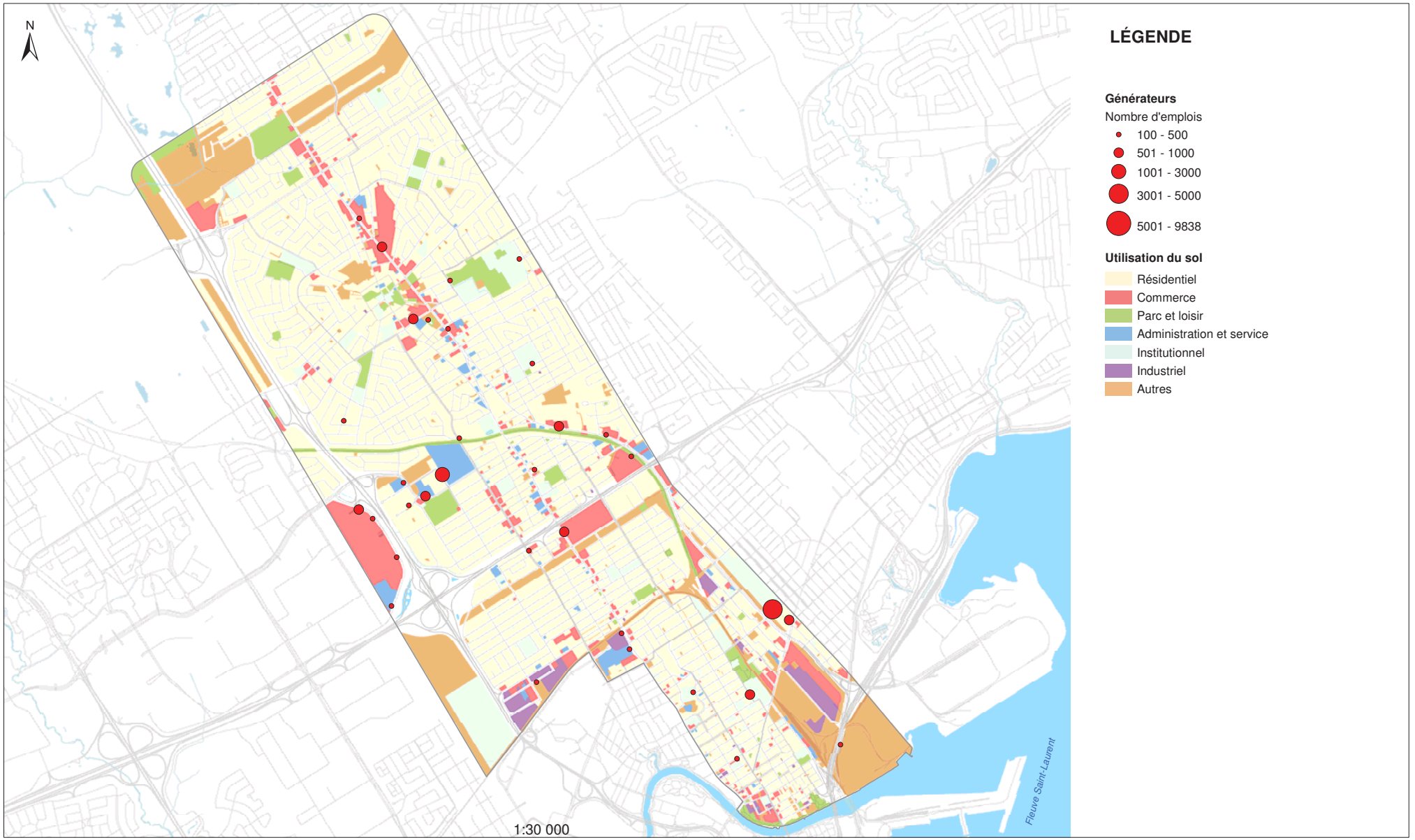
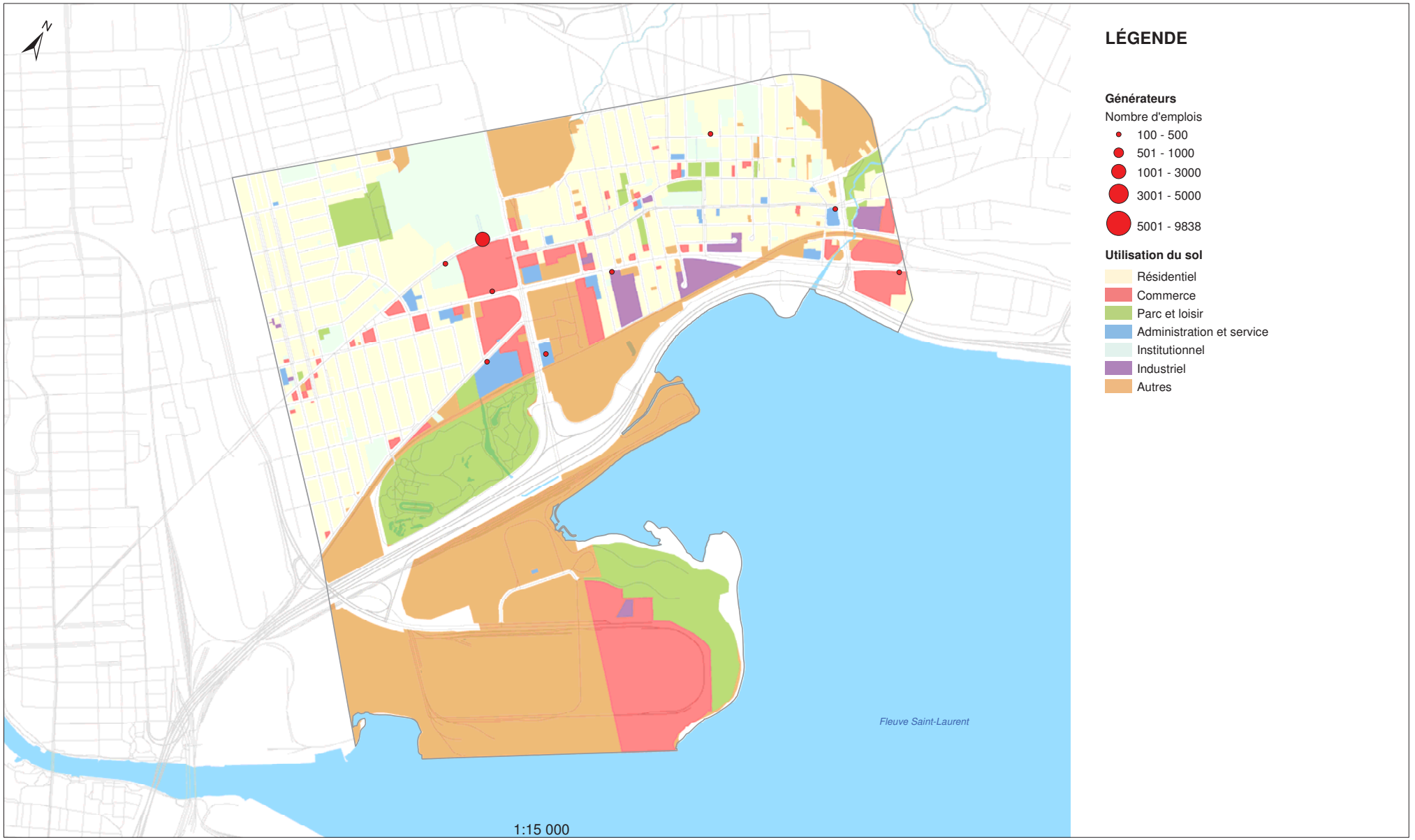


Figure A1-4

Générateurs

Secteur Est

Service du transport et de la mobilité intelligente



Annexe A-2 :

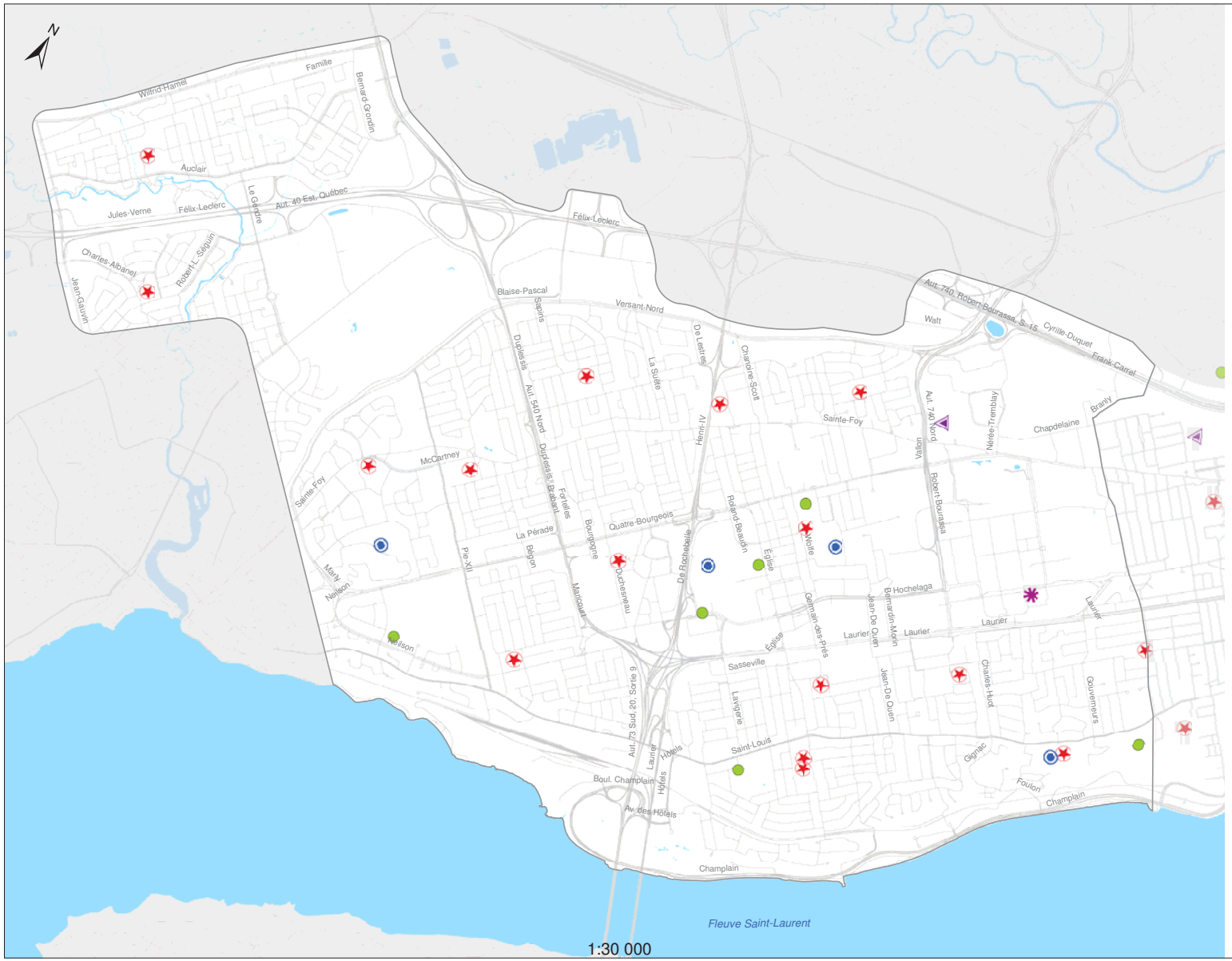
Localisation des établissements d'enseignement dans la zone à l'étude par secteur

Figure A2-1

Établissements d'enseignement

Secteur Ouest

Service du transport et de la mobilité intelligente



LÉGENDE

Ordre d'enseignement

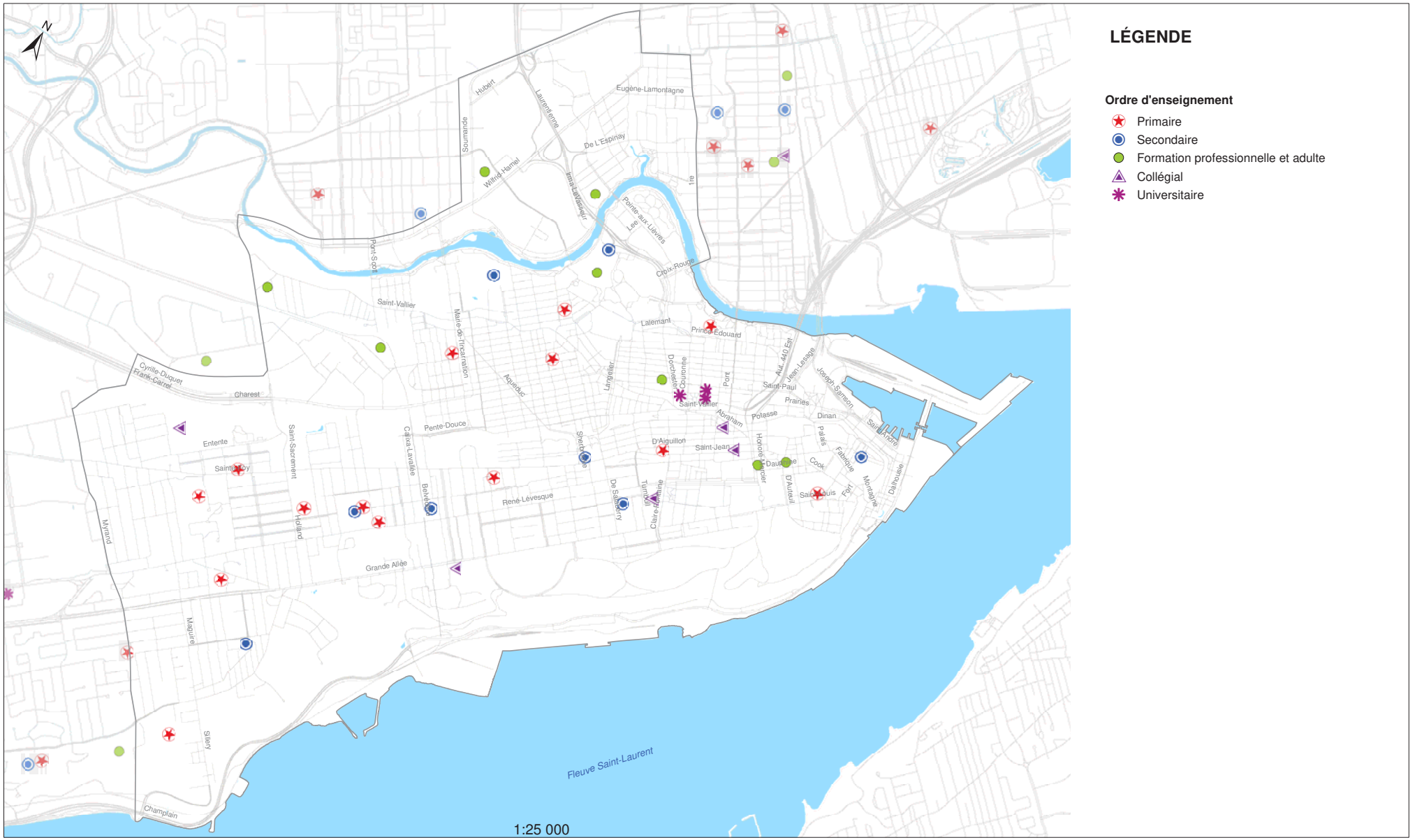
- Primaire
- Secondaire
- Formation professionnelle et adulte
- Collégial
- Universitaire

Figure A2-2

Établissements d'enseignement

Secteur Sud

Service du transport et de la mobilité intelligente



LÉGENDE

Ordre d'enseignement

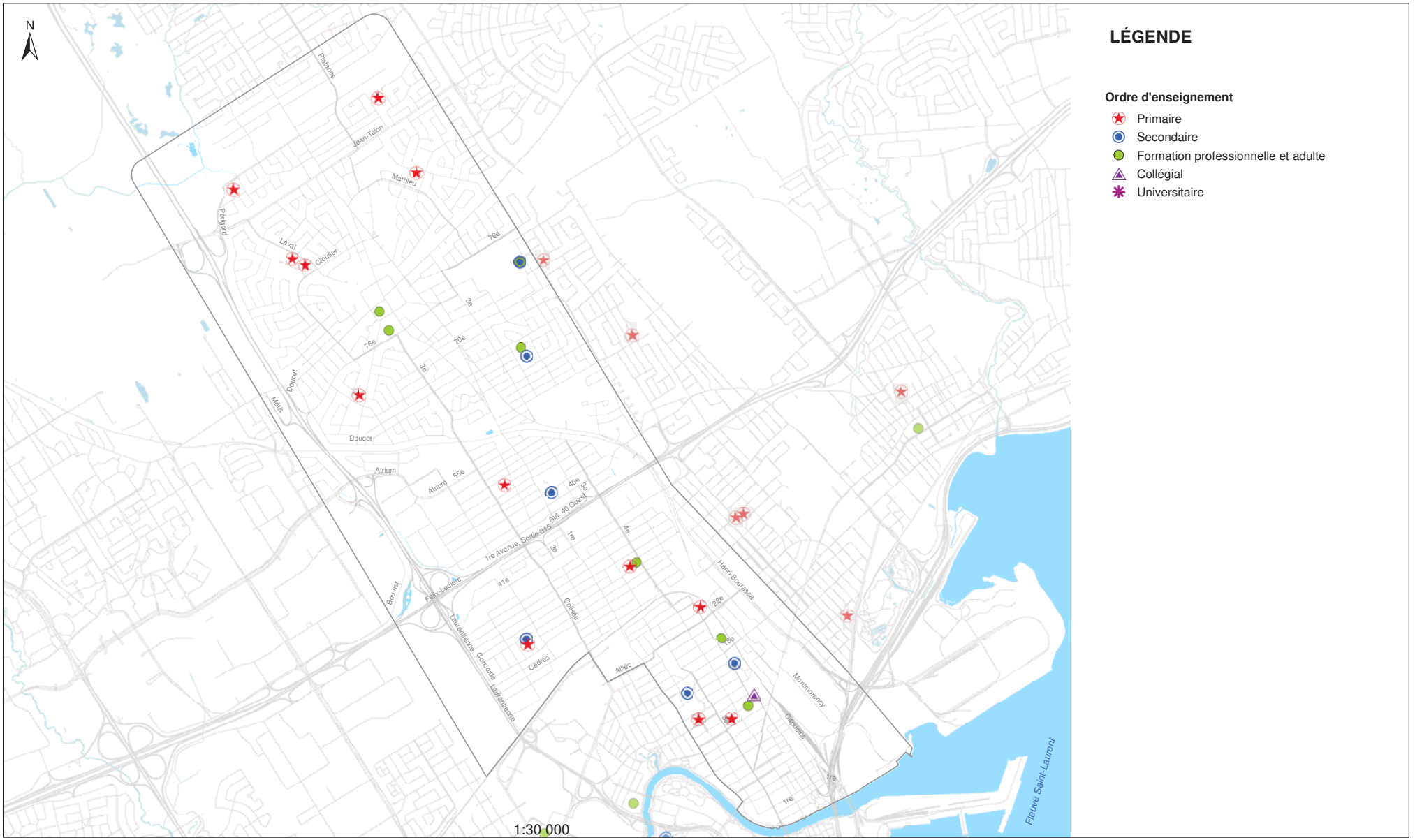
- Primaire
- Secondaire
- Formation professionnelle et adulte
- Collégial
- Universitaire

Figure A2-3

Établissements d'enseignement

Secteur Nord

Service du transport et de la mobilité intelligente



LÉGENDE

Ordre d'enseignement

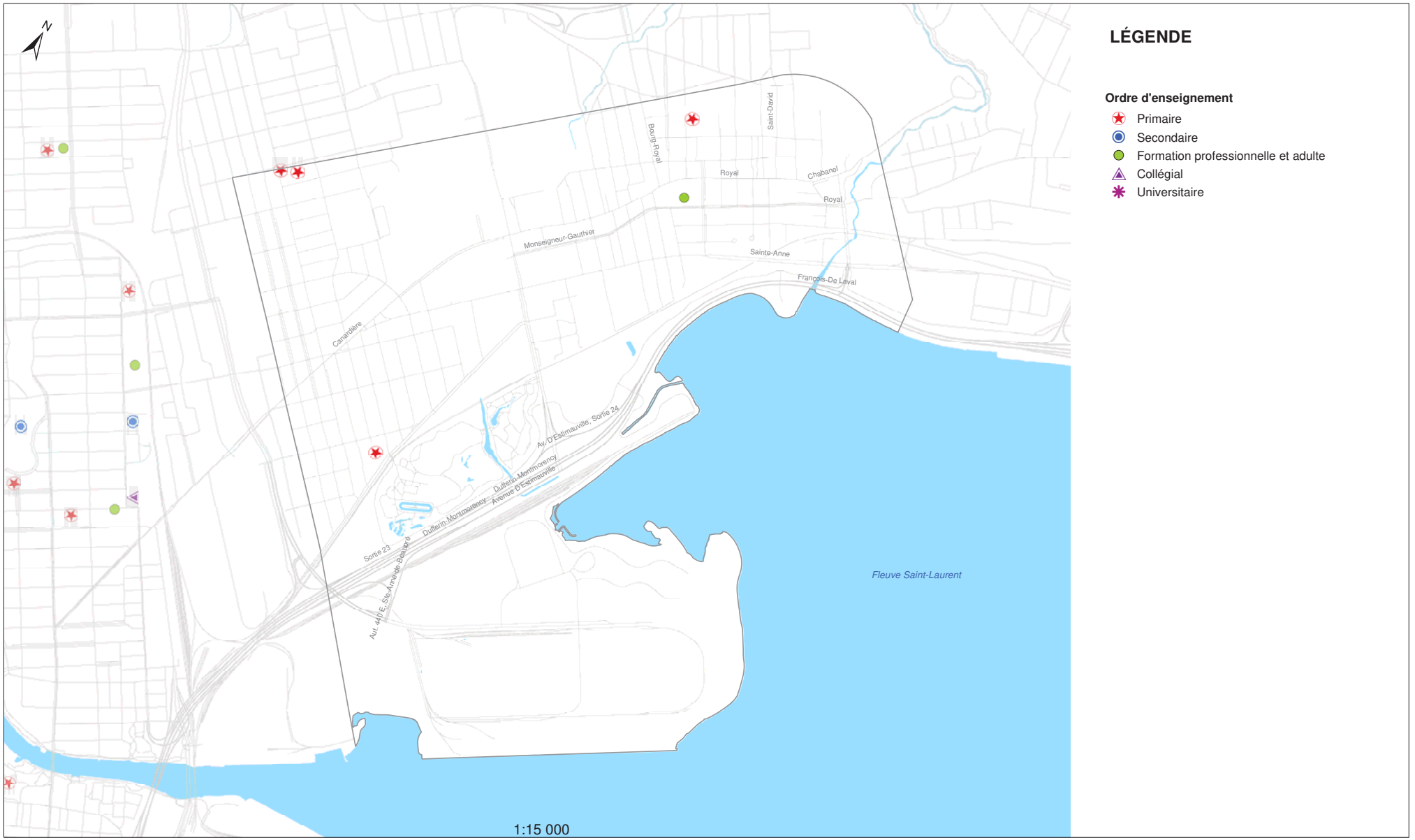
- Primaire
- Secondaire
- Formation professionnelle et adulte
- Collégial
- Universitaire

Figure A2-4

Établissements d'enseignement

Secteur Est

Service du transport et de la mobilité intelligente



LÉGENDE

Ordre d'enseignement

- Primaire
- Secondaire
- Formation professionnelle et adulte
- Collégial
- Universitaire

Annexe A-3 :

Configuration du réseau artériel de la zone d'étude par secteur

Figure A3-1

Organisation de la voirie

Secteur Ouest

Service du transport et de la mobilité intelligente

LÉGENDE

Sens de la circulation

- Direction Nord
- Direction Sud
- Direction Est
- Direction Ouest
- 2 directions

Nombre de voies

<-1	Direction ouest ou nord
2	Total dans les deux directions
1->	Direction est ou sud

Figure A3-2

Organisation de la voirie

Secteur Sud

Service du transport et de la mobilité intelligente

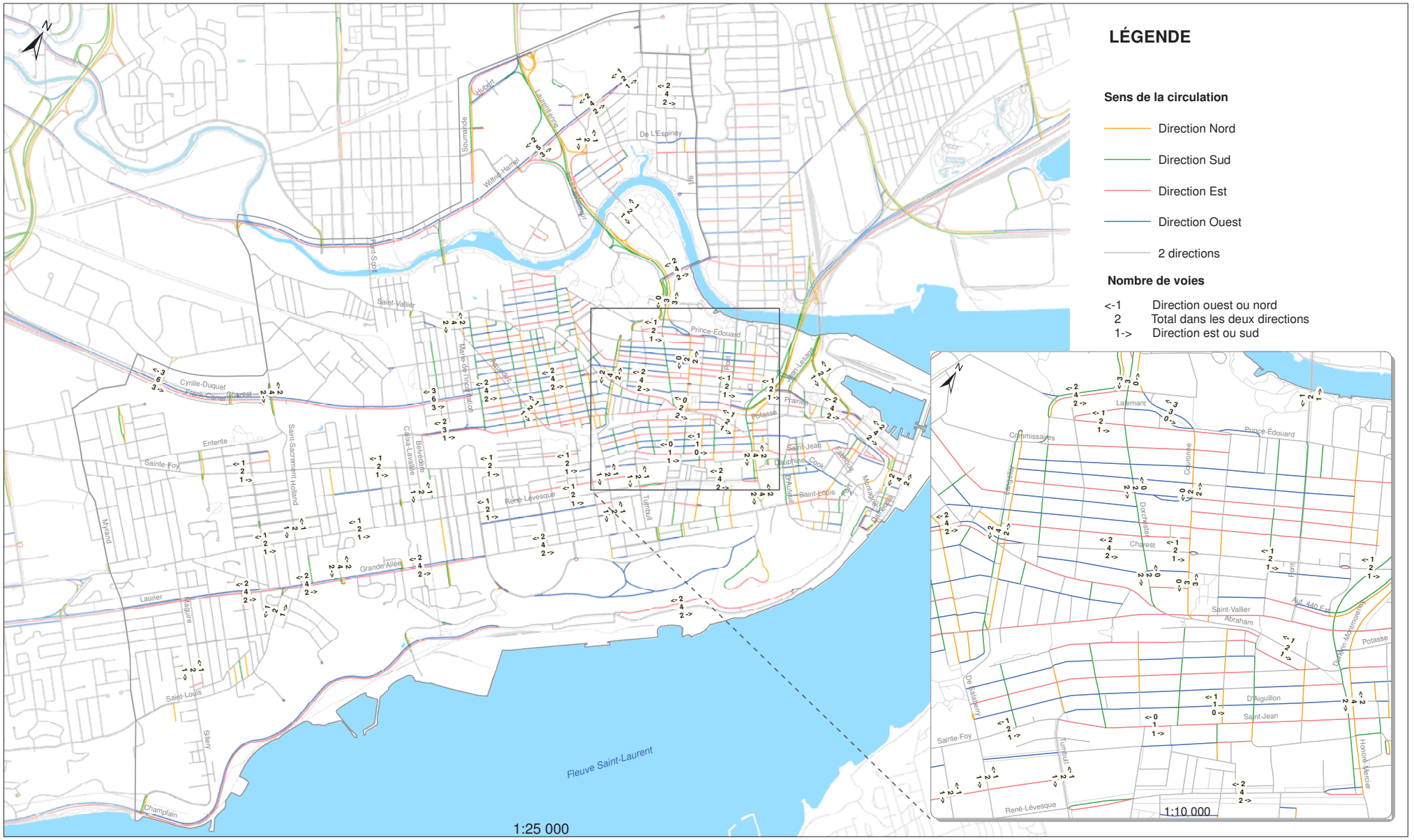
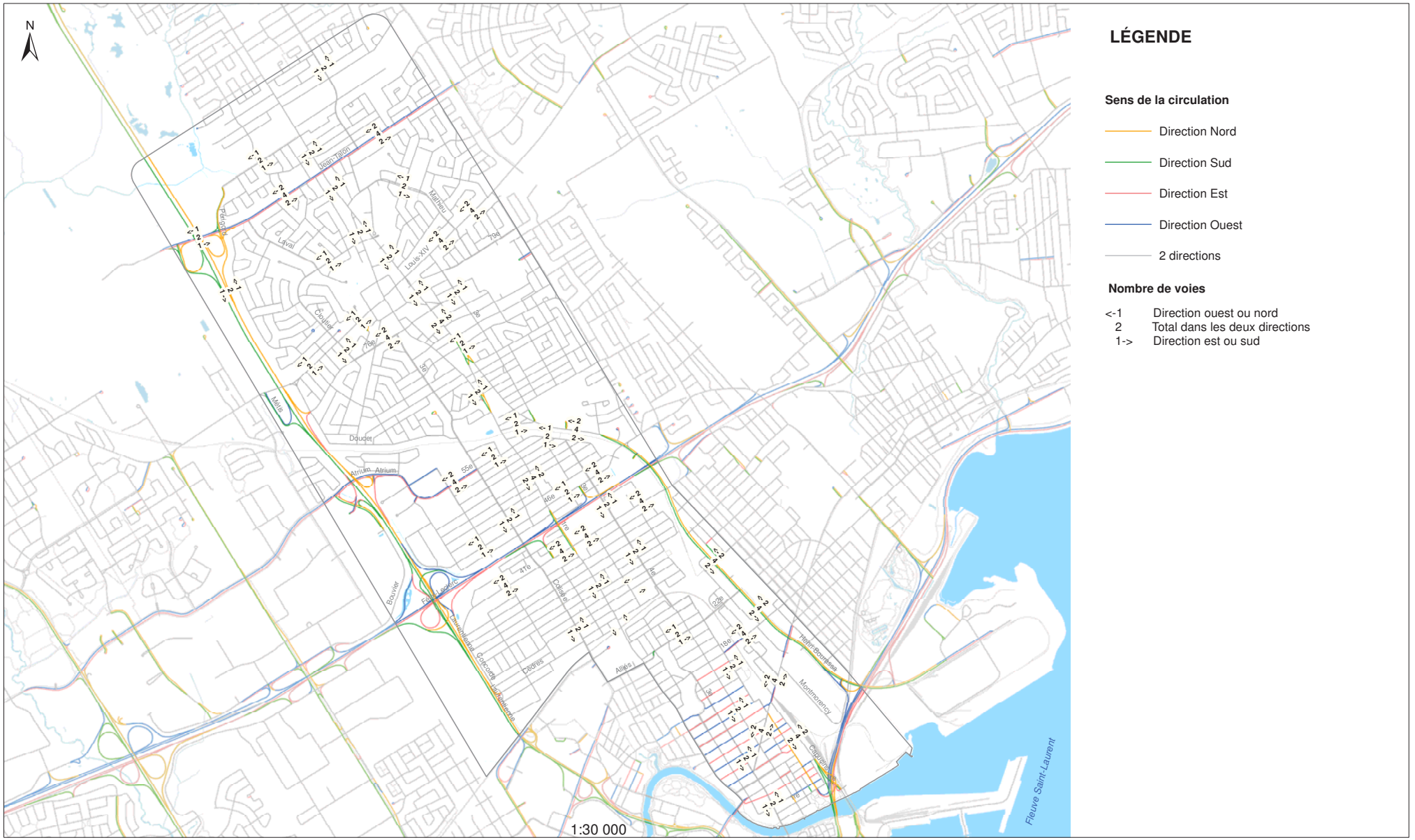


Figure A3-3

Organisation de la voirie

Secteur Nord

Service du transport et de la mobilité intelligente



LÉGENDE

Sens de la circulation

- Direction Nord
- Direction Sud
- Direction Est
- Direction Ouest
- 2 directions

Nombre de voies

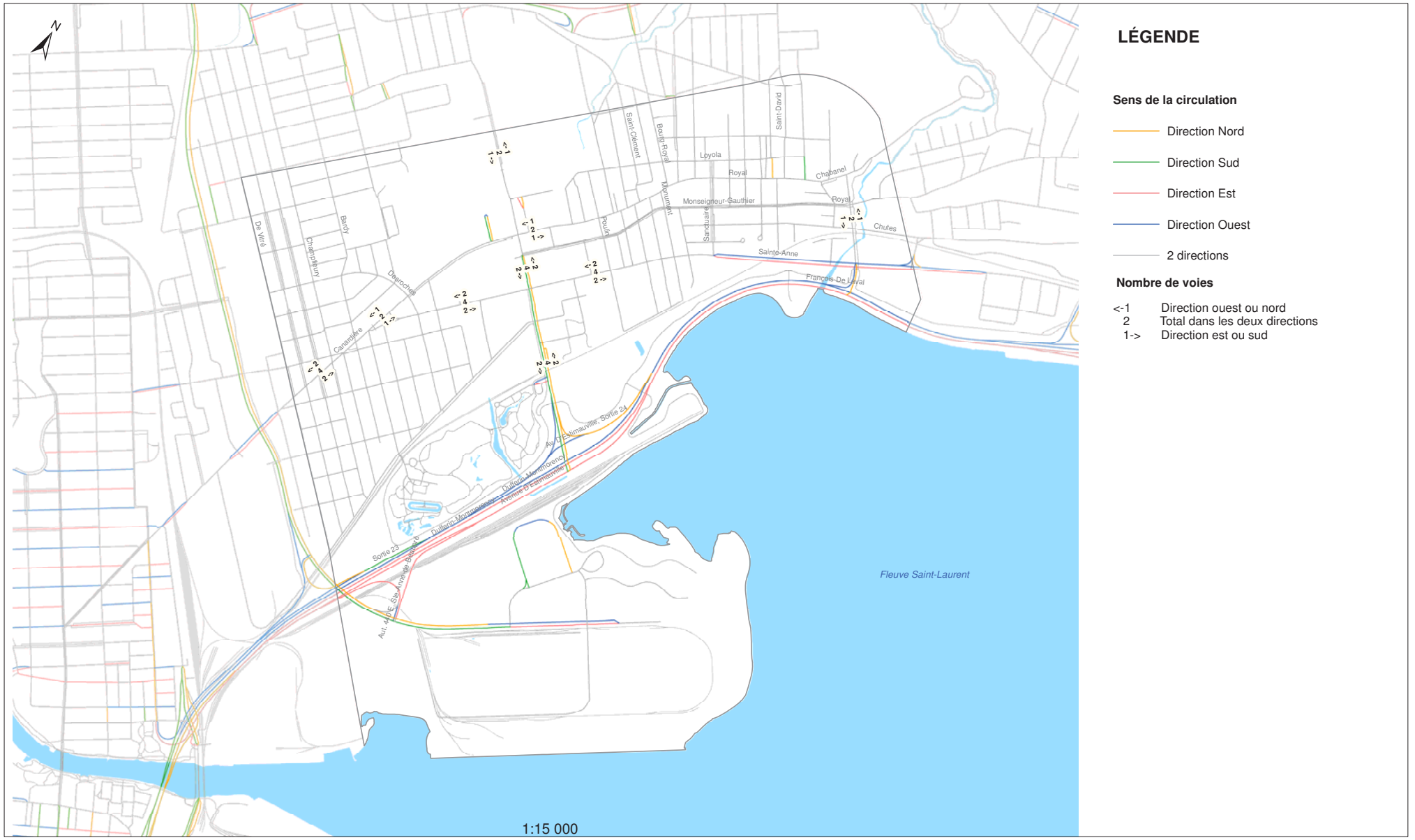
<-1	Direction ouest ou nord
2	Total dans les deux directions
1->	Direction est ou sud

Figure A3-4

Organisation de la voirie

Secteur Est

Service du transport et de la mobilité intelligente



LÉGENDE

Sens de la circulation

- Direction Nord
- Direction Sud
- Direction Est
- Direction Ouest
- 2 directions

Nombre de voies

<-1	Direction ouest ou nord
2	Total dans les deux directions
1->	Direction est ou sud

Annexe A-4 :

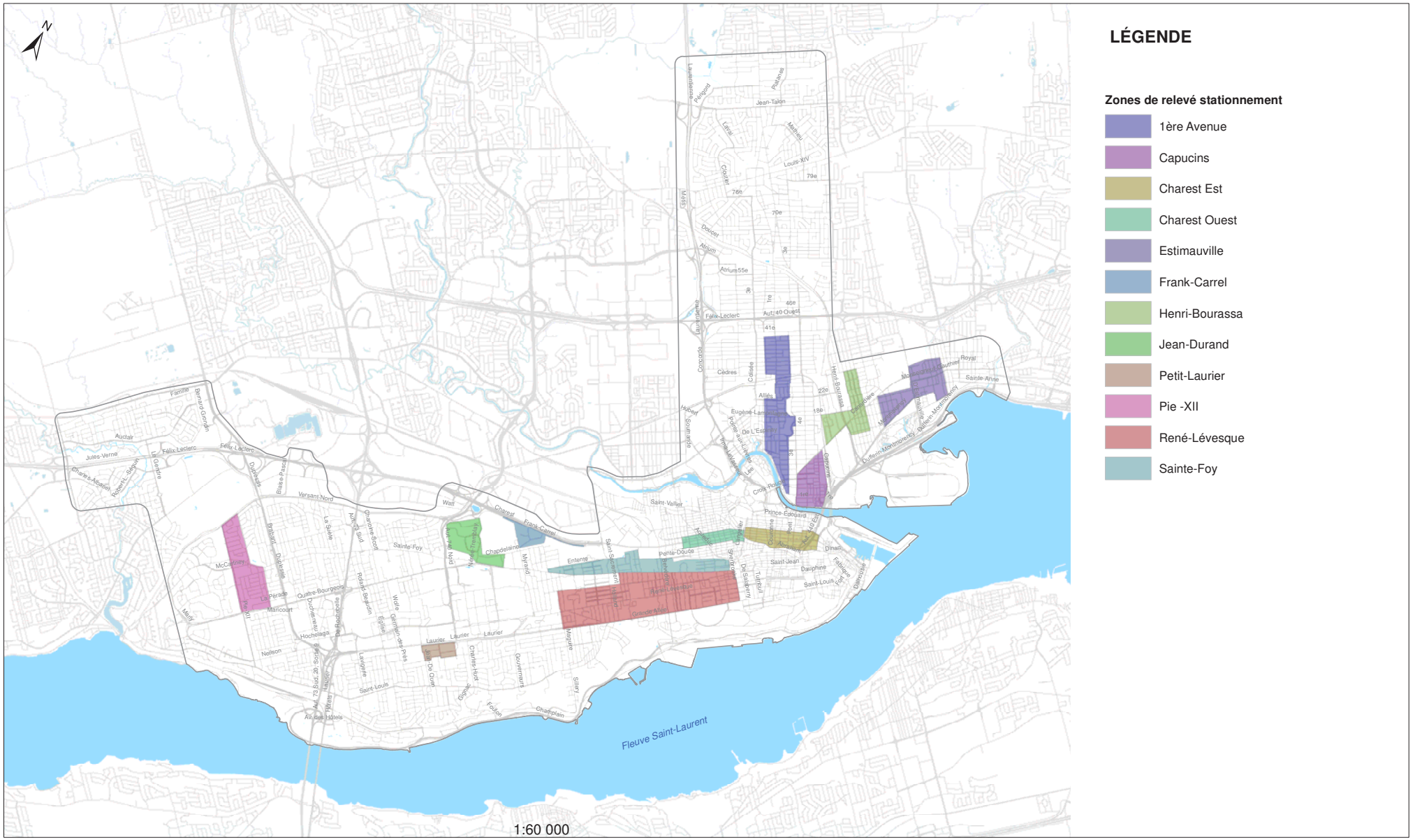
Zones considérées pour l'analyse des taux d'occupation en stationnement

Figure A4

Zones de stationnements affectées par le tracé du tramway / trambus

Campagne de relevé 2019

Service du transport et de la mobilité intelligente



Annexe A-5 :

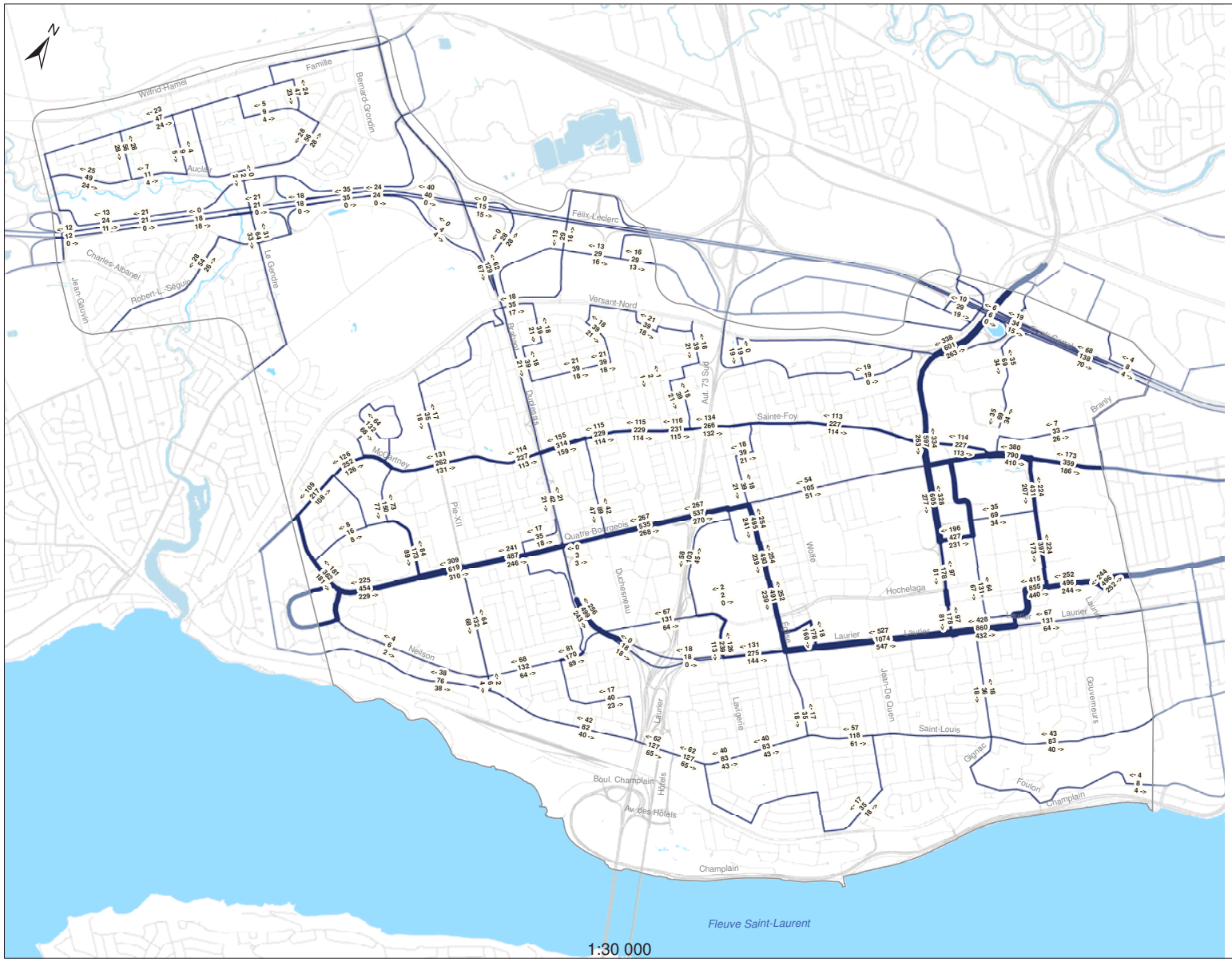
Nombre de voyages en autobus du RTC sur les principaux axes routiers de la zone à l'étude par secteur

Figure A5-1

Nombre de voyages autobus (RTC) - Situation actuelle - 24 H

Secteur Ouest

Service du transport et de la mobilité intelligente



LÉGENDE

Nombre total de voyages - 24h

<-41 Direction ouest ou nord
79 Total dans les deux directions
38-> Direction est ou sud

Figure A5-2

Nombre de voyages autobus (RTC) - Situation actuelle - 24 H

Secteur Sud

Service du transport et de la mobilité intelligente

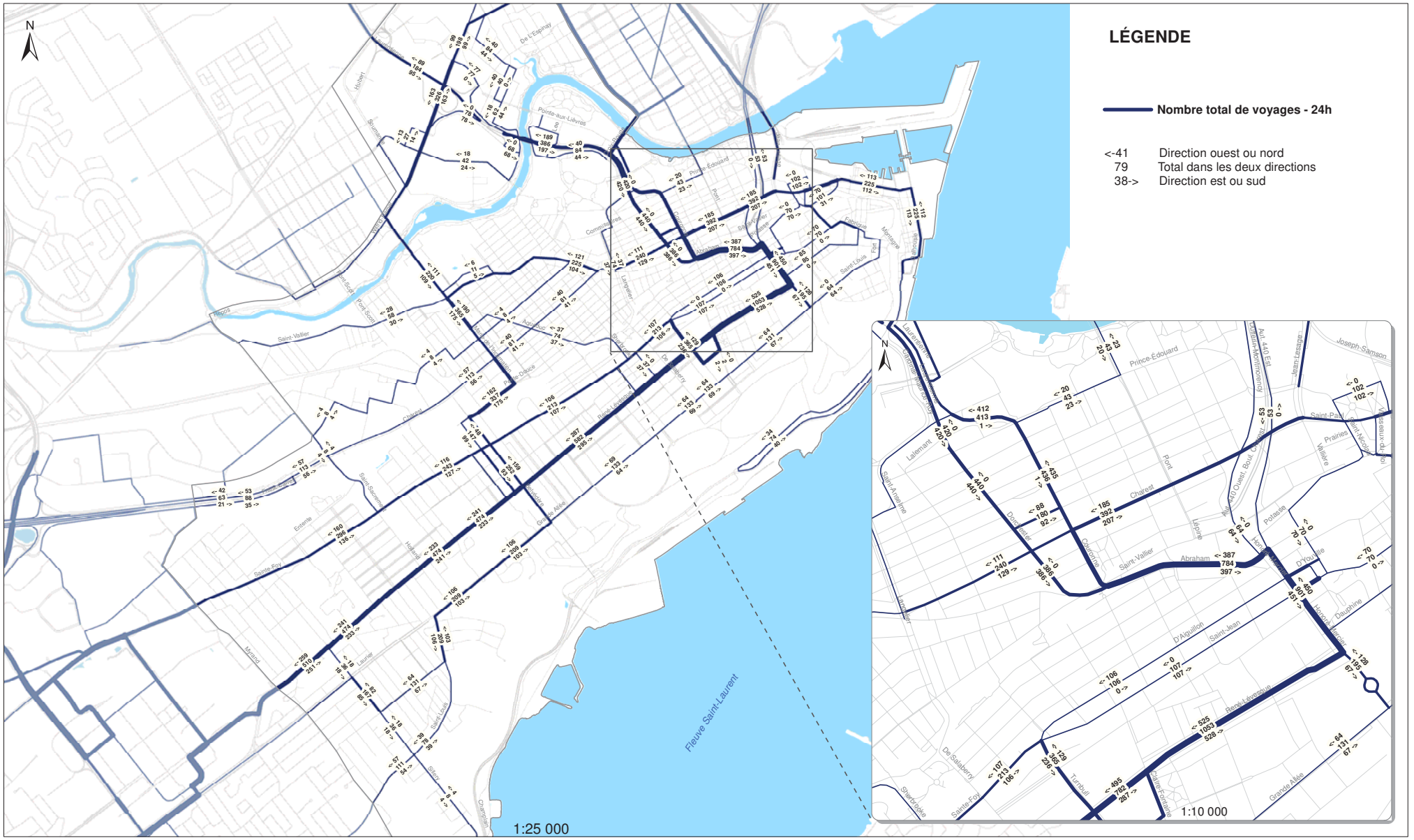


Figure A5-3

Nombre de voyages autobus (RTC) - Situation actuelle - 24 H

Secteur Nord

Service du transport et de la mobilité intelligente

Ville de Québec, l'accent d'Amérique

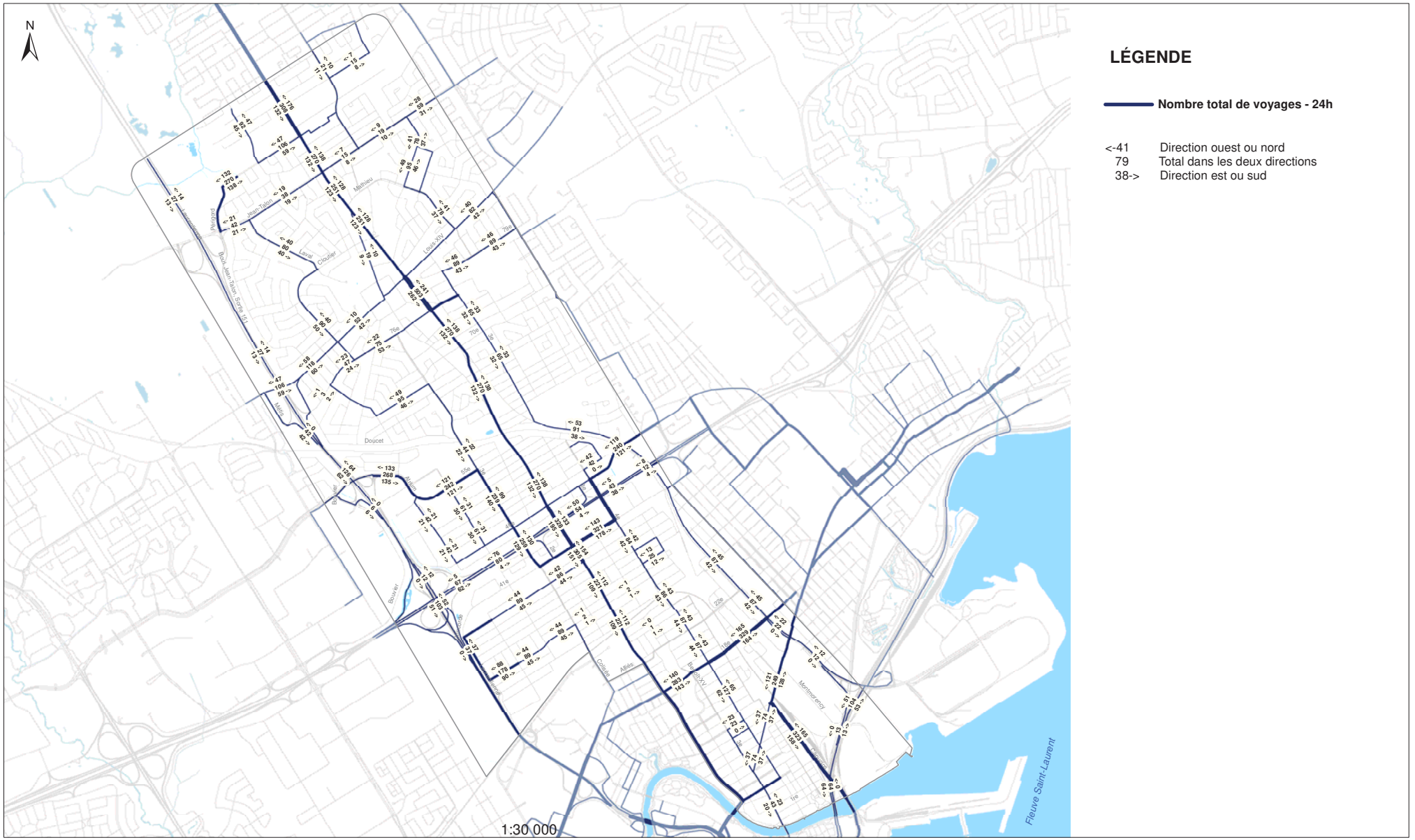


Figure A5-4

Nombre de voyages autobus (RTC) - Situation actuelle - 24 H

Secteur Est

Service du transport et de la mobilité intelligente

Annexe A-6 :

Réseau cyclable actuel sur le territoire de la Ville de Québec par secteur

Figure A6-1

Réseau cyclable - Situation actuelle

Secteur Ouest

Service du transport et de la mobilité intelligente

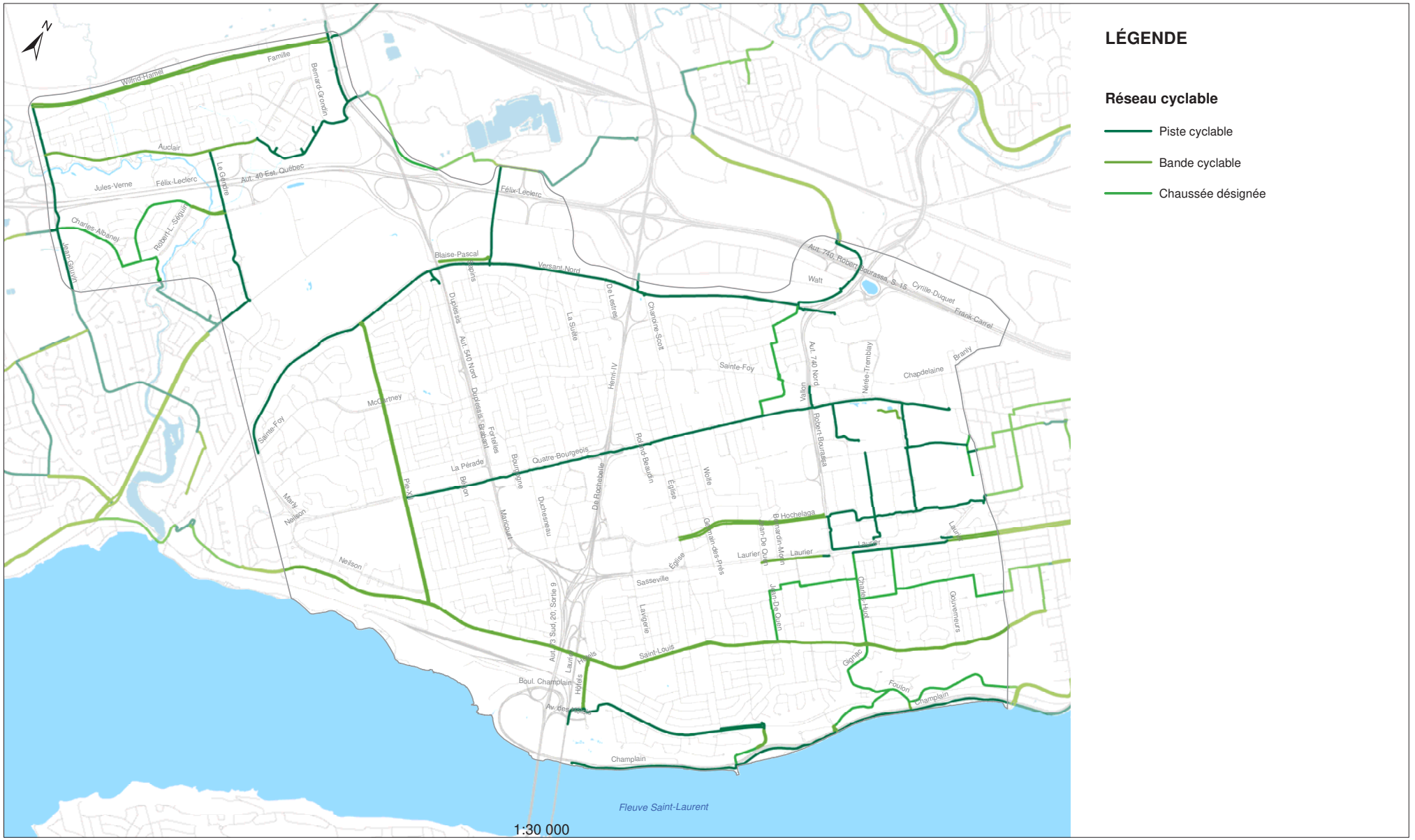


Figure A6-2

Réseau cyclable - Situation actuelle

Secteur Sud

Service du transport et de la mobilité intelligente

LÉGENDE

Réseau cyclable

- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Chaussée désignée

Figure A6-3

Réseau cyclable - Situation actuelle

Secteur Nord

Service du transport et de la mobilité intelligente

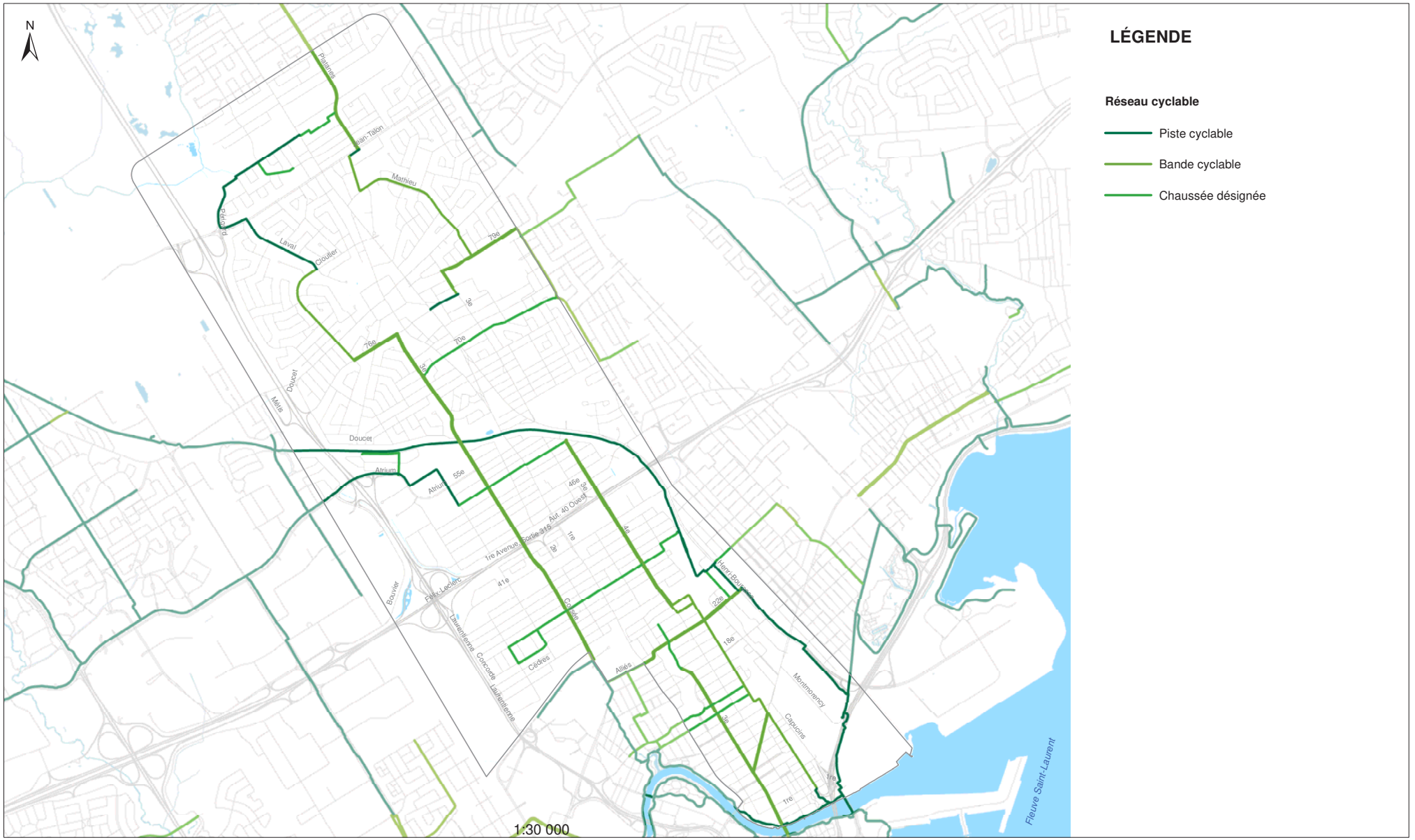
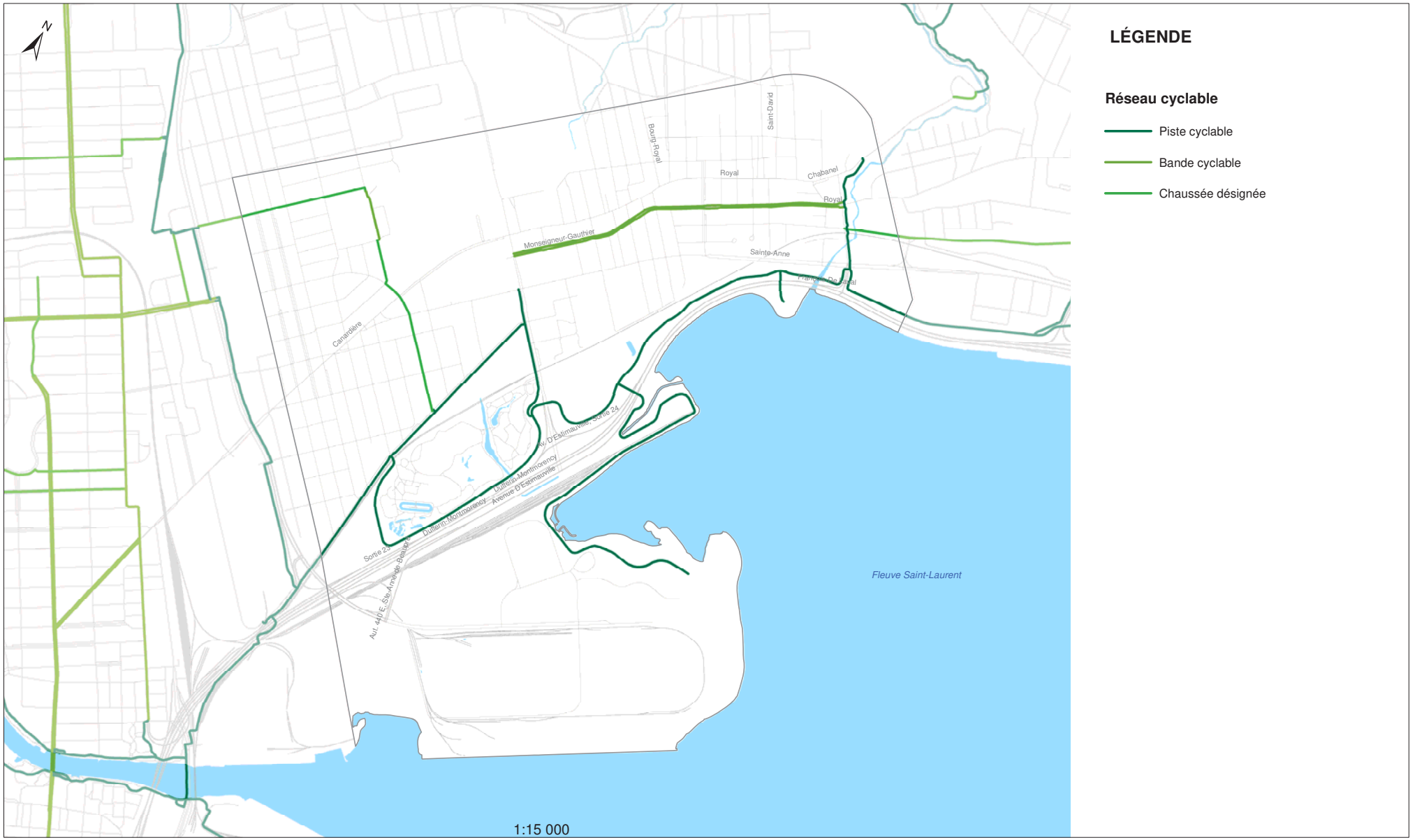


Figure A6-4

Réseau cyclable - Situation actuelle

Secteur Est

Service du transport et de la mobilité intelligente



Annexe A-7 :

Réseau piétonnier sur le territoire de la Ville de Québec par secteur

Figure A7-1

Réseau piétonnier

Secteur Ouest

Service du transport et de la mobilité intelligente

Figure A7-2

Réseau piétonnier

Secteur Sud

Service du transport et de la mobilité intelligente

LÉGENDE

- Traverse piétonne
- Lien piétonnier
- Trottoir

Figure A7-3

Réseau piétonnier

Secteur Nord

Service du transport et de la mobilité intelligente

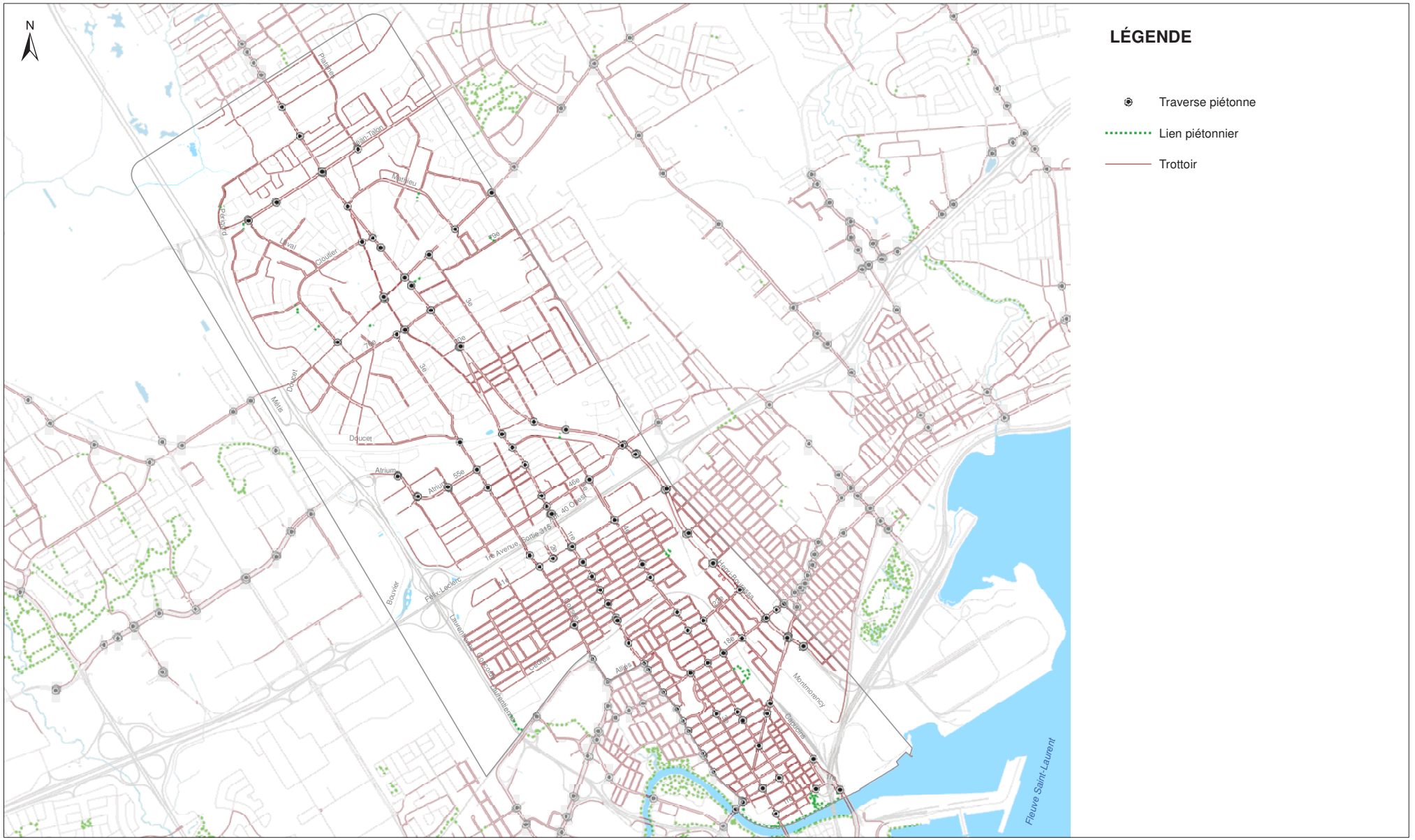
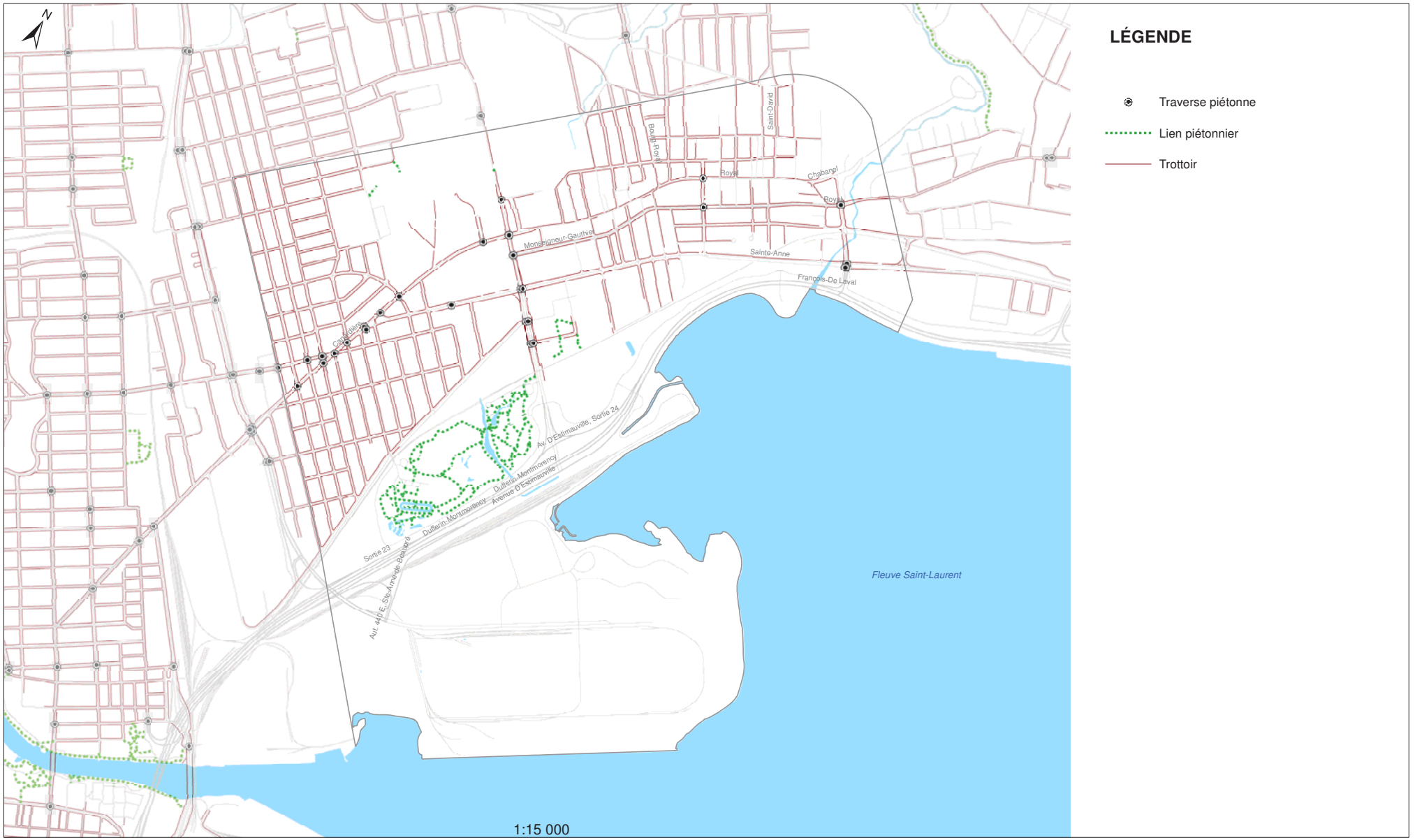


Figure A7-4

Réseau piétonnier

Secteur Est

Service du transport et de la mobilité intelligente



Annexe A-8 :

Débits journaliers moyens annuels sur les principaux axes routiers de la zone à l'étude par secteur

Figure A8-1

Débits journaliers moyens annuels (DJMA) - Situation actuelle

Secteur Ouest

Service du transport et de la mobilité intelligente

Figure A8-2

Débits journaliers moyens annuels (DJMA) - Situation actuelle

Secteur Sud

Service du transport et de la mobilité intelligente

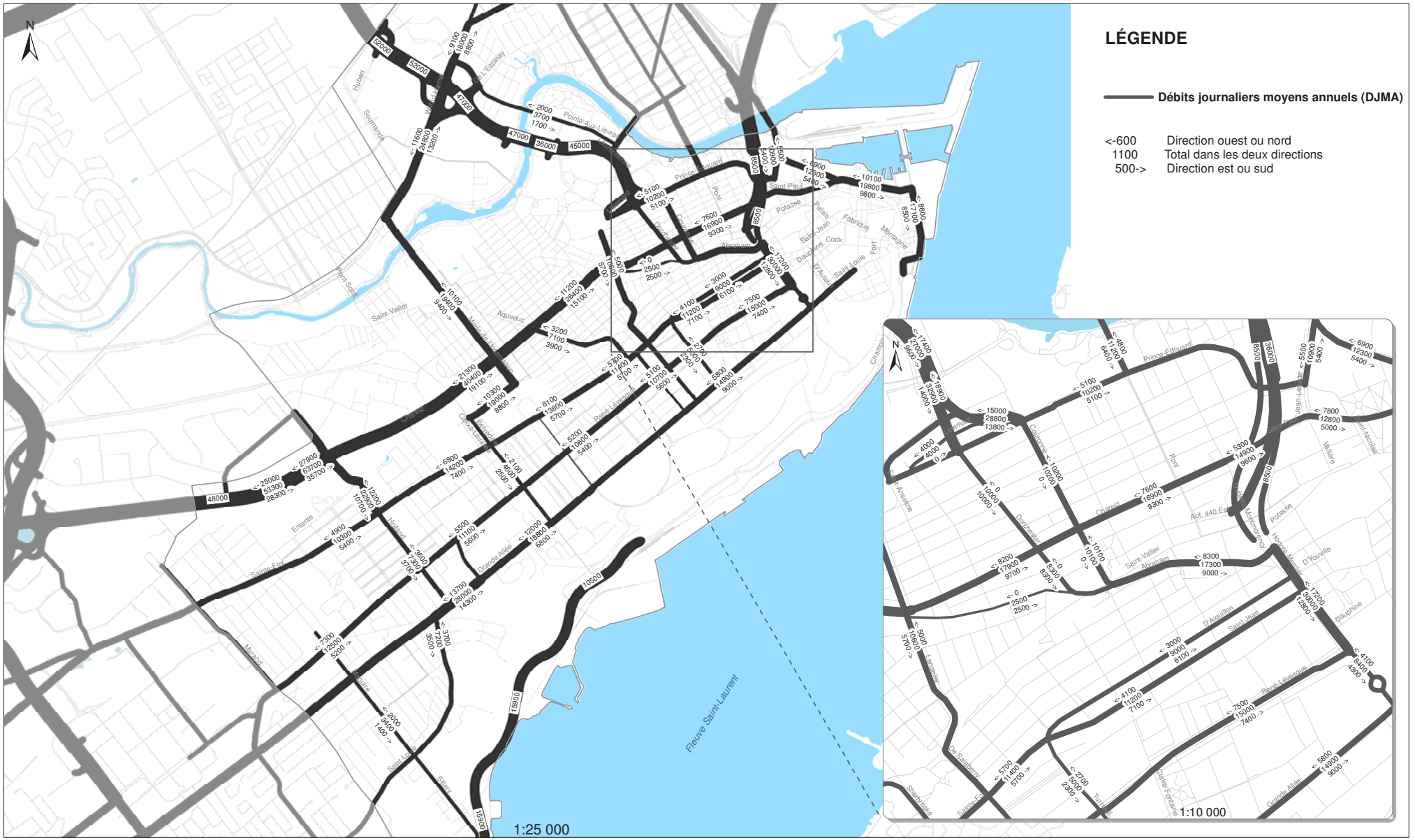


Figure A8-3

Débits journaliers moyens annuels (DJMA) - Situation actuelle

Secteur Nord

Service du transport et de la mobilité intelligente

LÉGENDE

Débits journaliers moyens annuels (DJMA)

<-600	Direction ouest ou nord
1100	Total dans les deux directions
500->	Direction est ou sud

Figure A8-4

Débits journaliers moyens annuels (DJMA) - Situation actuelle

Secteur Est

Service du transport et de la mobilité intelligente

LÉGENDE

Débits journaliers moyens annuels (DJMA)

<-600	Direction ouest ou nord
1100	Total dans les deux directions
500->	Direction est ou sud

Annexe A-9 :

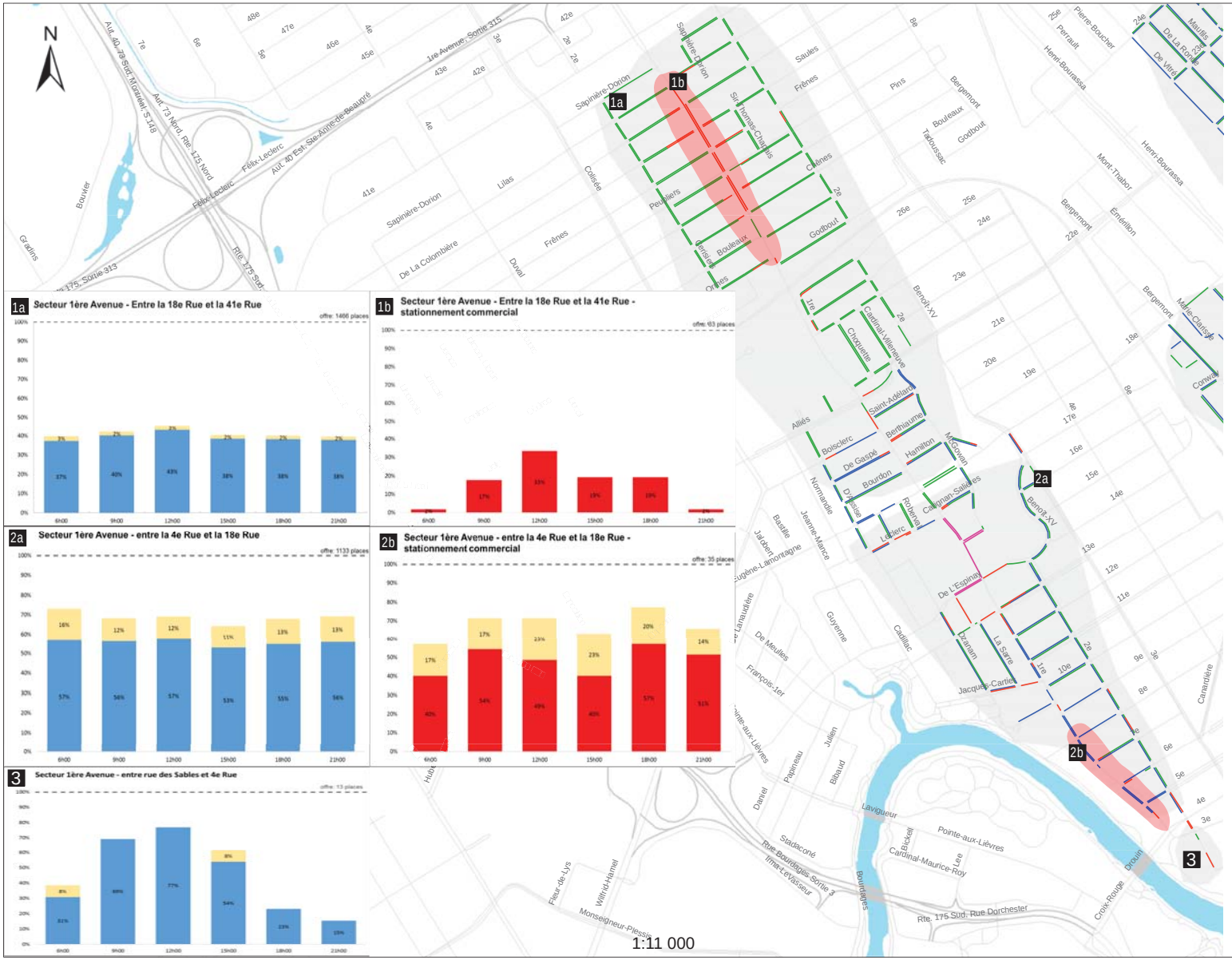
Demande en stationnement sur rue dans les différents secteurs de la zone d'étude

Figure A9-1

Relevé de stationnements

Secteur 1ère Avenue

Service du transport et de la mobilité intelligente



LÉGENDE

Réglementation

- Réglementation avec vignette
- Réglementation sans vignette
- Sans réglementation
- Parcomètres

Enquête de stationnement

- XX% — Taux d'occupation avec vignette
- XX% — Taux d'occupation sans vignette
- XX% — Taux d'occupation sans vignette à proximité des commerces
- Zone avec commerces à proximité
- Périmètre du sous-secteur

Figure A9-2

Relevé de stationnements

Secteur Sainte-Foy

Service du transport et de la mobilité intelligente

LÉGENDE

Réglementation

- Réglementation avec vignette
- Réglementation sans vignette
- Sans réglementation
- Parcomètres

Enquête de stationnement

- XX% Taux d'occupation avec vignette
- XX% Taux d'occupation sans vignette
- XX% Taux d'occupation sans vignette à proximité des commerces
- Zone avec commerces à proximité
- Périmètre du sous-secteur

RSTC

- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Figure A9-3

Relevé de stationnements

Secteur Charest Est

Service du transport et de la mobilité intelligente

LÉGENDE

Réglementation

- Réglementation avec vignette
- Réglementation sans vignette
- Sans réglementation
- Parcomètres

Enquête de stationnement

XX% Taux d'occupation avec vignette

XX% Taux d'occupation sans vignette

Périmètre du sous-secteur

Figure A9-4

Relevé de stationnements

Secteur Charest Ouest

Service du transport et de la mobilité intelligente

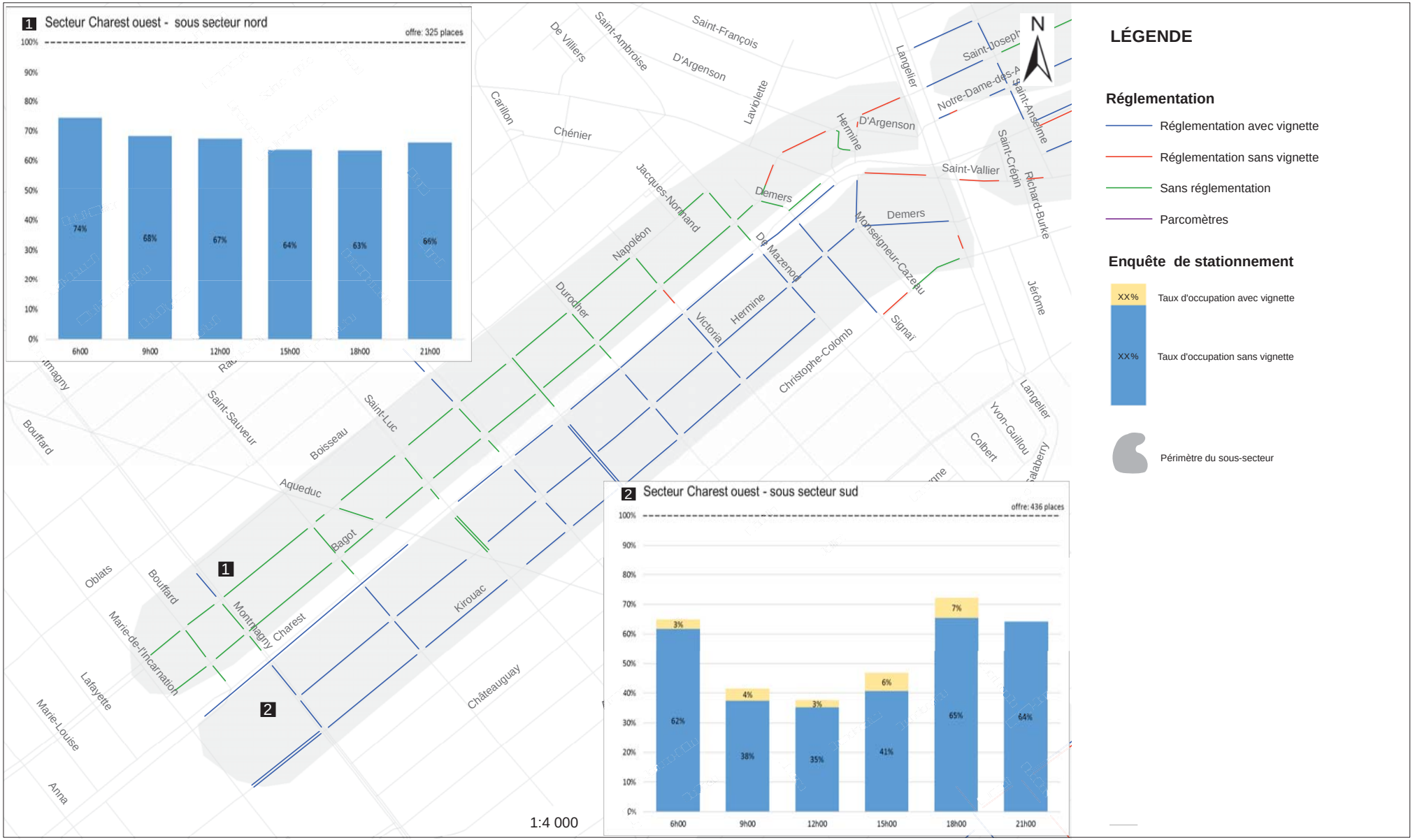


Figure A9-5

Relevé de stationnements

Secteur René-Lévesque

Service du transport et de la mobilité intelligente

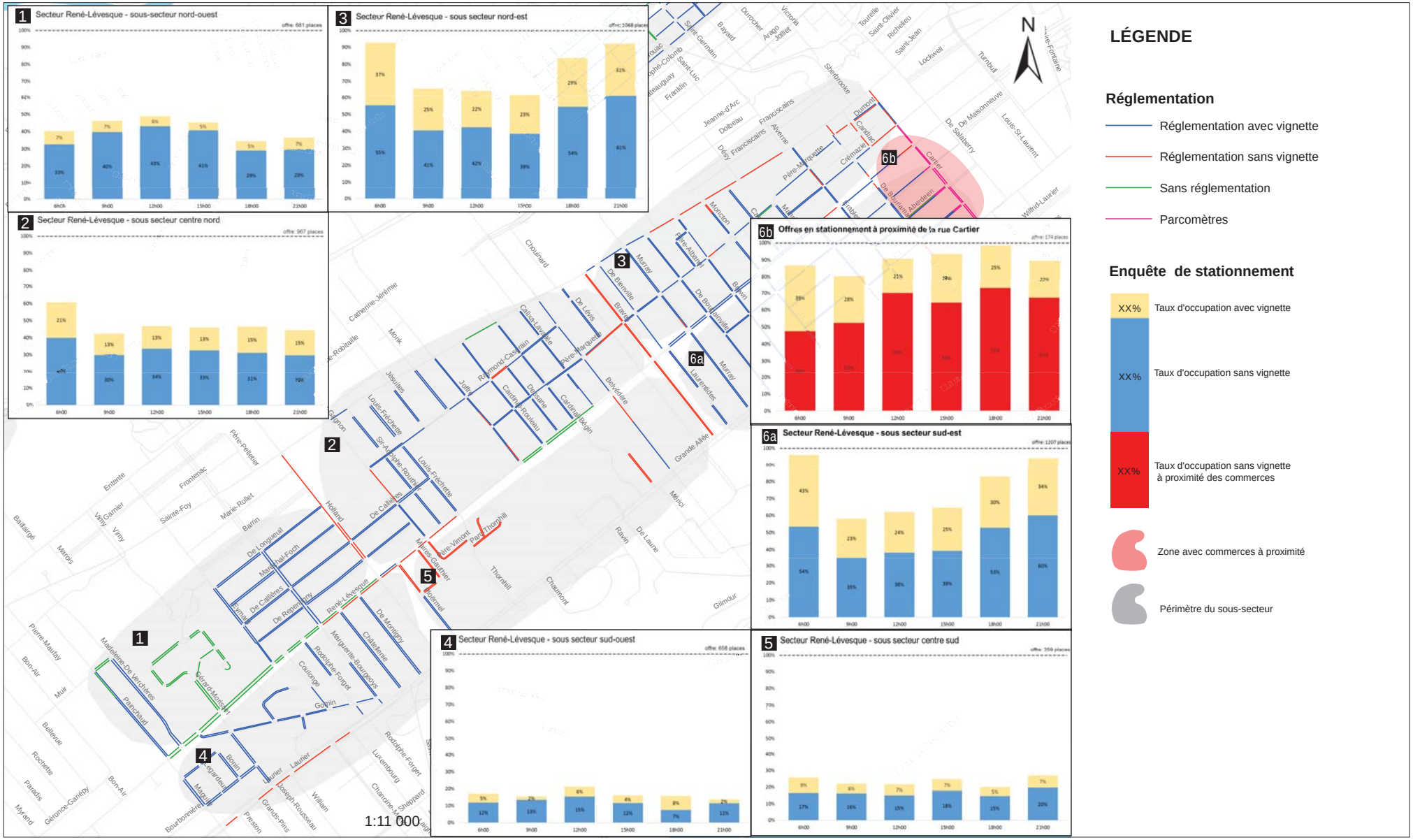
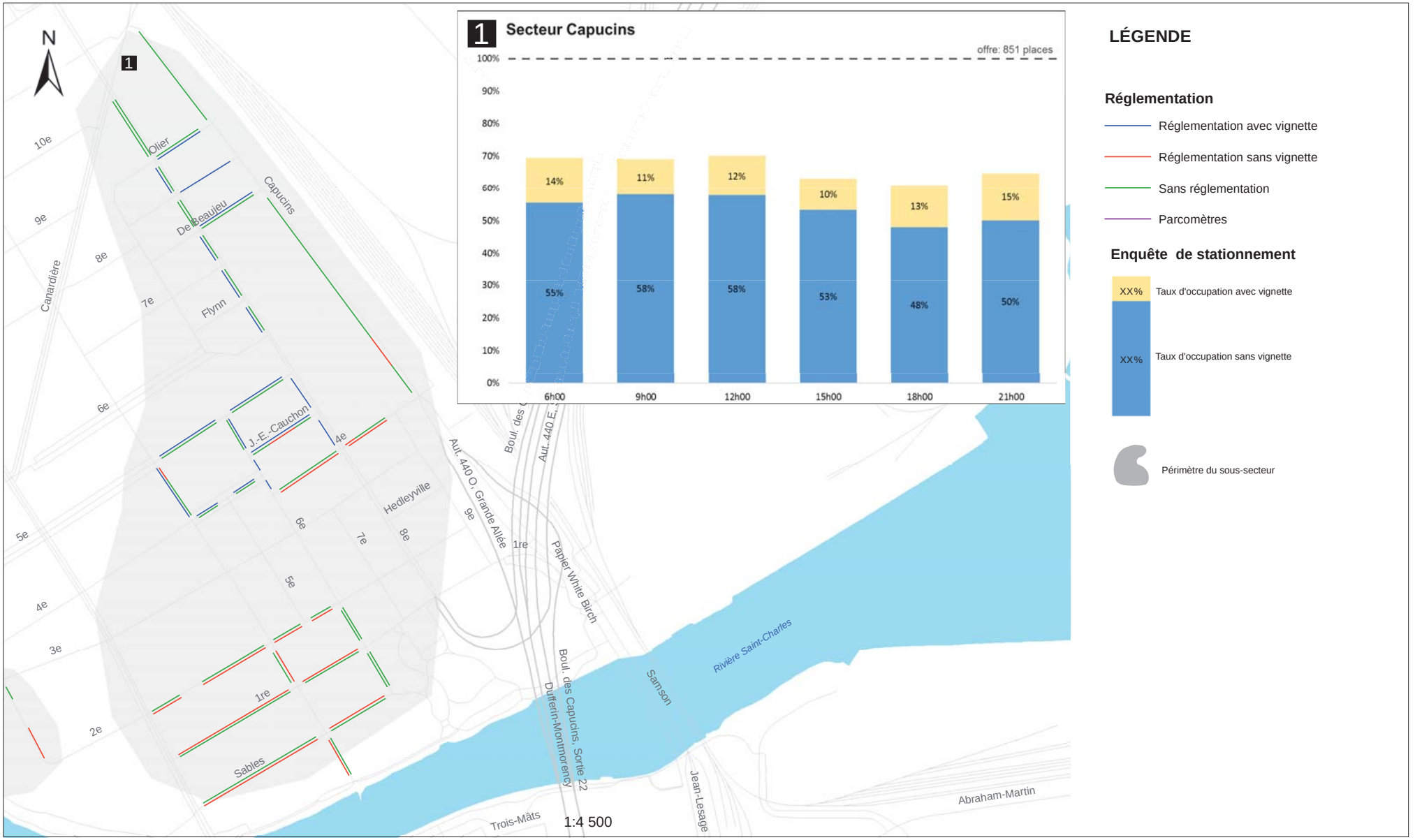


Figure A9-6

Relevé de stationnements

Secteur Capucins

Service du transport et de la mobilité intelligente



LÉGENDE

Réglementation

- Réglementation avec vignette
- Réglementation sans vignette
- Sans réglementation
- Parcomètres

Enquête de stationnement

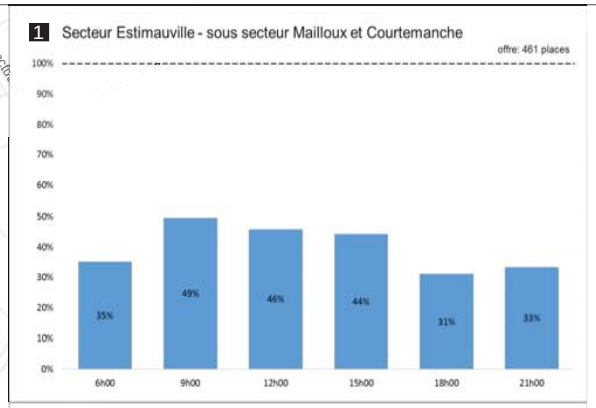
- XX% Taux d'occupation avec vignette
- XX% Taux d'occupation sans vignette
- Périmètre du sous-secteur

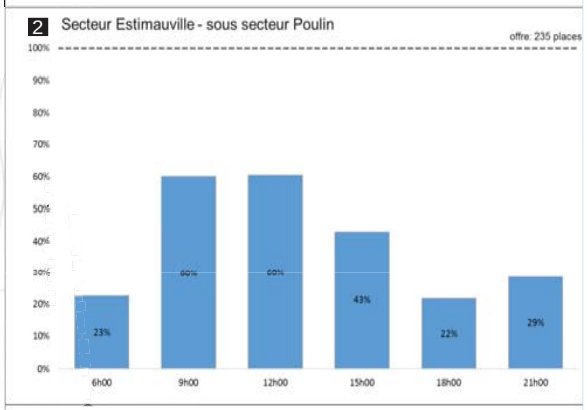
Figure A9-7

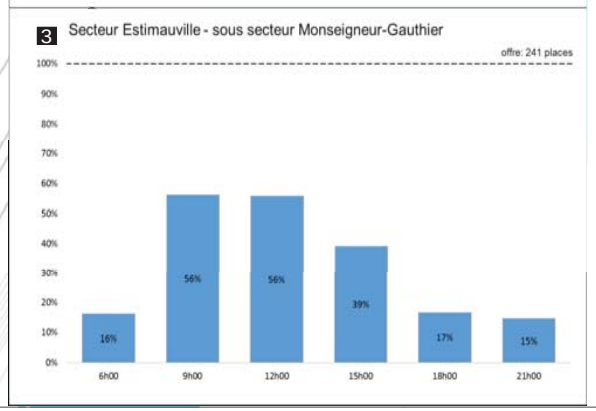
Relevé de stationnements

Secteur Capucins

Service du transport et de la mobilité intelligente







LÉGENDE

Réglementation

- Réglementation avec vignette
- Réglementation sans vignette
- Sans réglementation
- Parcomètres

Enquête de stationnement

XX% Taux d'occupation avec vignette

XX% Taux d'occupation sans vignette

Figure A9-8

Relevé de stationnements

Secteur Henri-Bourrassa

Service du transport et de la mobilité intelligente

LÉGENDE

Réglementation

- Réglementation avec vignette
- Réglementation sans vignette
- Sans réglementation
- Parcomètres

Enquête de stationnement

XX% Taux d'occupation avec vignette

XX% Taux d'occupation sans vignette

Périmètre du sous-secteur

Figure A9-9

Relevé de stationnements

Secteur Frank-Carrel

Service du transport et de la mobilité intelligente

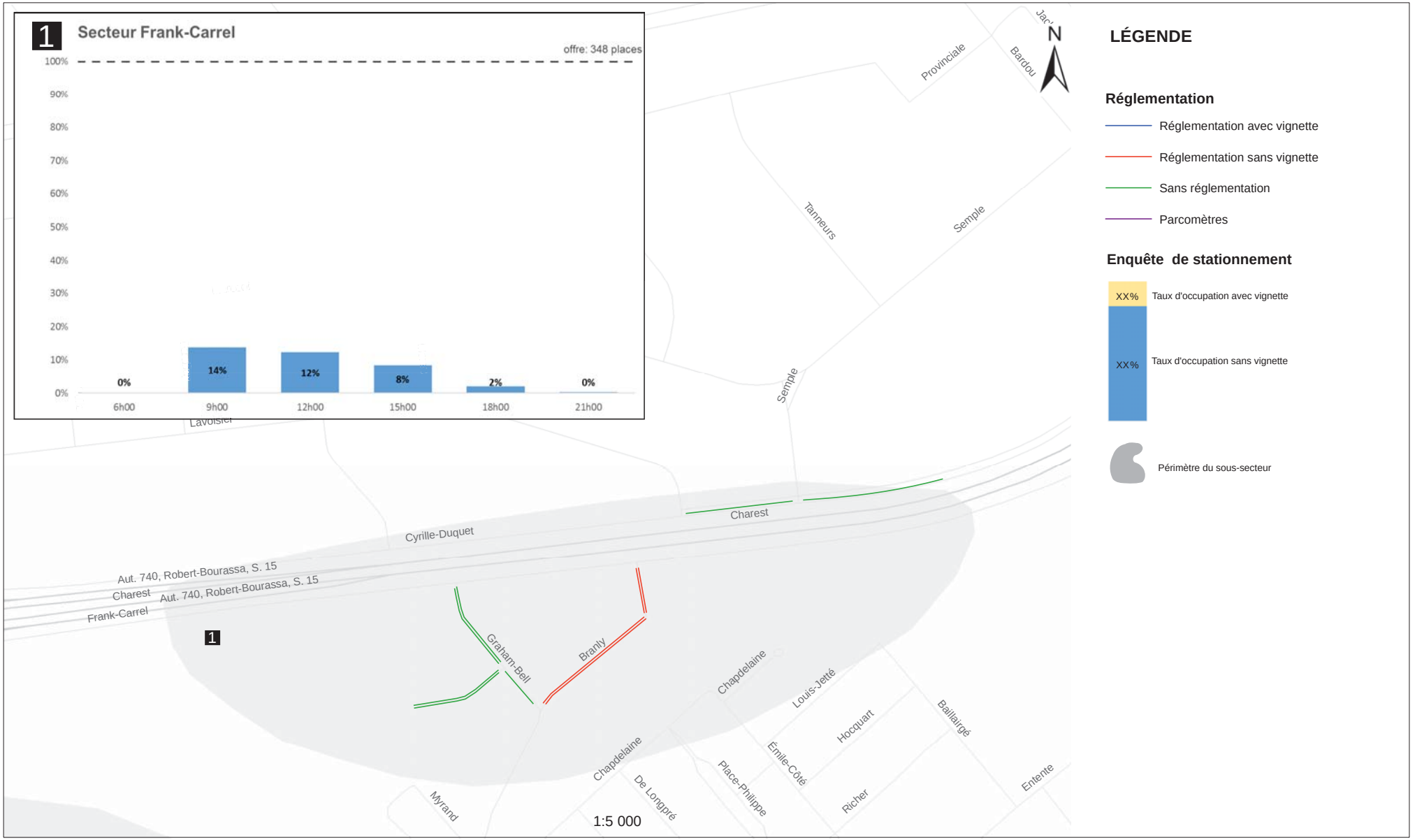
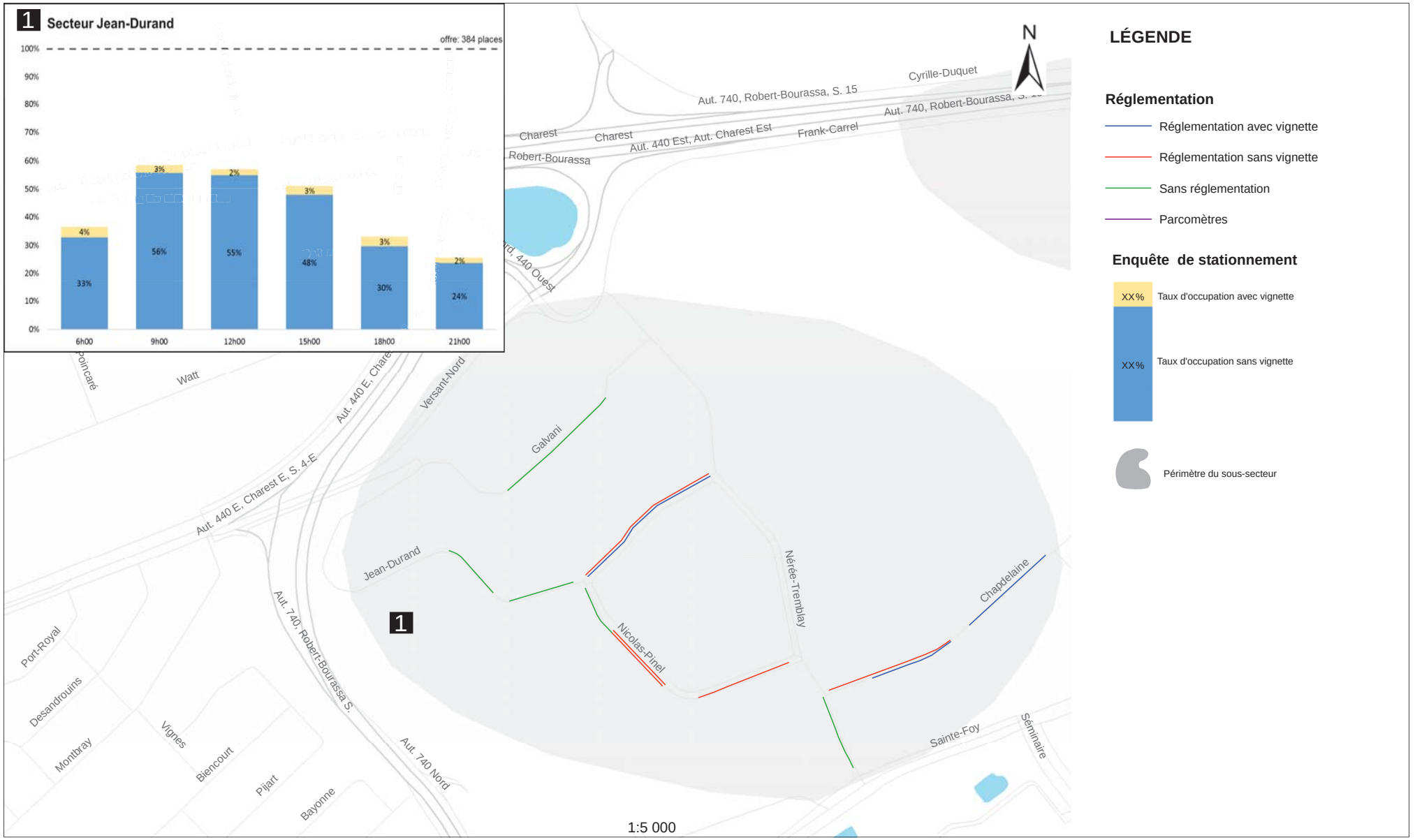


Figure 9-10

Relevé de stationnements

Secteur Jean-Durand

Service du transport et de la mobilité intelligente



LÉGENDE

Réglementation

- Réglementation avec vignette
- Réglementation sans vignette
- Sans réglementation
- Parcomètres

Enquête de stationnement

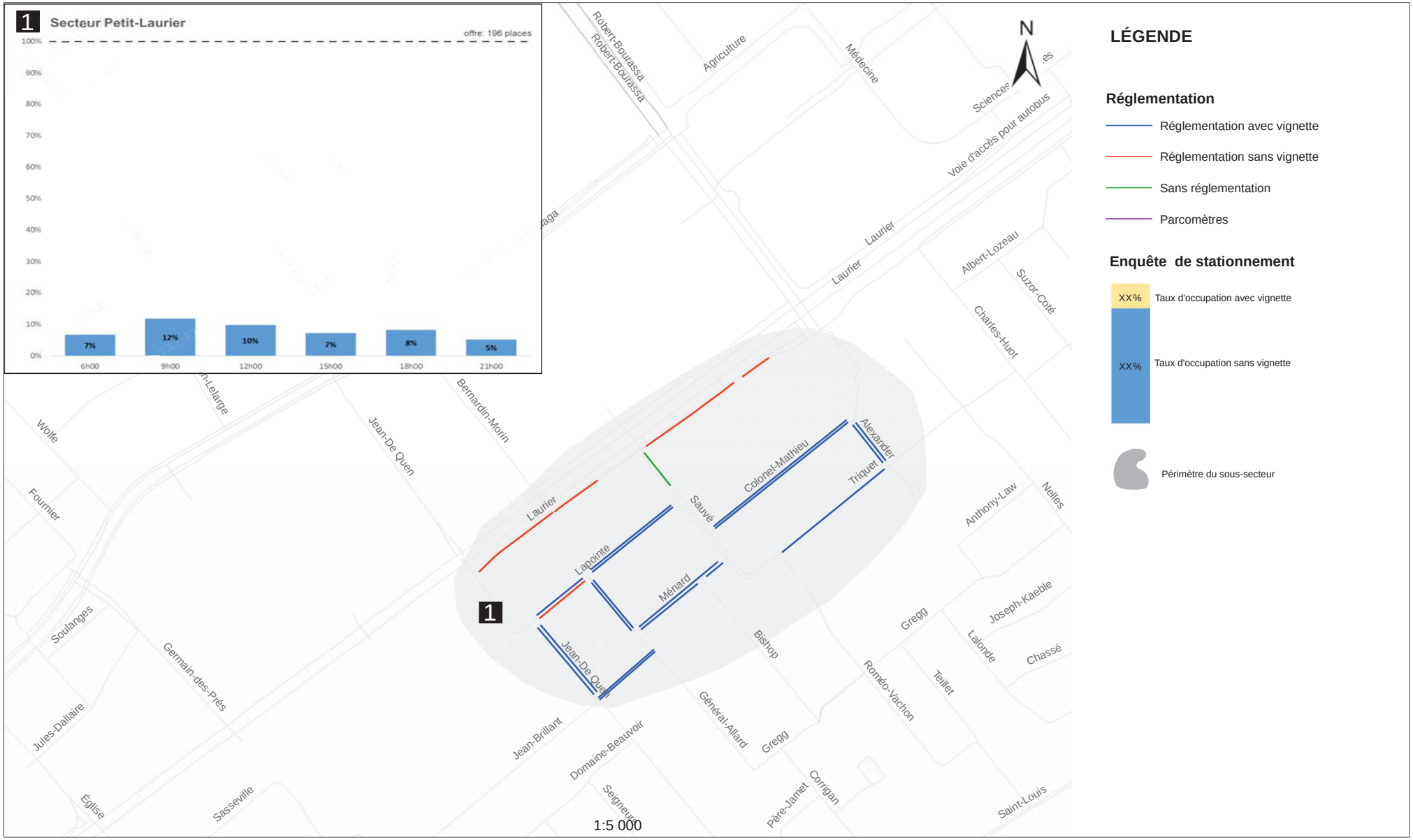
- XX% — Taux d'occupation avec vignette
- XX% — Taux d'occupation sans vignette
- Périmètre du sous-secteur

Figure A9-11

Relevé de stationnements

Secteur Petit-Laurier

Service du transport et de la mobilité intelligente



LÉGENDE

Réglementation

- Réglementation avec vignette
- Réglementation sans vignette
- Sans réglementation
- Parcomètres

Enquête de stationnement

XX% Taux d'occupation avec vignette

XX% Taux d'occupation sans vignette

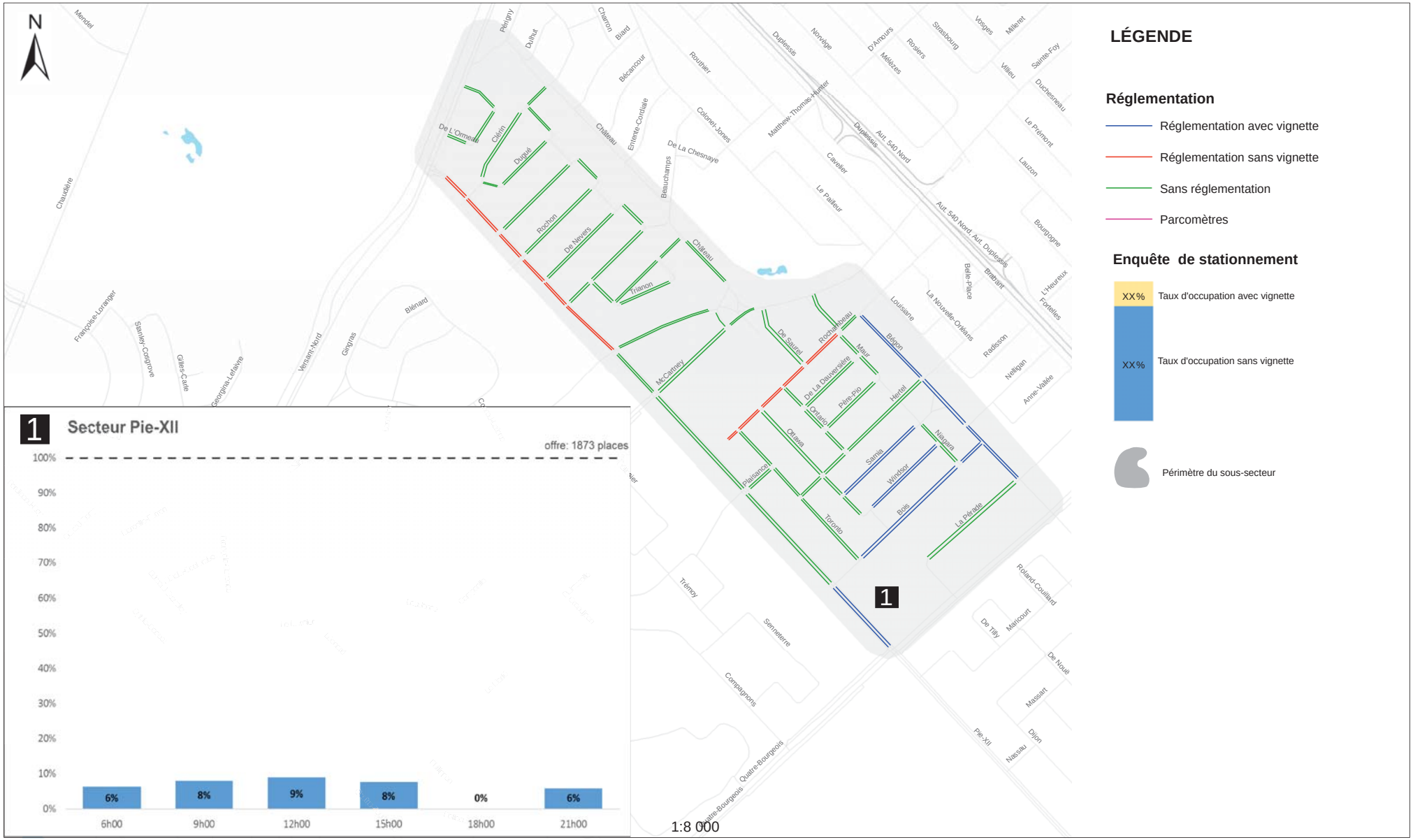
Périmètre du sous-secteur

Figure A-12

Relevé de stationnements

Secteur Pie-XII

Service du transport et de la mobilité intelligente



Annexe A-10 :

Achalandage piéton aux différentes intersections de la zone à l'étude par secteur

Figure A10-1

Achalandages piétons aux intersections à feux - 12h

Secteur Ouest

Service du transport et de la mobilité intelligente

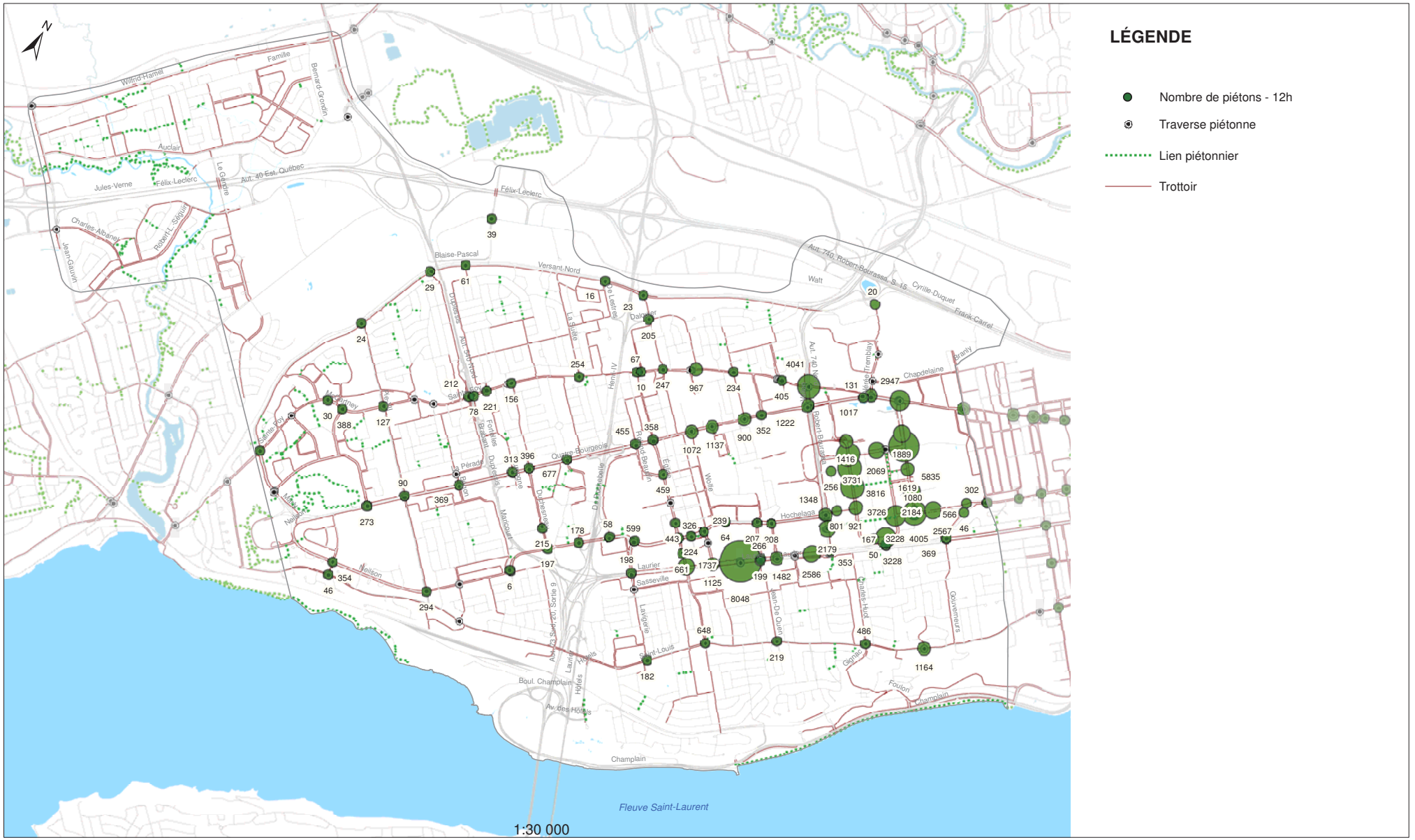


Figure A10-2

Achalandages piétons aux intersections à feux- 12h

Secteur Sud

Service du transport et de la mobilité intelligente

Figure A10-3

Achalandages piétons aux intersections à feux - 12h

Secteur Nord

Service du transport et de la mobilité intelligente

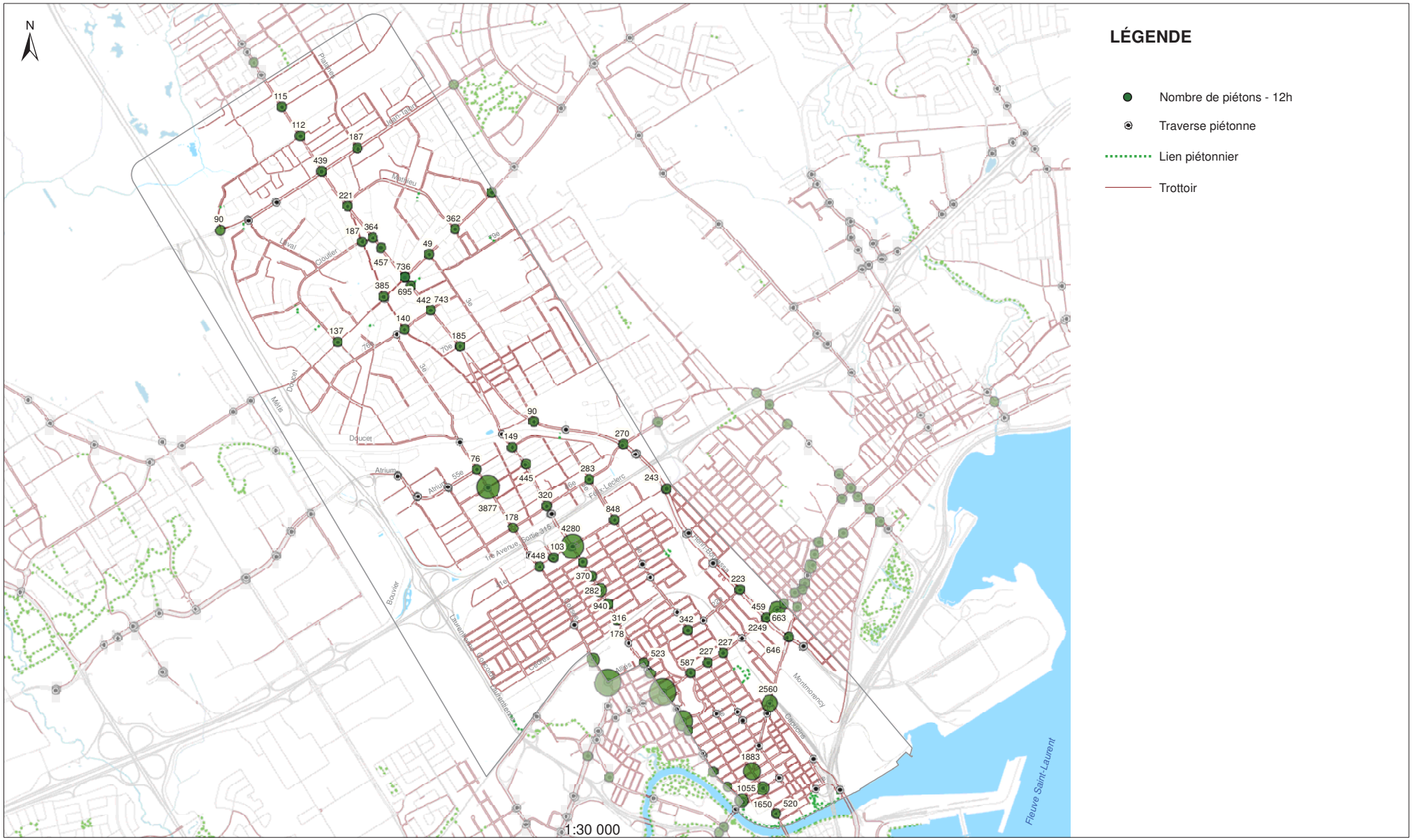


Figure A10-4

Achalandages piétons aux intersections à feux - 12h

Secteur Est

Service du transport et de la mobilité intelligente

Annexe A-11 :

Achalandage des usagers du RTC aux arrêts bus dans la zone à l'étude

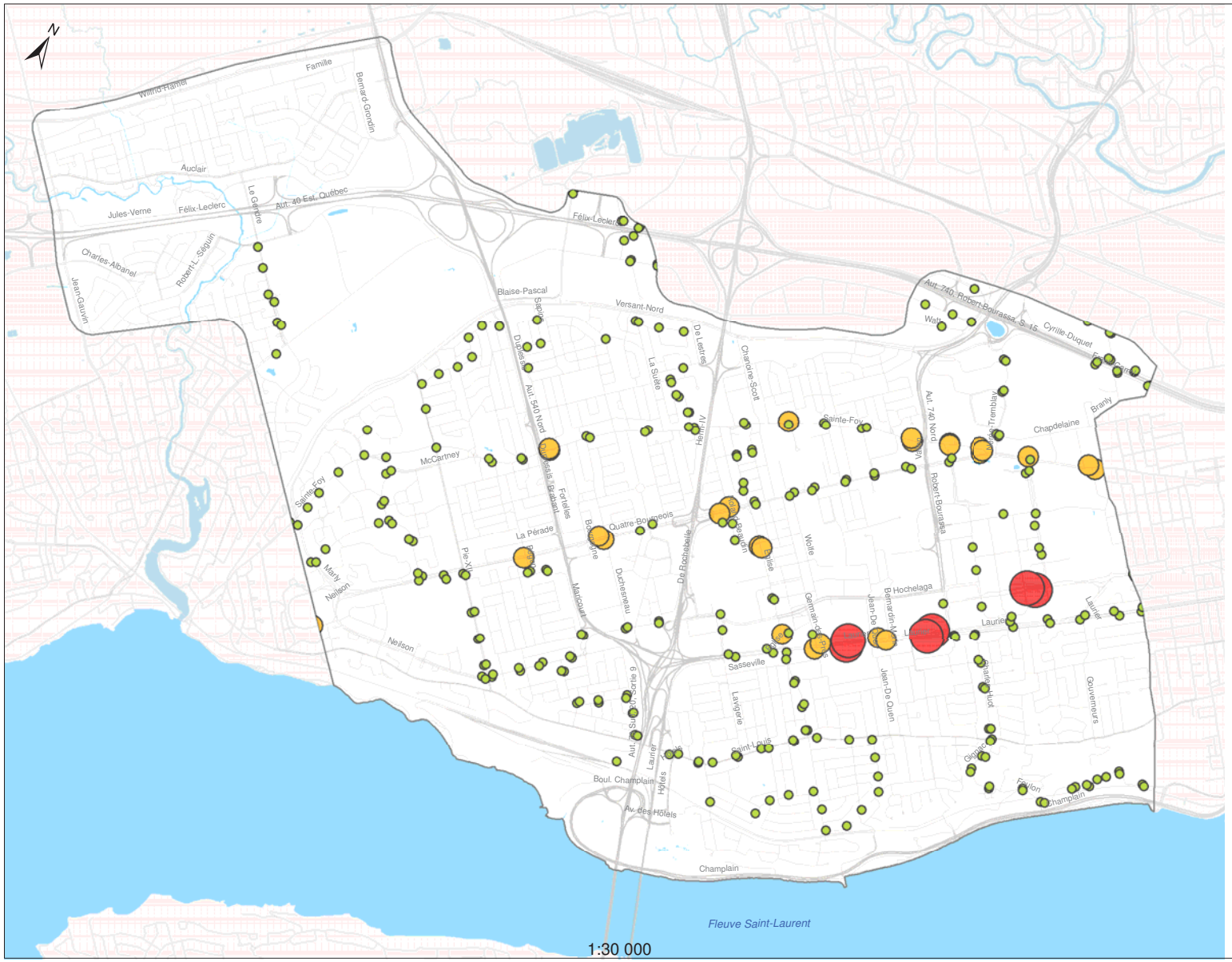
Figure A11-1

Réseau de transport de la Capitale (RTC) Montées / Descentes - 24h

Secteur Ouest

Service du transport et de la mobilité intelligente

Ville de Québec, l'accent d'Amérique



LÉGENDE

Nombre total de montées /descentes - 24h

- 0 - 499
- 500 - 1999
- 2000 - 4800

Figure A11-2

Réseau de transport de la Capitale (RTC) - Montées / Descentes - 24h

Secteur Sud

Service du transport et de la mobilité intelligente

Ville de Québec, l'accent d'Amérique

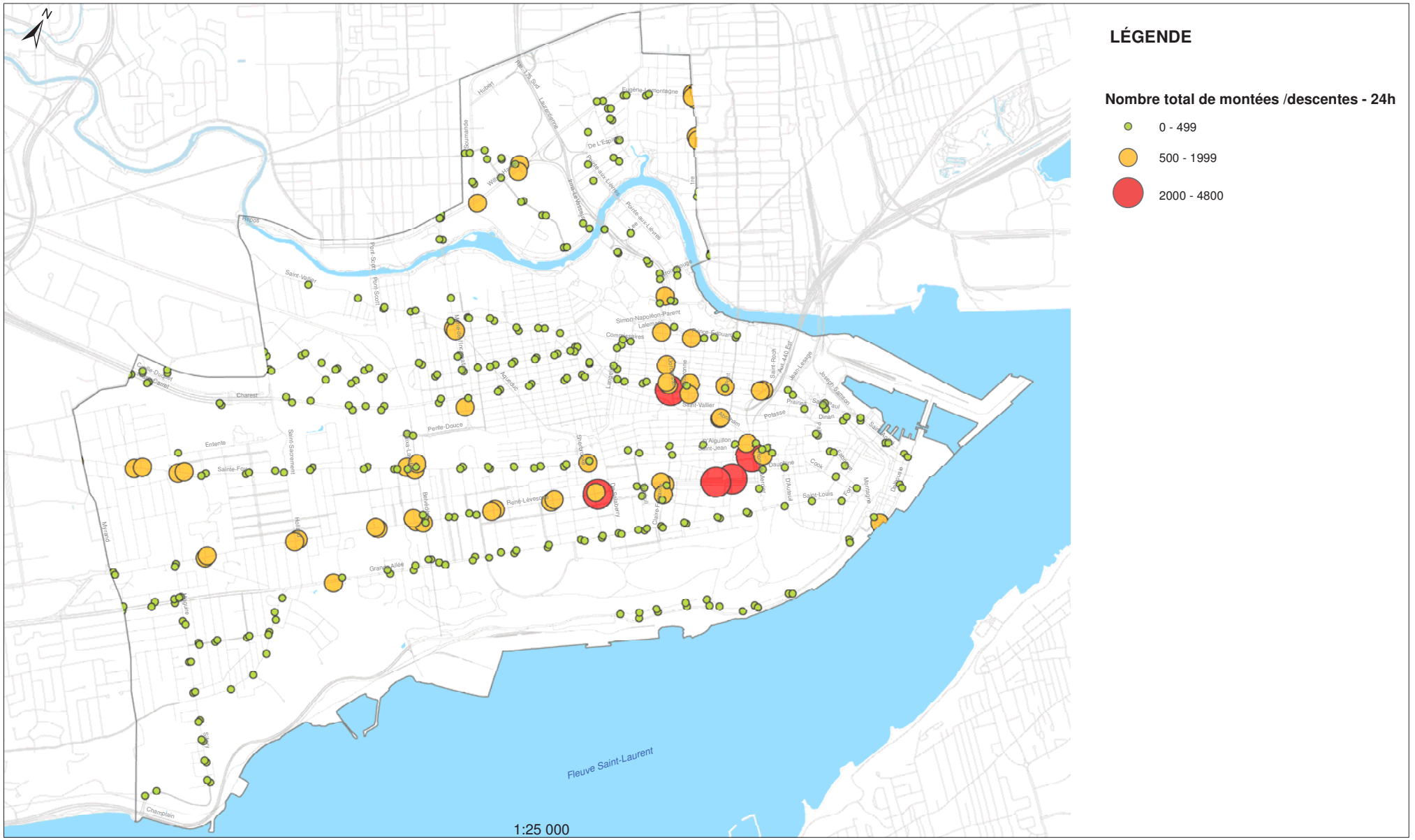


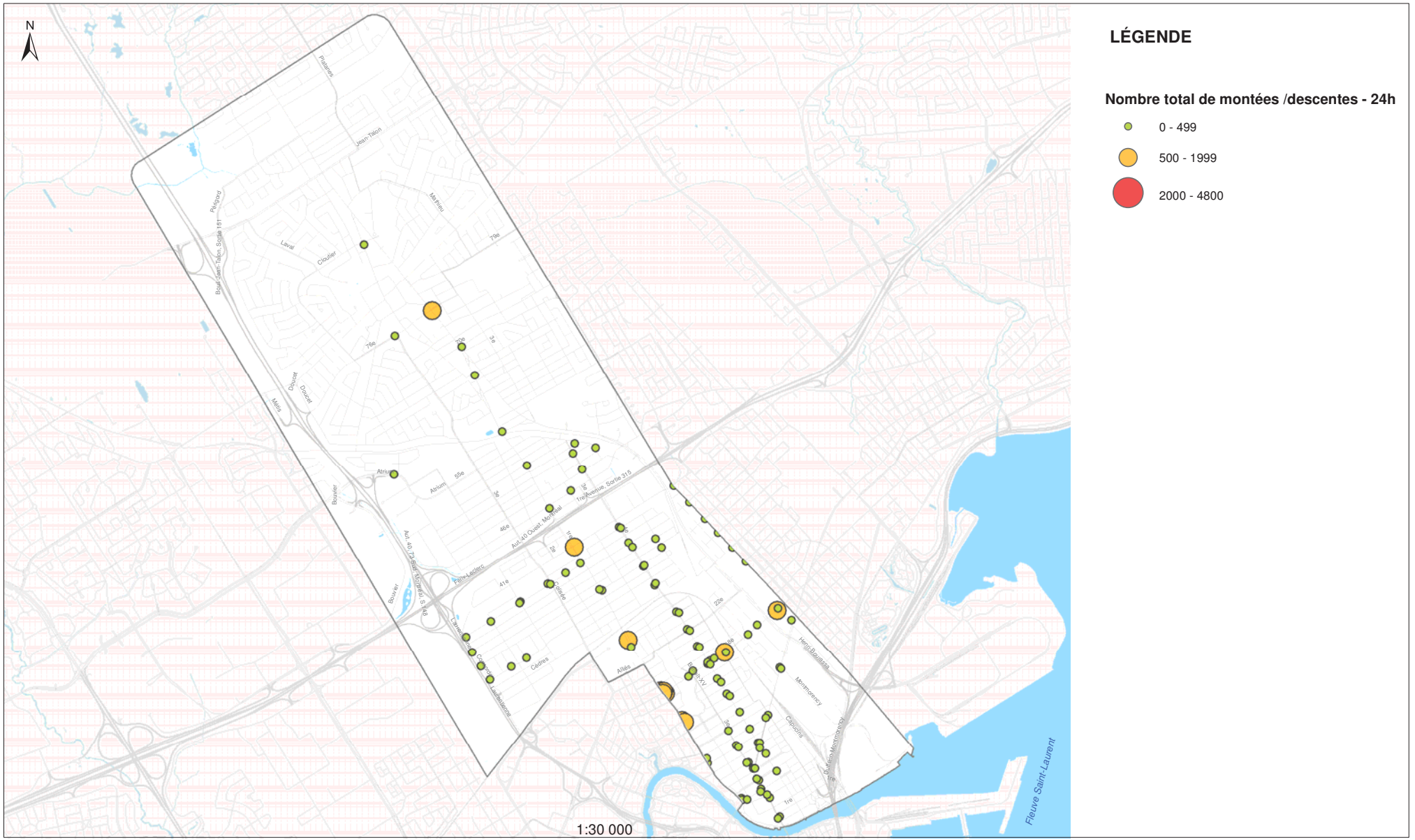
Figure A11-3

Réseau de transport de la Capitale (RTC) - Montées / Descentes - 24h

Secteur Nord

Service du transport et de la mobilité intelligente

Ville de Québec, l'accent d'Amérique



LÉGENDE

Nombre total de montées /descentes - 24h

- 0 - 499
- 500 - 1999
- 2000 - 4800

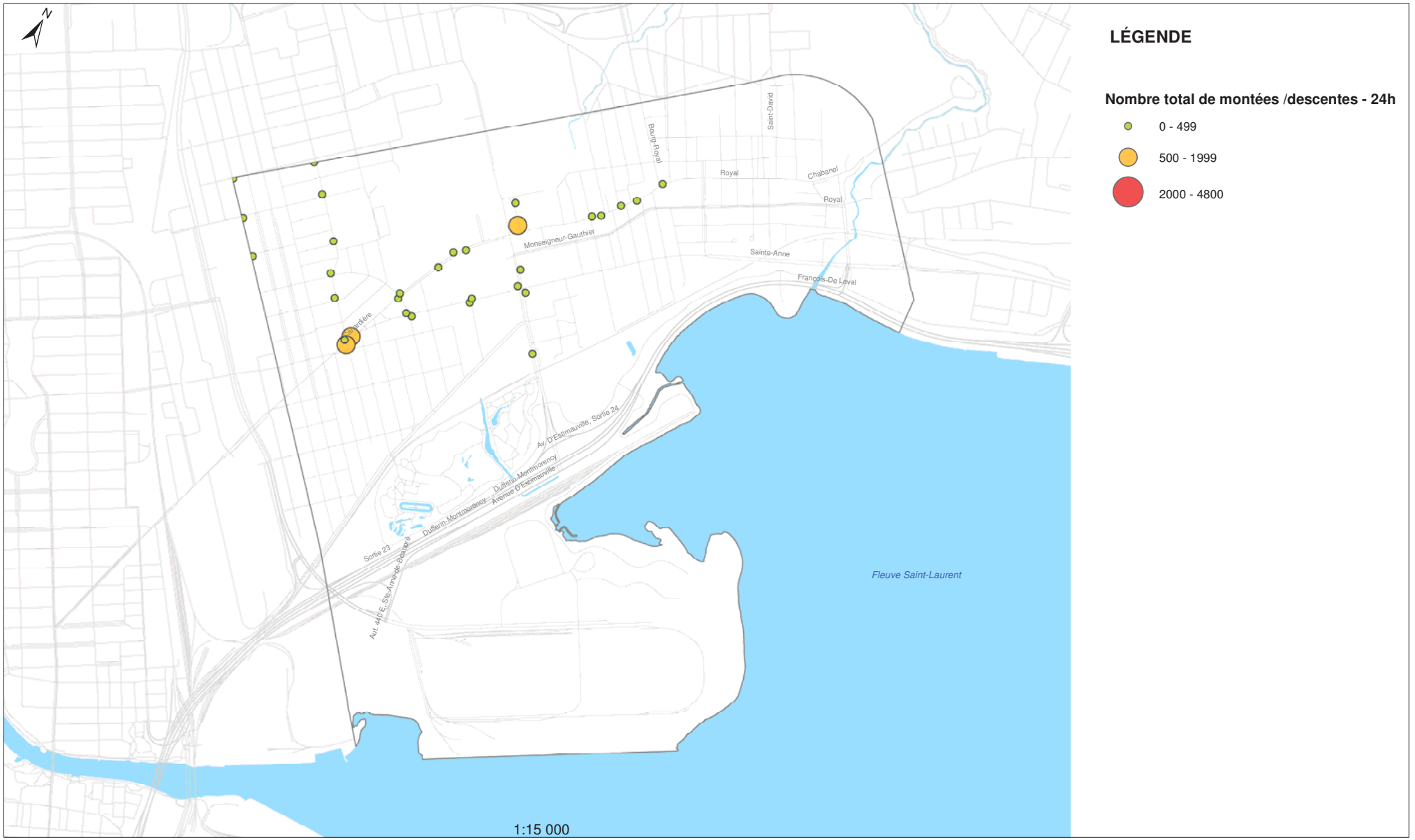
Figure A11-4

Réseau de transport de la Capitale (RTC) - Montées / Descentes - 24h

Secteur Est

Service du transport et de la mobilité intelligente

Ville de Québec, l'accent d'Amérique



Annexe A-12 :

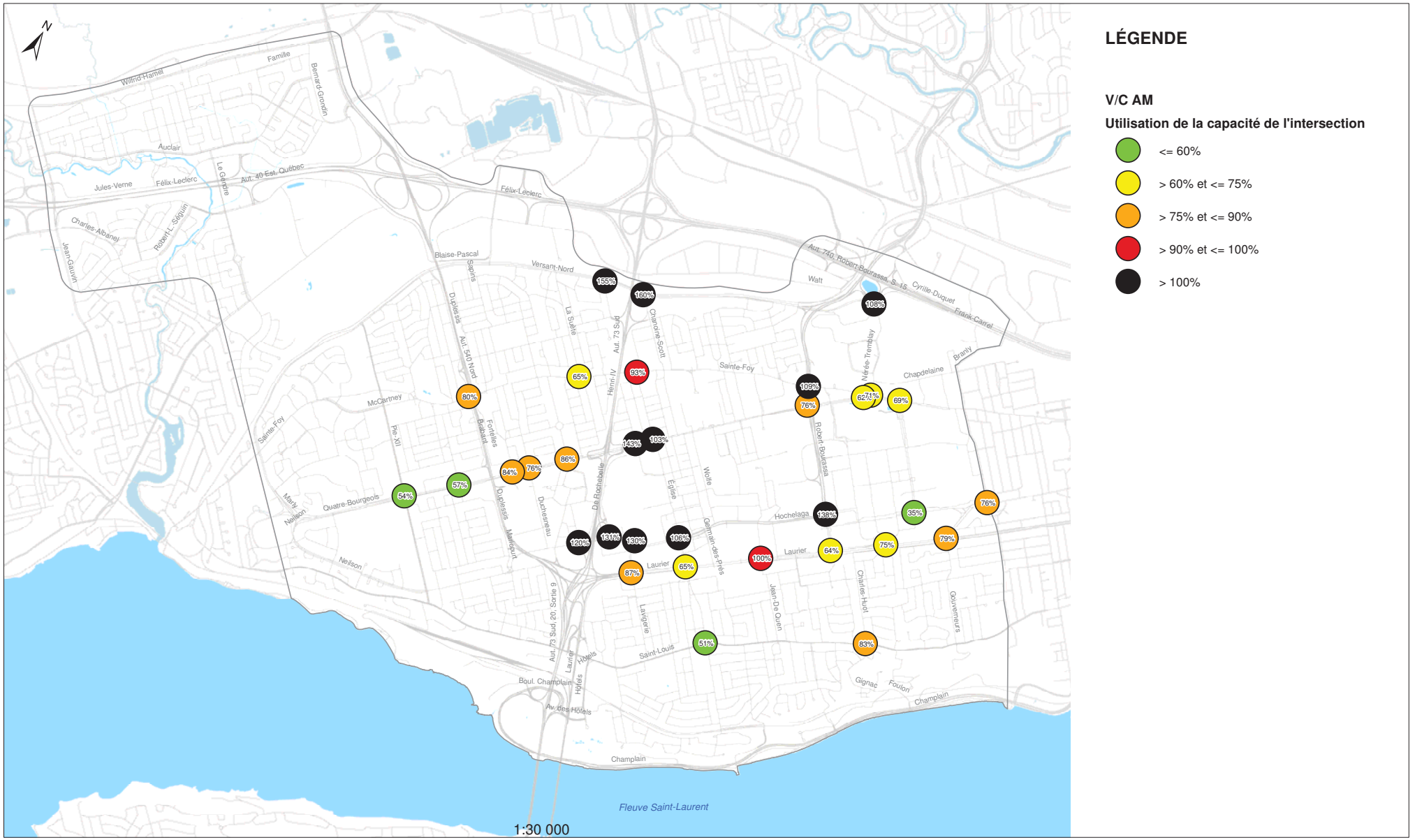
Taux de saturation aux intersections dans la zone à l'étude pour les heures de pointe du matin et de l'après-midi

Figure
A12-1a

V/C Période AM

Secteur Ouest

Service du transport
et de la mobilité intelligente



LÉGENDE

V/C AM

Utilisation de la capacité de l'intersection

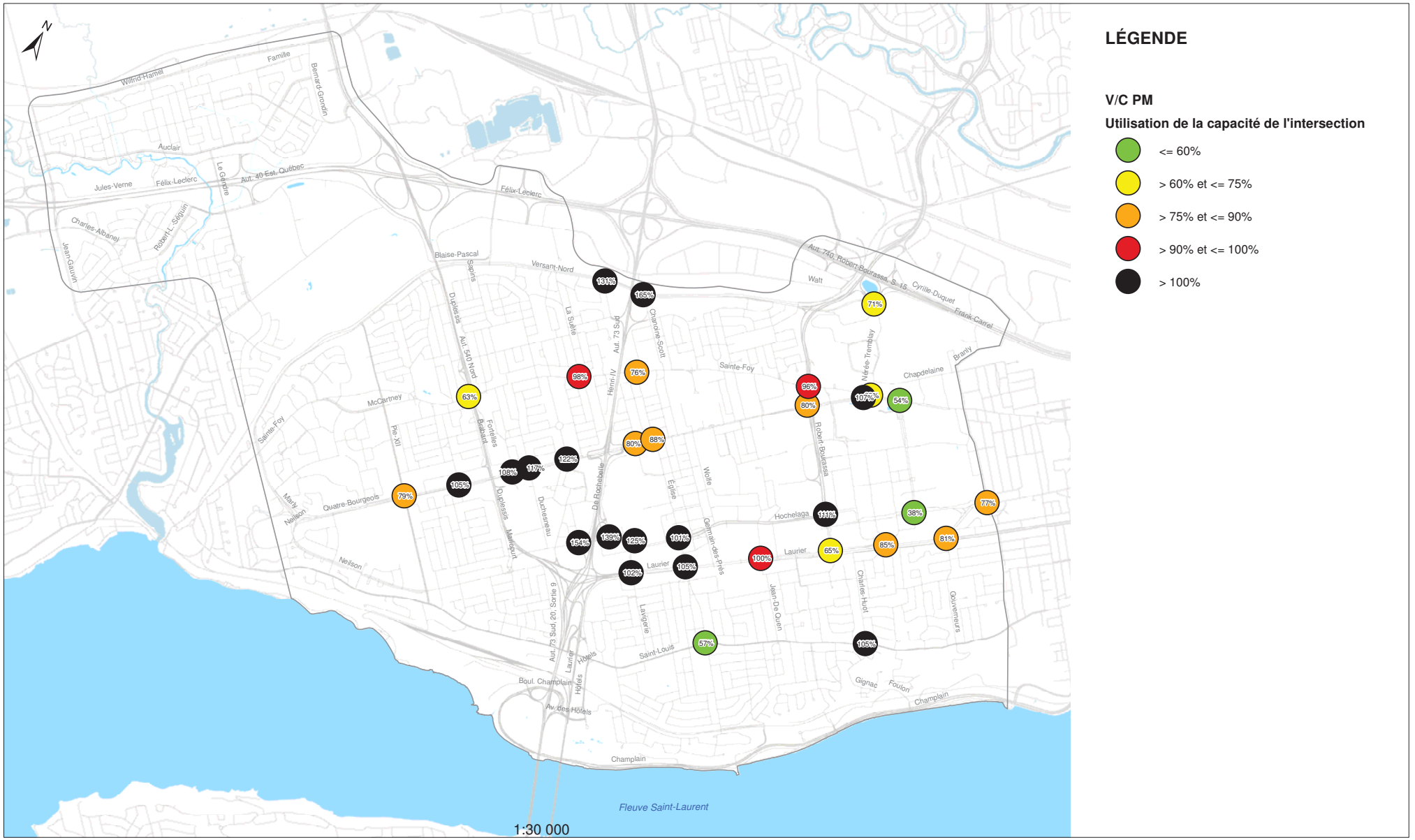
- <= 60%
- > 60% et <= 75%
- > 75% et <= 90%
- > 90% et <= 100%
- > 100%

Figure A12-1b

V/C Période PM

Secteur Ouest

Service du transport et de la mobilité intelligente



LÉGENDE

V/C PM

Utilisation de la capacité de l'intersection

- <= 60%
- > 60% et <= 75%
- > 75% et <= 90%
- > 90% et <= 100%
- > 100%

Figure
A12-2a

V/C Période AM

Secteur Sud

Service du transport
et de la mobilité intelligente

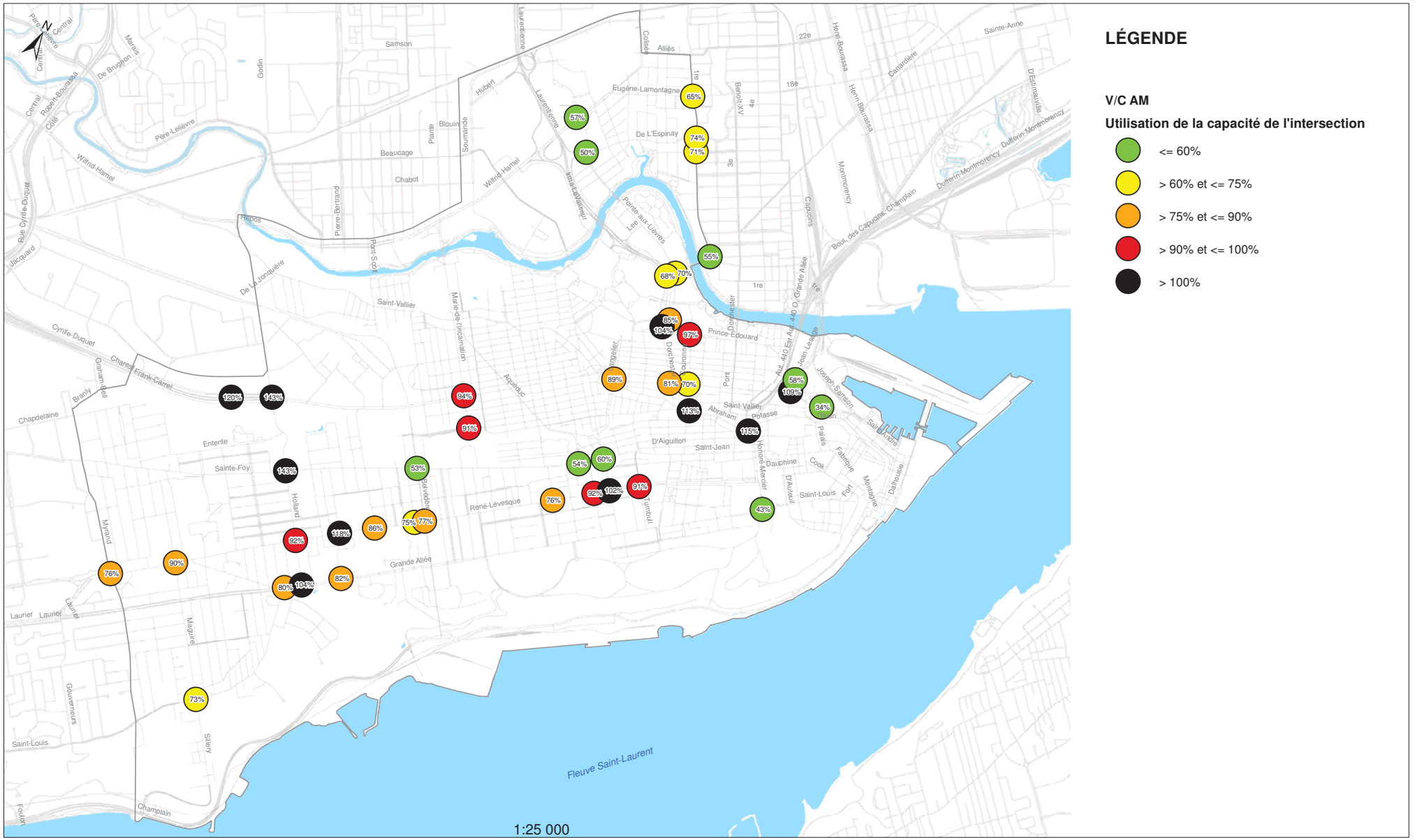
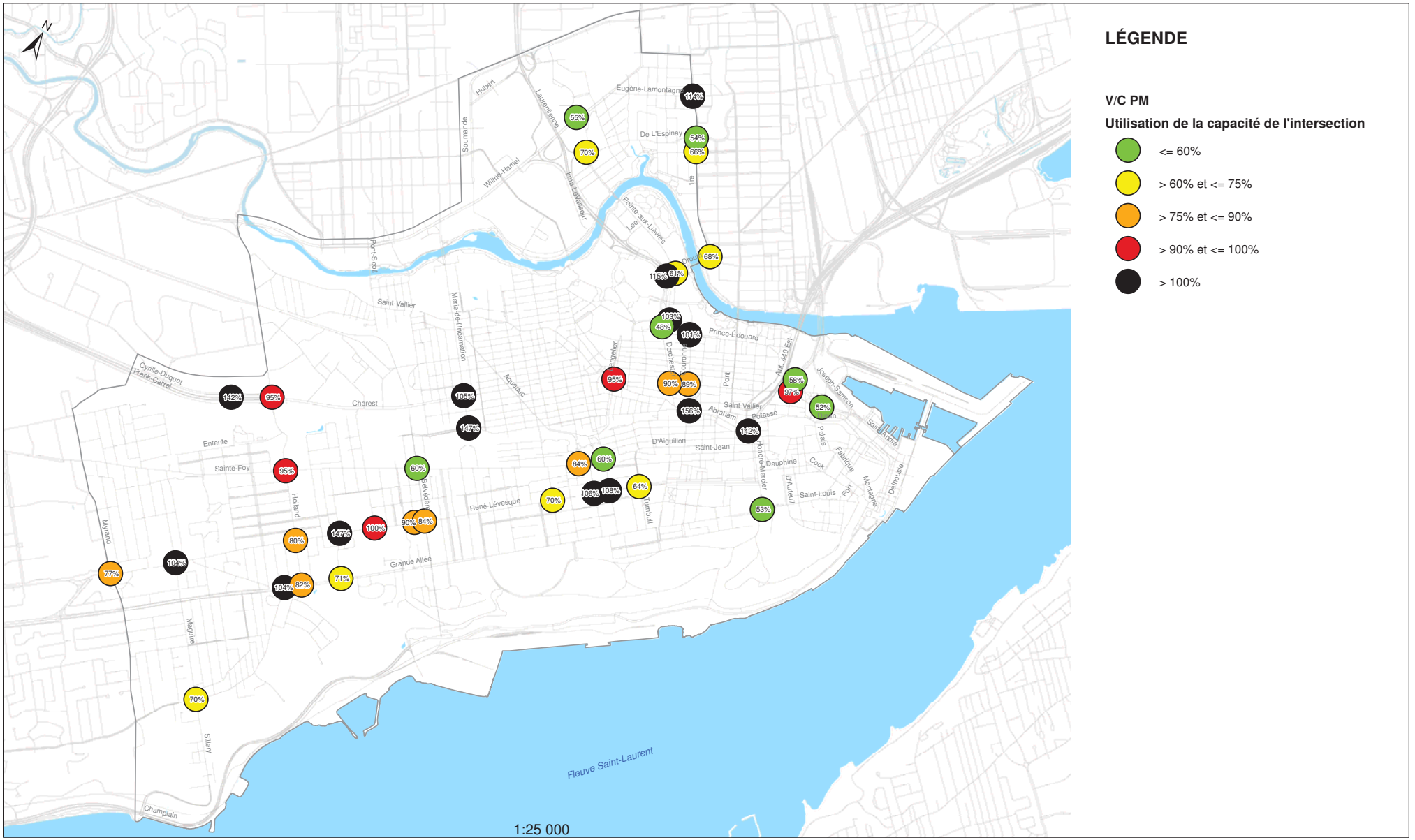


Figure A12-2b

V/C Période PM

Secteur Sud

Service du transport et de la mobilité intelligente



LÉGENDE

V/C PM

Utilisation de la capacité de l'intersection

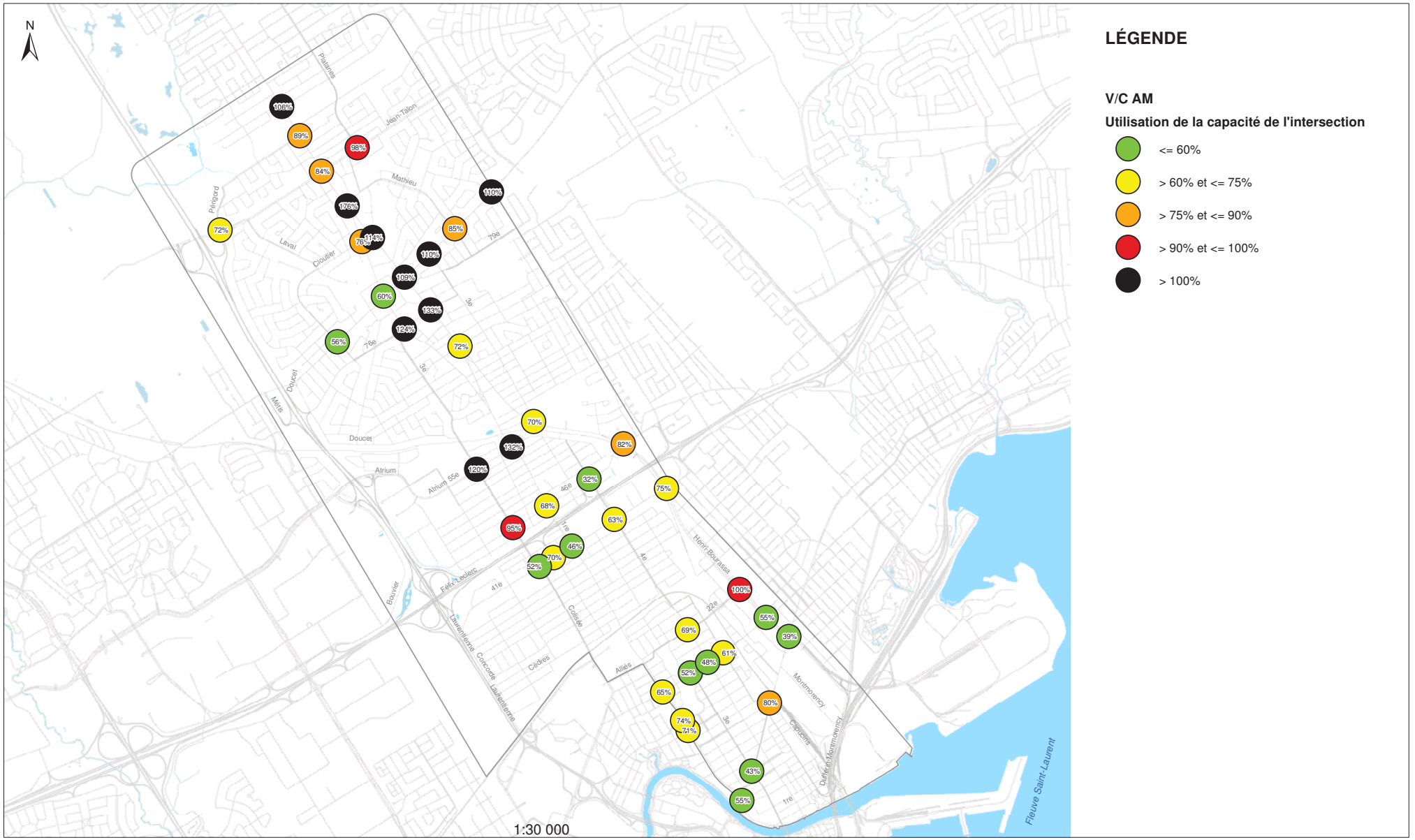
- <= 60%
- > 60% et <= 75%
- > 75% et <= 90%
- > 90% et <= 100%
- > 100%

Figure
A12-3a

V/C Période AM

Secteur Nord

Service du transport
et de la mobilité intelligente



LÉGENDE

V/C AM

Utilisation de la capacité de l'intersection

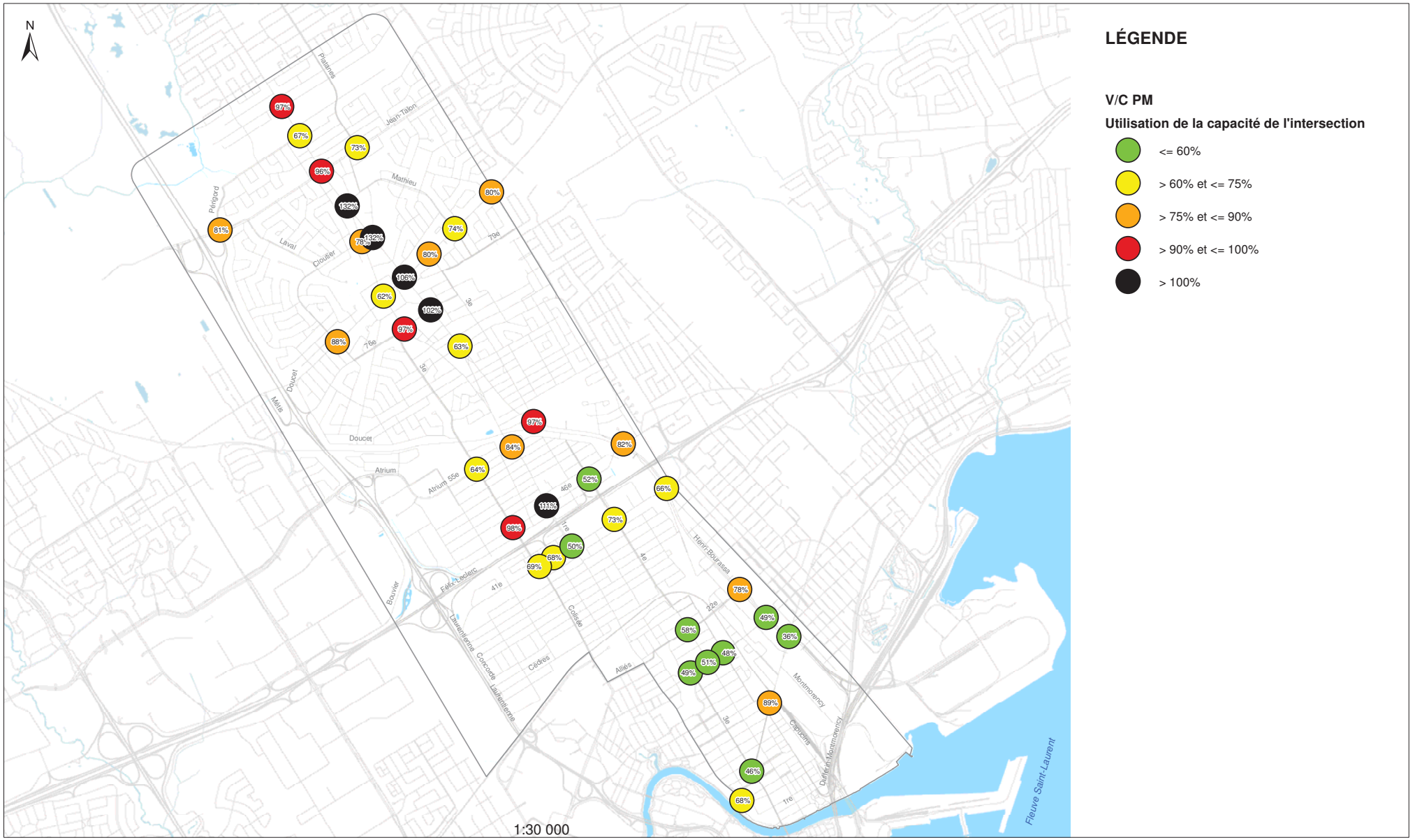
- <= 60%
- > 60% et <= 75%
- > 75% et <= 90%
- > 90% et <= 100%
- > 100%

Figure #

V/C Période PM

Secteur Nord

Service du transport et de la mobilité intelligente



LÉGENDE

V/C PM

Utilisation de la capacité de l'intersection

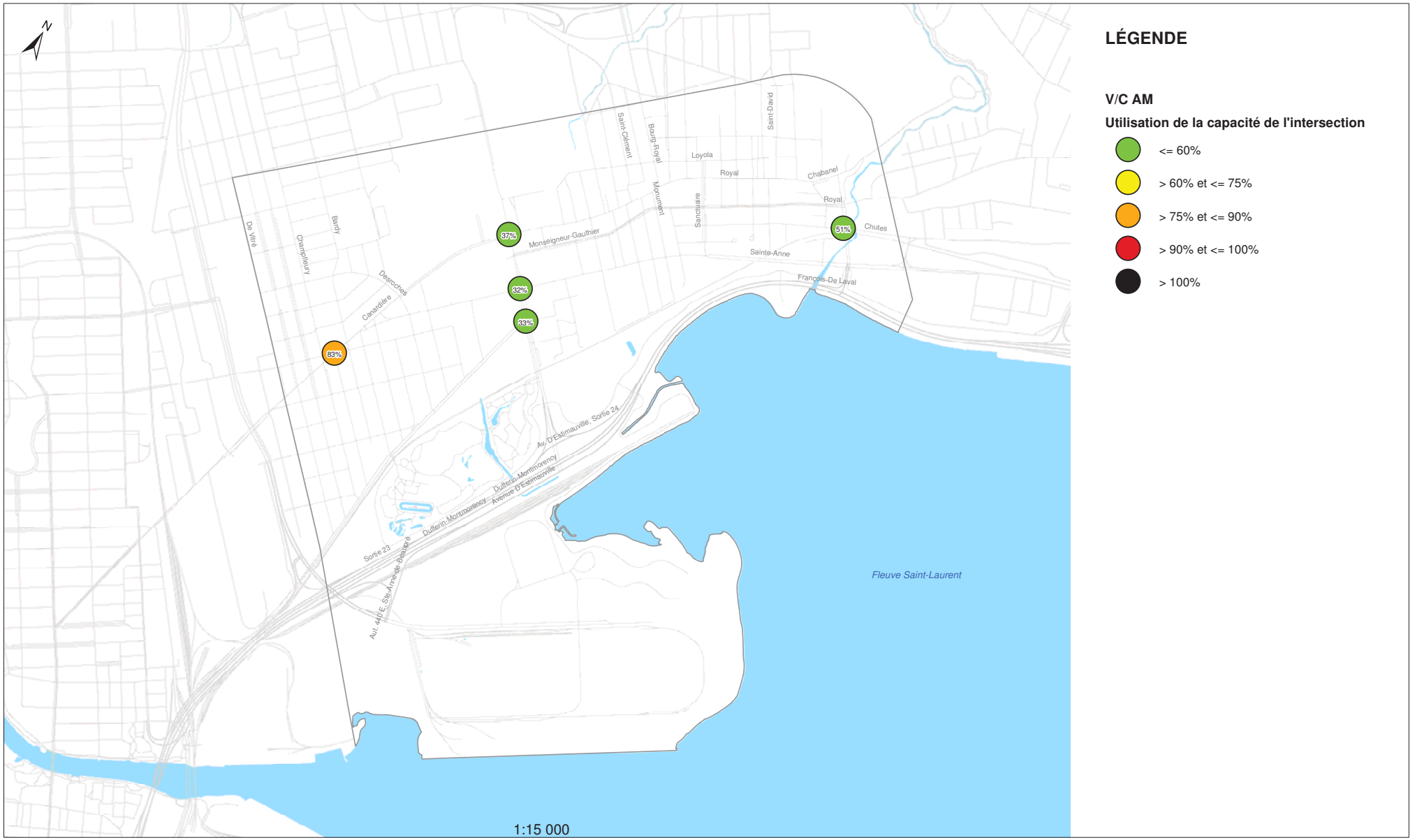
- <= 60%
- > 60% et <= 75%
- > 75% et <= 90%
- > 90% et <= 100%
- > 100%

Figure
A12-4a

V/C Période AM

Secteur Est

Service du transport
et de la mobilité intelligente



LÉGENDE

V/C AM

Utilisation de la capacité de l'intersection

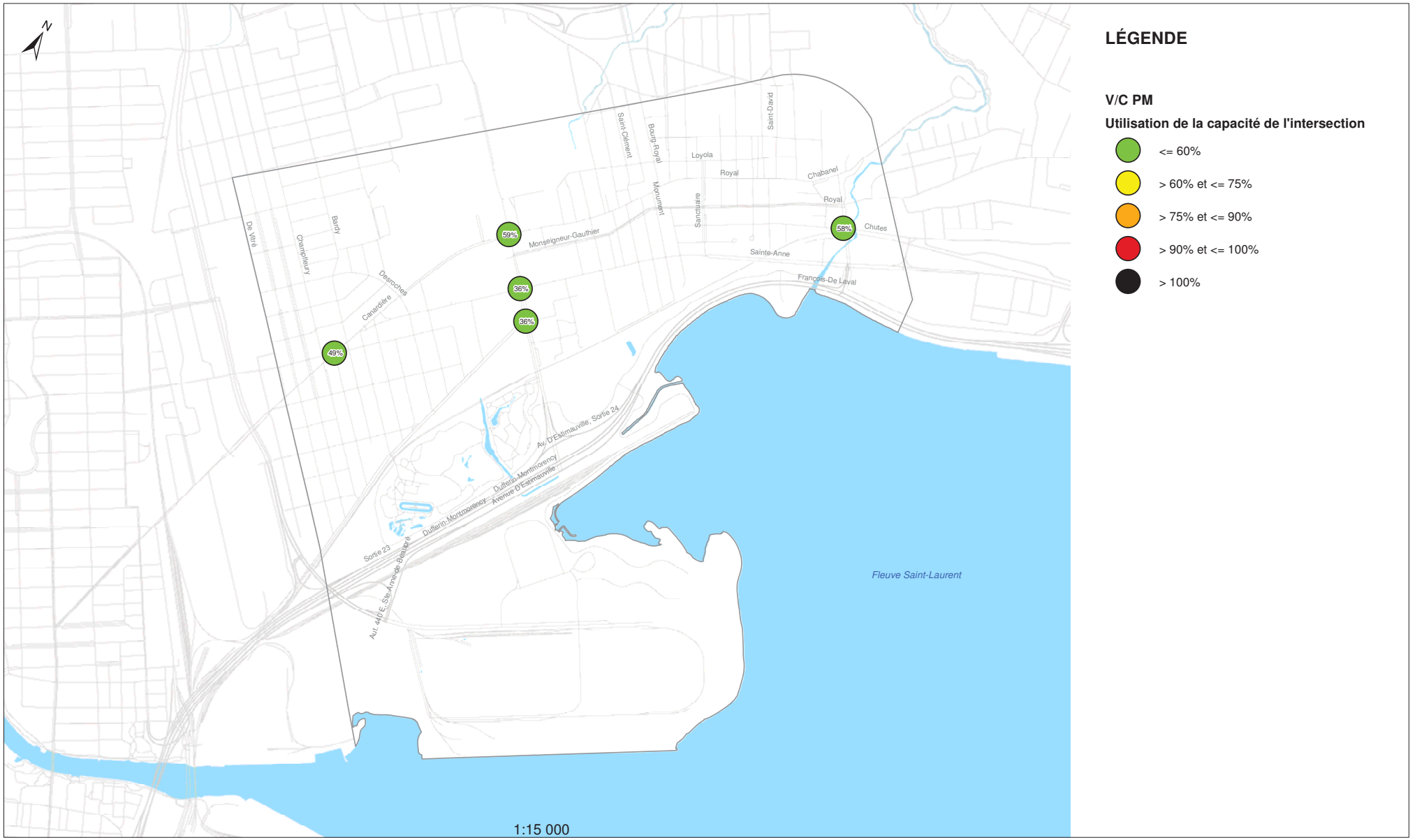
- <= 60%
- > 60% et <= 75%
- > 75% et <= 90%
- > 90% et <= 100%
- > 100%

Figure
A12-4b

V/C Période PM

Secteur Est

Service du transport
et de la mobilité intelligente



LÉGENDE

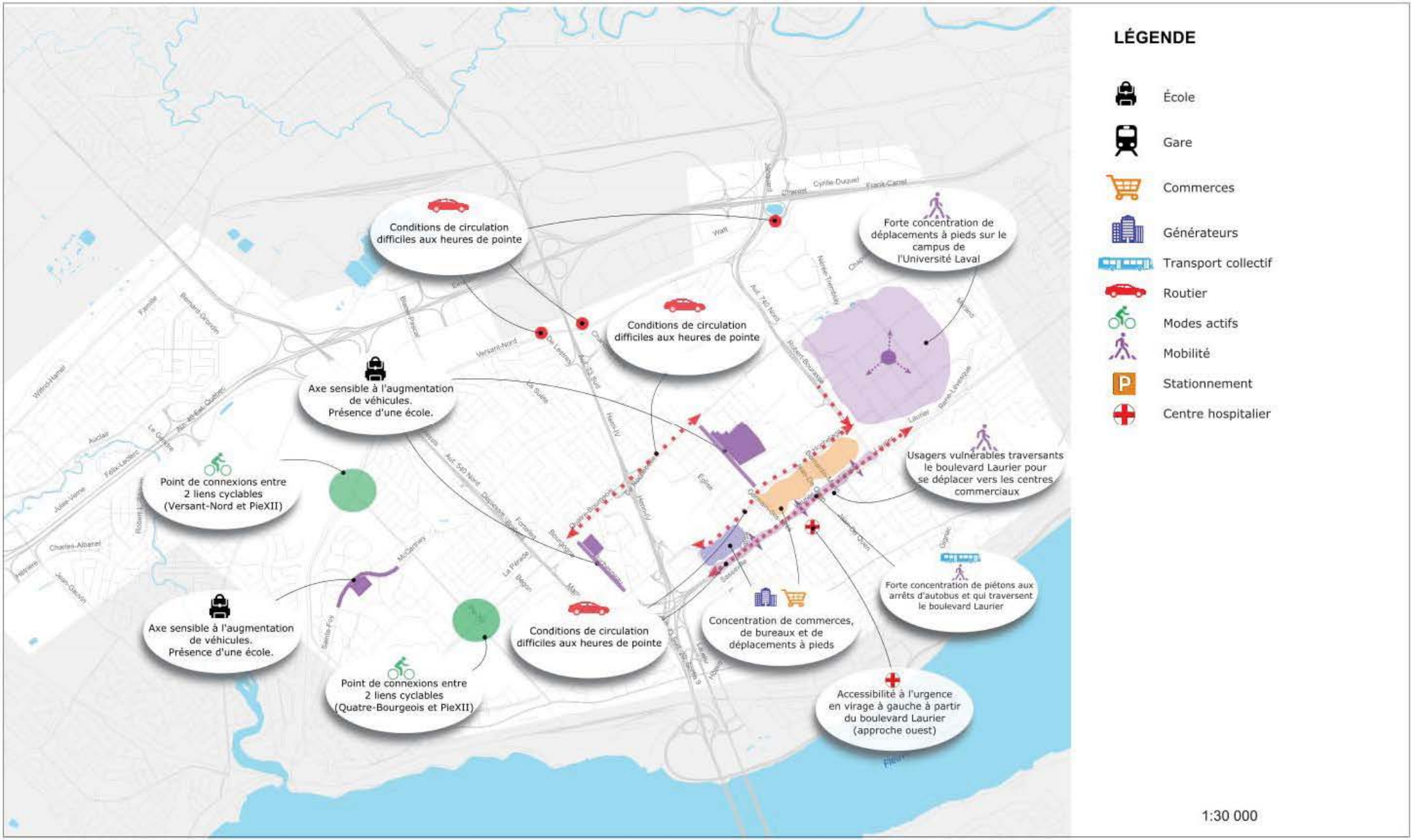
V/C PM

Utilisation de la capacité de l'intersection

- <= 60%
- > 60% et <= 75%
- > 75% et <= 90%
- > 90% et <= 100%
- > 100%

Annexe A-13 :

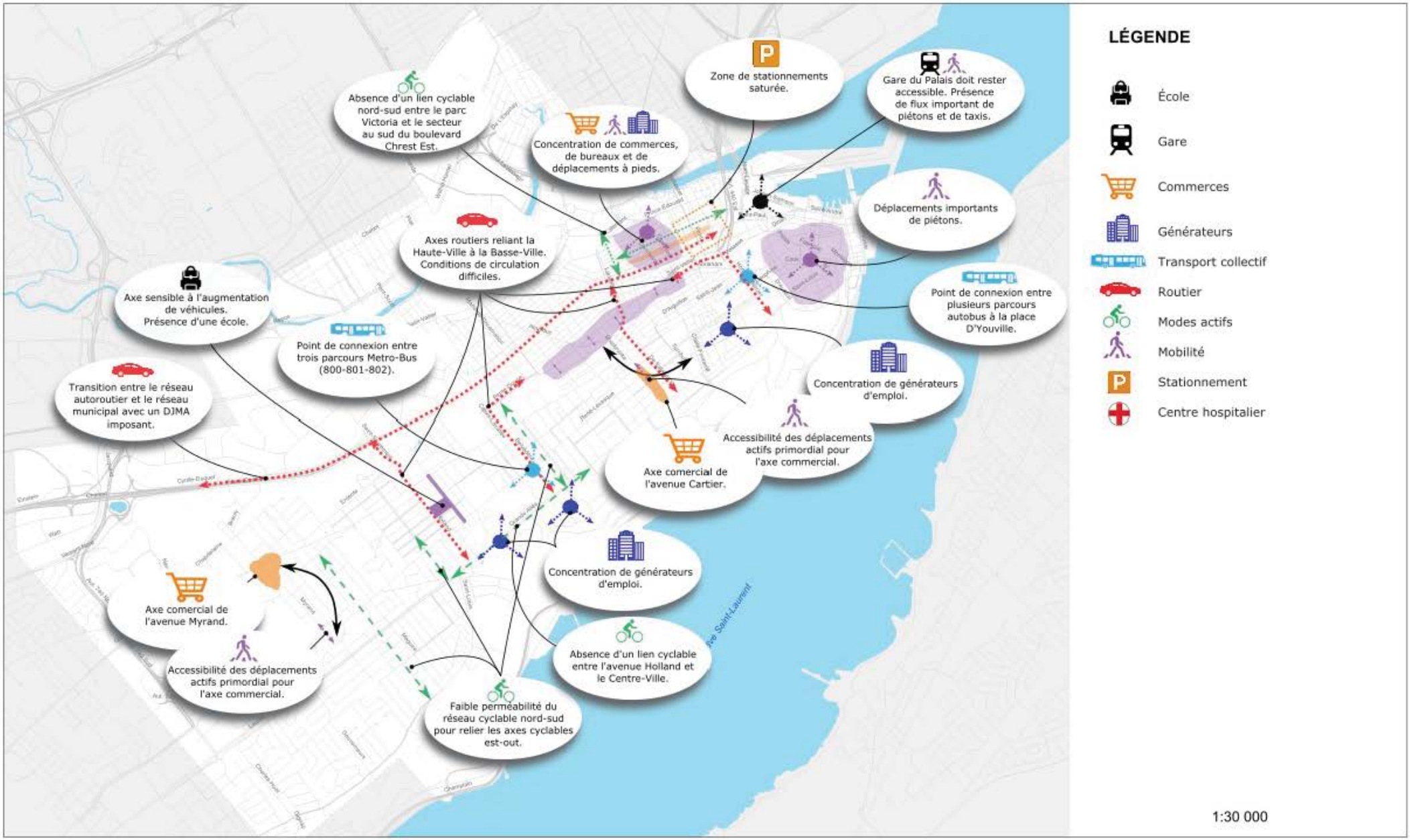
Enjeux multimodaux dans la zone à l'étude – Situation actuelle

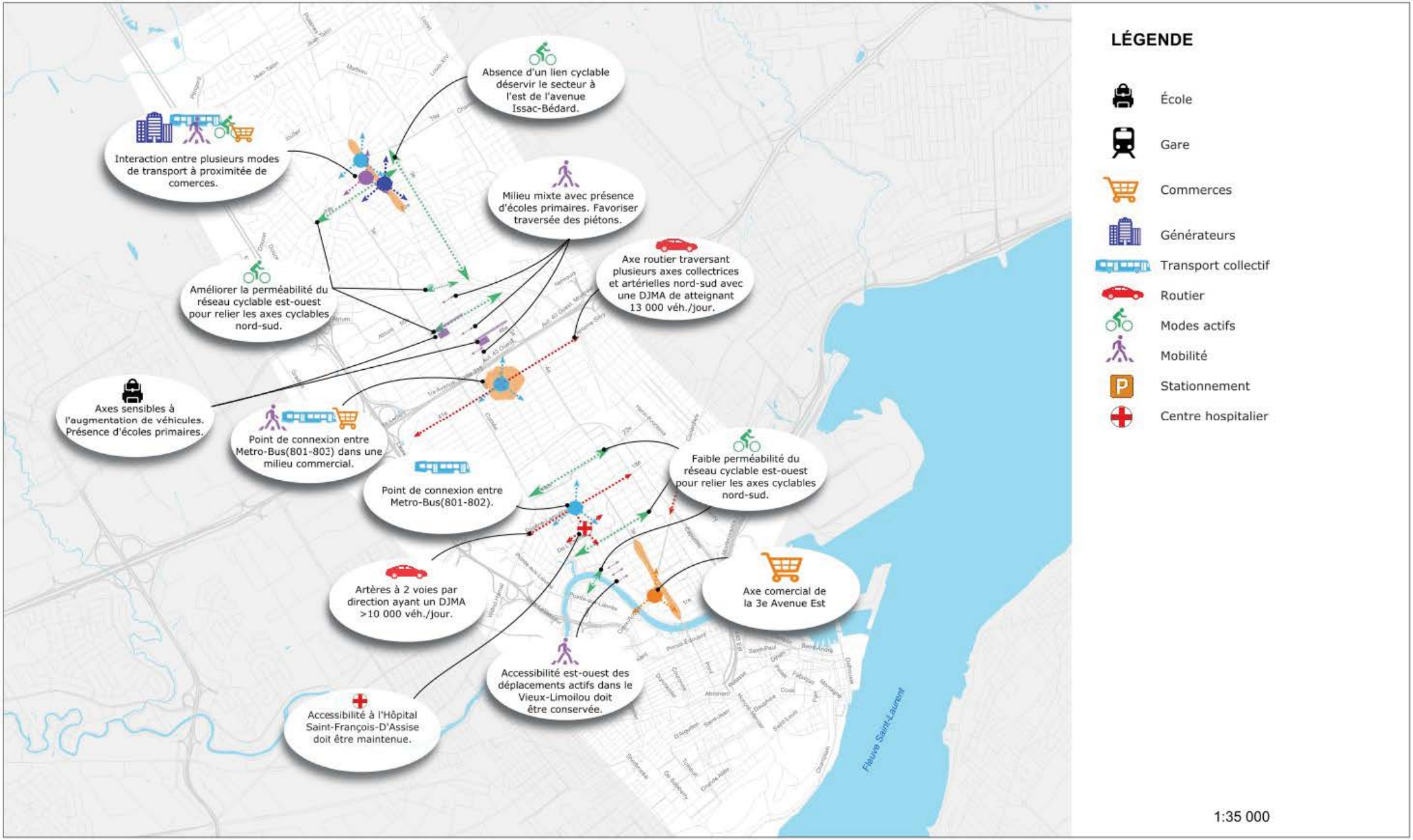


LÉGENDE

- École
- Gare
- Commerces
- Générateurs
- Transport collectif
- Routier
- Modes actifs
- Mobilité
- Stationnement
- Centre hospitalier

1:30 000

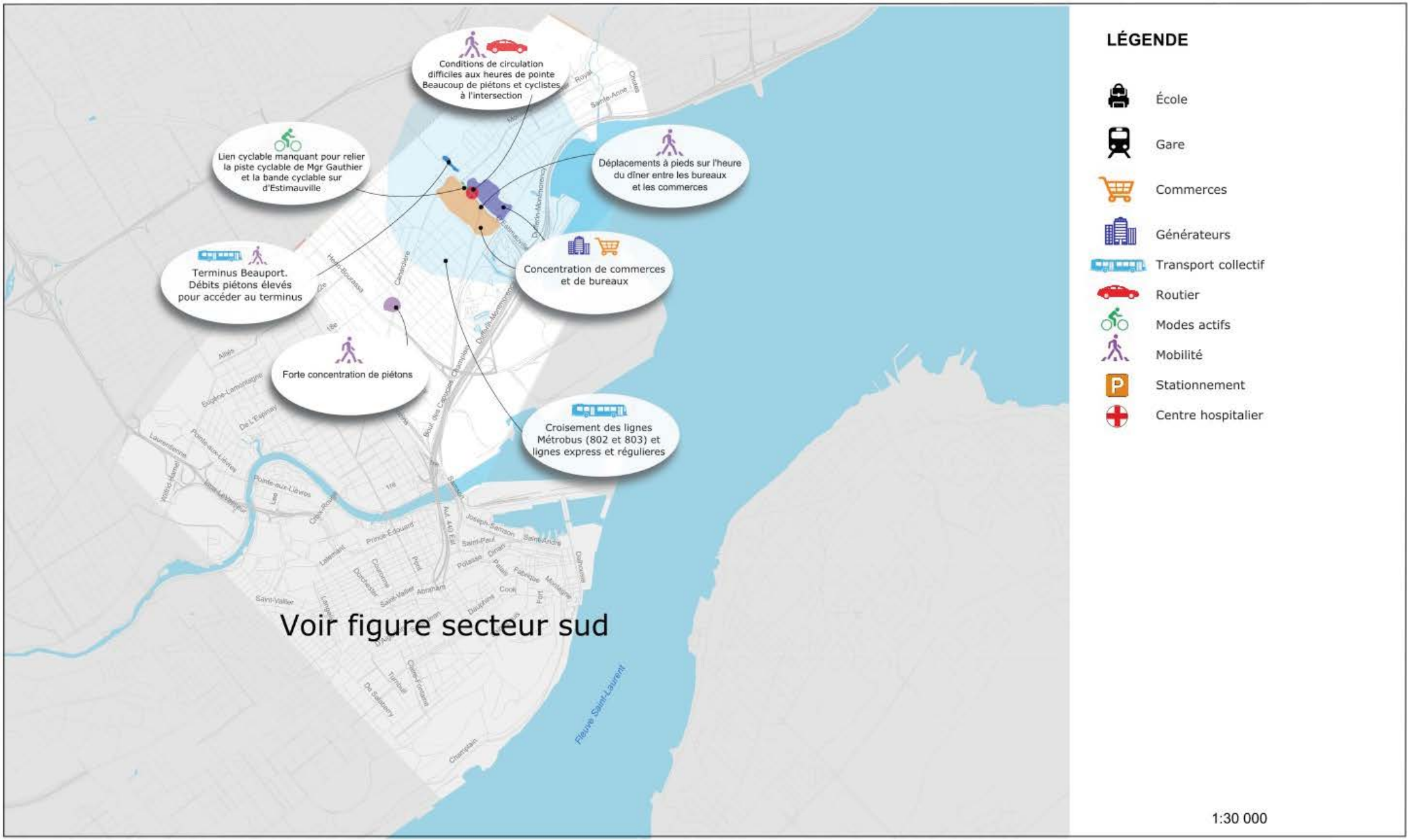

Absence d'un lien cyclable nord-sud entre le parc Victoria et le secteur au sud du boulevard Chrest Est.
Zone de stationnements saturée.
Gare du Palais doit rester accessible. Présence de flux important de piétons et de taxis.
Concentration de commerces, de bureaux et de déplacements à pieds.
Déplacements importants de piétons.
Axes routiers reliant la Haute-Ville à la Basse-Ville. Conditions de circulation difficiles.
Axe sensible à l'augmentation de véhicules. Présence d'une école.
Point de connexion entre plusieurs parcours autobus à la place D'Youville.
Point de connexion entre trois parcours Metro-Bus (800-801-802).
Transition entre le réseau autoroutier et le réseau municipal avec un DJMA imposant.
Concentration de générateurs d'emploi.
Accessibilité des déplacements actifs primordial pour l'axe commercial.
Axe comercial de l'avenue Cartier.
Concentration de générateurs d'emploi.
Axe comercial de l'avenue Myrand.
Accessibilité des déplacements actifs primordial pour l'axe commercial.
Absence d'un lien cyclable entre l'avenue Holland et le Centre-Ville.
Faible perméabilité du réseau cyclable nord-sud pour relier les axes cyclables est-out.
LÉGENDE
École
Gare
Commerces
Générateurs
Transport collectif
Routier
Modes actifs
Mobilité
Stationnement
Centre hospitalier
1:30 000



LÉGENDE

- École
- Gare
- Commerces
- Générateurs
- Transport collectif
- Routier
- Modes actifs
- Mobilité
- Stationnement
- Centre hospitalier

1:35 000


Conditions de circulation difficiles aux heures de pointe
Beaucoup de piétons et cyclistes à l'intersection
Lien cyclable manquant pour relier la piste cyclable de Mgr Gauthier et la bande cyclable sur d'Estimauville
Déplacements à pieds sur l'heure du dîner entre les bureaux et les commerces
Terminus Beauport.
Débits piétons élevés pour accéder au terminus
Concentration de commerces et de bureaux
Forte concentration de piétons
Croisement des lignes Métrobus (802 et 803) et lignes express et régulieres
Voir figure secteur sud
Fleuve Saint-Laurent
LÉGENDE
École
Gare
Commerces
Générateurs
Transport collectif
Routier
Modes actifs
Mobilité
Stationnement
Centre hospitalier
1:30 000

Annexe B- 1 :

Distribution de l'offre en transport en commun dans la zone à l'étude à l'horizon 2026 sans projet par secteur

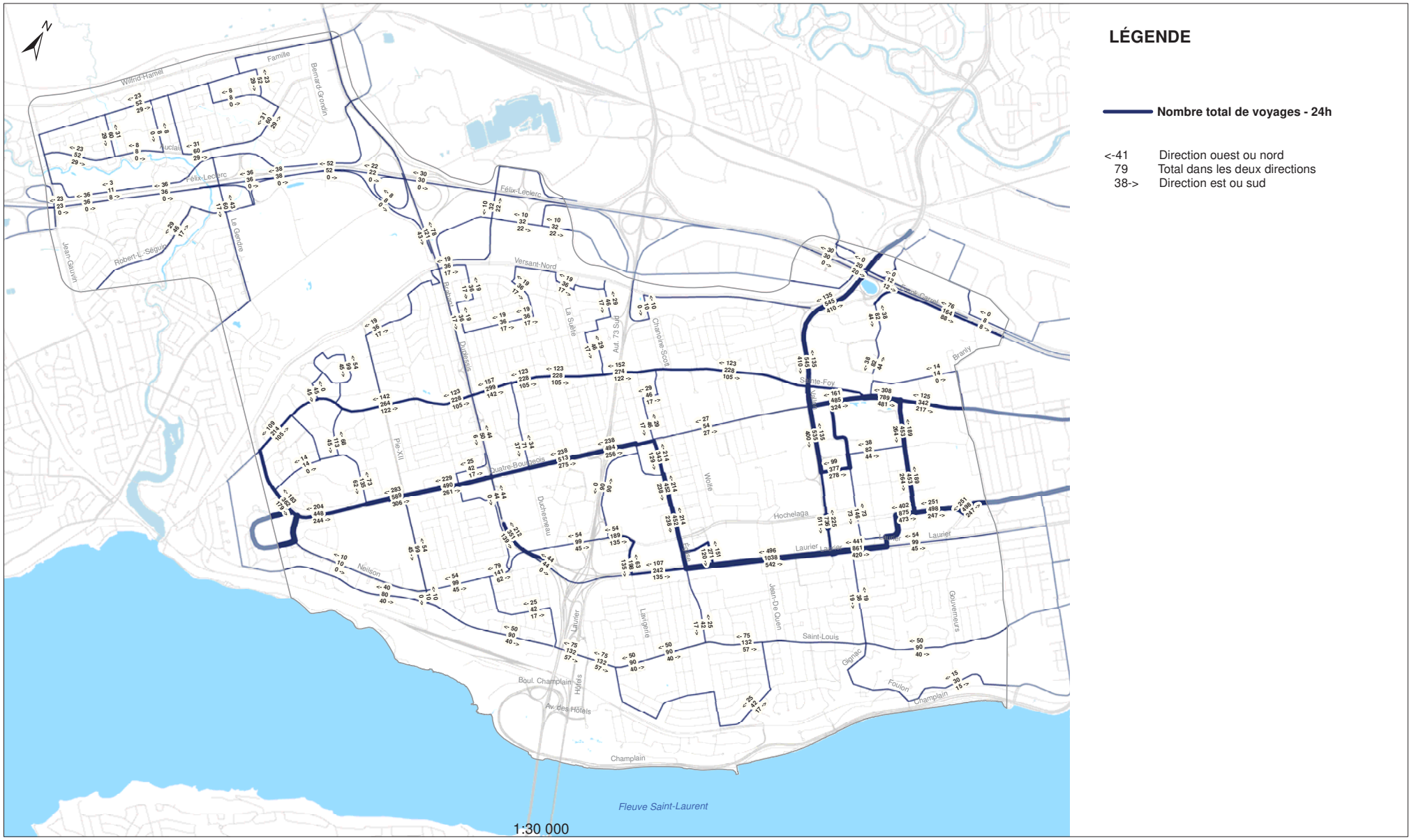
Figure B1-1

Nombre de voyages autobus (RTC) - 24 H - Horizon 2026 - sans tramway

Secteur Ouest

Service du transport et de la mobilité intelligente

Ville de Québec, l'accent d'Amérique



LÉGENDE

Nombre total de voyages - 24h

<-41 Direction ouest ou nord
79 Total dans les deux directions
38-> Direction est ou sud

Figure B1-2

Nombre de voyages autobus (RTC) - 24 H - Horizon 2026 - sans tramway

Secteur Sud

Service du transport et de la mobilité intelligente

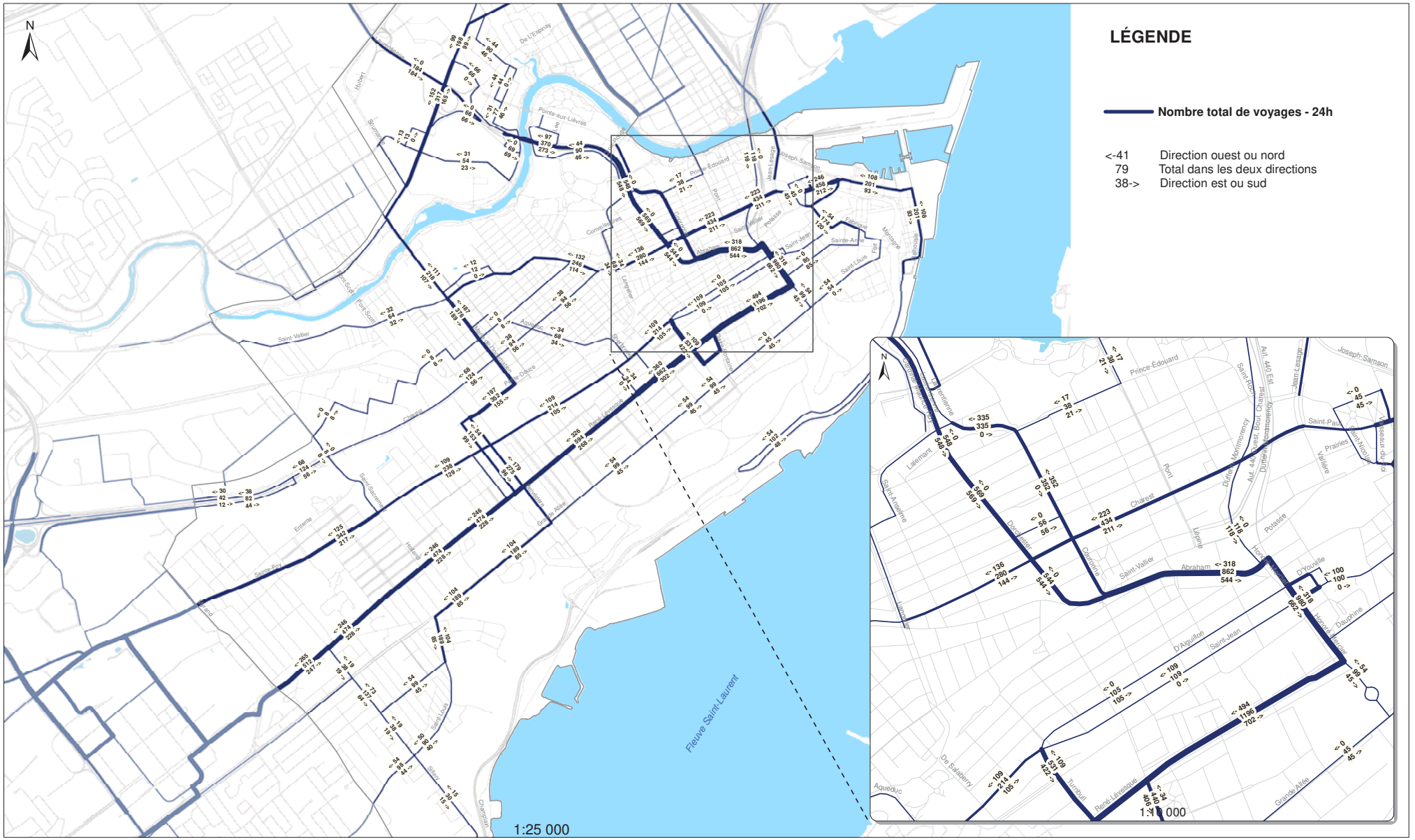


Figure B1-3

Nombre de voyages autobus (RTC) - 24 H - Horizon 2026 - sans tramway

Secteur Nord

Service du transport et de la mobilité intelligente

Ville de Québec, l'accent d'Amérique

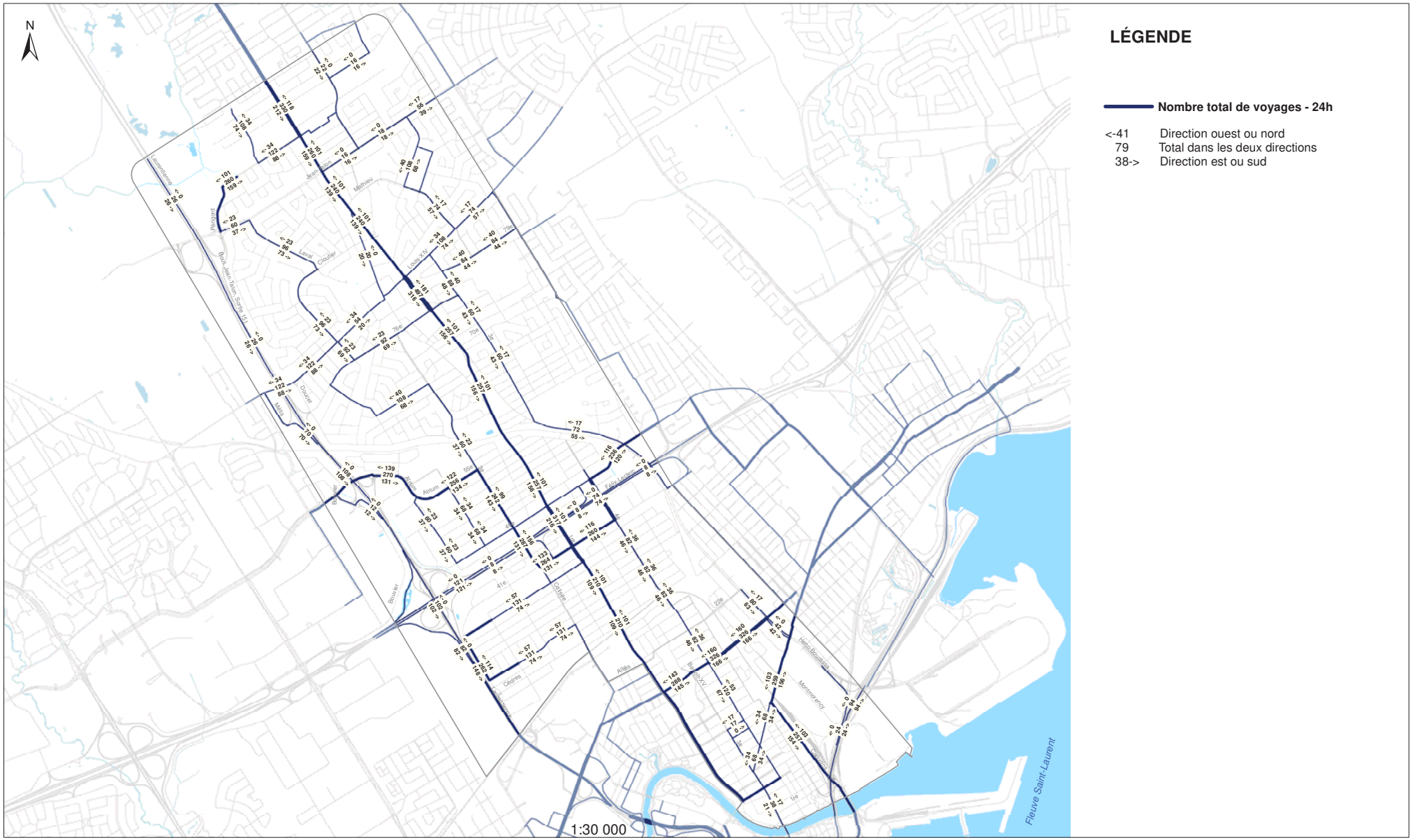


Figure B1-4

Nombre de voyages autobus (RTC) - 24 H - Horizon 2026 - sans tramway

Secteur Est

Service du transport et de la mobilité intelligente

Annexe B- 2 :

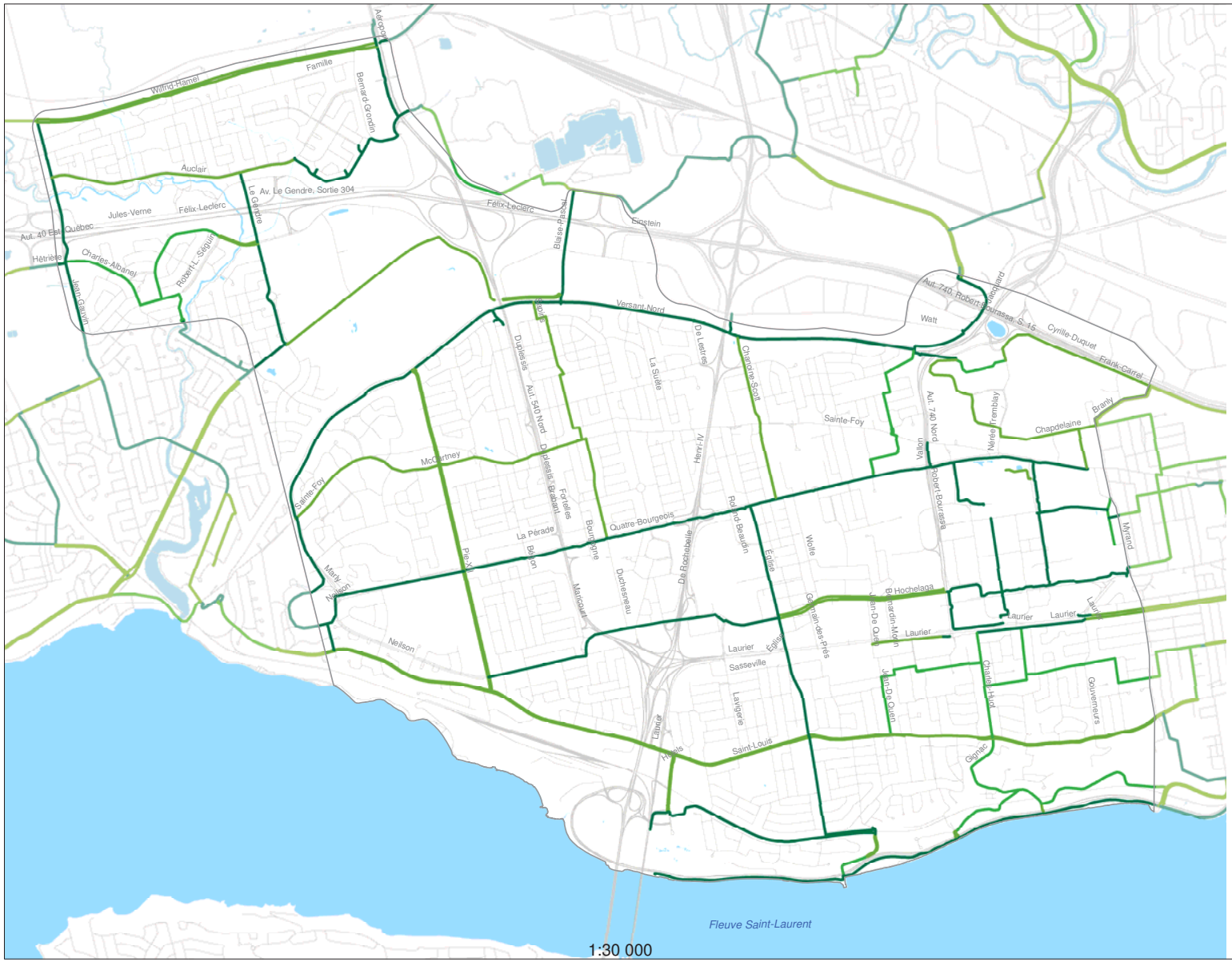
Réseau cyclable sur le territoire de la Ville de Québec à l'horizon 2026 sans projet par secteur

Figure B2-1

Réseau cyclable - Horizon 2026 - sans tramway

Secteur Ouest

Service du transport et de la mobilité intelligente



LÉGENDE

Réseau cyclable

- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Chaussée désignée

Figure B2-2

Réseau cyclable - Horizon 2026 - sans tramway

Secteur Sud

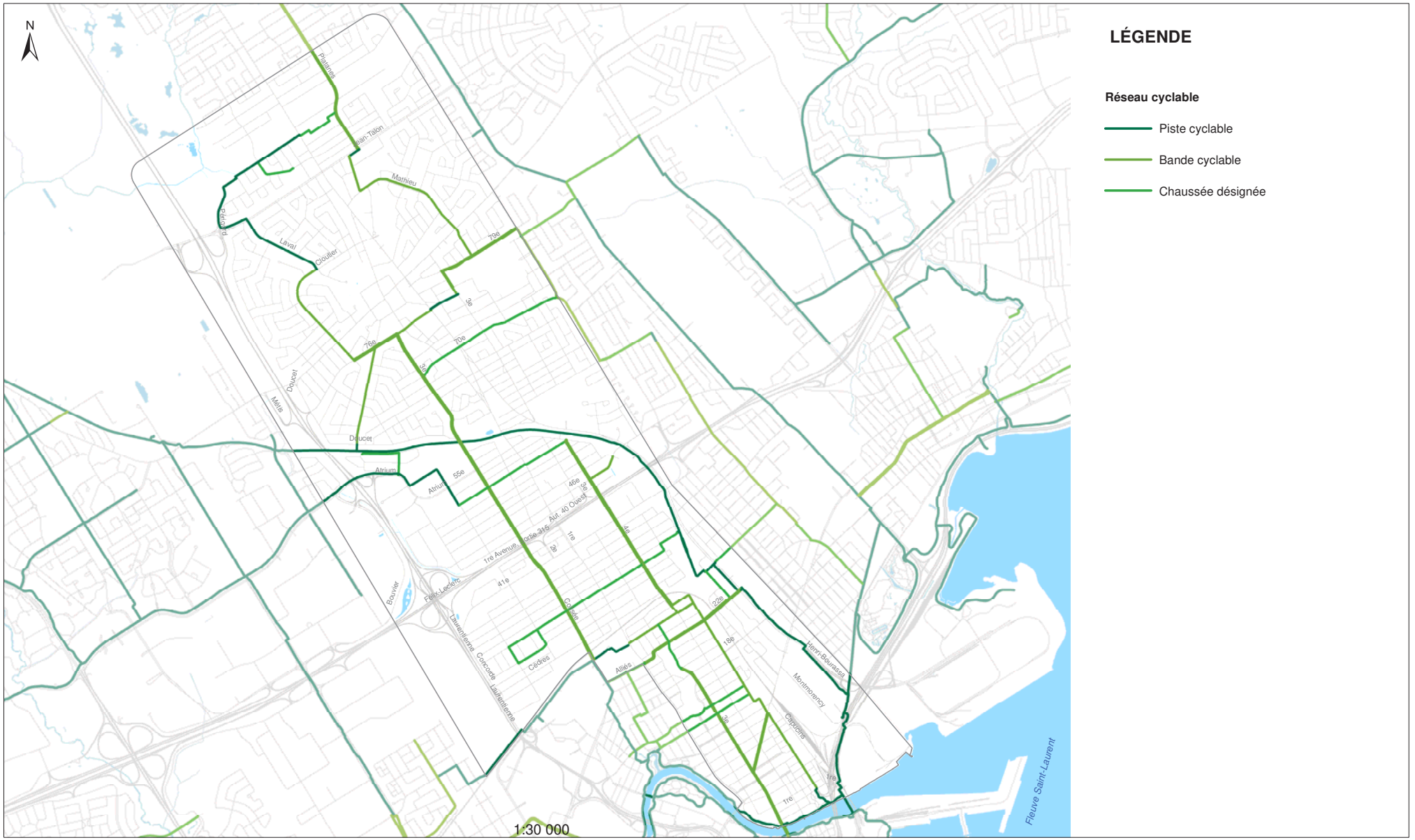
Service du transport et de la mobilité intelligente

Figure B2-3

Réseau cyclable - Horizon 2026 - sans tramway

Secteur Nord

Service du transport et de la mobilité intelligente



LÉGENDE

Réseau cyclable

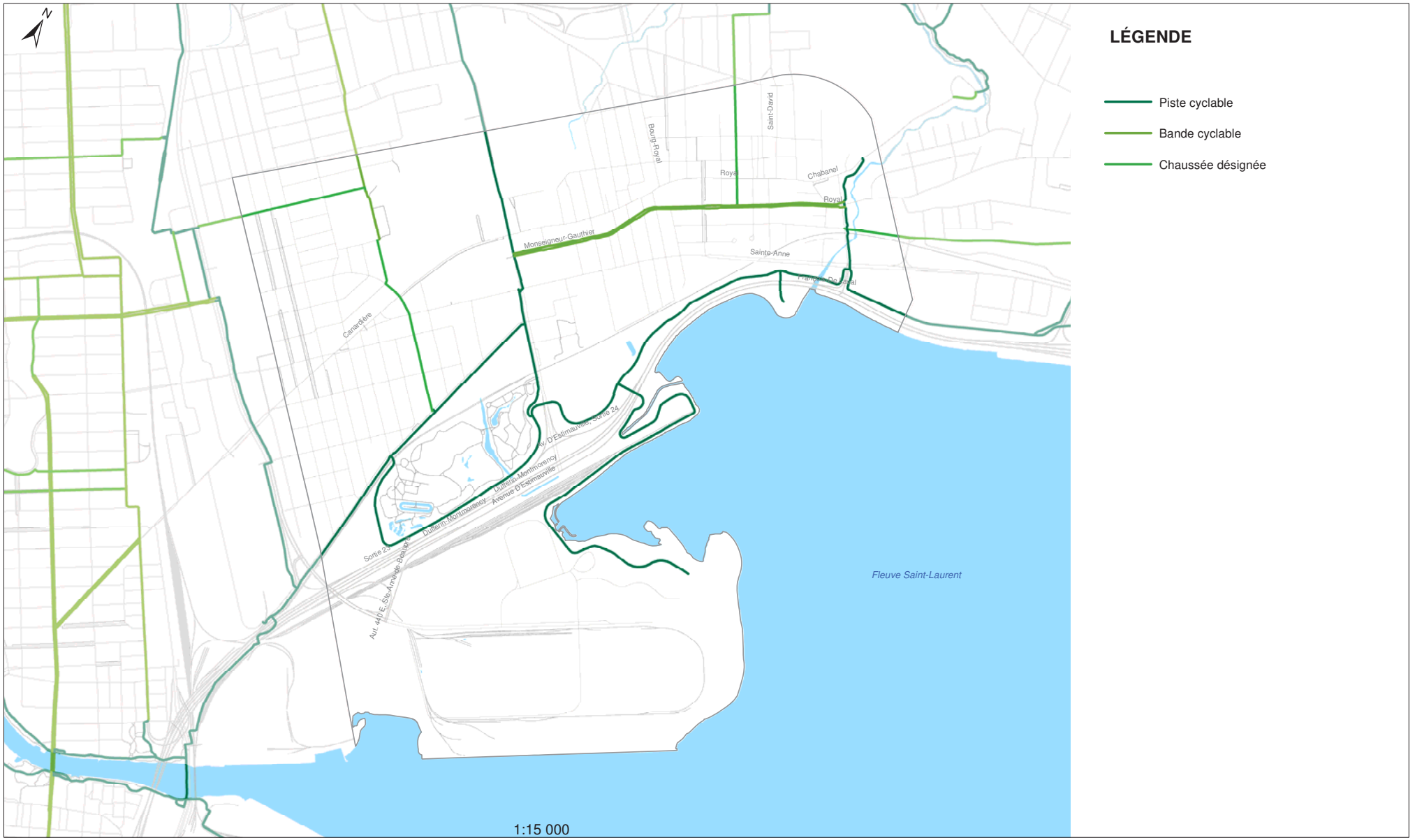
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Chaussée désignée

Figure B2-4

Réseau cyclable - Horizon 2026 - sans tramway

Secteur Est

Service du transport et de la mobilité intelligente



Annexe B- 3 :

Débits journaliers moyens annuels dans la zone à l'étude à l'horizon 2026 sans projet par secteur

Figure B3-1

Débits journaliers moyens annuels (DJMA) - Horizon 2026 - Sans Tramway

Secteur Ouest

Service du transport et de la mobilité intelligente

LÉGENDE

Débits journaliers moyens annuels (DJMA)

<-600 Direction ouest ou nord
1100 Total dans les deux directions
500-> Direction est ou sud

Figure B3-2

Débits journaliers moyens annuels (DJMA) - Horizon 2026 - Sans Tramway

Secteur Sud

Service du transport et de la mobilité intelligente

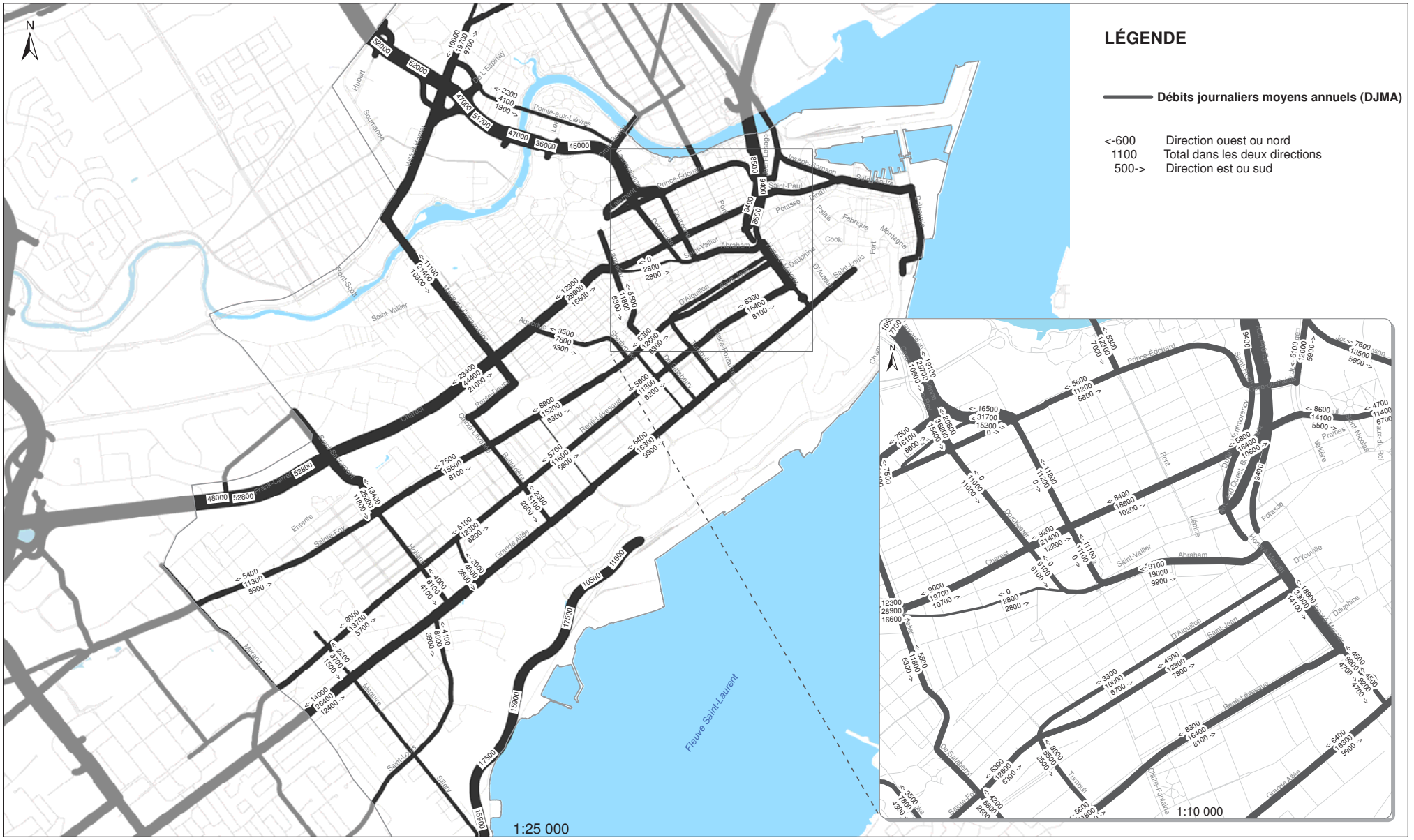


Figure B3-1

Débits journaliers moyens annuels (DJMA) - Horizon 2026 - Sans Tramway

Secteur Nord

Service du transport et de la mobilité intelligente

Figure B3-4

Débits journaliers moyens annuels (DJMA) - Horizon 2026 - Sans Tramway

Secteur Est

Service du transport et de la mobilité intelligente

LÉGENDE

Débits journaliers moyens annuels (DJMA)

<-600	Direction ouest ou nord
1100	Total dans les deux directions
500->	Direction est ou sud

Annexe B- 4 :

Taux de saturation des intersections aux heures de pointe du matin et de l'après-midi à l'horizon 2026 sans projet par secteur

Figure B4-1a

V/C Période AM - Horizon 2026 - Sans tramway

Secteur Ouest

Service du transport et de la mobilité intelligente

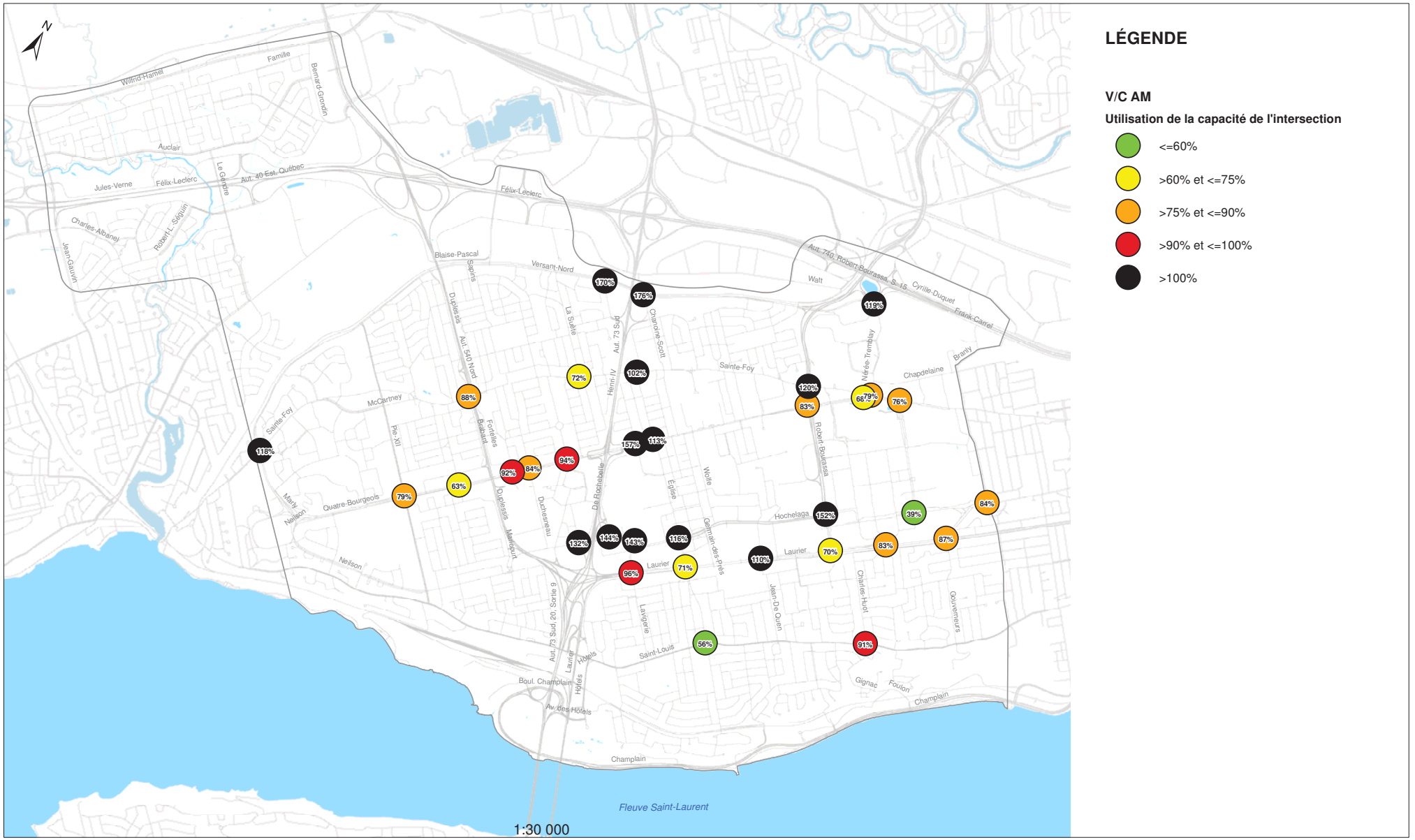


Figure B4-1b

V/C Période PM - Horizon 2026 - Sans tramway

Secteur Ouest

Service du transport et de la mobilité intelligente

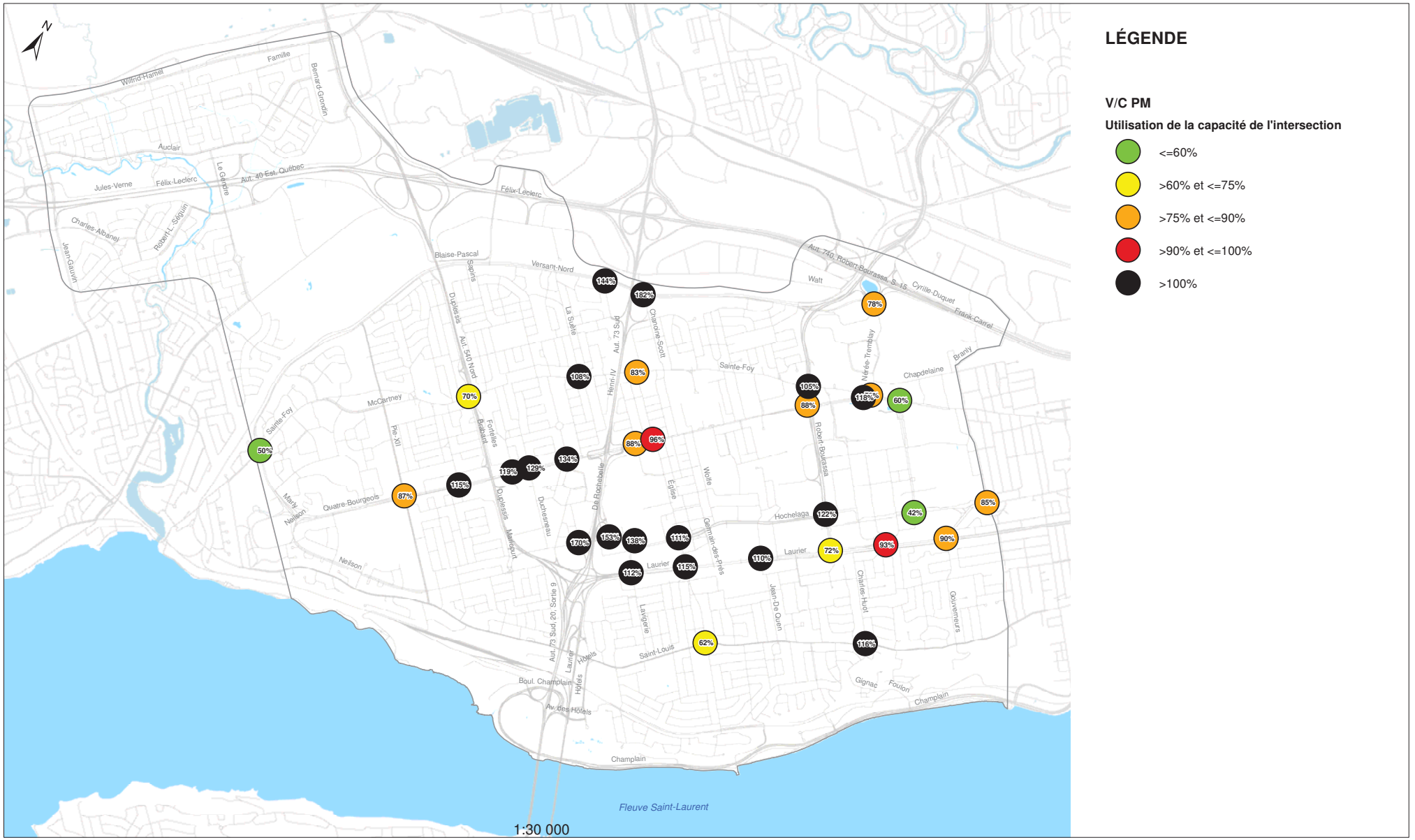


Figure B4-2a

V/C Période AM - Horizon 2026 - Sans tramway

Secteur Sud

Service du transport et de la mobilité intelligente

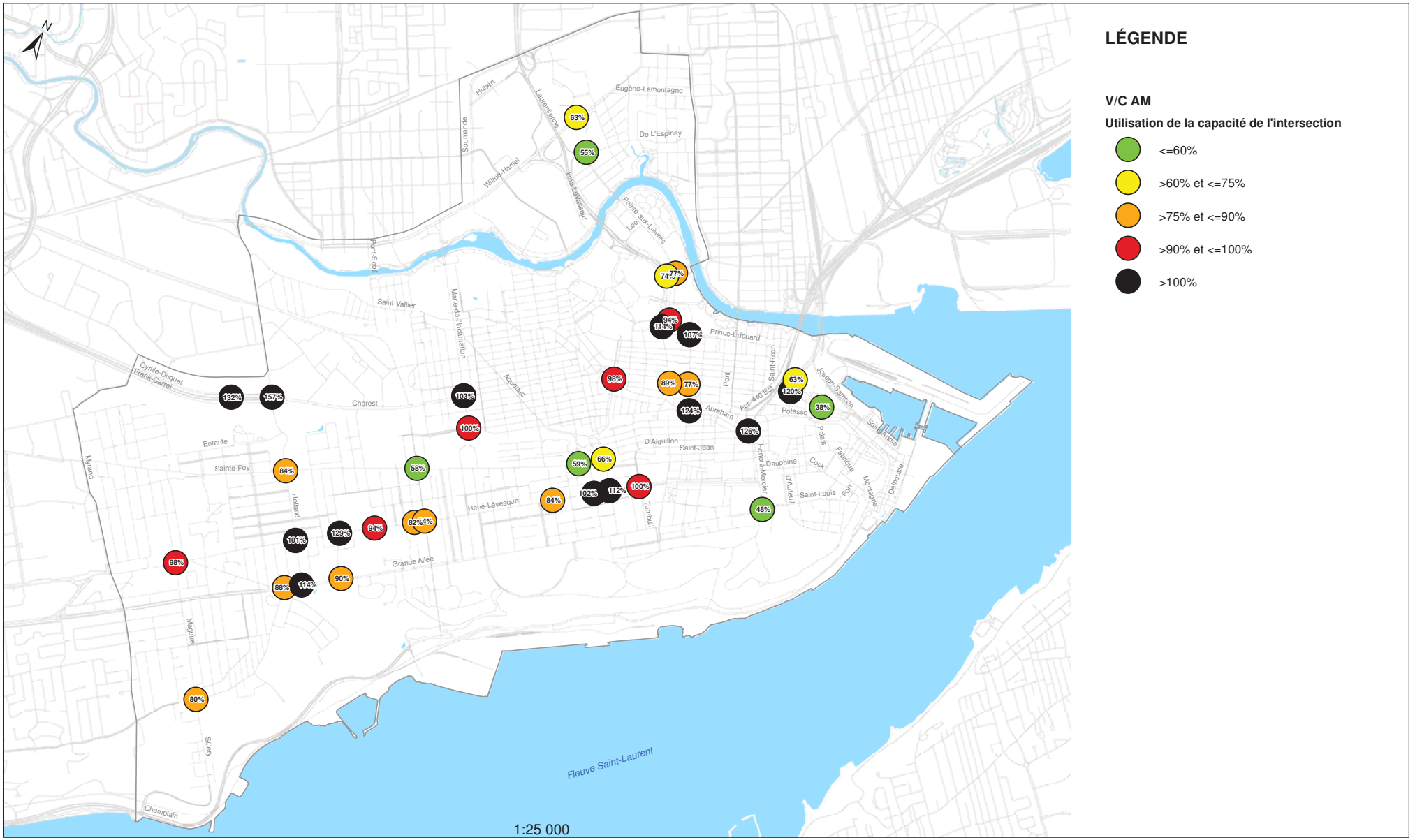


Figure B4-2b

V/C Période PM - Horizon 2026 - Sans tramway

Secteur Sud

Service du transport et de la mobilité intelligente

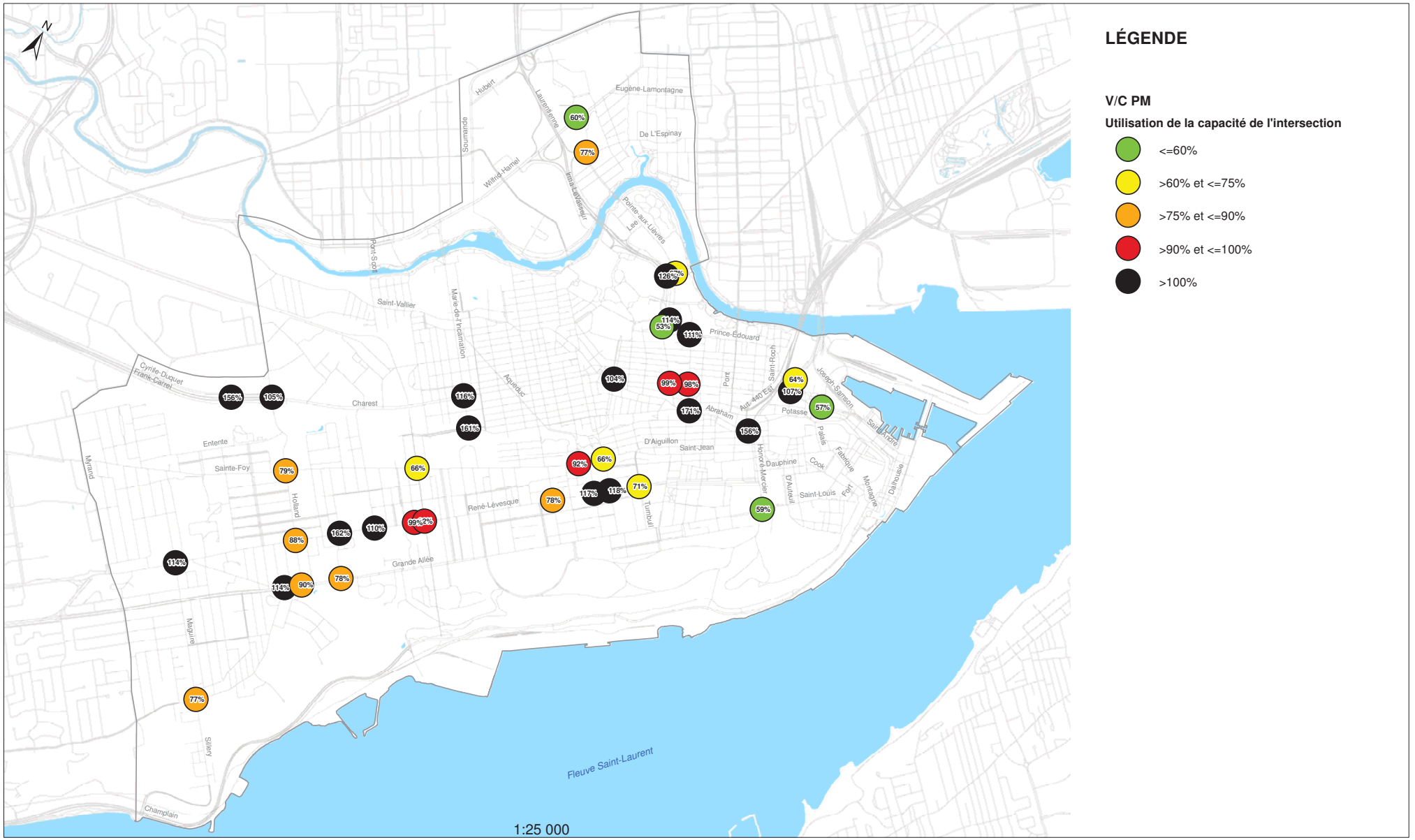
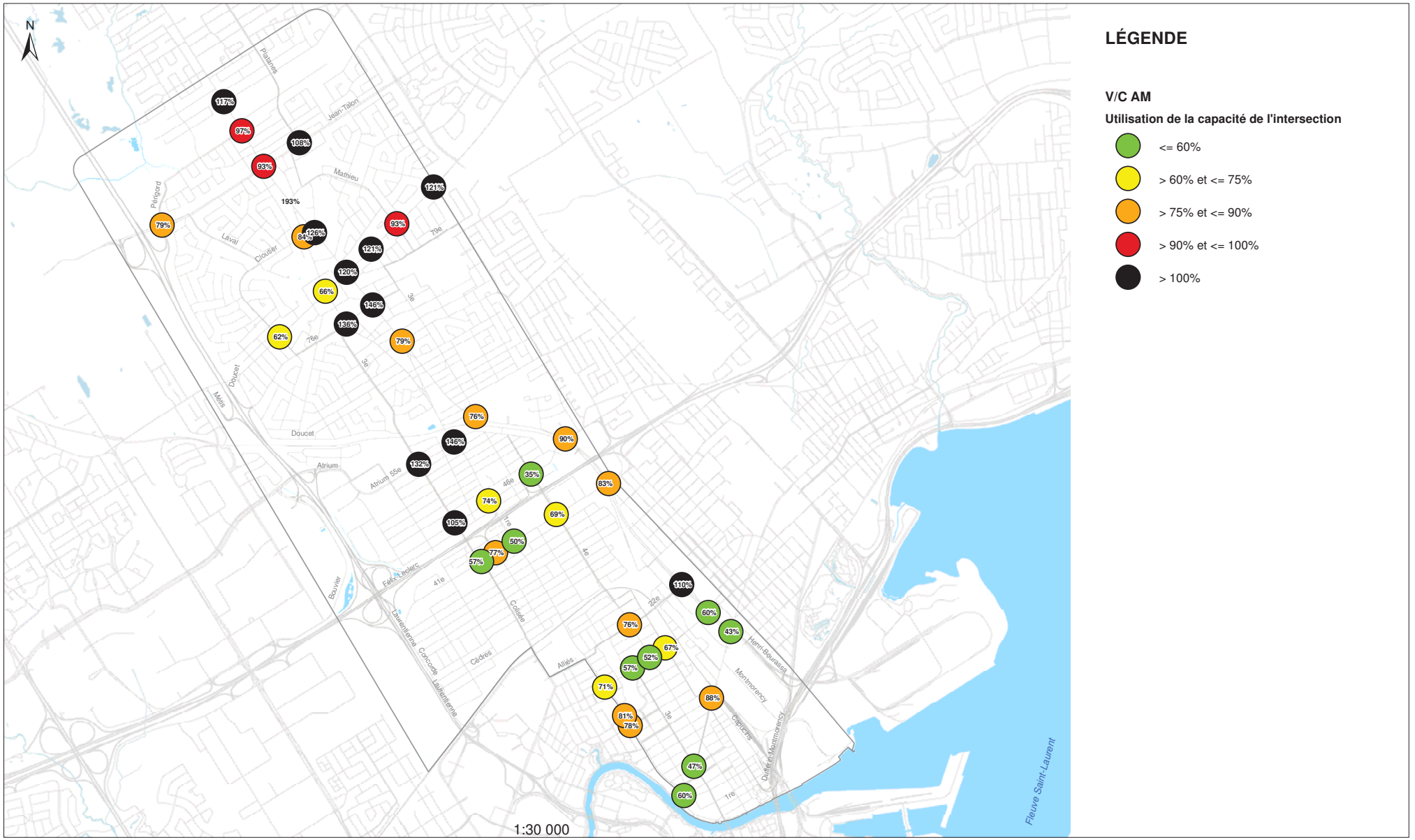


Figure B4-3a

V/C Période AM - Horizon 2026 - Sans Tramway

Secteur Nord

Service du transport et de la mobilité intelligente



LÉGENDE

V/C AM

Utilisation de la capacité de l'intersection

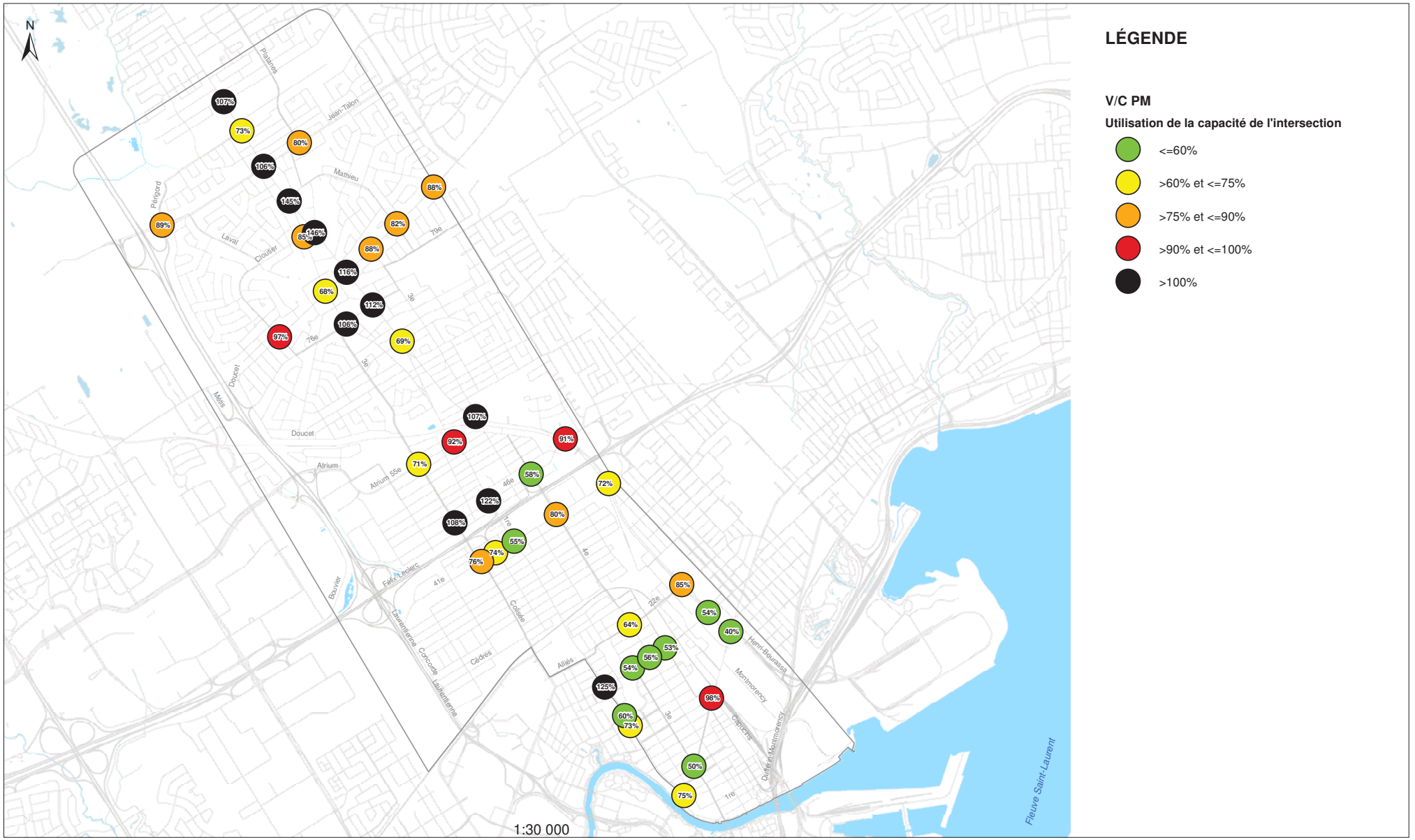
- <= 60%
- > 60% et <= 75%
- > 75% et <= 90%
- > 90% et <= 100%
- > 100%

Figure B4-3b

V/C Période PM - Horizon 2026 - Sans tramway

Secteur Nord

Service du transport et de la mobilité intelligente



LÉGENDE

V/C PM

Utilisation de la capacité de l'intersection

- <=60%
- >60% et <=75%
- >75% et <=90%
- >90% et <=100%
- >100%

Figure B4-4a

V/C Période AM - Horizon 2026 - Sans Tramway

Secteur Est

Service du transport et de la mobilité intelligente

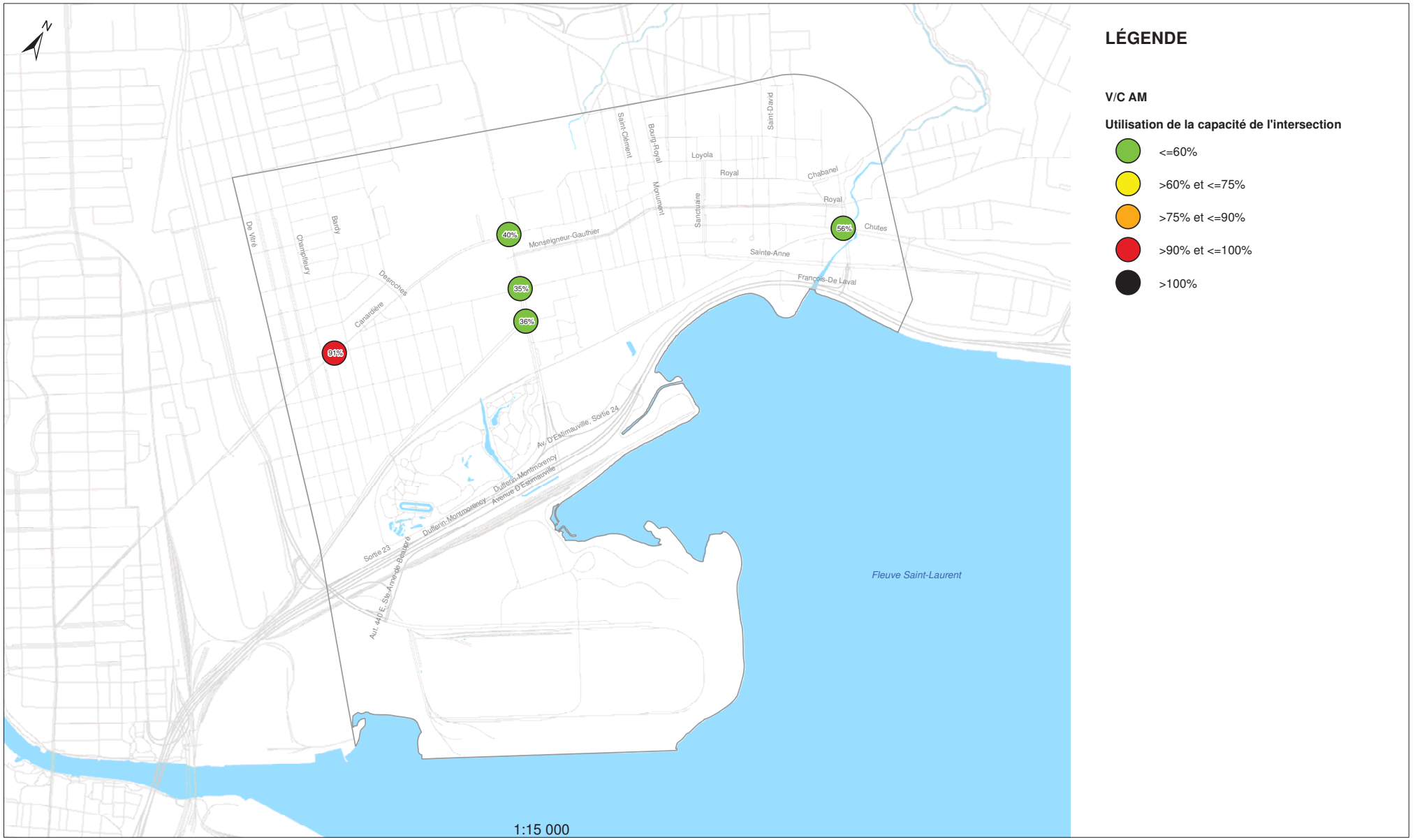
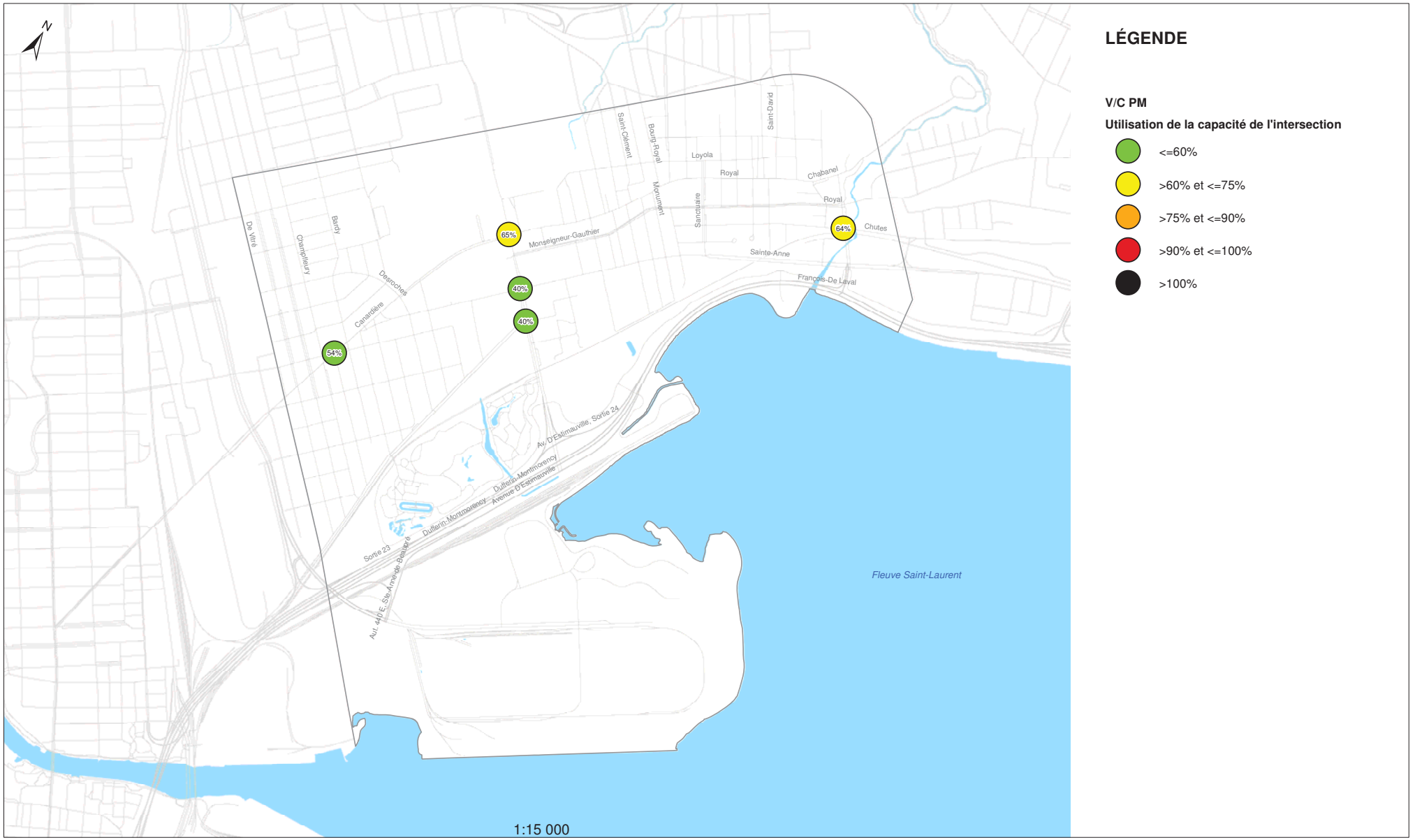


Figure B4-4b

V/C Période PM - Horizon 2026 - Sans Tramway

Secteur Est

Service du transport et de la mobilité intelligente



Annexe C- 1 :

Ouvertures aux intersections croisées par l'axe du tramway et du trambus par secteur

Figure C1-1

Organisation de la voirie - Horizon 2026

Secteur Ouest

Service du transport et de la mobilité intelligente

LÉGENDE

Intersection ouverte

- Sans VAG - Axe Tramway
- Avec VAG - Axe Tramway - 2 approches
- Avec VAG - Axe Tramway - 1 approche

* VAG = Virage à gauche
* Tous les mouvements transversales sont permis à moins d'interdictions contraires

Sens de la circulation

- Direction Nord
- Direction Sud
- Direction Est
- Direction Ouest
- 2 directions

Nombre de voies

<-1	Direction ouest ou nord
2	Total dans les deux directions
1->	Direction est ou sud

RSTC

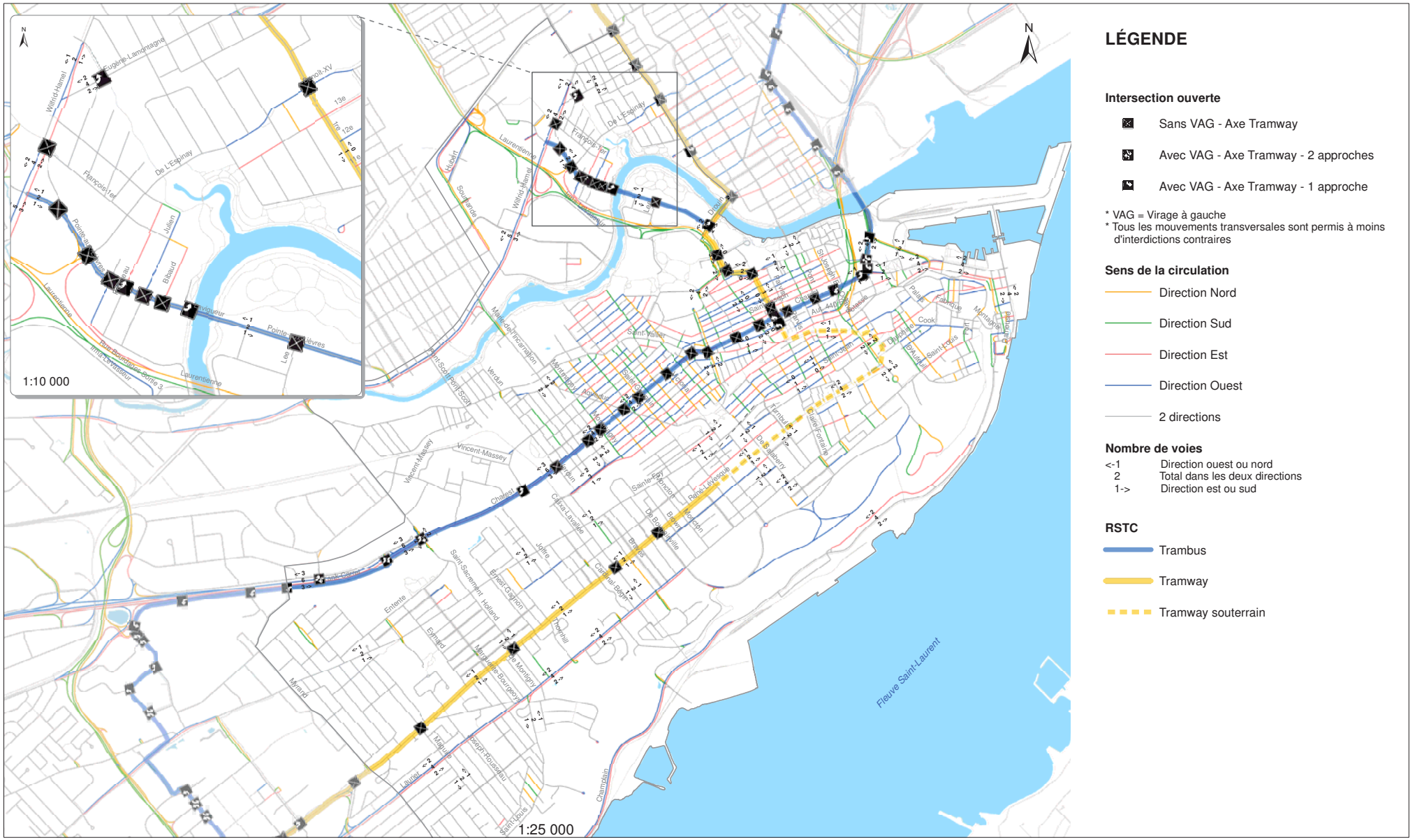
- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Figure C1-2

Organisation de la voirie - Horizon 2026

Secteur Sud

Service du transport et de la mobilité intelligente



LÉGENDE

Intersection ouverte

- Sans VAG - Axe Tramway
- Avec VAG - Axe Tramway - 2 approches
- Avec VAG - Axe Tramway - 1 approche

* VAG = Virage à gauche
* Tous les mouvements transversales sont permis à moins d'interdictions contraires

Sens de la circulation

- Direction Nord
- Direction Sud
- Direction Est
- Direction Ouest
- 2 directions

Nombre de voies

<-1	Direction ouest ou nord
2	Total dans les deux directions
1->	Direction est ou sud

RSTC

- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Figure C1-3

Organisation de la voirie - Horizon 2026

Secteur Nord

Service du transport et de la mobilité intelligente

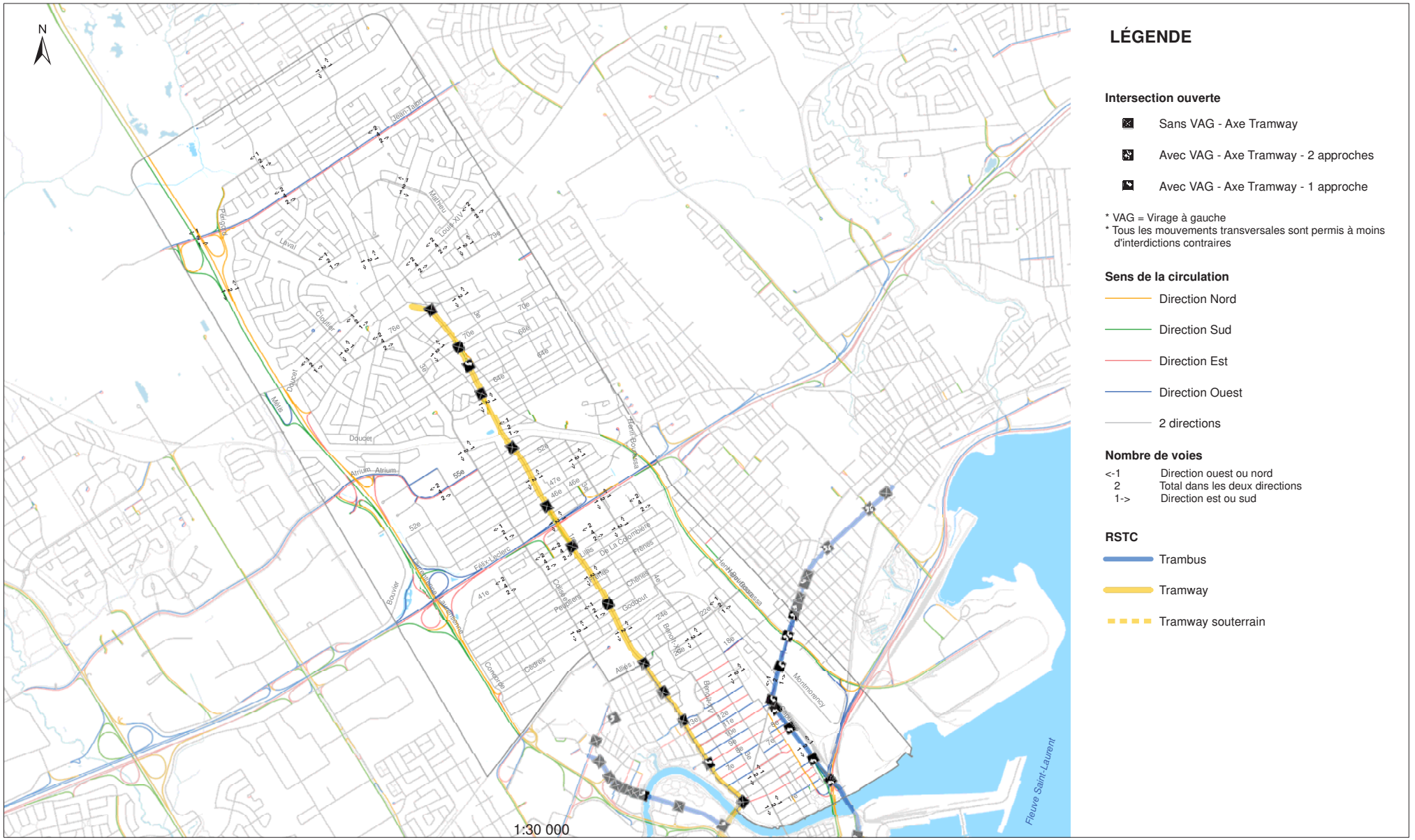


Figure C1-4

Organisation de la voirie - Horizon 2026

Secteur Est

Service du transport et de la mobilité intelligente

LÉGENDE

Intersection ouverte

- Sans VAG - Axe Tramway
- Avec VAG - Axe Tramway - 2 approches
- Avec VAG - Axe Tramway - 1 approche

* VAG = Virage à gauche
* Tous les mouvements transversales sont permis à moins d'interdictions contraires

Sens de la circulation

- Direction Nord
- Direction Sud
- Direction Est
- Direction Ouest
- 2 directions

Nombre de voies

<-1	Direction ouest ou nord
2	Total dans les deux directions
1->	Direction est ou sud

RSTC

- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Annexe C- 2 :

Organisation du futur réseau du RTC dans la zone à l'étude à l'horizon 2026 avec le projet par secteur

Figure C2-1

Réseau de transport de la Capitale (RTC) - Horizon 2026

Secteur Ouest

Service du transport et de la mobilité intelligente

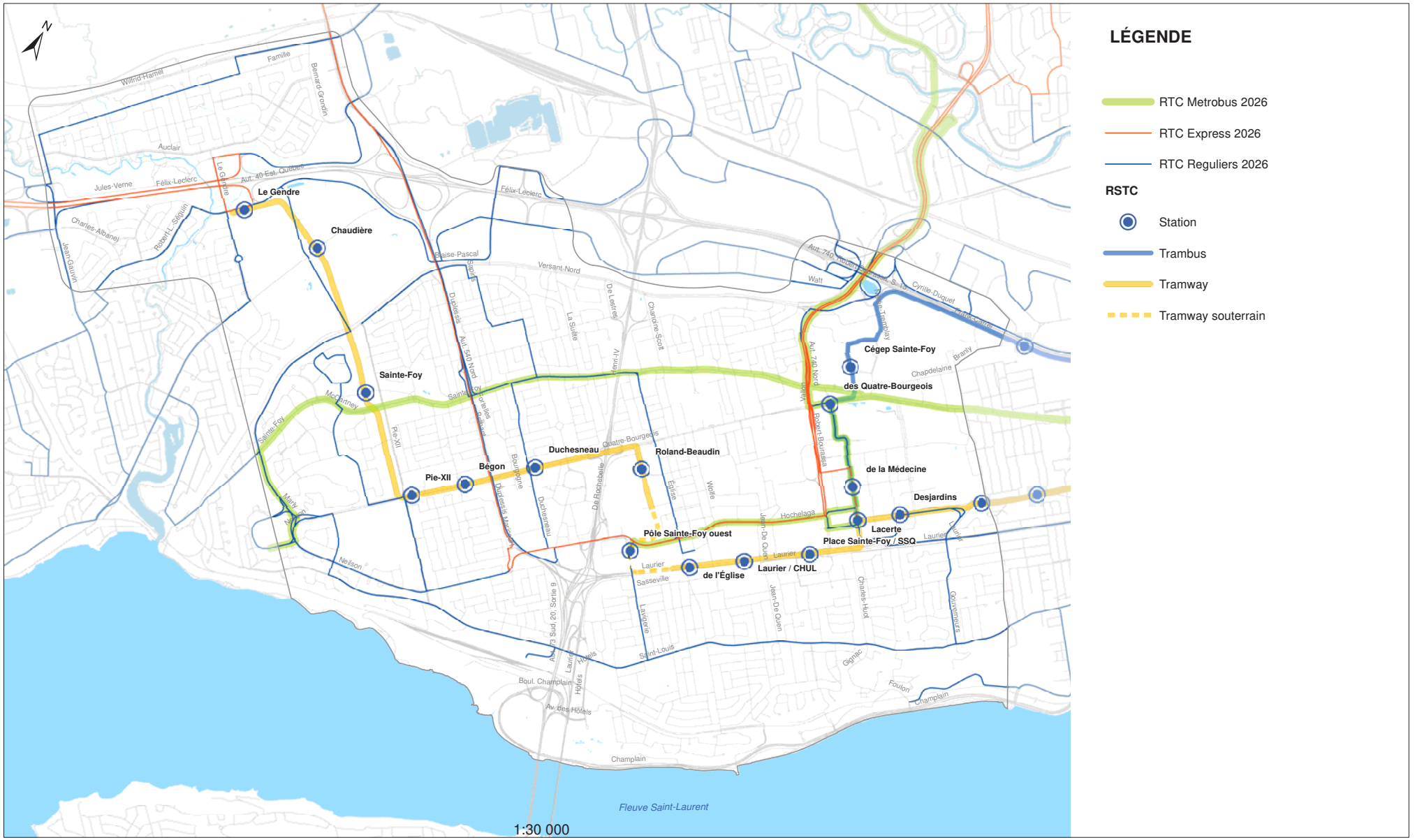


Figure C2-2

Réseau de transport de la Capitale (RTC) - Horizon 2026

Secteur Sud

Service du transport et de la mobilité intelligente

LÉGENDE

- RTC Metrobus 2026
- RTC Express 2026
- RTC Reguliers 2026

RSTC

- Station
- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Figure C2-3

Réseau de transport de la Capitale (RTC) - Horizon 2026

Secteur Nord

Service du transport et de la mobilité intelligente

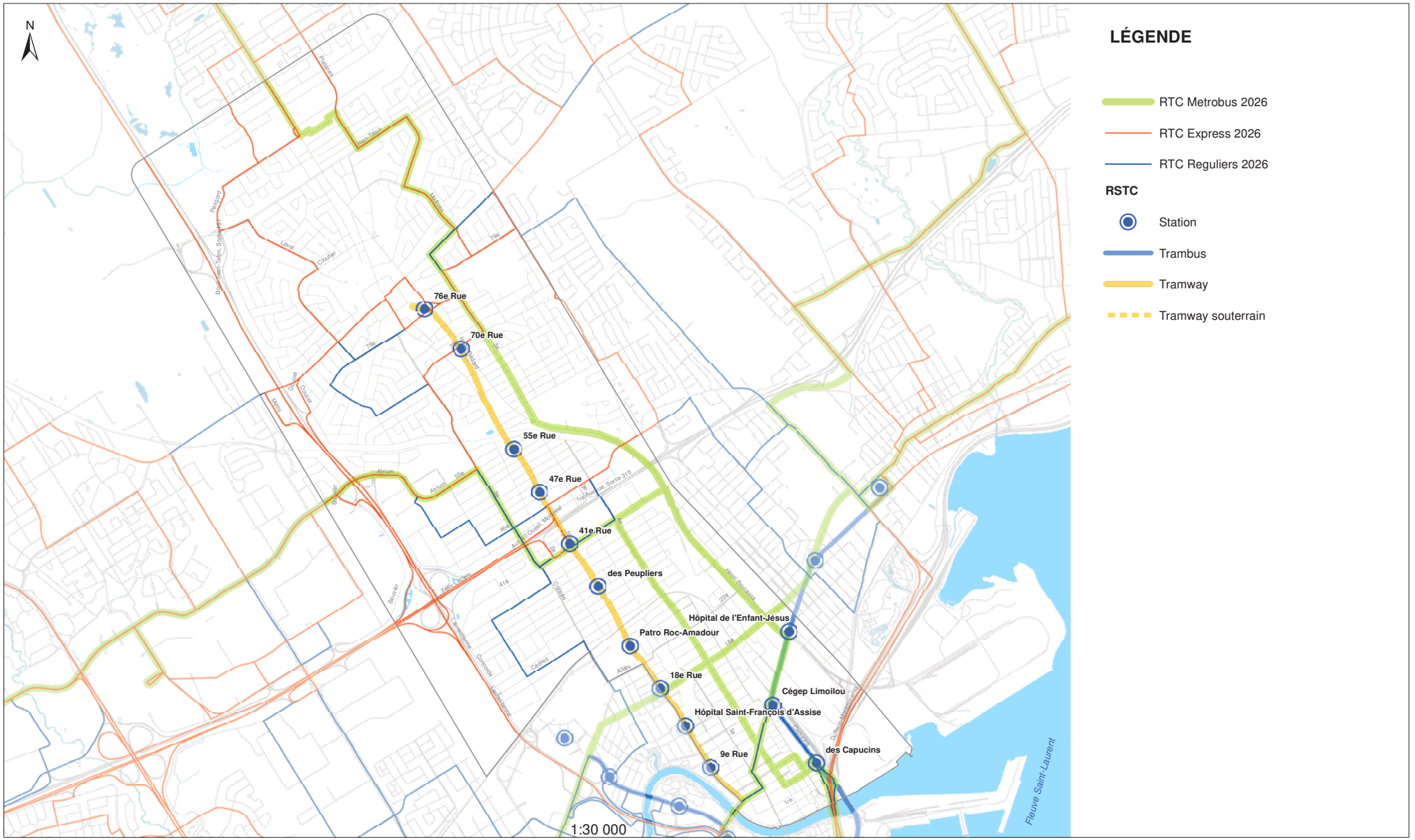
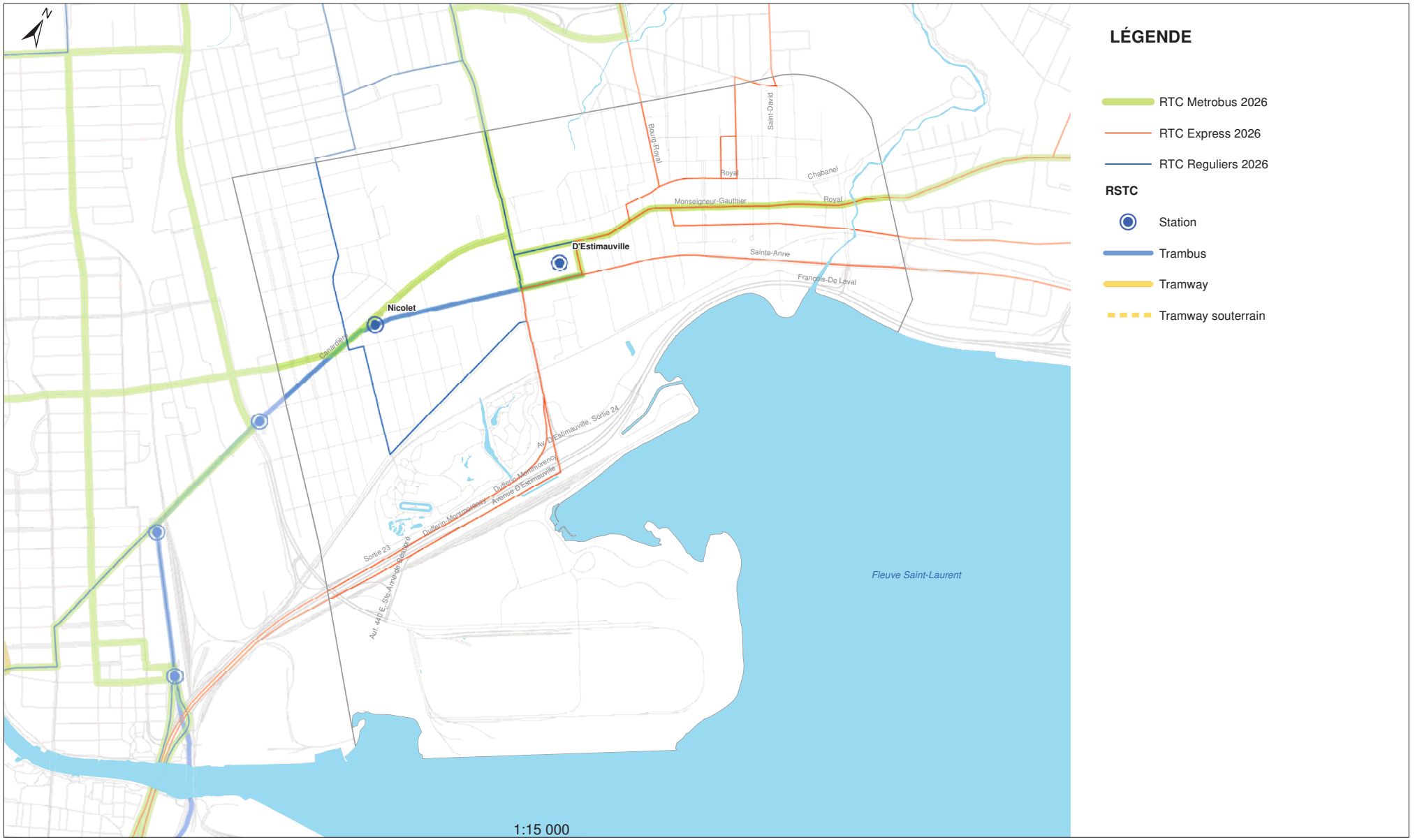


Figure C2-4

Réseau de transport de la Capitale (RTC) - Horizon 2026

Secteur Est

Service du transport et de la mobilité intelligente



Annexe C- 3 :

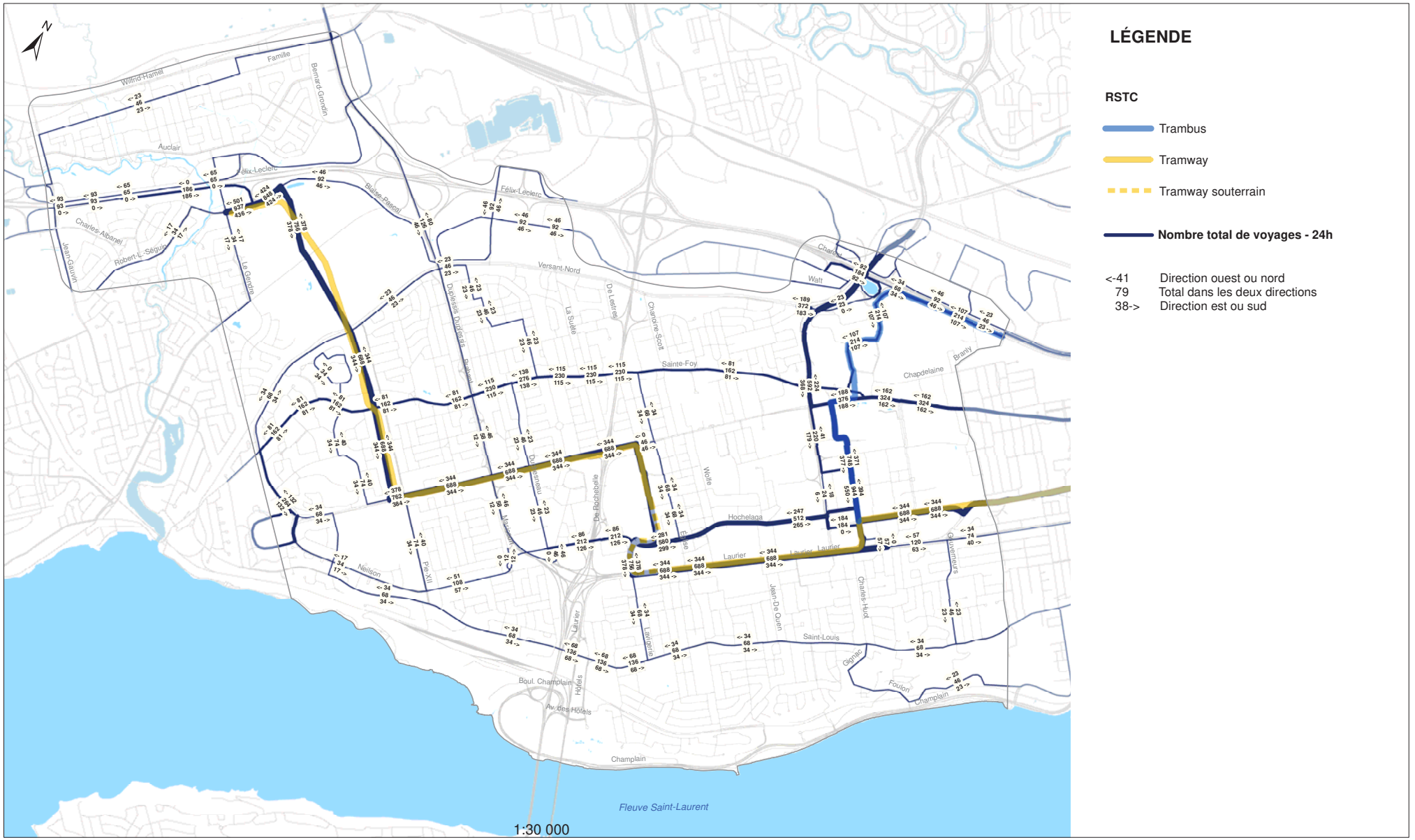
Distribution de l'offre en transport en commun dans la zone à l'étude à l'horizon 2026 avec le projet par secteur

Figure C3-1

Nombre de voyages autobus (RTC) - 24 H - Horizon 2026 - avec tramway

Secteur Ouest

Service du transport et de la mobilité intelligente



LÉGENDE

RSTC

- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Nombre total de voyages - 24h

<-41	Direction ouest ou nord
79	Total dans les deux directions
38->	Direction est ou sud

Figure C3-2

Nombre de voyages autobus (RTC) - 24 H - Horizon 2026 - avec tramway

Secteur Sud

Service du transport et de la mobilité intelligente

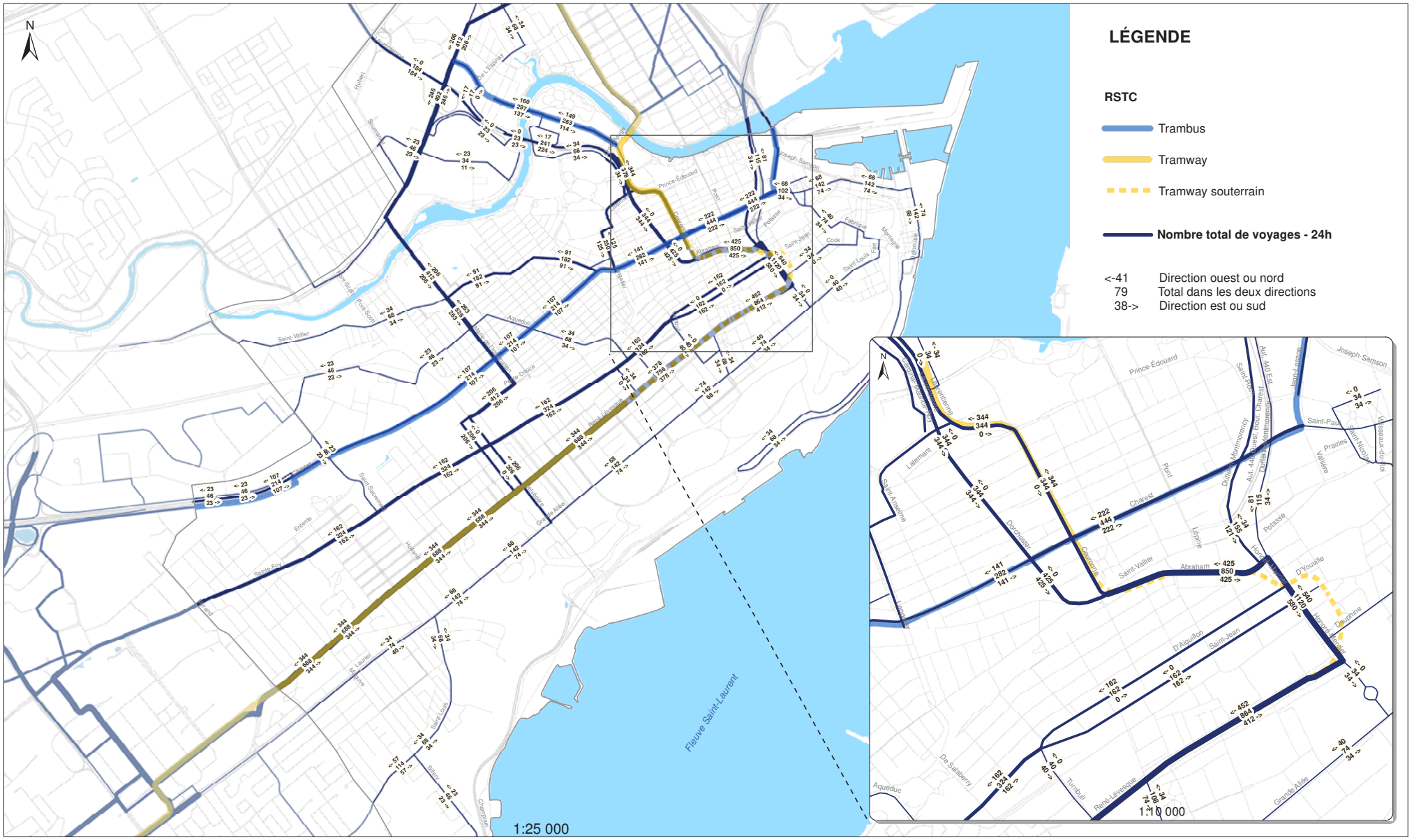
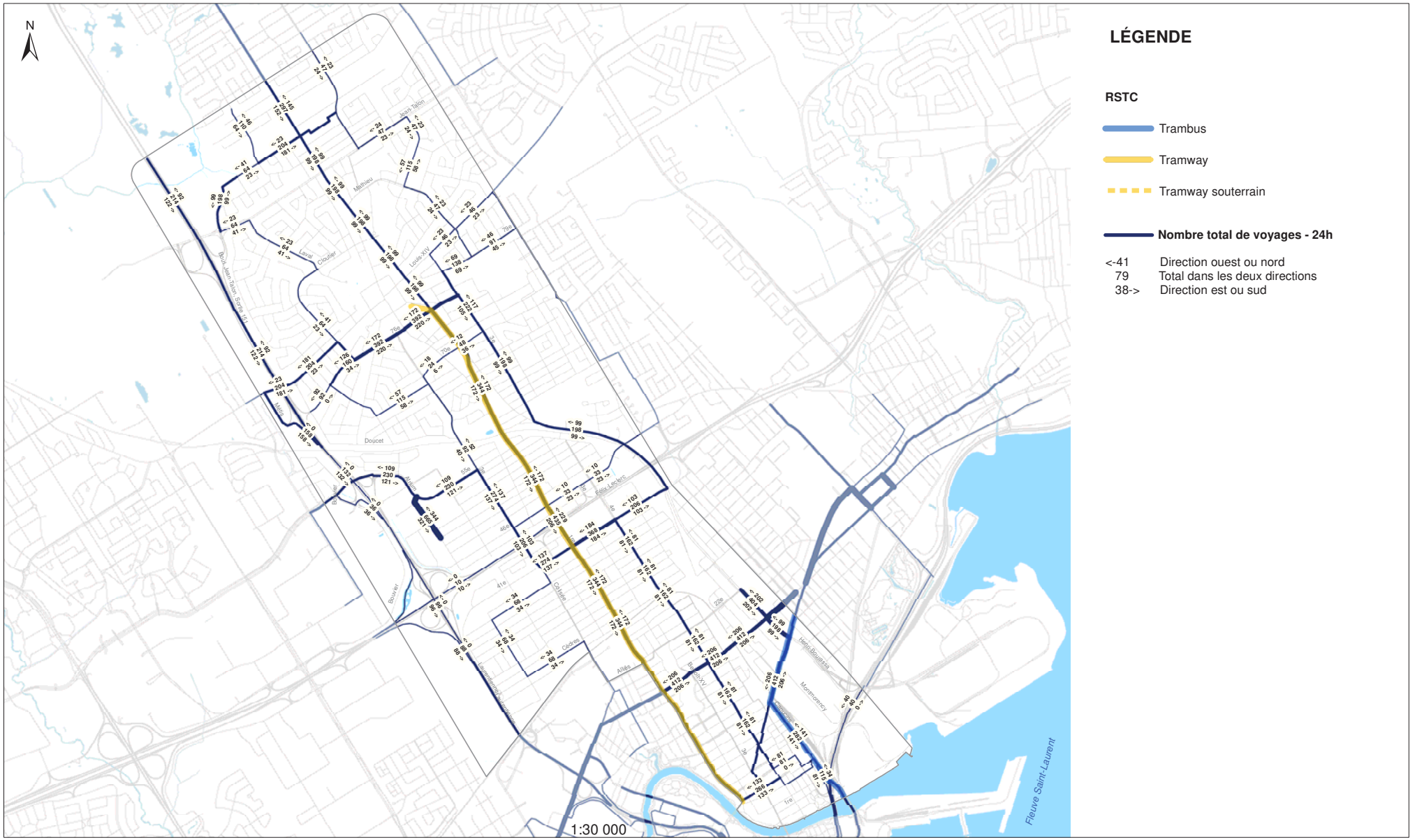


Figure C3-3

Nombre de voyages autobus (RTC) - 24 H - Horizon 2026 - avec tramway

Secteur Nord

Service du transport et de la mobilité intelligente



LÉGENDE

RSTC

- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Nombre total de voyages - 24h

<-41 Direction ouest ou nord
79 Total dans les deux directions
38-> Direction est ou sud

Figure C3-4

Nombre de voyages autobus (RTC) - 24 H - Horizon 2026 - avec tramway

Secteur Est

Service du transport et de la mobilité intelligente

Annexe C- 4 :

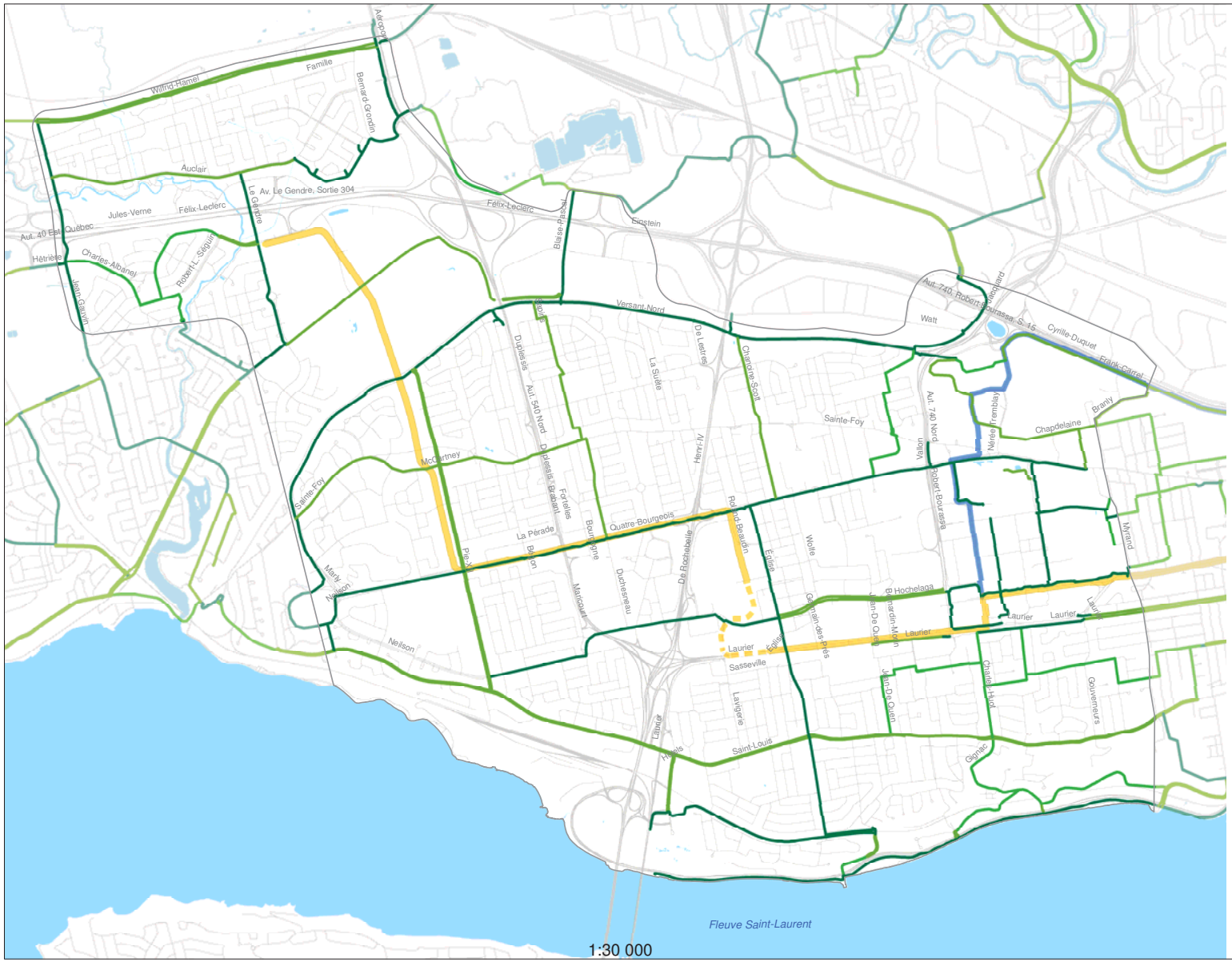
Réseau cyclable sur le territoire de la Ville de Québec à l'horizon 2026 avec le projet par secteur

Figure C4-1

Réseau cyclable - Horizon 2026

Secteur Ouest

Service du transport et de la mobilité intelligente



LÉGENDE

Réseau cyclable

- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Chaussée désignée

RSTC

- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Figure C4-2

Réseau cyclable - Horizon 2026

Secteur Sud

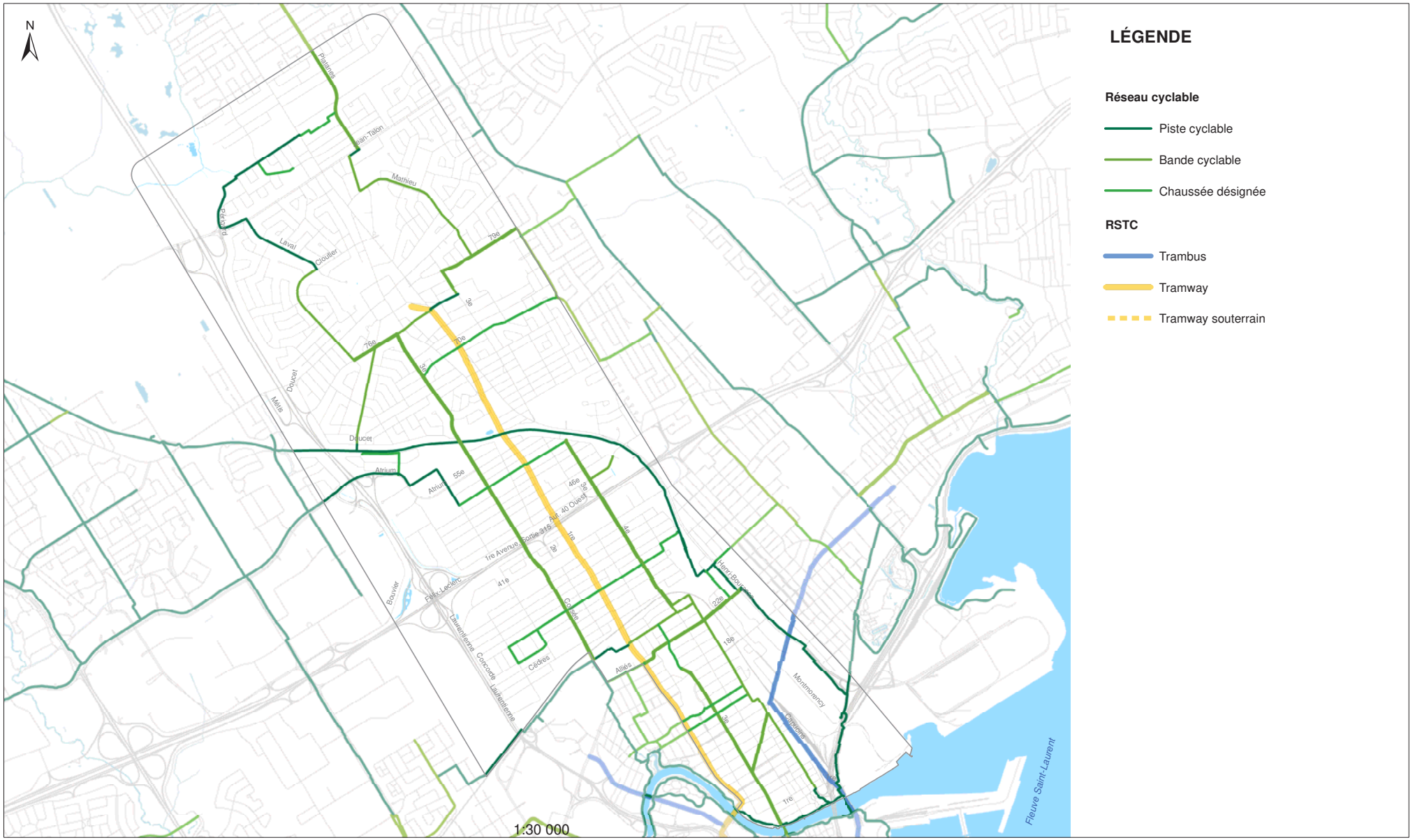
Service du transport et de la mobilité intelligente

Figure C4-3

Réseau cyclable - Horizon 2026

Secteur Nord

Service du transport et de la mobilité intelligente



LÉGENDE

Réseau cyclable

- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Chaussée désignée

RSTC

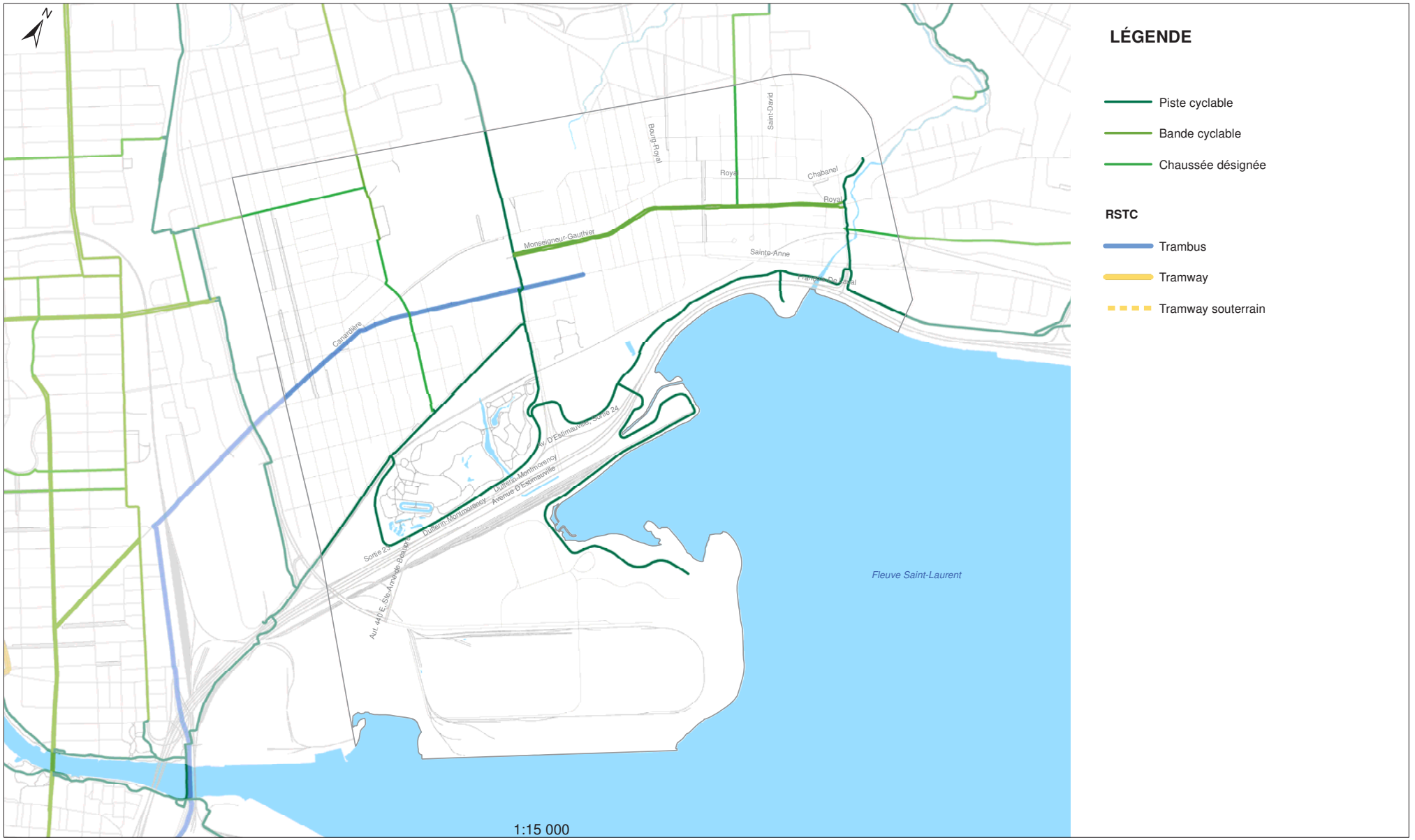
- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Figure C4-4

Réseau cyclable - Horizon 2026

Secteur Est

Service du transport et de la mobilité intelligente



Annexe C- 5 :

Débits journaliers moyens annuels dans la zone à l'étude à l'horizon 2026 avec le projet par secteur

Figure C5-1

Débits journaliers moyens annuels (DJMA) - Horizon 2026

Secteur Ouest

Service du transport et de la mobilité intelligente

LÉGENDE

Débits journaliers moyens annuels (DJMA)

<-600 Direction ouest ou nord
1100 Total dans les deux directions
500-> Direction est ou sud

Figure C5-2

Débits journaliers moyens annuels (DJMA)

Secteur Sud

Service du transport et de la mobilité intelligente

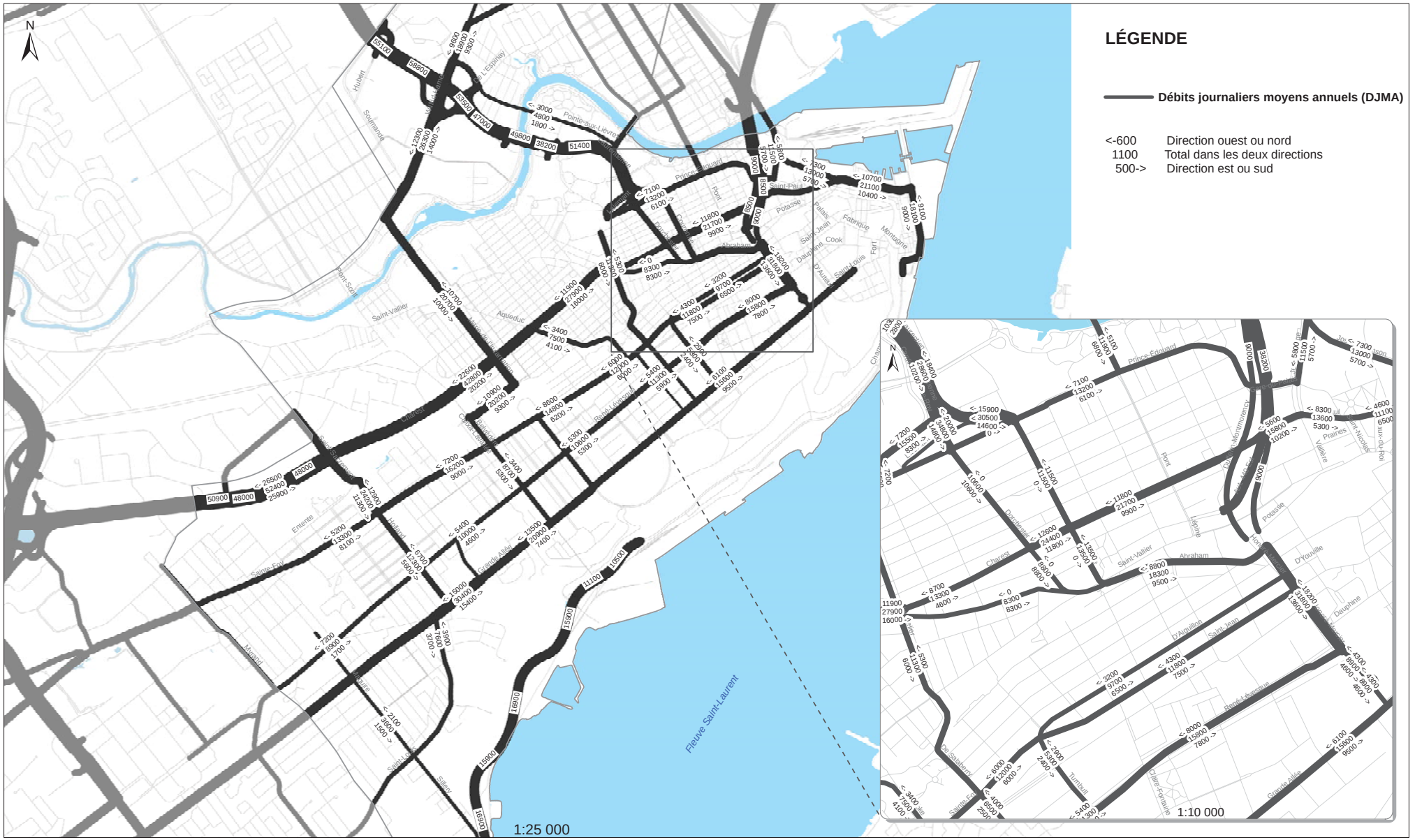


Figure C5-3

Débits journaliers moyens annuels (DJMA) - Horizon 2026

Secteur Nord

Service du transport et de la mobilité intelligente

Figure C5-4

Débits journaliers moyens annuels (DJMA) - Horizon 2026

Secteur Est

Service du transport et de la mobilité intelligente

LÉGENDE

Débits journaliers moyens annuels (DJMA)

<-600 Direction ouest ou nord
1100 Total dans les deux directions
500-> Direction est ou sud

Annexe C- 6 :

Résultats de l'analyse du taux d'occupation des stationnements dans la zone d'étude à l'horizon 2026 avec le projet

Figure C6-1

Relevé de stationnements

Secteur René-Lévesque

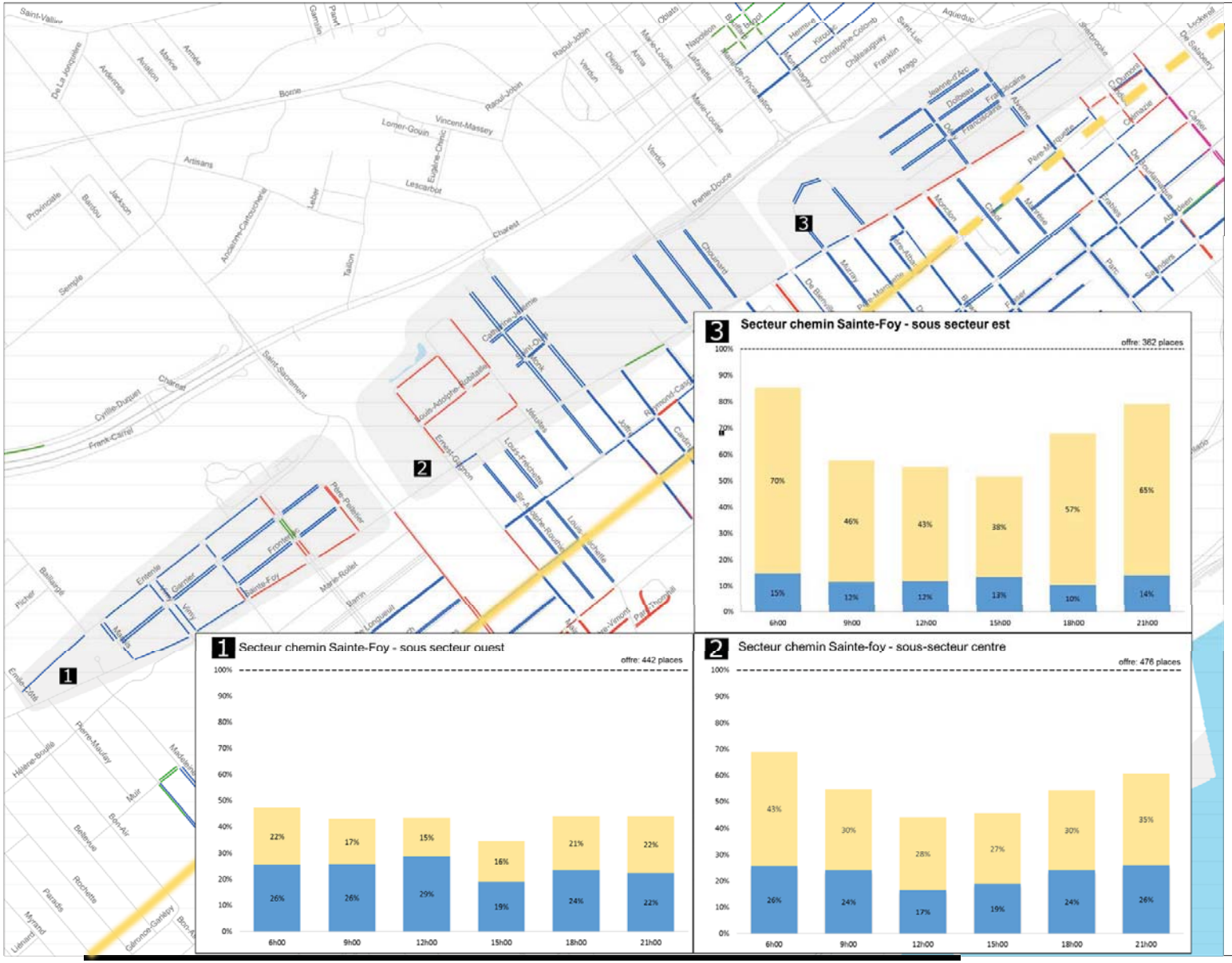
Service du transport et de la mobilité intelligente

Figure C6-2

Relevé de stationnements

Secteur Sainte-Foy

Service du transport et de la mobilité intelligente



LÉGENDE

Réglementation

- Réglementation avec vignette
- Réglementation sans vignette
- Sans réglementation
- Parcomètres

Enquête de stationnement

- XX% Taux d'occupation avec vignette
- XX% Taux d'occupation sans vignette
- XX% Taux d'occupation sans vignette à proximité des commerces
- Zone avec commerces à proximité
- Périmètre du sous-secteur

RSTC

- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

N

1:10 000

Figure C6-3

Relevé de stationnements

Secteur Charest Est

Service du transport et de la mobilité intelligente

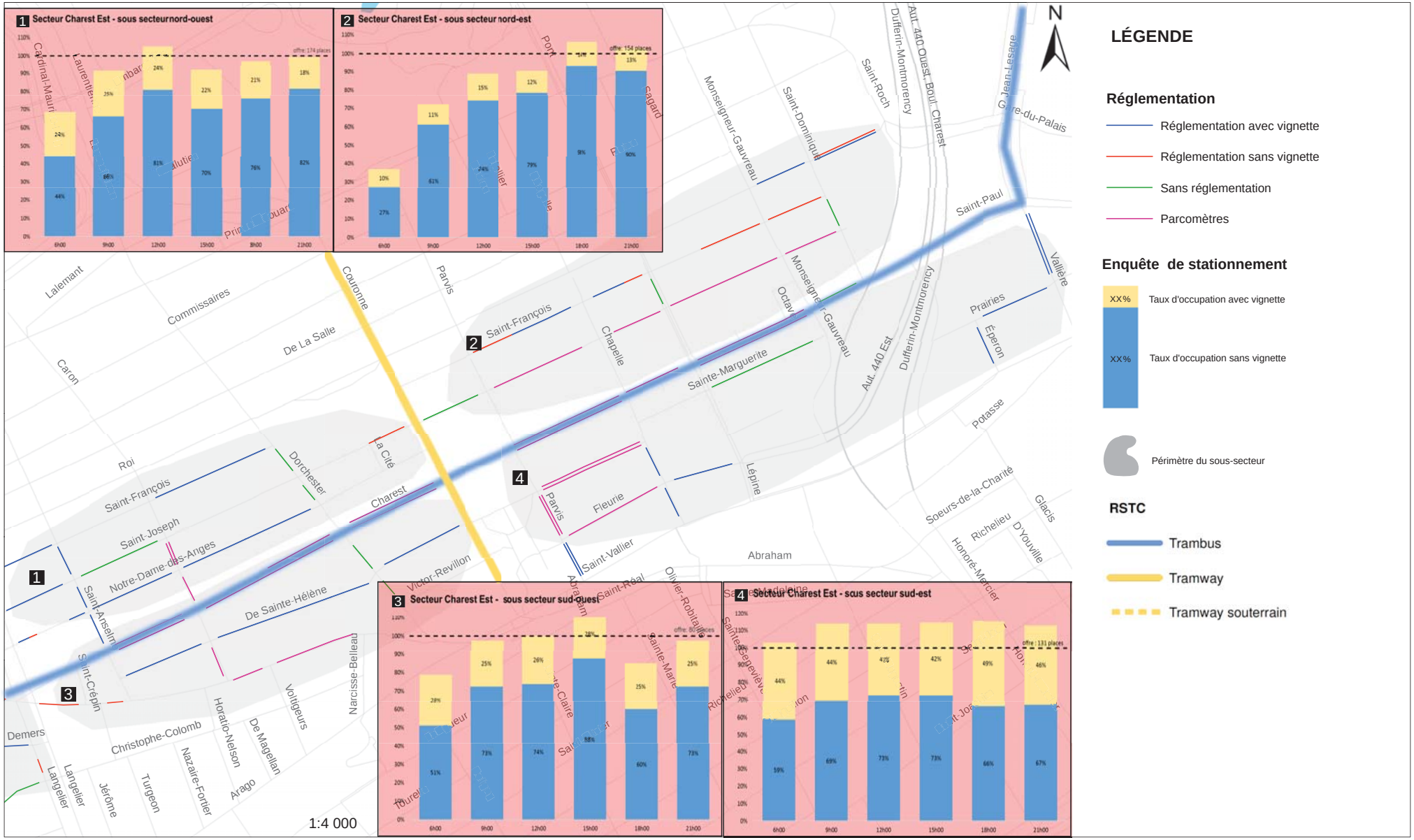


Figure C6-4

Relevé de stationnements

Secteur Charest Ouest

Service du transport et de la mobilité intelligente

1:4 000

LÉGENDE

Réglementation

- Réglementation avec vignette
- Réglementation sans vignette
- Sans réglementation
- Parcomètres

Enquête de stationnement

- XX% Taux d'occupation avec vignette
- XX% Taux d'occupation sans vignette
- Périmètre du sous-secteur

RSTC

- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Figure C6-5

Relevé de stationnements

Secteur 1ère Avenue

Service du transport et de la mobilité intelligente

Figure C6-6

Relevé de stationnements

Secteur Capucins

Service du transport et de la mobilité intelligente

LÉGENDE

Réglementation

- Réglementation avec vignette
- Réglementation sans vignette
- Sans réglementation
- Parcomètres

Enquête de stationnement

- XX% Taux d'occupation avec vignette
- XX% Taux d'occupation sans vignette
- Périmètre du sous-secteur

RSTC

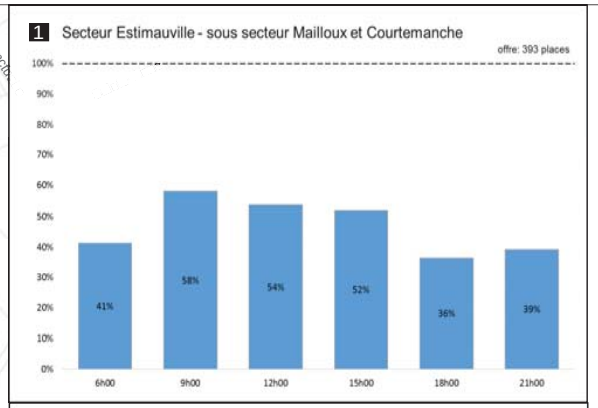
- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

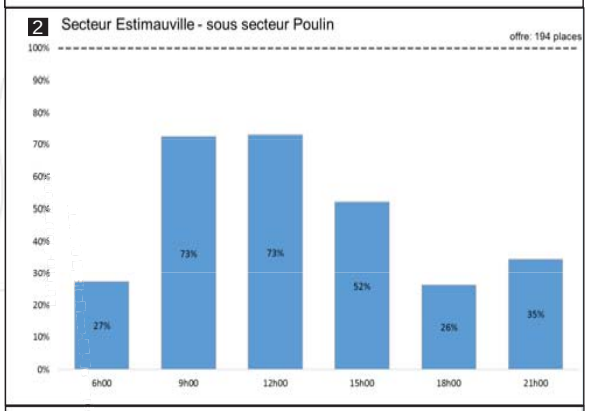
Figure C6-7

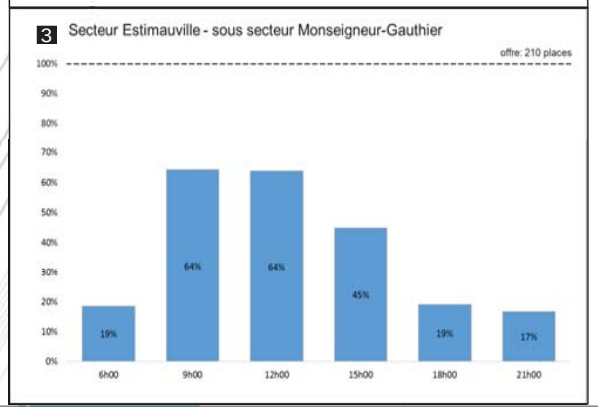
Relevé de stationnements

Secteur Capucins

Service du transport et de la mobilité intelligente







LÉGENDE

Réglementation

- Réglementation avec vignette
- Réglementation sans vignette
- Sans réglementation
- Parcomètres

Enquête de stationnement

XX% Taux d'occupation avec vignette

XX% Taux d'occupation sans vignette

RSTC

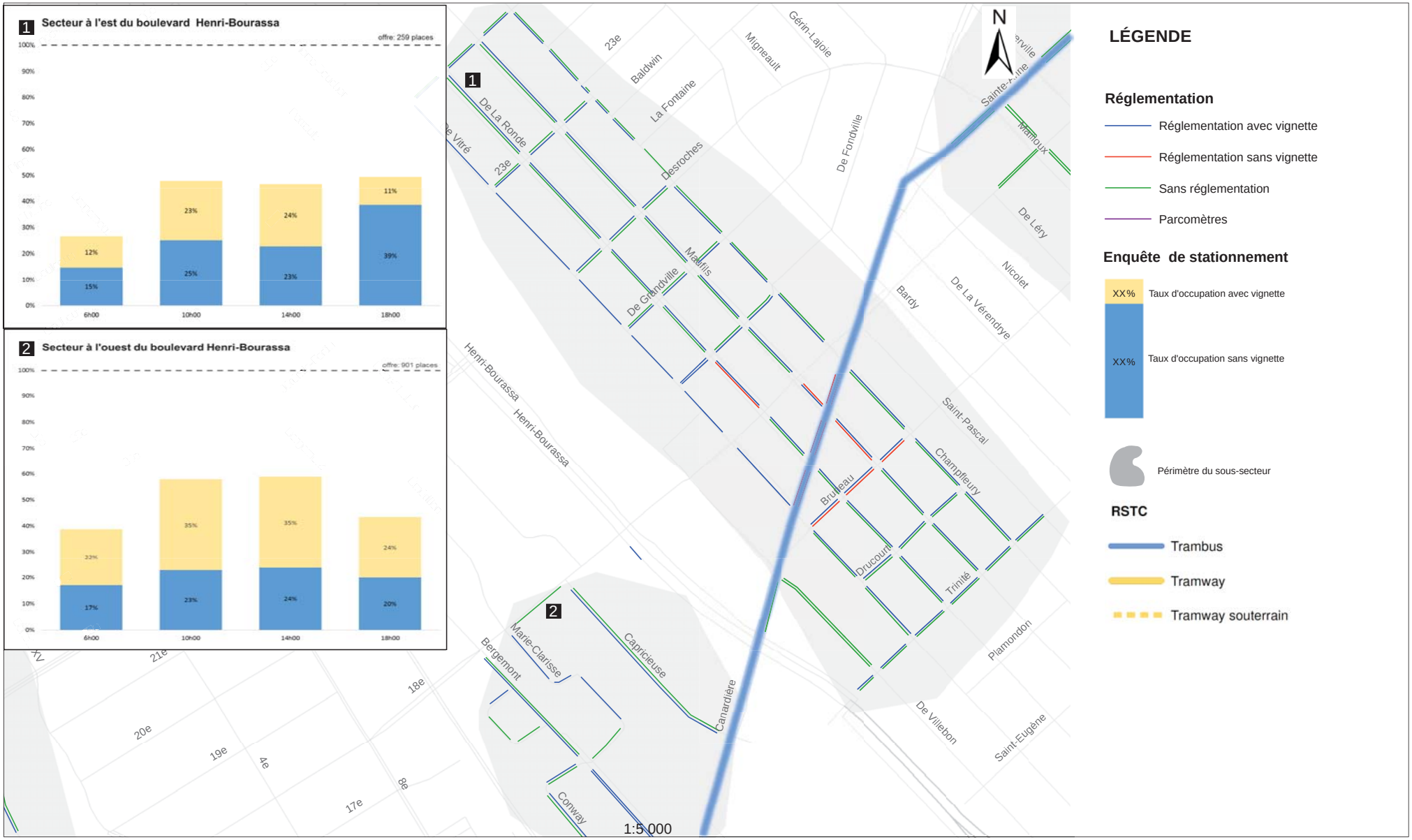
- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Figure C6-8

Relevé de stationnements

Secteur Henri-Bourrassa

Service du transport et de la mobilité intelligente



LÉGENDE

Réglementation

- Réglementation avec vignette
- Réglementation sans vignette
- Sans réglementation
- Parcomètres

Enquête de stationnement

- XX% Taux d'occupation avec vignette
- XX% Taux d'occupation sans vignette
- Périmètre du sous-secteur

RSTC

- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Figure C6-9

Relevé de stationnements

Secteur Frank-Carrel

Service du transport et de la mobilité intelligente

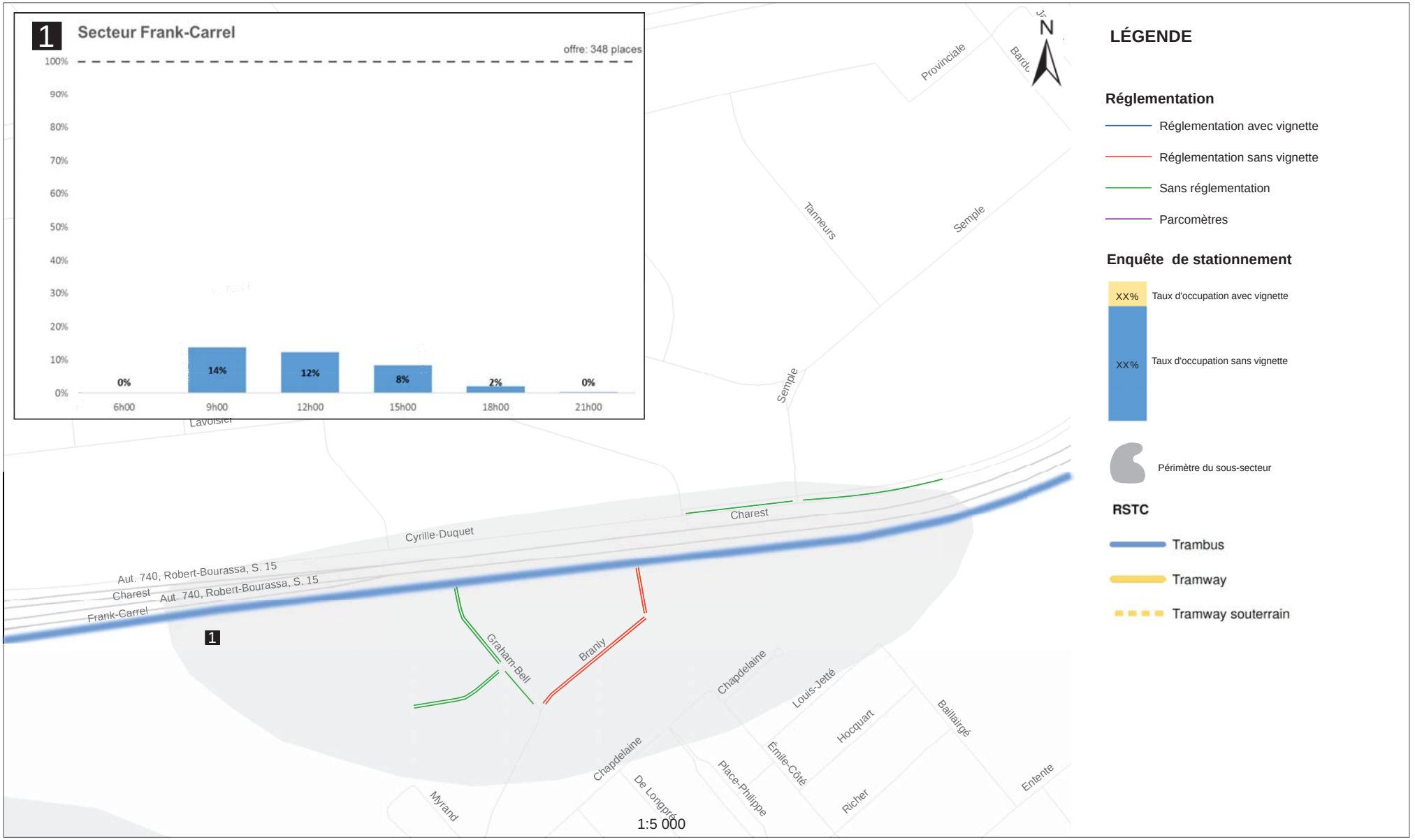


Figure C6-10

Relevé de stationnements

Secteur Jean-Durand

Service du transport et de la mobilité intelligente

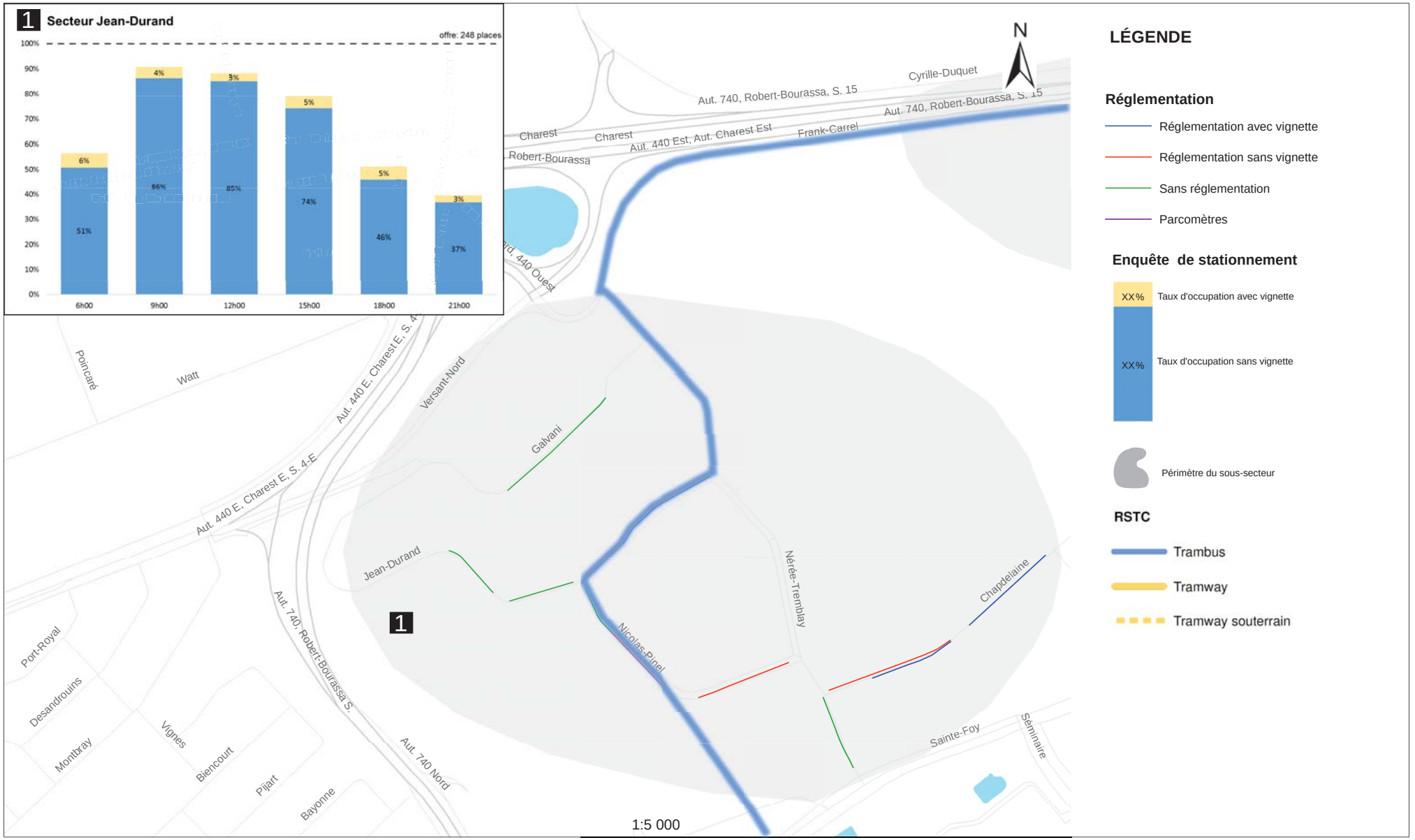


Figure C6-11

Relevé de stationnements

Secteur Petit-Laurier

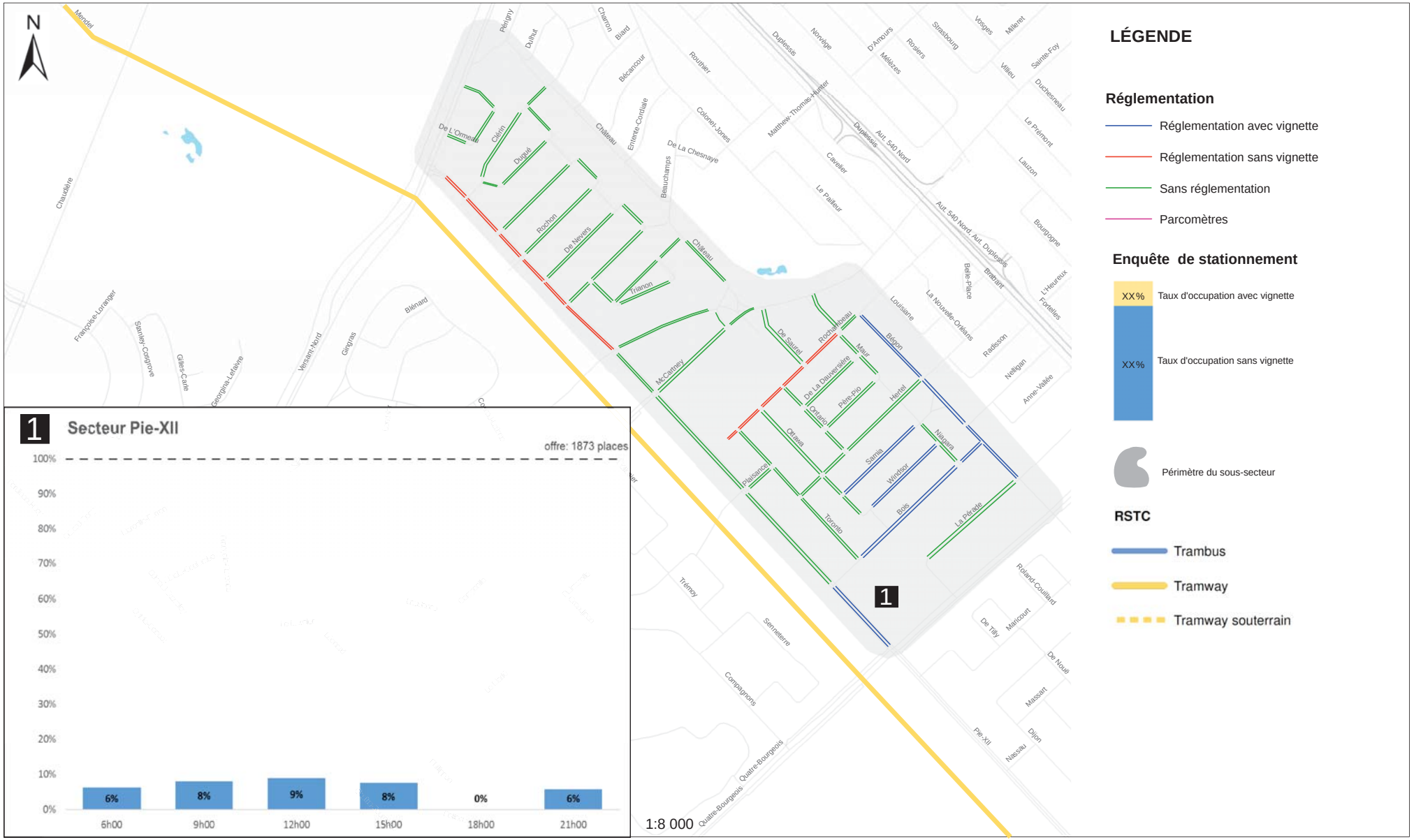
Service du transport et de la mobilité intelligente

Figure C6-12

Relevé de stationnements

Secteur Pie-XII

Service du transport et de la mobilité intelligente



Annexe C- 7 :

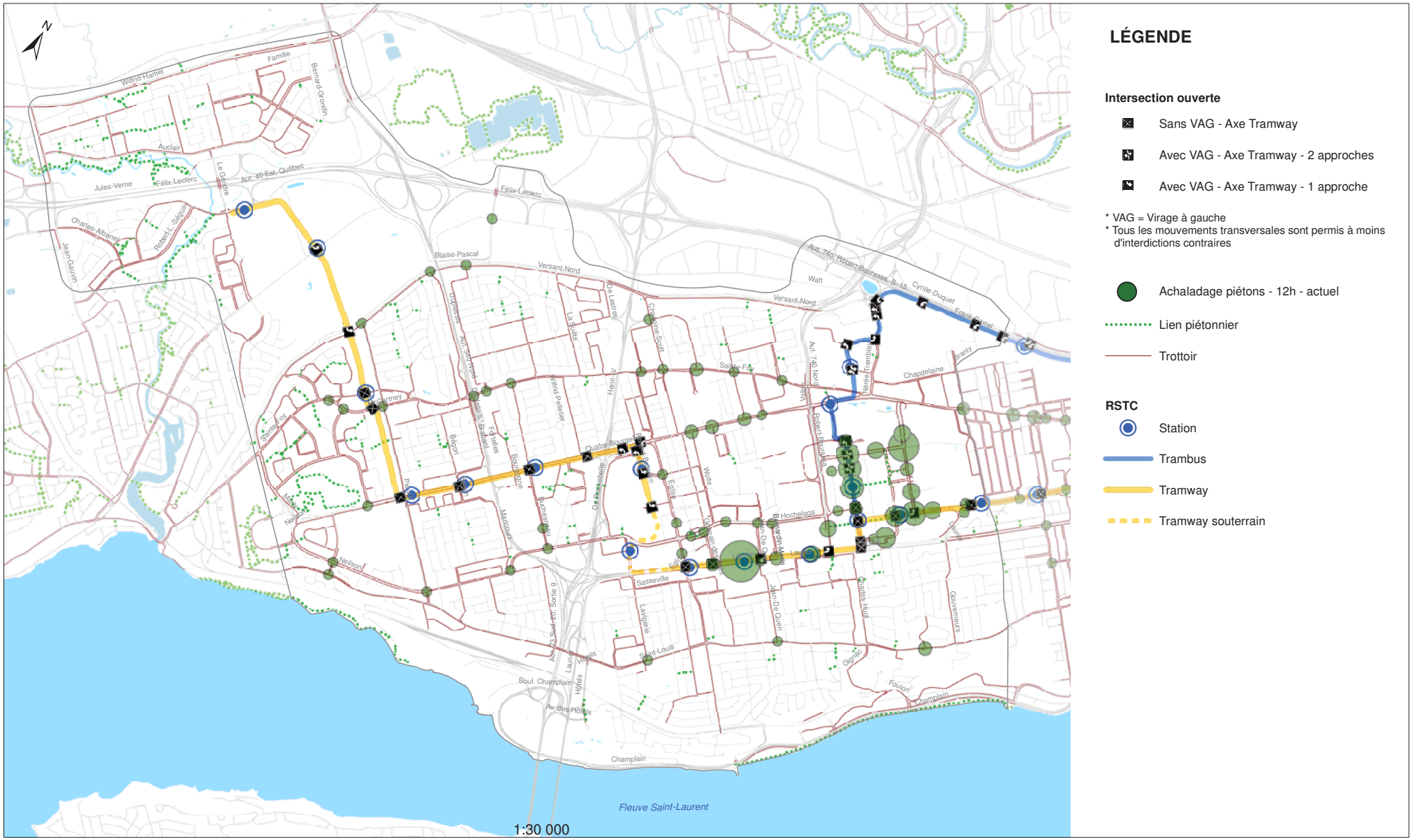
Achalandage piéton aux différentes intersections de la zone d'étude à l'horizon 2026 avec le projet par secteur

Figure C7-1

Achalandage actuel de piétons sur le réseau futur

Secteur Ouest

Service du transport et de la mobilité intelligente



LÉGENDE

Intersection ouverte

- Sans VAG - Axe Tramway
- Avec VAG - Axe Tramway - 2 approches
- Avec VAG - Axe Tramway - 1 approche

* VAG = Virage à gauche
* Tous les mouvements transversales sont permis à moins d'interdictions contraires

- Achaladage piétons - 12h - actuel
- Lien piétonnier
- Trottoir

RSTC

- Station
- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Figure C7-2

Achalandage actuel de piétons sur le réseau futur

Secteur Sud

Service du transport et de la mobilité intelligente

LÉGENDE

Intersection ouverte

- Sans VAG - Axe Tramway
- Avec VAG - Axe Tramway - 2 approches
- Avec VAG - Axe Tramway - 1 approche

* VAG = Virage à gauche

* Tous les mouvements transversales sont permis à moins d'interdictions contraires

- Achaladage piétons - 12h - actuel
- Lien piétonnier
- Trottoir

RSTC

- Station
- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Figure C7-3

Achalandage actuel de piétons sur le réseau futur

Secteur Nord

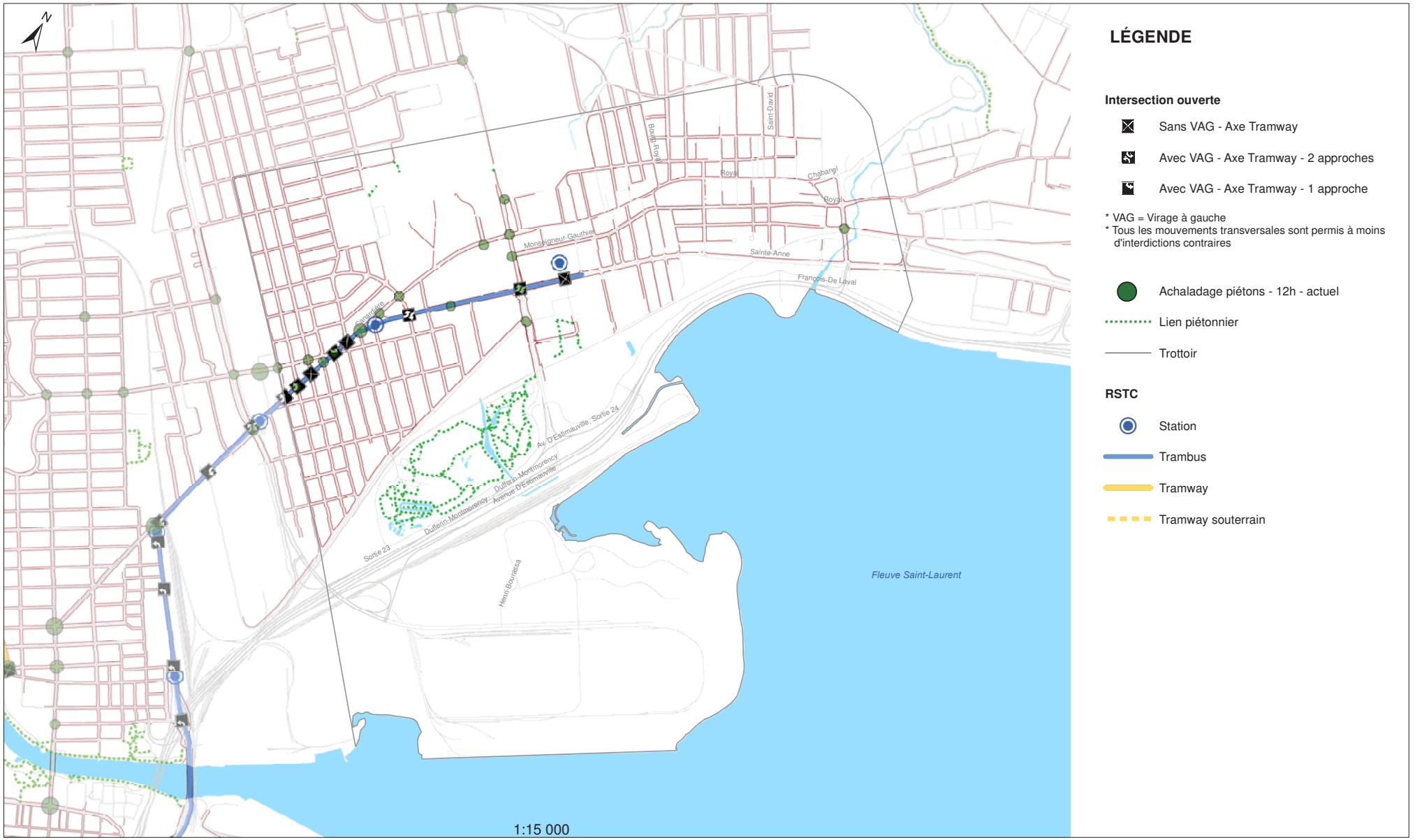
Service du transport et de la mobilité intelligente

Figure C7-4

Achalandage actuel de piétons sur le réseau futur

Secteur Est

Service du transport et de la mobilité intelligente



LÉGENDE

Intersection ouverte

- Sans VAG - Axe Tramway
- Avec VAG - Axe Tramway - 2 approches
- Avec VAG - Axe Tramway - 1 approche

* VAG = Virage à gauche
* Tous les mouvements transversales sont permis à moins d'interdictions contraires

- Achaladage piétons - 12h - actuel
- Lien piétonnier
- Trottoir

RSTC

- Station
- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Annexe C- 8 :

Méthodologie du calcul de la capacité du réseau routier le long du tracé du tramway et du trambus

Méthodologie

La capacité à une approche d'une intersection gérée par un feu de circulation se calcule en fonction du temps de vert alloué à celle-ci par rapport à la durée du cycle[1]. L'équation est présentée ci-dessous :

$$C_i = s_i \frac{g_i}{C}$$

$c_i =$ capacity of lane group i (vph)

$s_i =$ saturation flow for lane group i (vphg)

$c_i \,/\, C =$ green ratio for lane group i (vph)

$C =$ cycle length (s)

Dans le cas d'une intersection gérée par un feu de circulation et traversée par le tramway, les approches dans l'axe de la plateforme n'offrant plus la possibilité d'exécuter un mouvement de virage à gauche se voit alloué en moyenne 20% de temps de vert additionnel (24 secondes) dans un cycle (en moyenne 120 secondes). L'hypothèse retenue est que la capacité du mouvement de tout droit augmente de 20% dans l'heure. La capacité passe donc de 600 véh./h à 720 véh./h.

Dans le cas d'une intersection qui n'est plus gérée par un feu de circulation, les approches dans l'axe de la plateforme ne dépendent plus du temps de vert qui lui est alloué puisque le g_i/C est de 1. La formule ci-dessous donne la capacité d'une voie (s) sur la base que la saturation d'une approche est habituellement (s_o) de 1900 véh./h/voie, et cela, avant l'ajustement par des facteurs qui précisent les conditions dans lesquelles se trouvent cette approche[2]. Dans notre cas, deux (2) facteurs d'ajustement sont prise en compte dans le calcul. Le premier pour le partage d'une voie pour les mouvements de tout droit et de virage à droite (f_{RT}=1-(0.15 x %VAD) s'applique. Aux intersections ayant un virage à droite très élevé par rapport aux débits entrant dans l'approche, sa proportion varient entre 30% et 35%. Puisque le virage à droite deviendra plus sollicité pour des raisons d'accessibilité, le facteur (f_{RT}) utiliser pour l'ensemble des approches constituant ce cas est de 0,95 (1 - 0,15 x 0,3). Le second, le facteur d'ajustement pour le type de d'environnement (f_a) dans lequel se trouve l'intersection. Lorsque le milieu est bordé de générateur de déplacement, le manuel[3] conseille d'appliquer un F_a = 0,9.

$$s = s_o N f_{RT}$$

$s =$ capacity of lane group (vphg)

$s_o =$ base saturation flow rate per lane, usually 1900 (vp/h/ln)

$N =$ number of lanes in the lane group (vph)

$f_a =$ adjustment factor for area type

$f_{RT} =$ adjustment factor for right turns in the lane group

En générale, le f_{RT} et le f_a sont appliqués donc la capacité des approches pour ce cas est d'environ 1600 véh./h/voie. Les approches secondaires, gérées par un arrêt, ont une capacité de voie maximale relevant de la formule suivante [4]:

$$q_{max} = \frac{Ve^{-VT/3600}}{1 - e^{-Vt/3600}}$$

[1] LALL, B. Kent, KHISTY, C. Jotin. 2003. Transportation Engineering An Introduction. p.339
[2] LALL, B. Kent, KHISTY, C. Jotin. 2003. Transportation Engineering An Introduction. p.349
[3] LALL, B. Kent, KHISTY, C. Jotin. 2003. Transportation Engineering An Introduction. p.353
[4] LALL, B. Kent, KHISTY, C. Jotin. 2003. Transportation Engineering An Introduction. p.388

q_{max} = maximum flow rate from the controlled approach

V = total traffic volumes on the uncontrolled street in both directions

T = minimum gap acceptable to the first driver on the side street

t = additional time required for a second driver to follow the first driver into the intersection when a large gap occurs

En supposant qu'environ 1000 véh./h circulent sur l'axe non contrôlé (axe du tramway) et qu'il faut en moyenne 7 secondes de créneau pour que le premier véhicule sur l'approche contrôlée s'insère (T) et en moyen 5 secondes de plus pour que le second véhicule aille le temps de s'insérer (t), la capacité de l'approche est en moyenne environ 200 véh./h (q_{max}).

Annexe C- 9 :

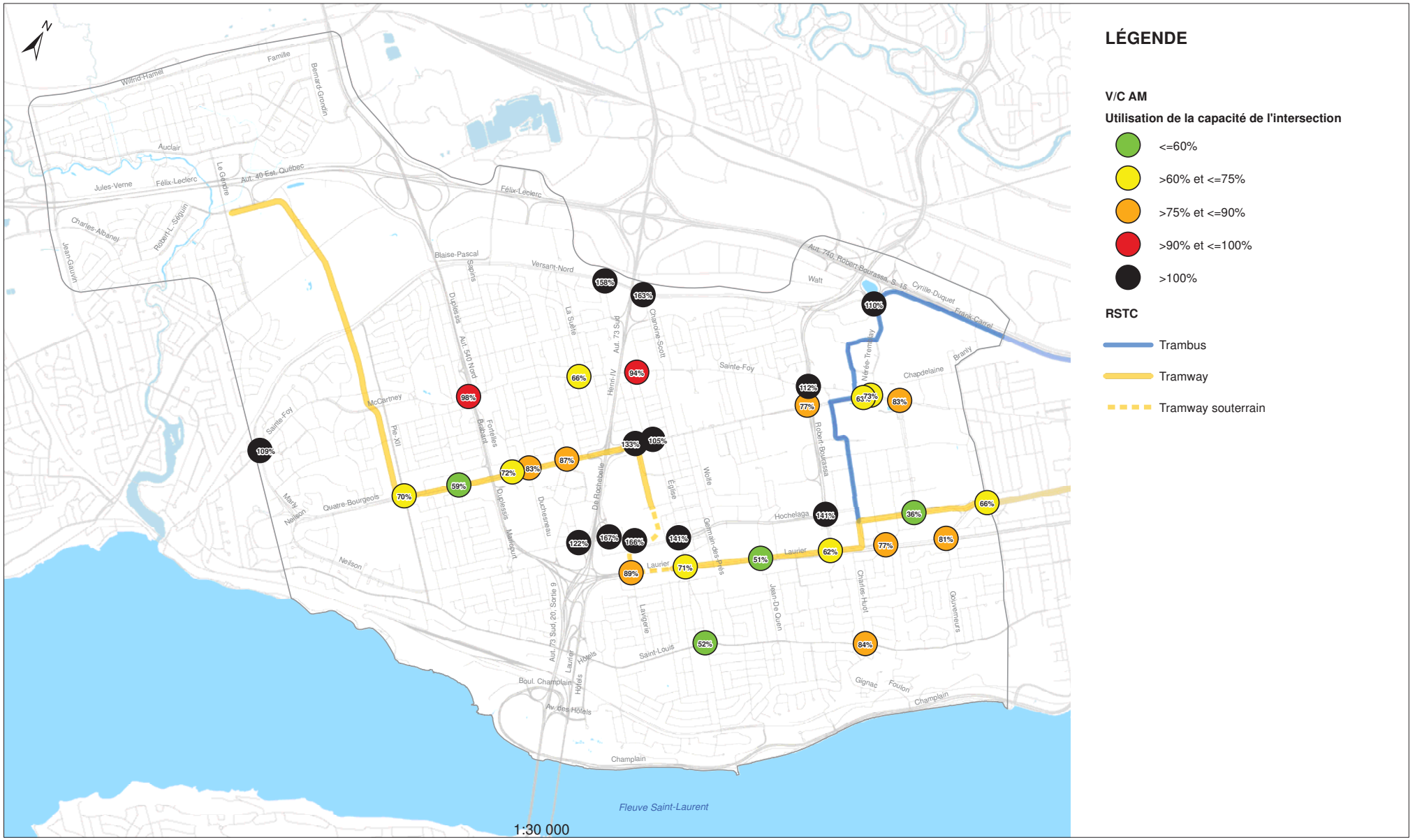
Taux de saturation des intersections aux heures de pointe du matin et de l'après-midi à l'horizon 2026 avec le projet par secteur

Figure C9-1a

V/C Période AM - Horizon 2026

Secteur Ouest

Service du transport et de la mobilité intelligente



LÉGENDE

V/C AM

Utilisation de la capacité de l'intersection

- <=60%
- >60% et <=75%
- >75% et <=90%
- >90% et <=100%
- >100%

RSTC

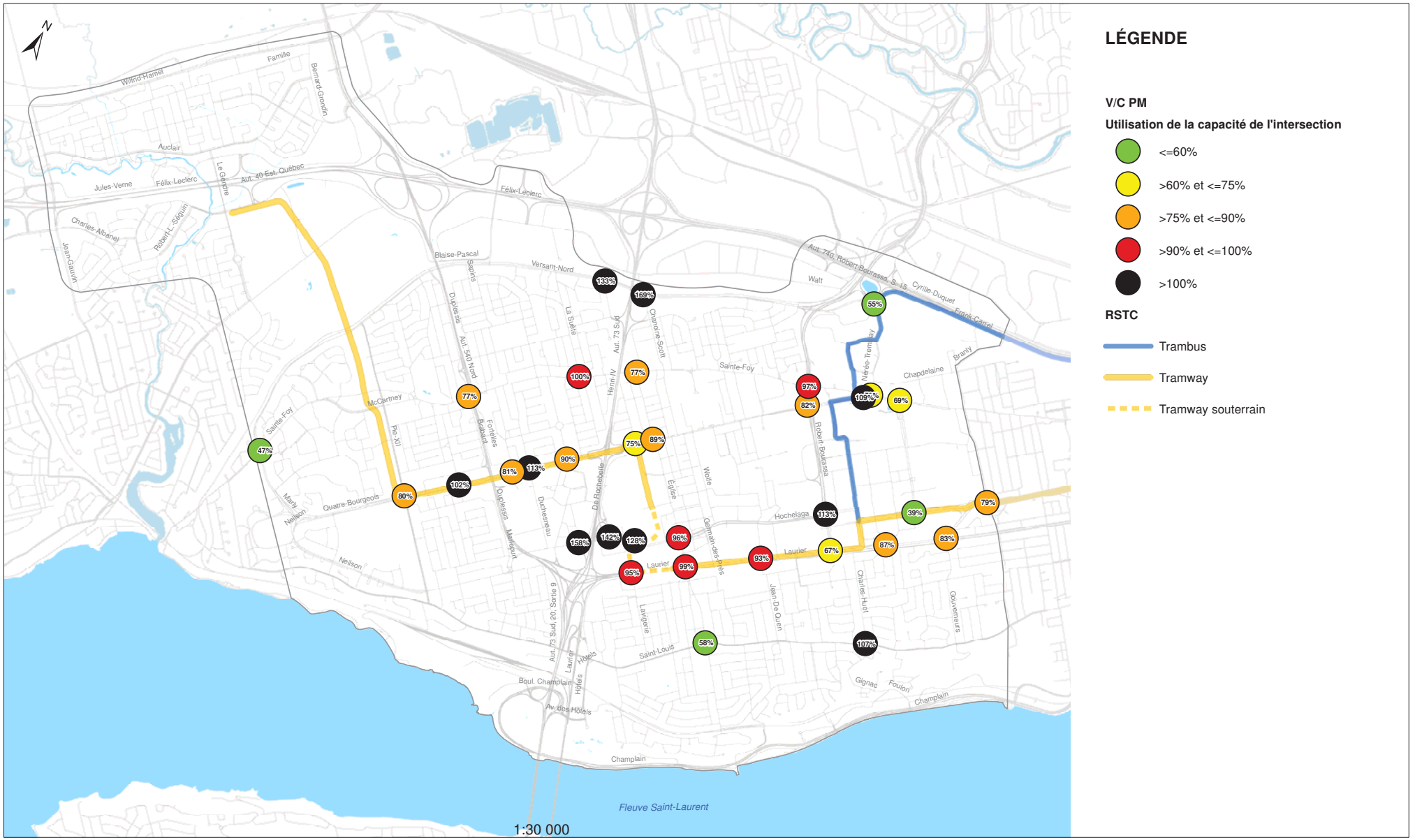
- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Figure C9-1b

V/C Période PM - Horizon 2026

Secteur Ouest

Service du transport et de la mobilité intelligente



LÉGENDE

V/C PM

Utilisation de la capacité de l'intersection

- <=60%
- >60% et <=75%
- >75% et <=90%
- >90% et <=100%
- >100%

RSTC

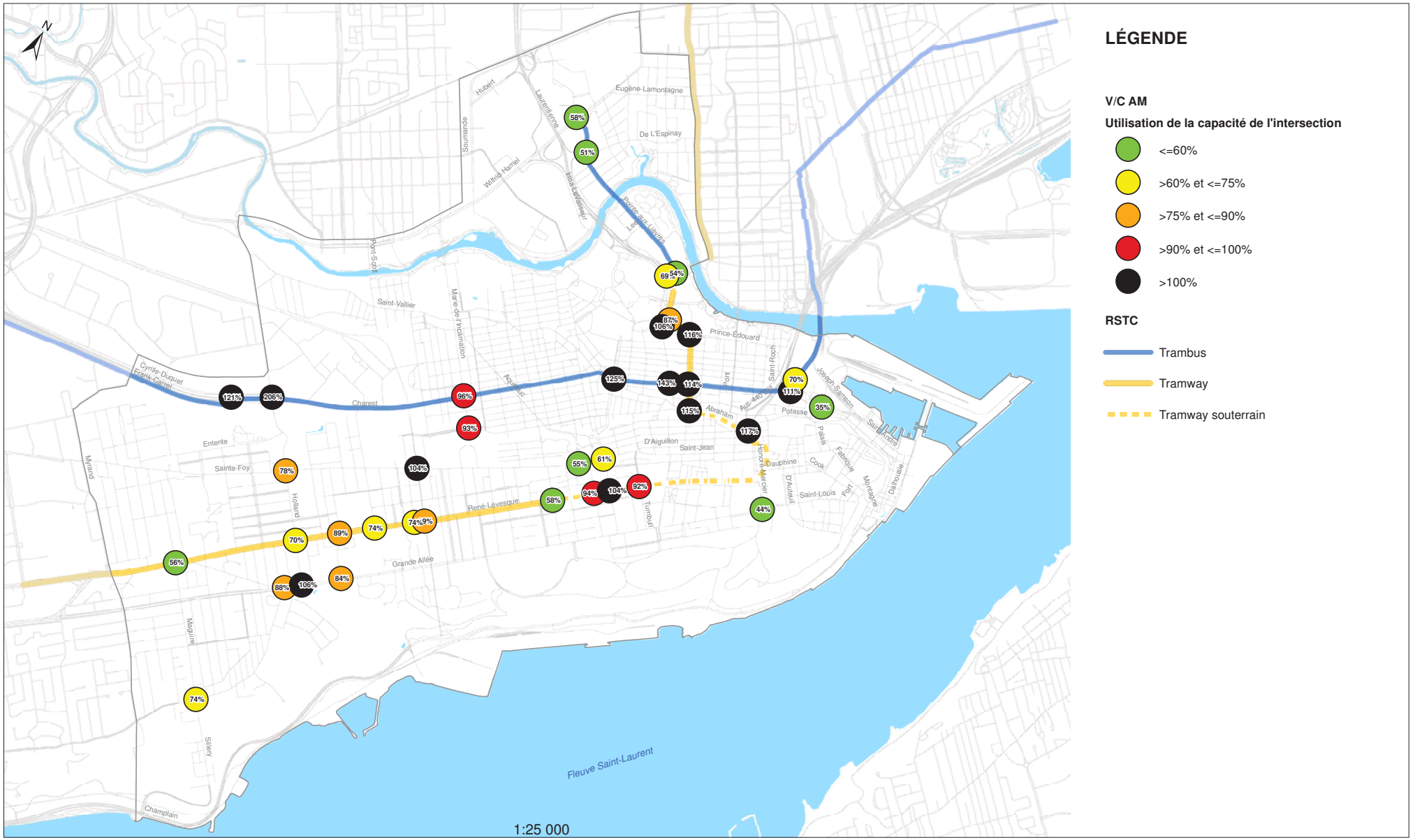
- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Figure C9-2a

V/C Période AM - Horizon 2026

Secteur Sud

Service du transport et de la mobilité intelligente



LÉGENDE

V/C AM

Utilisation de la capacité de l'intersection

- <=60%
- >60% et <=75%
- >75% et <=90%
- >90% et <=100%
- >100%

RSTC

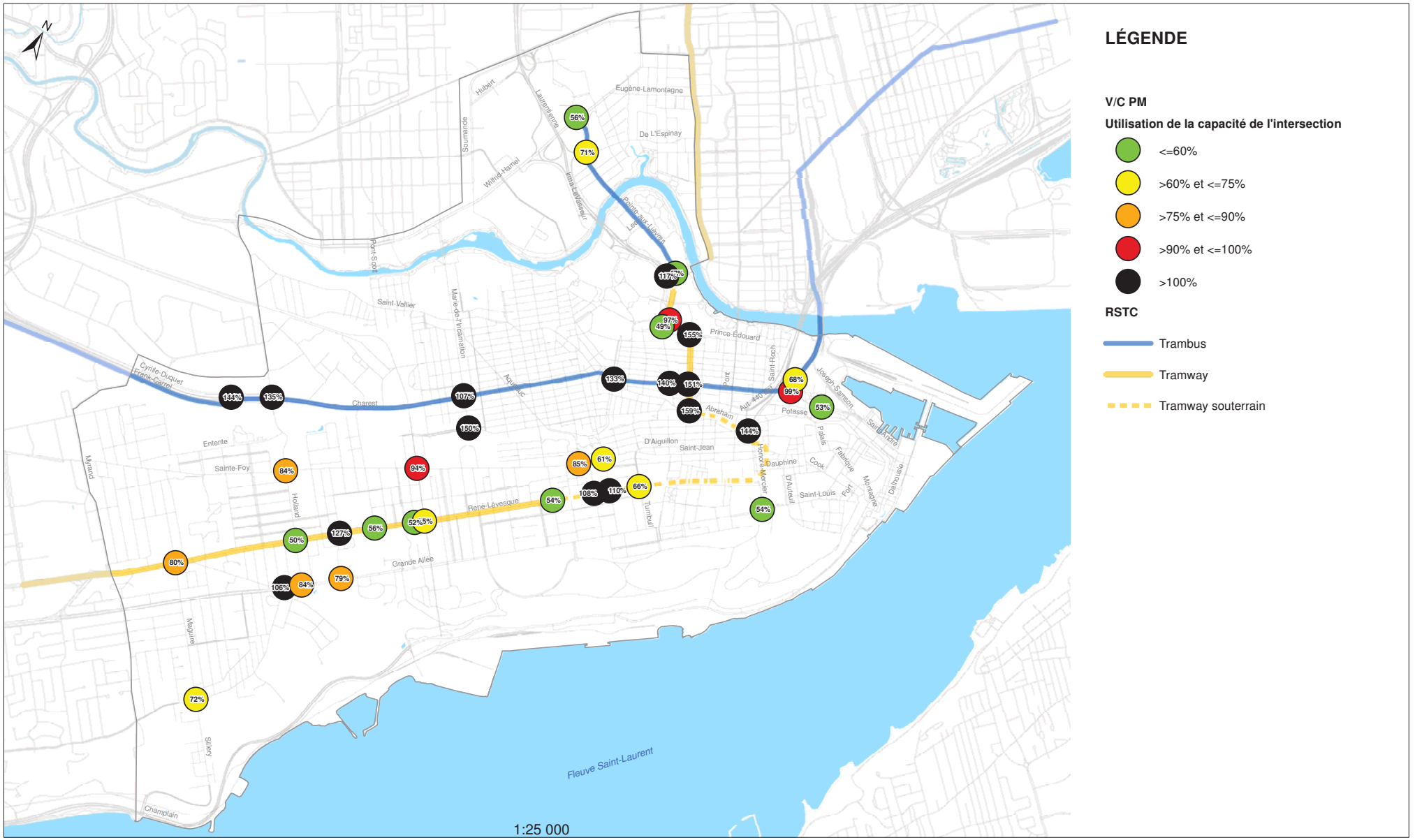
- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Figure C9-2b

V/C Période PM - Horizon 2026

Secteur Sud

Service du transport et de la mobilité intelligente



LÉGENDE

V/C PM

Utilisation de la capacité de l'intersection

- <=60%
- >60% et <=75%
- >75% et <=90%
- >90% et <=100%
- >100%

RSTC

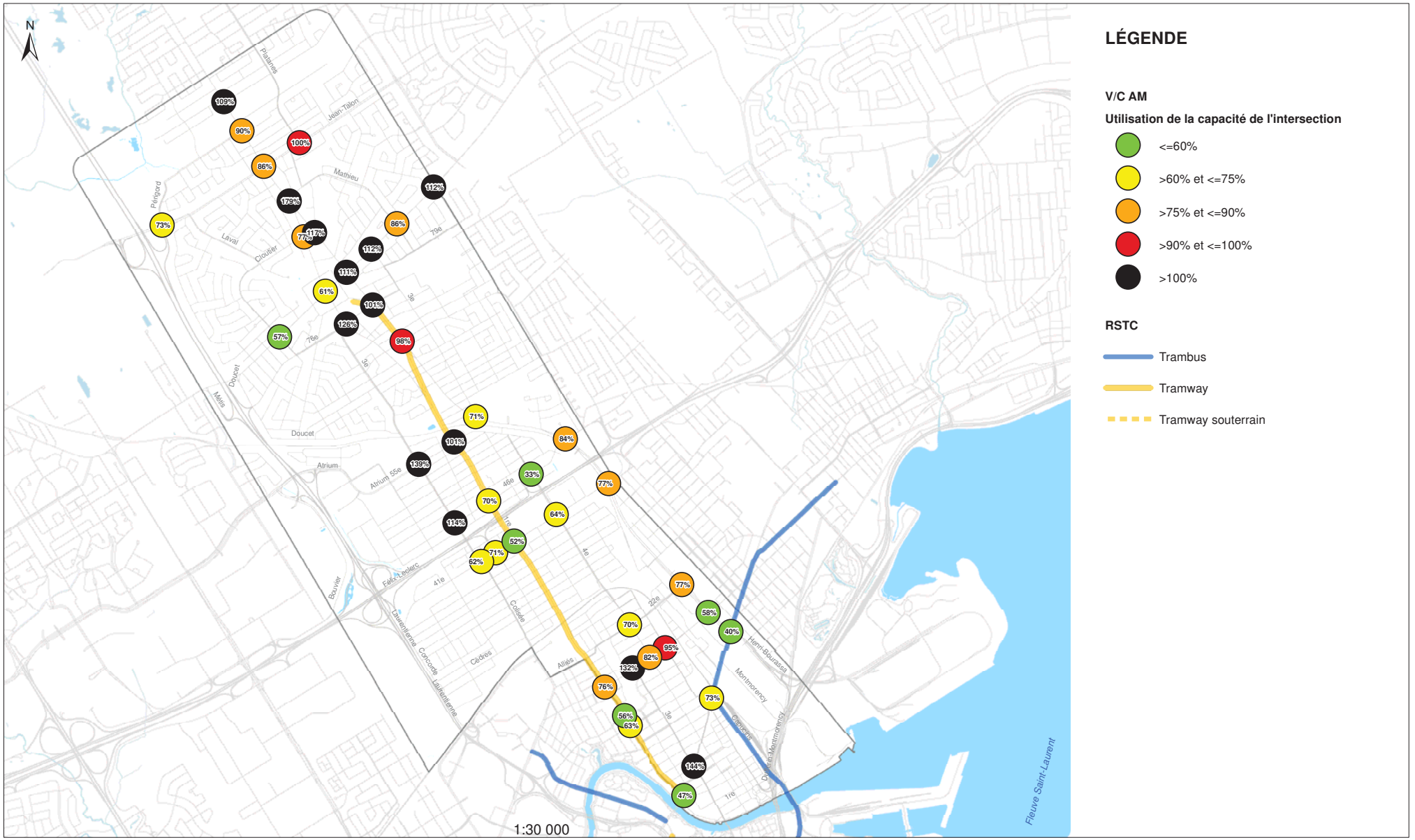
- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Figure C9-2a

V/C Période AM - Horizon 2026

Secteur Nord

Service du transport et de la mobilité intelligente



LÉGENDE

V/C AM

Utilisation de la capacité de l'intersection

- <=60%
- >60% et <=75%
- >75% et <=90%
- >90% et <=100%
- >100%

RSTC

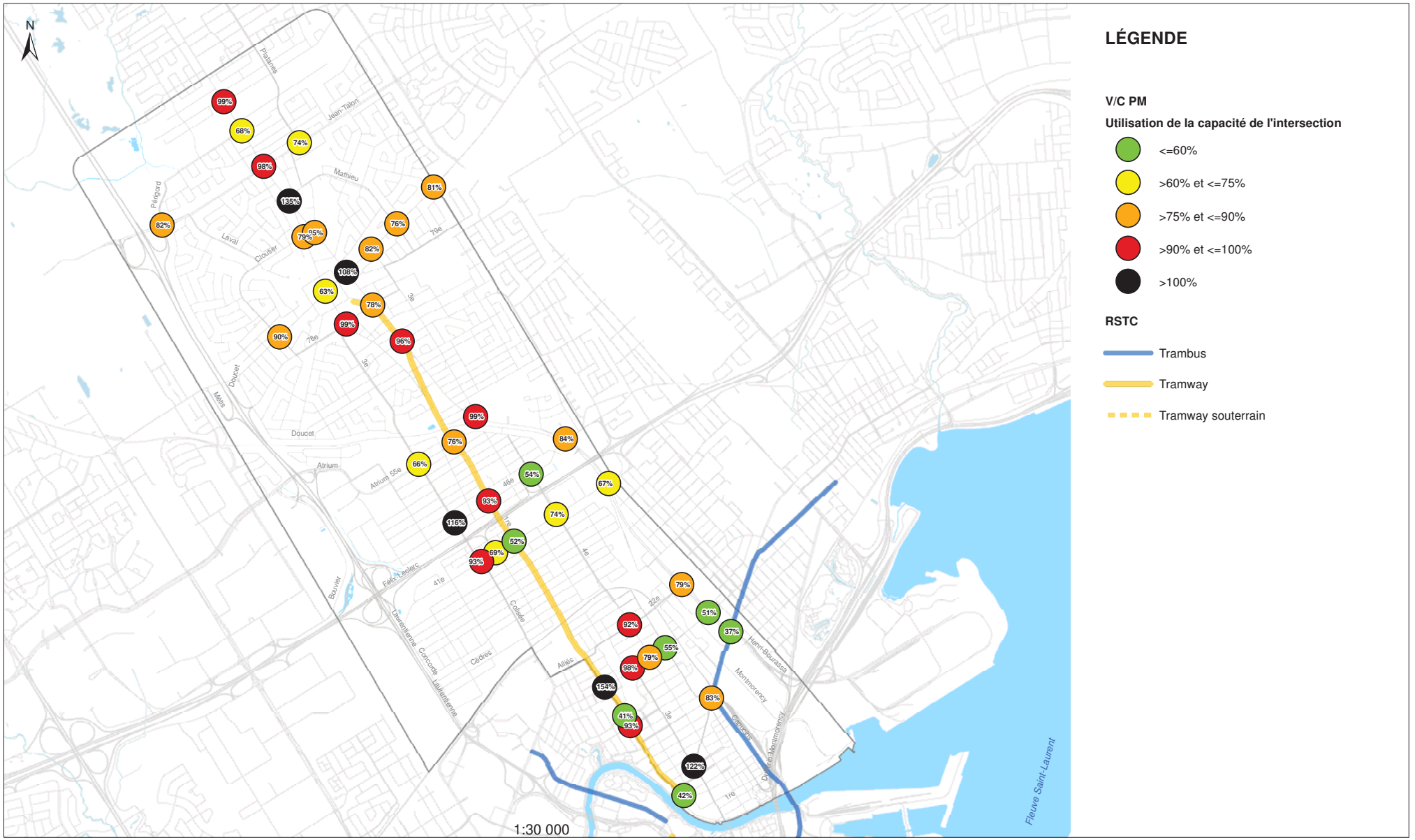
- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Figure C9-3b

V/C Période PM - Horizon 2026

Secteur Nord

Service du transport et de la mobilité intelligente



LÉGENDE

V/C PM

Utilisation de la capacité de l'intersection

- <=60%
- >60% et <=75%
- >75% et <=90%
- >90% et <=100%
- >100%

RSTC

- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Figure C9-4a

V/C Période AM - Horizon 2026

Secteur Est

Service du transport et de la mobilité intelligente

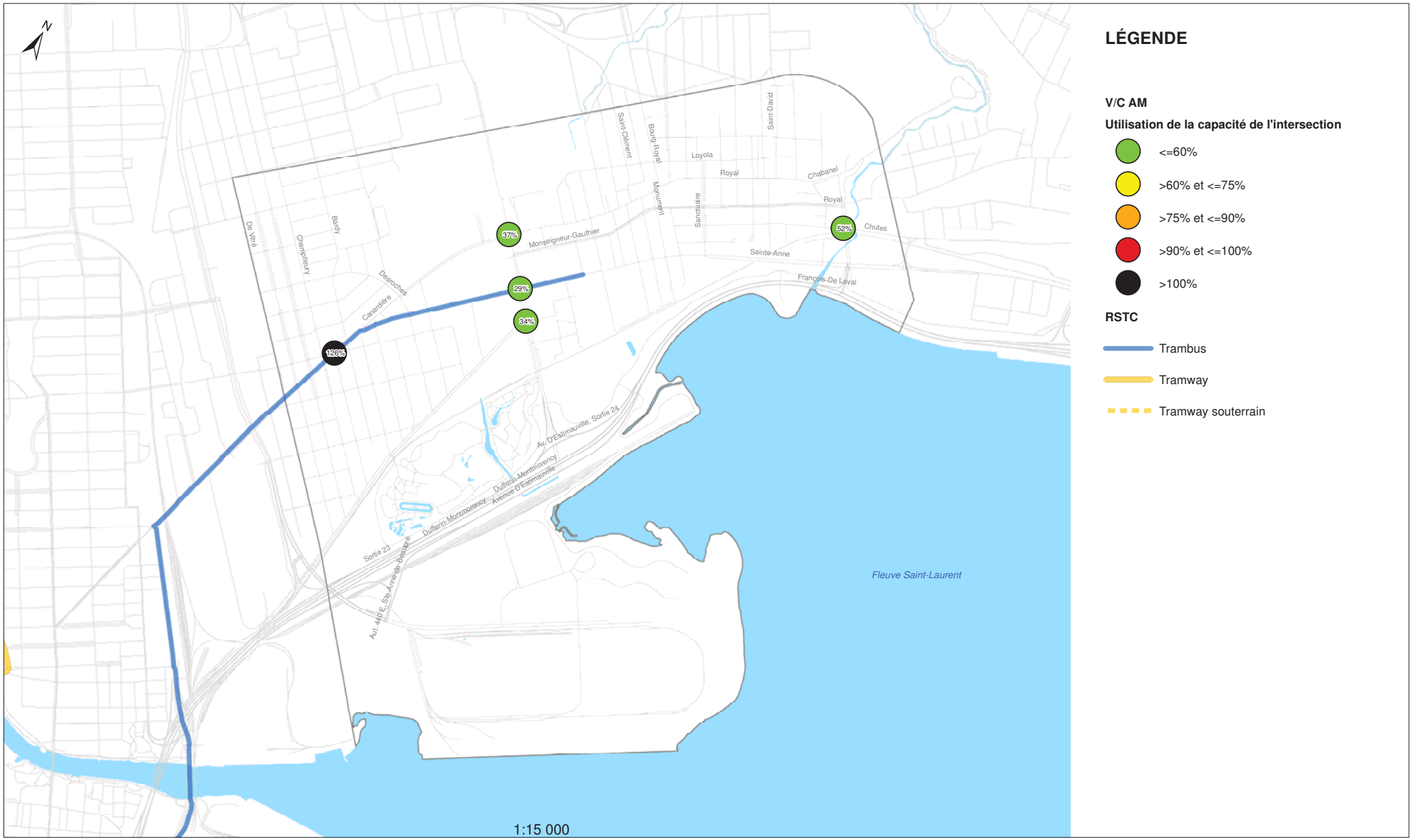
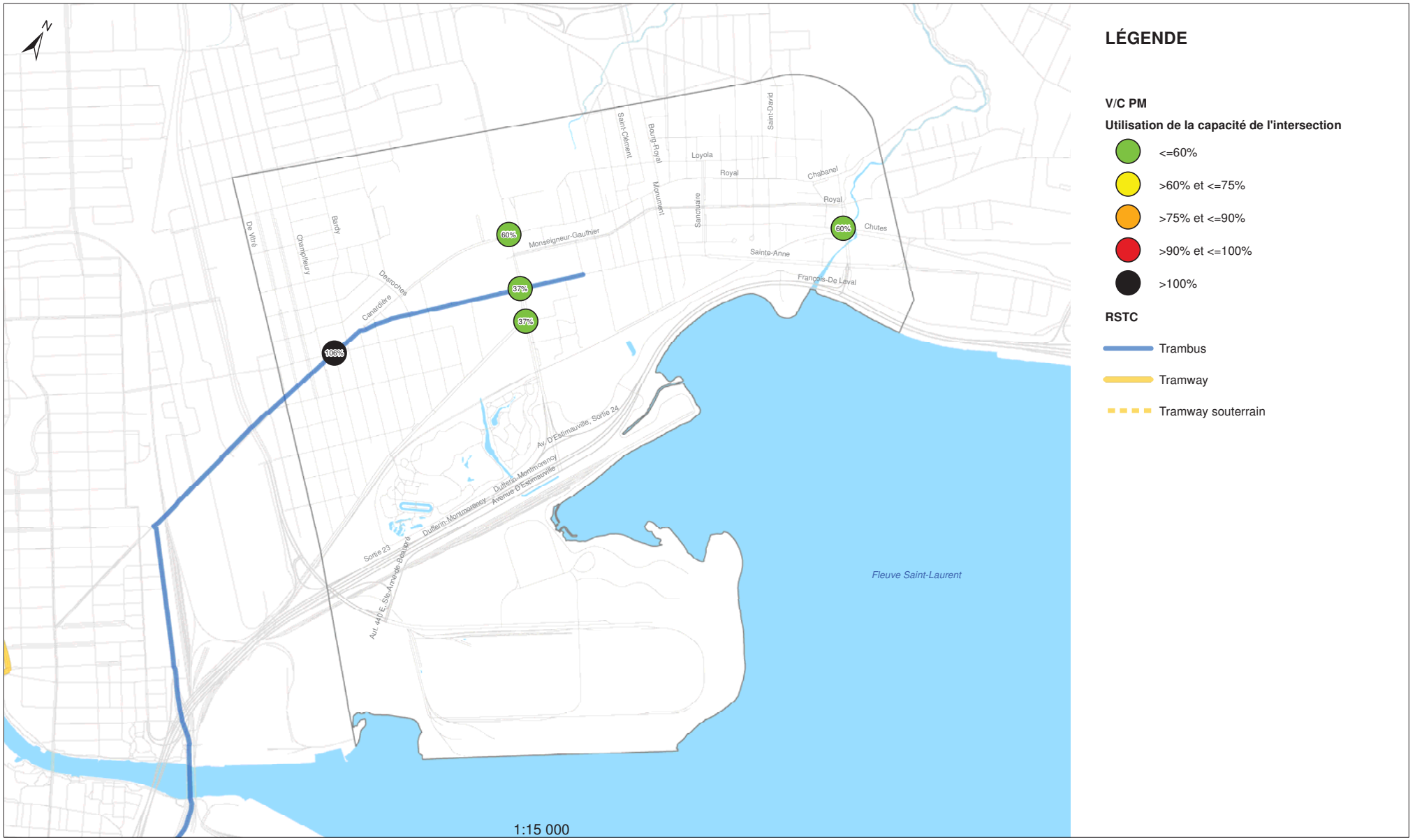


Figure C9-4b

V/C Période PM - Horizon 2026

Secteur Est

Service du transport et de la mobilité intelligente



Annexe C- 10 :

Accessibilité des sous-secteurs dans la zone à l'étude à l'horizon 2026 avec le projet

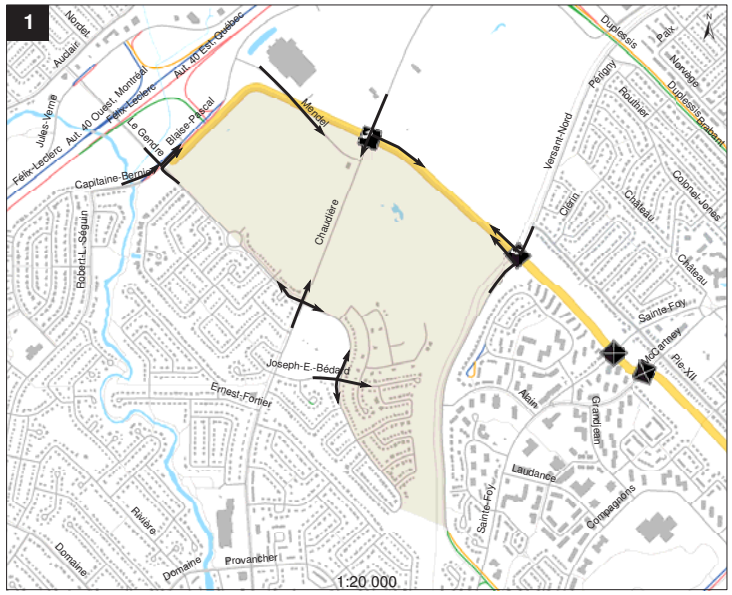
Figure C10-1

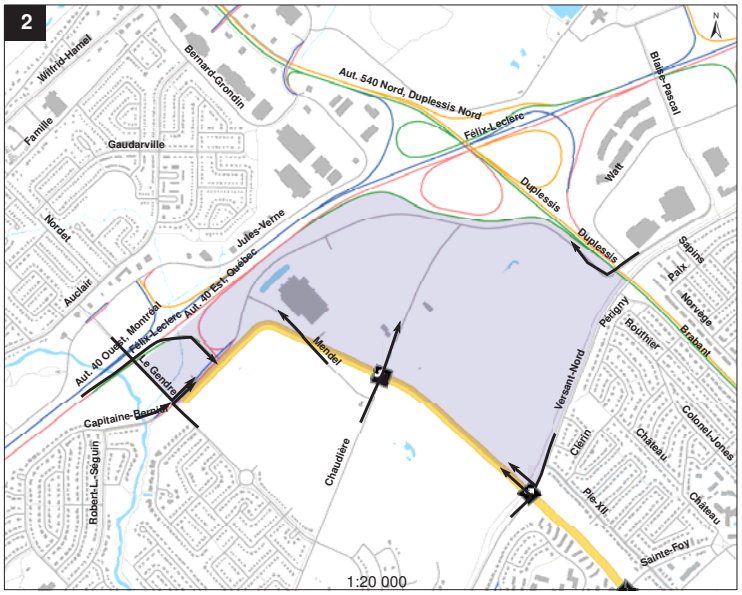
Accessibilité - Horizon 2026

Secteur Ouest - Zone 1 et Zone 2

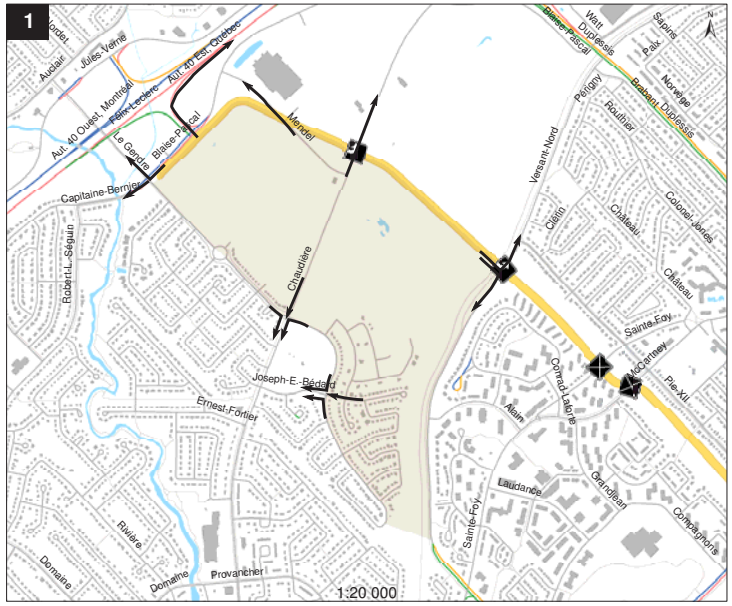
Service du transport et de la mobilité intelligente

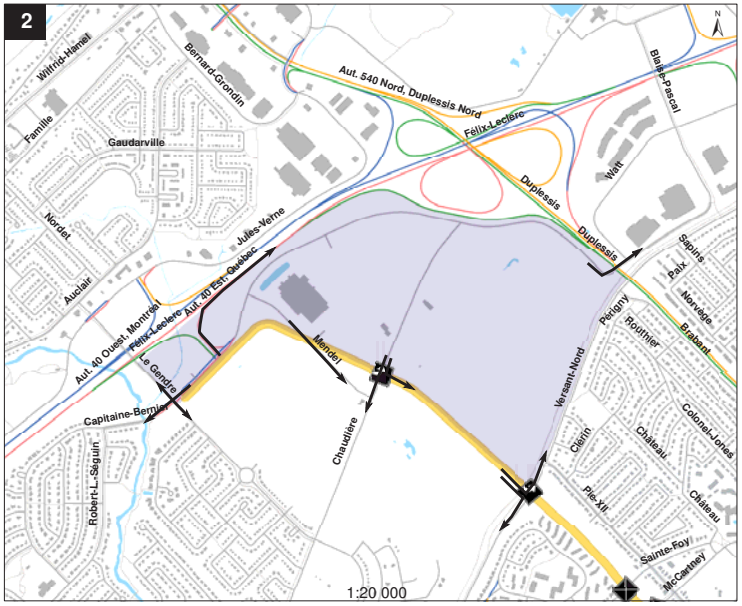
ENTRÉE DANS LA ZONE





SORTIE DE LA ZONE





LÉGENDE

Intersection ouverte

- Sans VAG - Axe Tramway
- Avec VAG - Axe Tramway - 2 approches
- Avec VAG - Axe Tramway - 1 approche

* VAG = Virage à gauche
* Tous les mouvements transversales sont permis à moins d'interdictions contraires

Sens de la circulation

- Direction Nord
- Direction Sud
- Direction Est
- Direction Ouest
- 2 directions

RSTC

- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Zones à l'étude

- 1
- 2

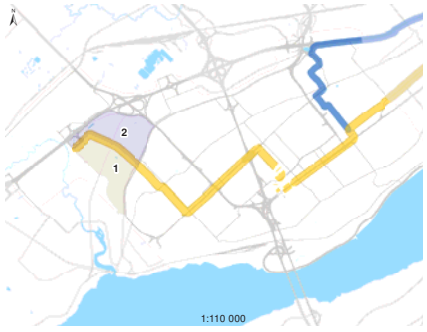


Figure C10-2

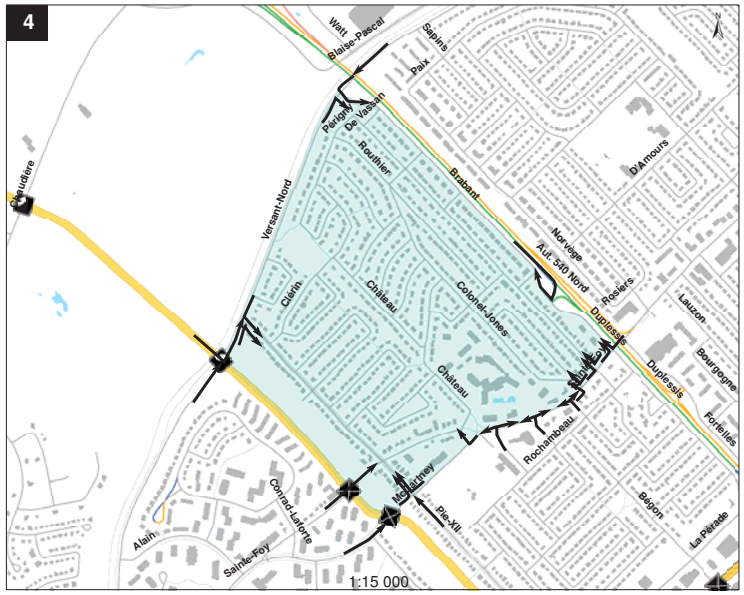
Accessibilité - Horizon 2026

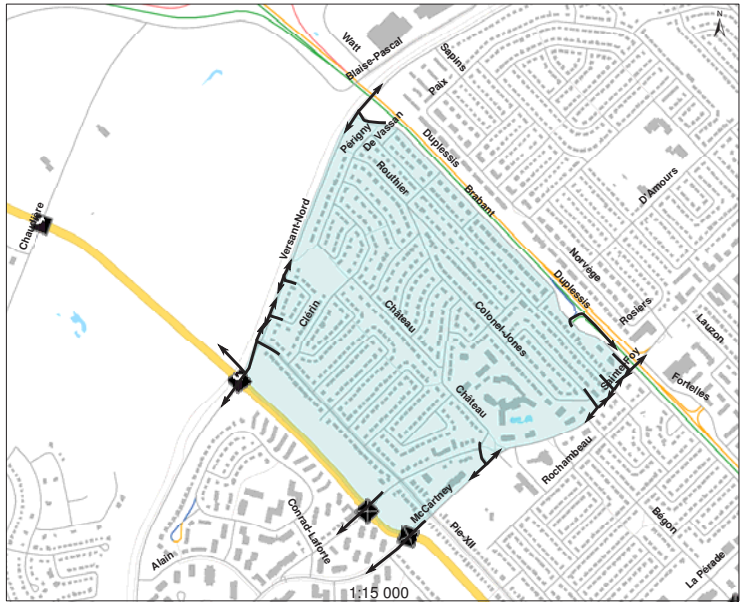
Secteur Ouest - Zone 3 et Zone 4

Service du transport et de la mobilité intelligente

ENTRÉE DANS LA ZONE

SORTIE DE LA ZONE





LÉGENDE

Intersection ouverte

- Sans VAG - Axe Tramway
- Avec VAG - Axe Tramway - 2 approches
- Avec VAG - Axe Tramway - 1 approche

* VAG = Virage à gauche
* Tous les mouvements transversales sont permis à moins d'interdictions contraires

Sens de la circulation

- Direction Nord
- Direction Sud
- Direction Est
- Direction Ouest
- 2 directions

RSTC

- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Zones à l'étude

- 3
- 4

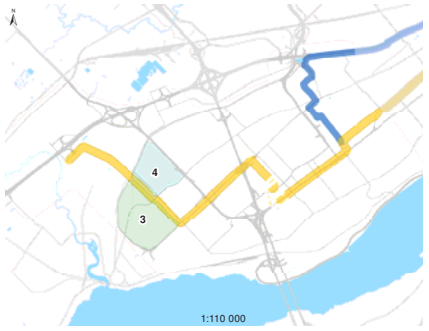


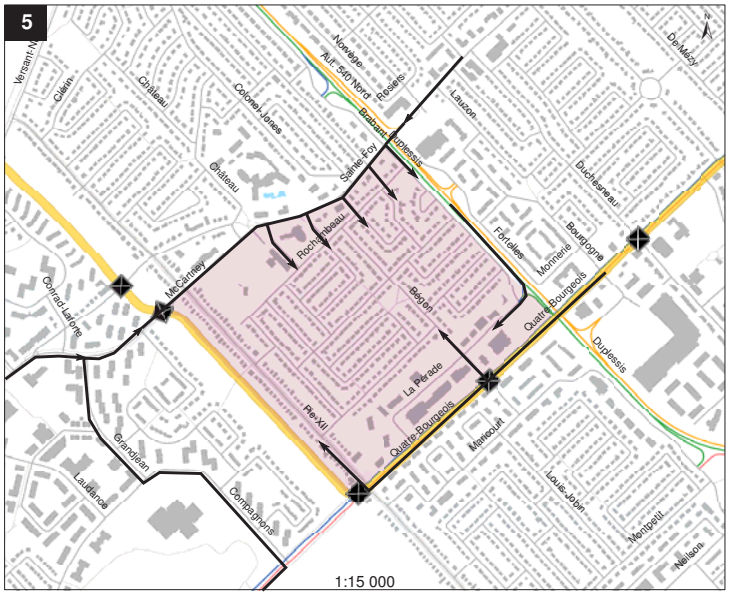
Figure C10-3

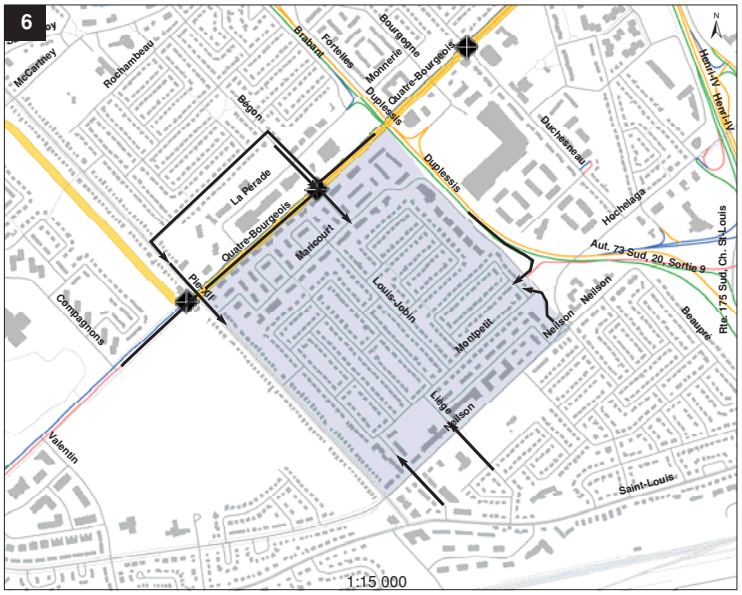
Accessibilité - Horizon 2026

Secteur Ouest - Zone 5 et Zone 6

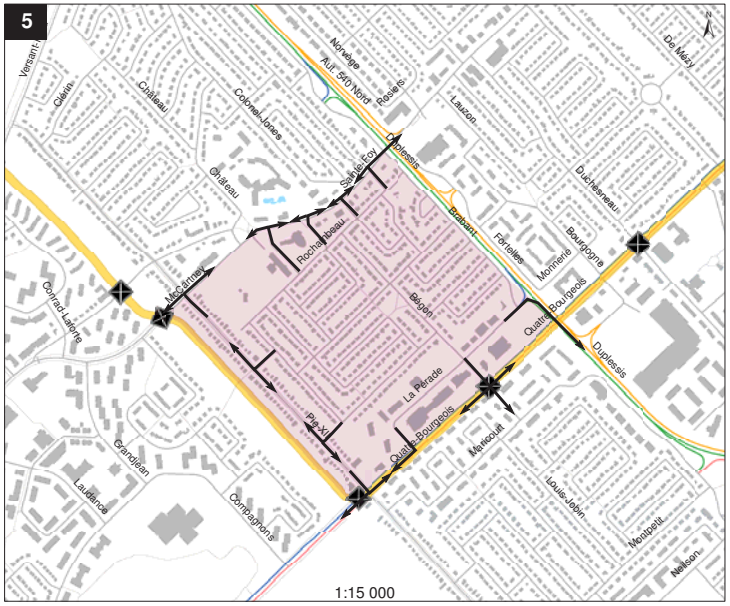
Service du transport et de la mobilité intelligente

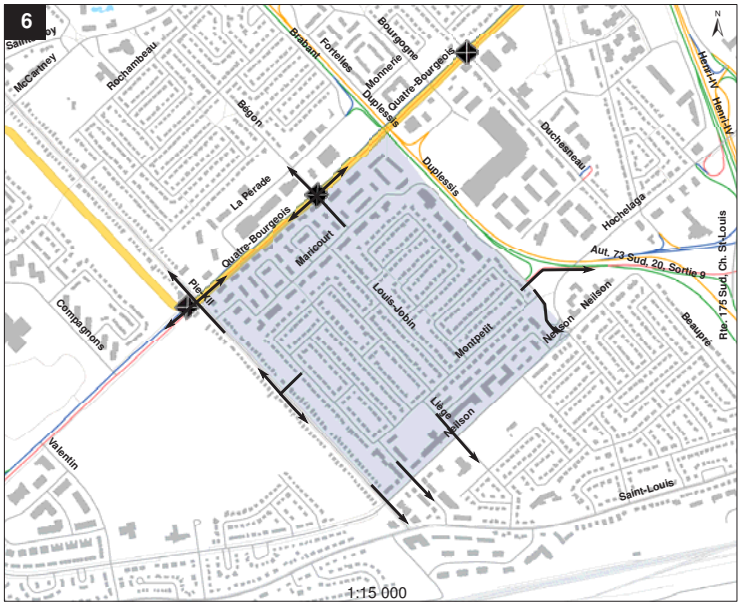
ENTRÉE DANS LA ZONE





SORTIE DE LA ZONE





LÉGENDE

Intersection ouverte

- Sans VAG - Axe Tramway
- Avec VAG - Axe Tramway - 2 approches
- Avec VAG - Axe Tramway - 1 approche

* VAG = Virage à gauche
* Tous les mouvements transversales sont permis à moins d'interdictions contraires

Sens de la circulation

- Direction Nord
- Direction Sud
- Direction Est
- Direction Ouest
- 2 directions

RSTC

- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Zones à l'étude

- 5
- 6

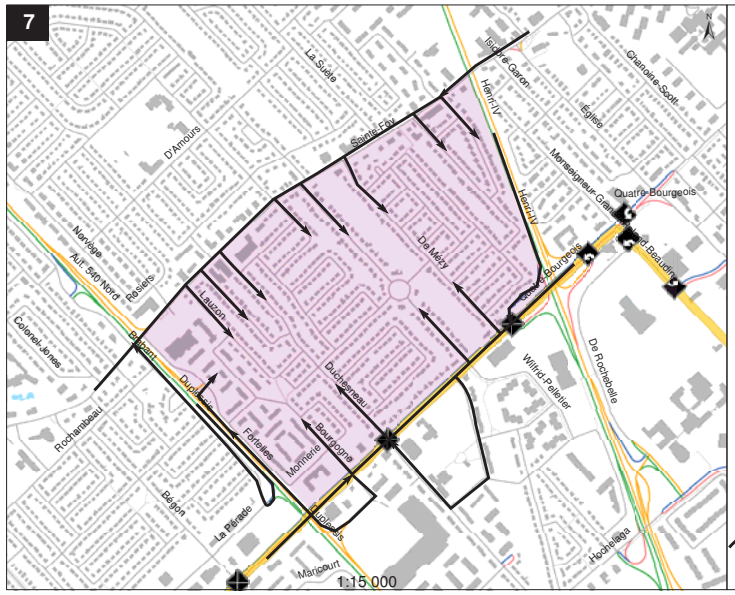
Figure C10-4

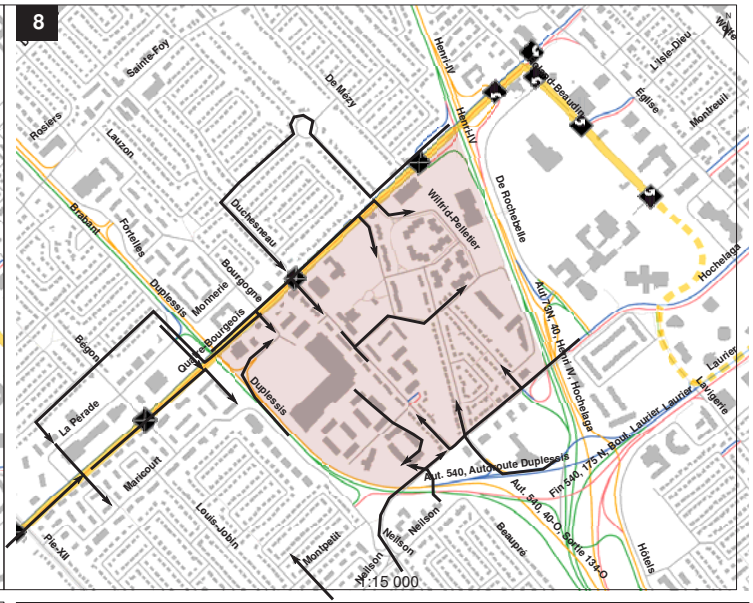
Accessibilité - Horizon 2026

Secteur Ouest - Zone 7 et Zone 8

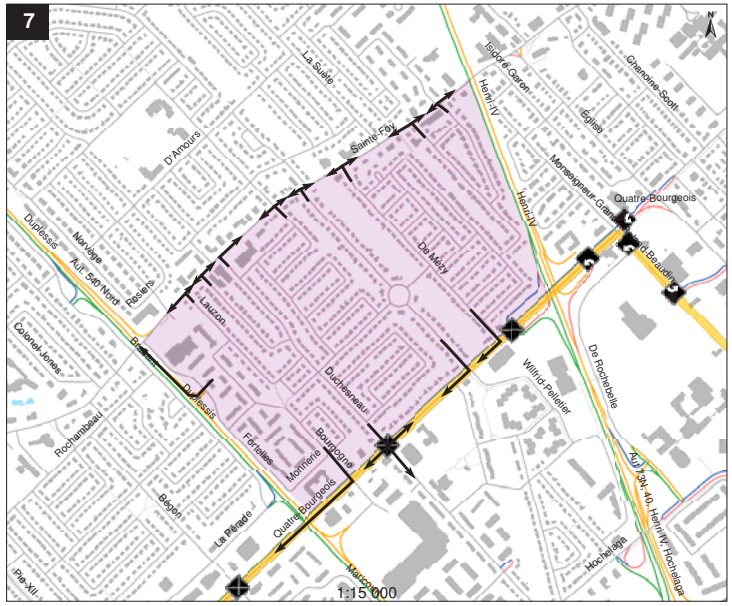
Service du transport et de la mobilité intelligente

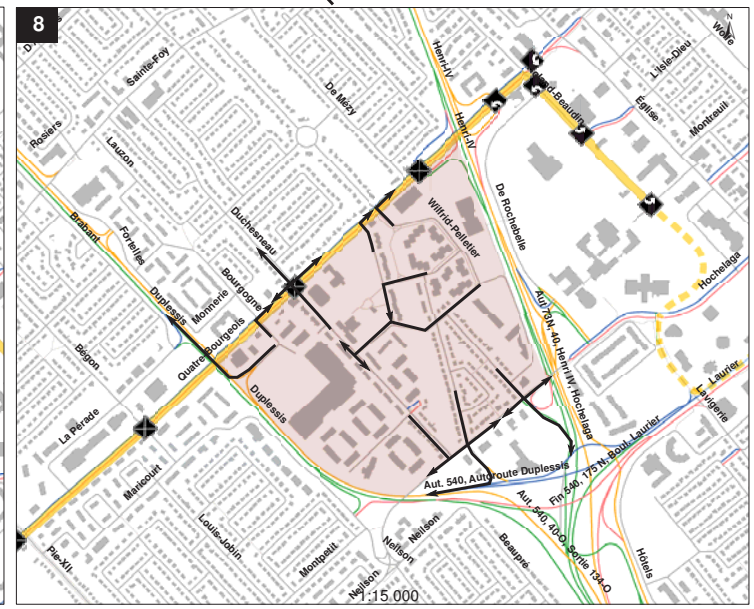
ENTRÉE DANS LA ZONE





SORTIE DE LA ZONE





LÉGENDE

Intersection ouverte

- Sans VAG - Axe Tramway
- Avec VAG - Axe Tramway - 2 approches
- Avec VAG - Axe Tramway - 1 approche

* VAG = Virage à gauche
* Tous les mouvements transversales sont permis à moins d'interdictions contraires

Sens de la circulation

- Direction Nord
- Direction Sud
- Direction Est
- Direction Ouest
- 2 directions

RSTC

- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Zones à l'étude

- 7
- 8

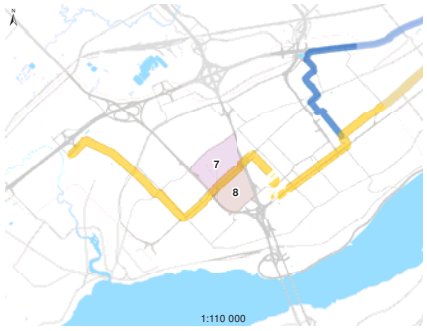


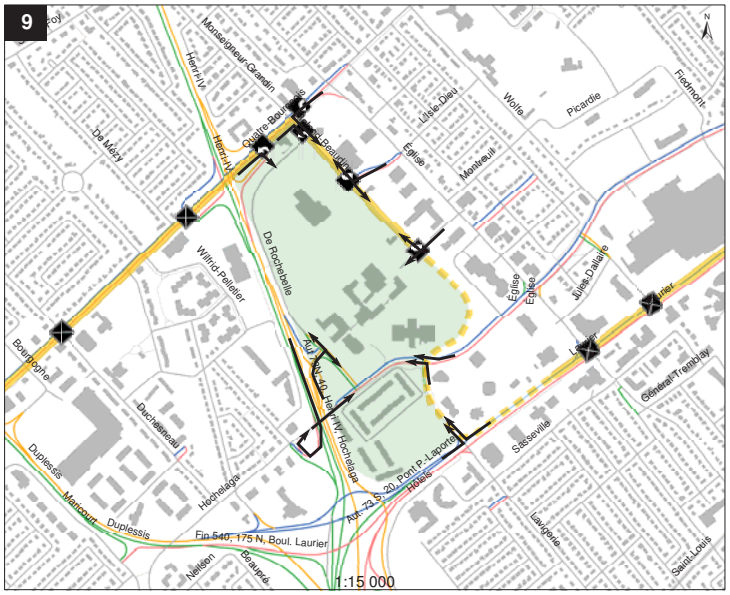
Figure C10-5

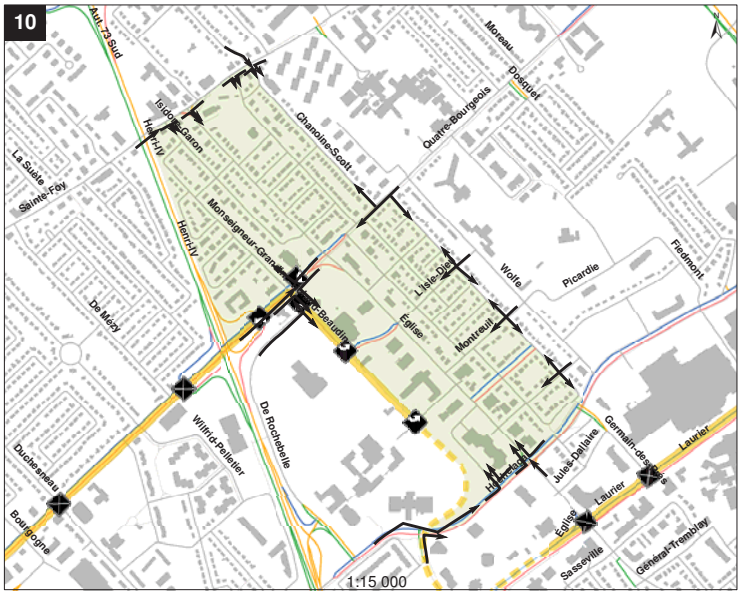
Accessibilité - Horizon 2026

Secteur Ouest - Zone 9 et Zone 10

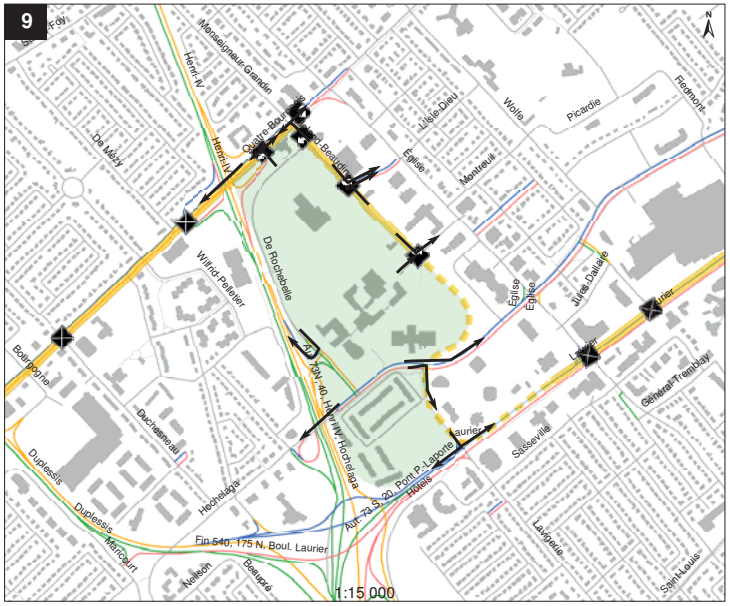
Service du transport et de la mobilité intelligente

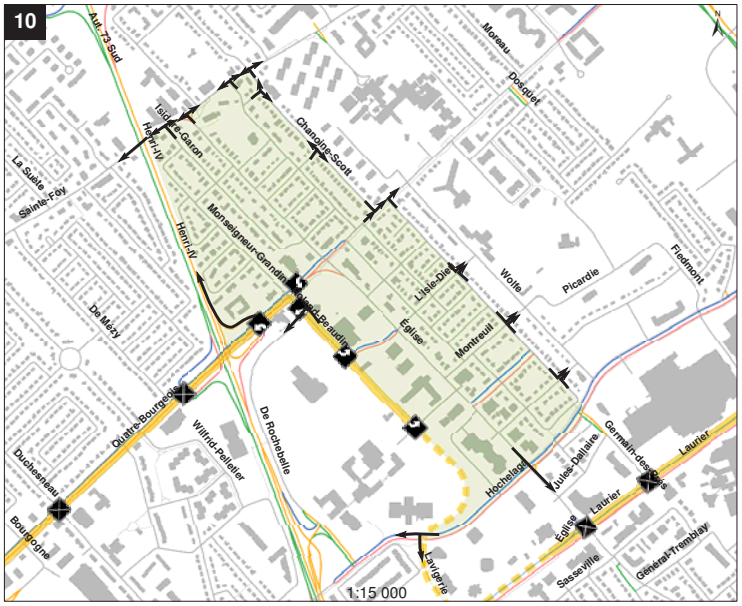
ENTRÉE DANS LA ZONE





SORTIE DE LA ZONE





LÉGENDE

Intersection ouverte

- Sans VAG - Axe Tramway
- Avec VAG - Axe Tramway - 2 approches
- Avec VAG - Axe Tramway - 1 approche

* VAG = Virage à gauche
* Tous les mouvements transversales sont permis à moins d'interdictions contraires

Sens de la circulation

- Direction Nord
- Direction Sud
- Direction Est
- Direction Ouest
- 2 directions

RSTC

- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Zones à l'étude

- 9
- 10

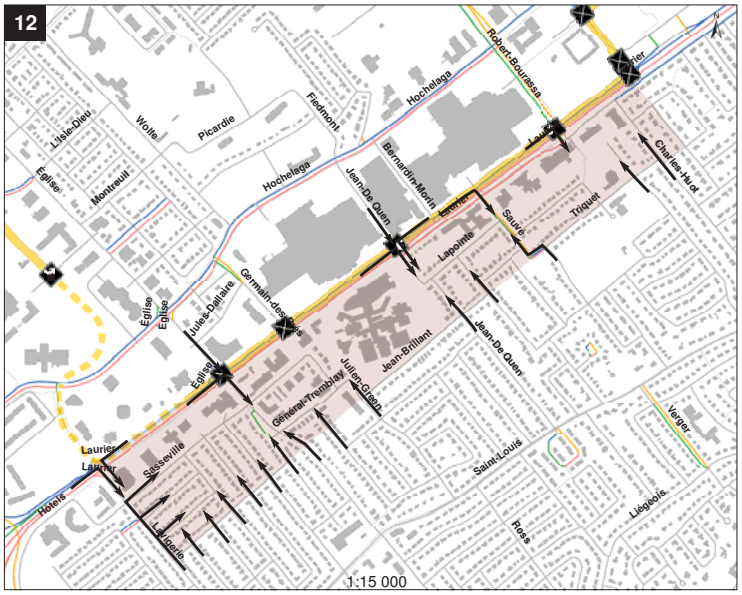
Figure C10-6

Accessibilité - Horizon 2026

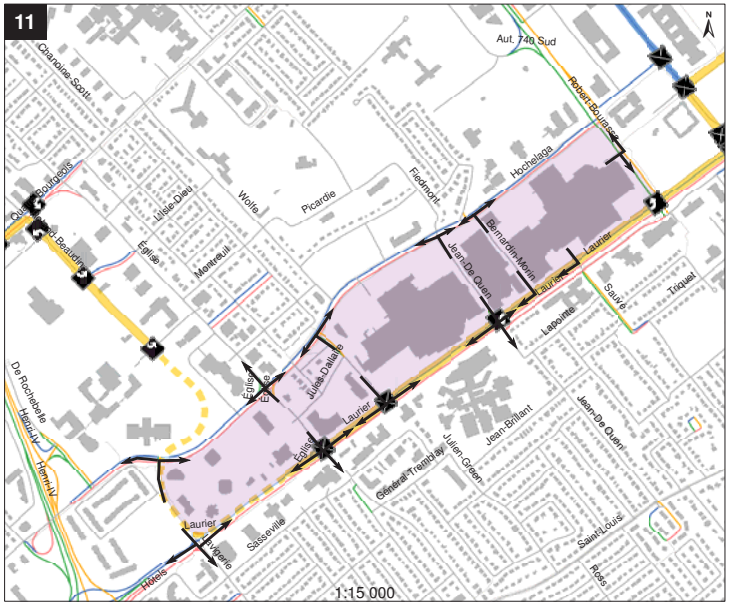
Secteur Ouest - Zone 11 et Zone 12

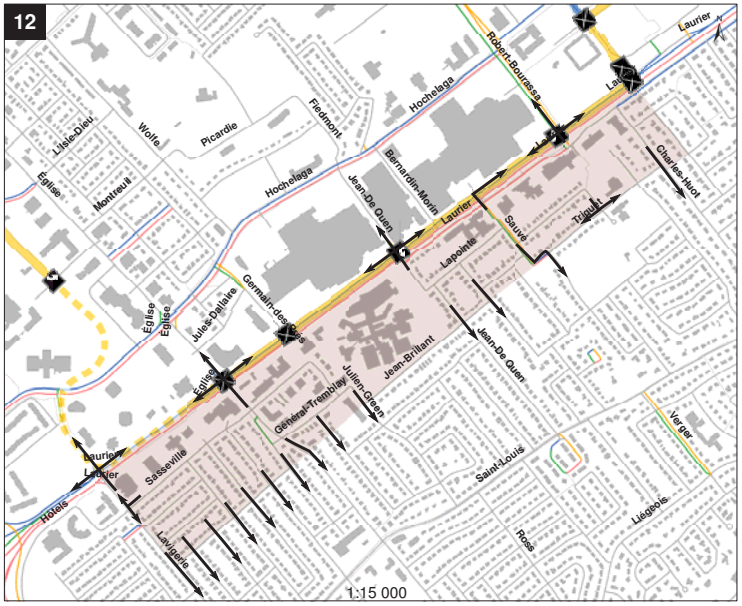
Service du transport et de la mobilité intelligente

ENTRÉE DANS LA ZONE



SORTIE DE LA ZONE





LÉGENDE

Intersection ouverte

- Sans VAG - Axe Tramway
- Avec VAG - Axe Tramway - 2 approches
- Avec VAG - Axe Tramway - 1 approche

* VAG = Virage à gauche
* Tous les mouvements transversales sont permis à moins d'interdictions contraires

Sens de la circulation

- Direction Nord
- Direction Sud
- Direction Est
- Direction Ouest
- 2 directions

RSTC

- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Zones à l'étude

- 11
- 12

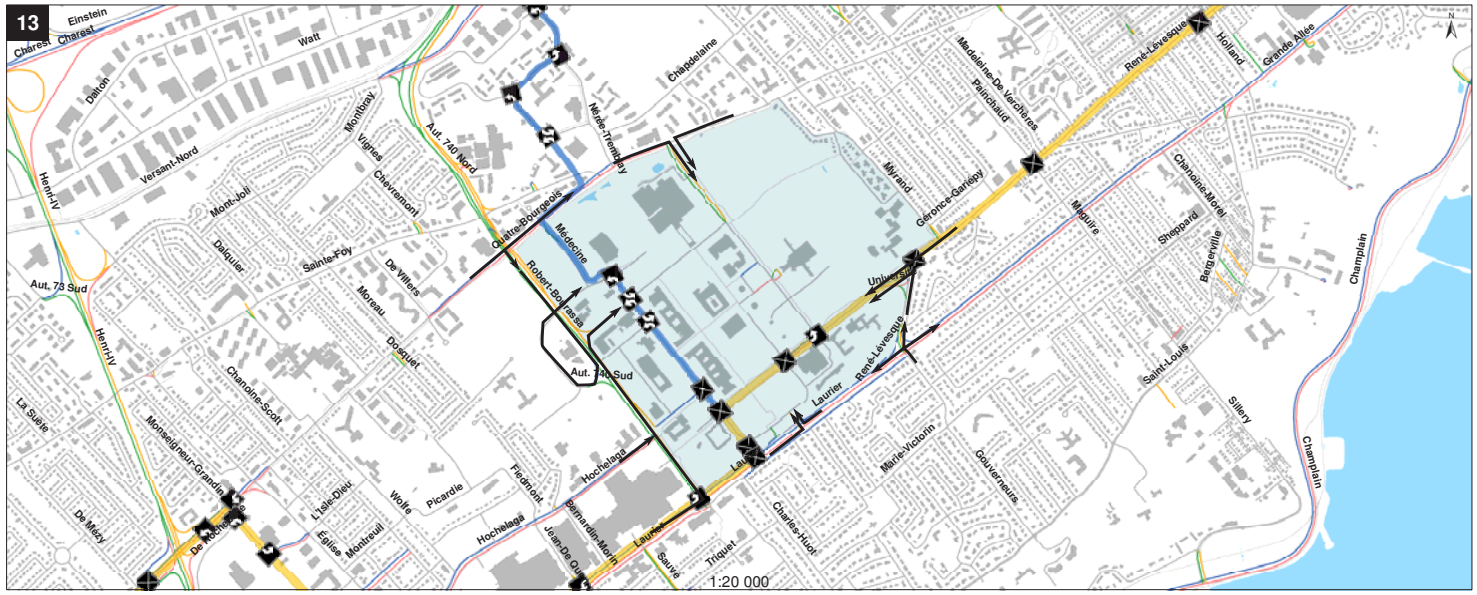
Figure C10-7

Accessibilité - Horizon 2026

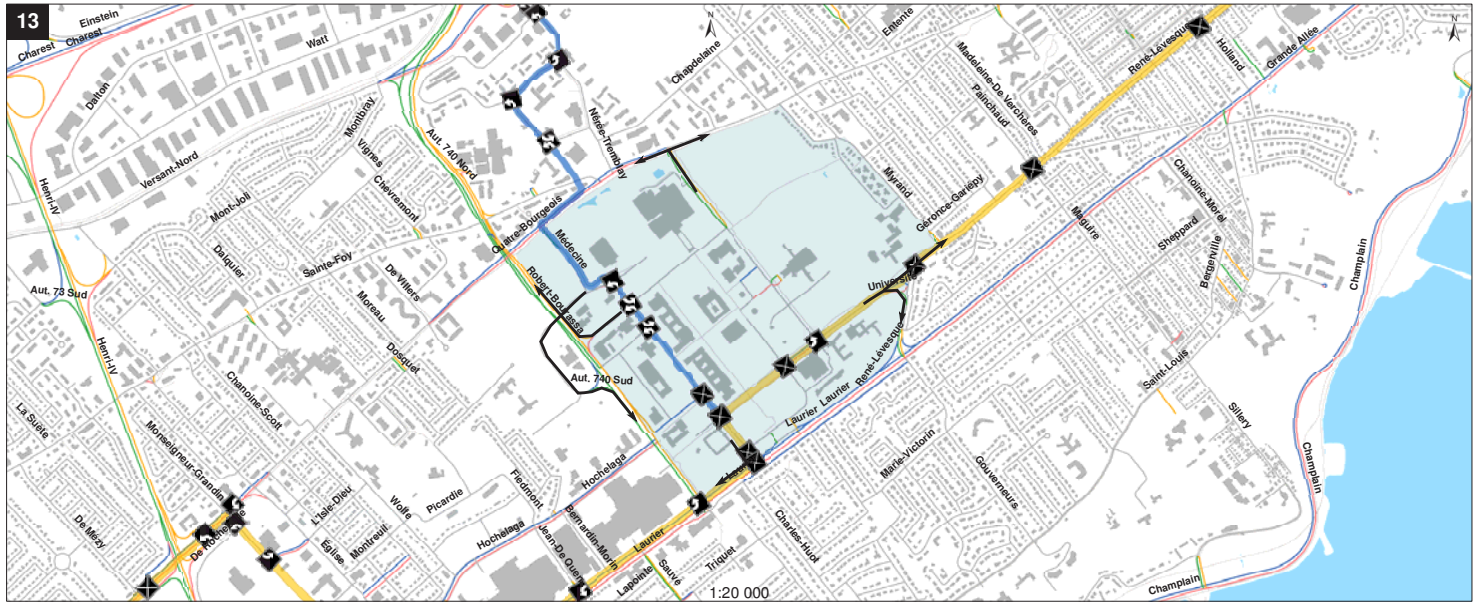
Secteur Ouest - Zone 13

Service du transport et de la mobilité intelligente

ENTRÉE DANS LA ZONE



SORTIE DE LA ZONE



LÉGENDE

Intersection ouverte

- Sans VAG - Axe Tramway
- Avec VAG - Axe Tramway - 2 approches
- Avec VAG - Axe Tramway - 1 approche

* VAG = Virage à gauche
* Tous les mouvements transversales sont permis à moins d'interdictions contraires

Sens de la circulation

- Direction Nord
- Direction Sud
- Direction Est
- Direction Ouest
- 2 directions

RSTC

- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Zone à l'étude

- 13

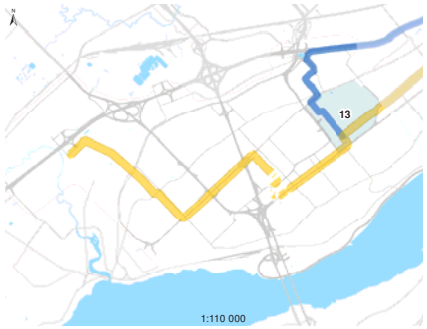


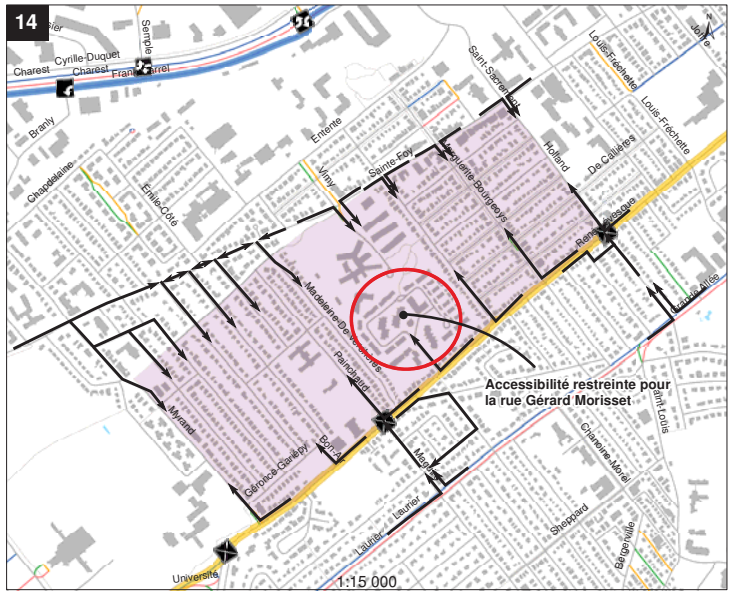
Figure C10-8

Accessibilité - Horizon 2026

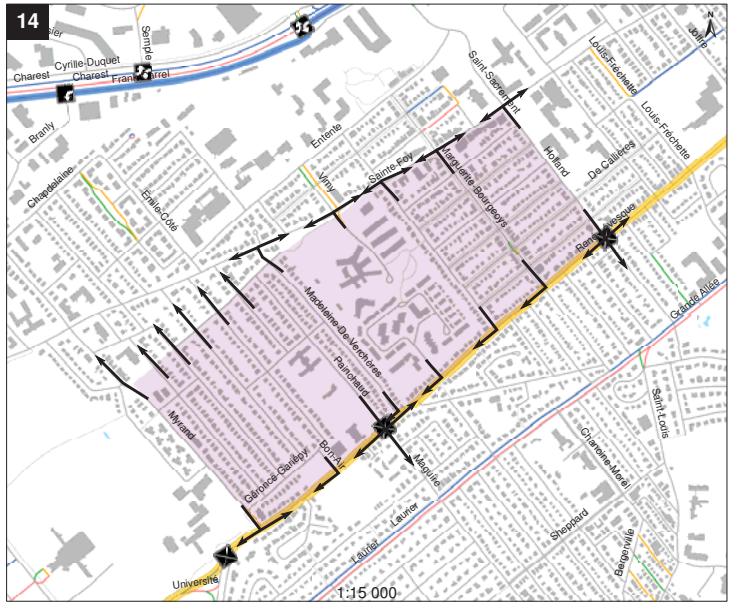
Secteur Sud - Zone 14 et Zone 15

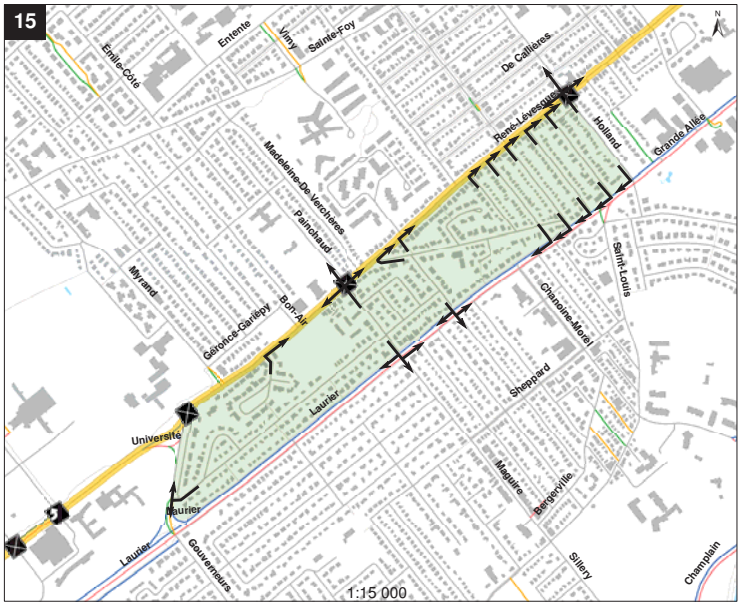
Service du transport et de la mobilité intelligente

ENTRÉE DANS LA ZONE



SORTIE DE LA ZONE





LÉGENDE

Intersection ouverte

- Sans VAG - Axe Tramway
- Avec VAG - Axe Tramway - 2 approches
- Avec VAG - Axe Tramway - 1 approche

* VAG = Virage à gauche
* Tous les mouvements transversales sont permis à moins d'interdictions contraires

Sens de la circulation

- Direction Nord
- Direction Sud
- Direction Est
- Direction Ouest
- 2 directions

RSTC

- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Zones à l'étude

- 14
- 15

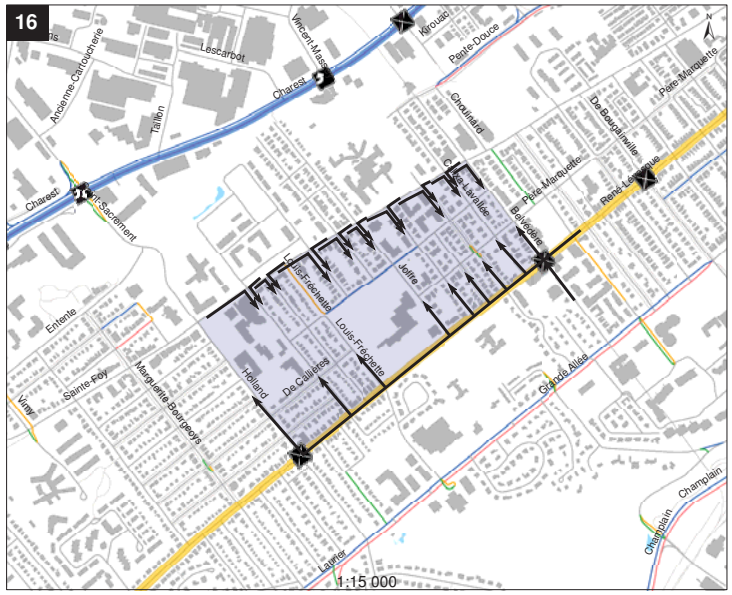
Figure C10-9

Accessibilité - Horizon 2026

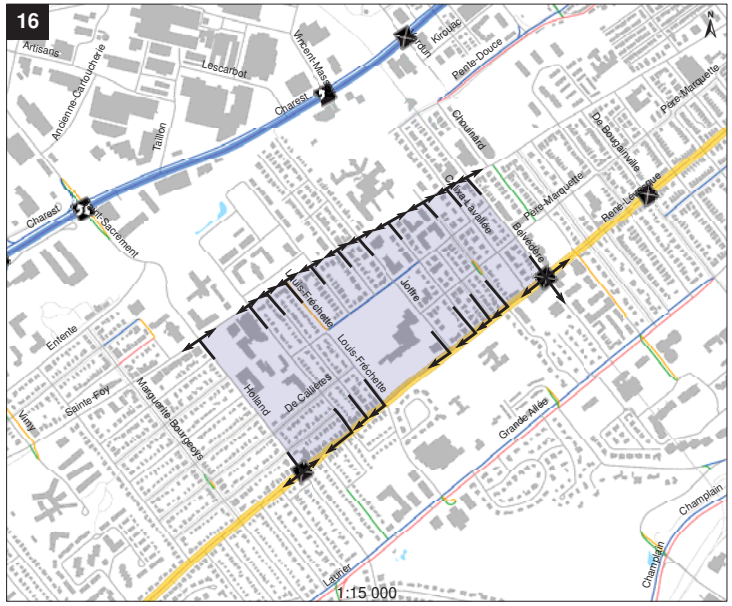
Secteur Sud - Zone 16 et Zone 17

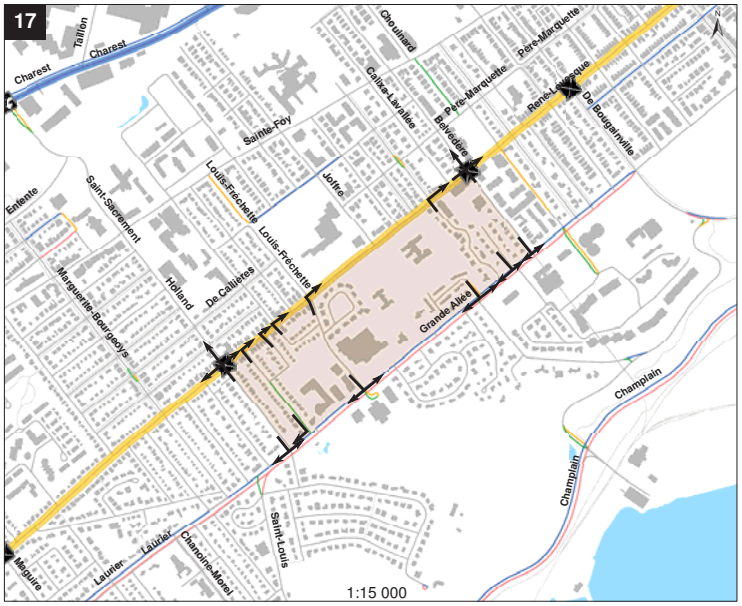
Service du transport et de la mobilité intelligente

ENTRÉE DANS LA ZONE



SORTIE DE LA ZONE





LÉGENDE

Intersection ouverte

- Sans VAG - Axe Tramway
- Avec VAG - Axe Tramway - 2 approches
- Avec VAG - Axe Tramway - 1 approche

* VAG = Virage à gauche
* Tous les mouvements transversales sont permis à moins d'interdictions contraires

Sens de la circulation

- Direction Nord
- Direction Sud
- Direction Est
- Direction Ouest
- 2 directions

RSTC

- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Zones à l'étude

- 16
- 17

Figure C10-10

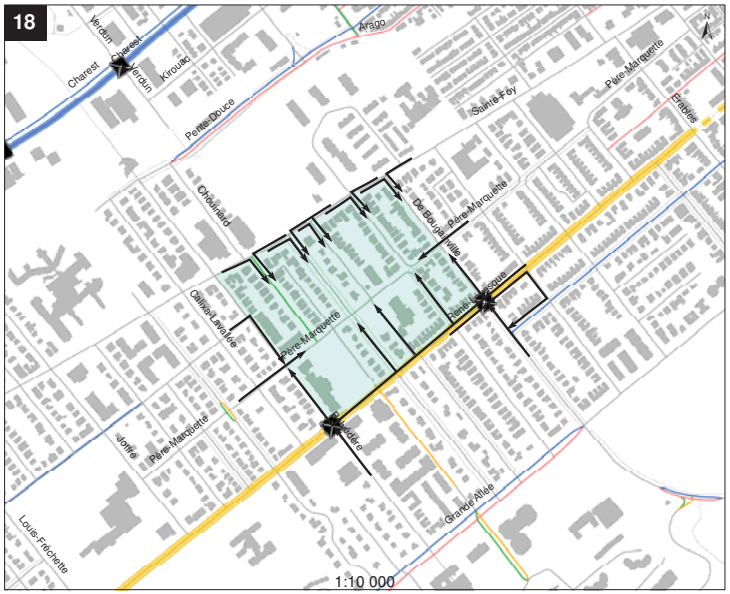
Accessibilité - Horizon 2026

Secteur Sud - Zone 18 et Zone 19

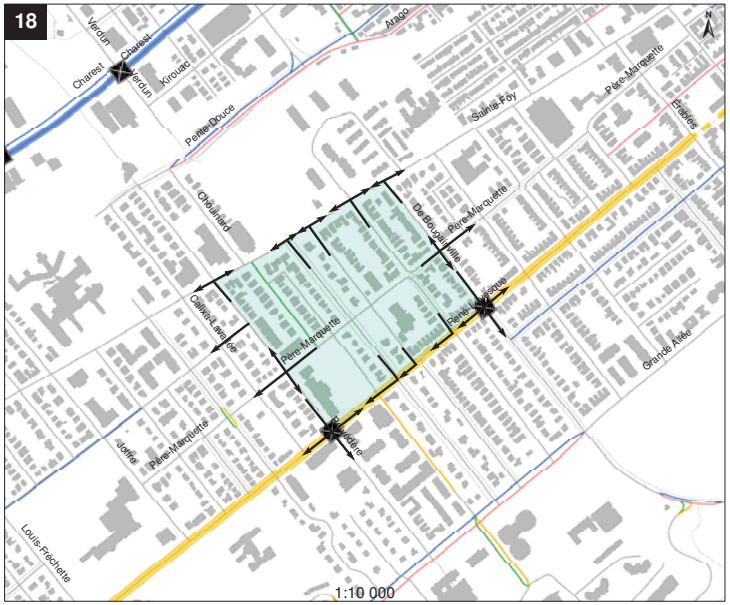
Service du transport et de la mobilité intelligente

Ville de Québec, l'accent d'Amérique

ENTRÉE DANS LA ZONE



SORTIE DE LA ZONE



LÉGENDE

Intersection ouverte

- Sans VAG - Axe Tramway
- Avec VAG - Axe Tramway - 2 approches
- Avec VAG - Axe Tramway - 1 approche

* VAG = Virage à gauche
* Tous les mouvements transversales sont permis à moins d'interdictions contraires

Sens de la circulation

- Direction Nord
- Direction Sud
- Direction Est
- Direction Ouest
- 2 directions

RSTC

- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Zones à l'étude

- 18
- 19

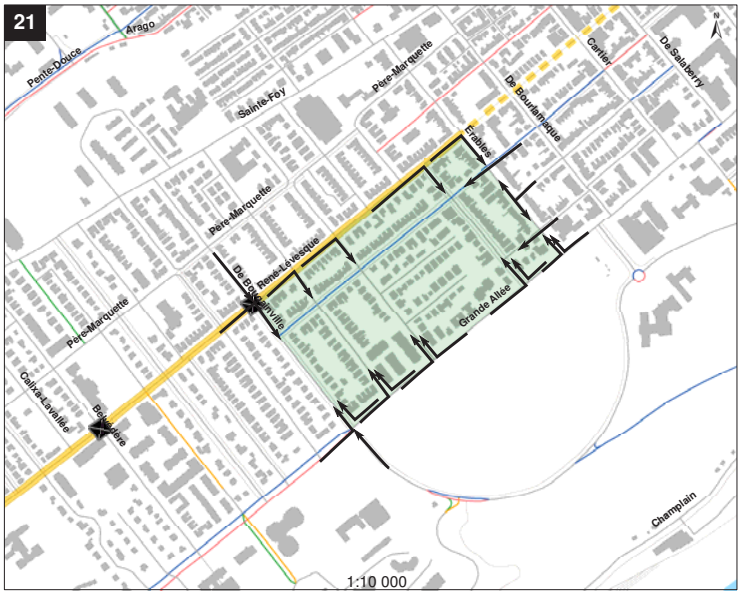
Figure C10-11

Accessibilité - Horizon 2026

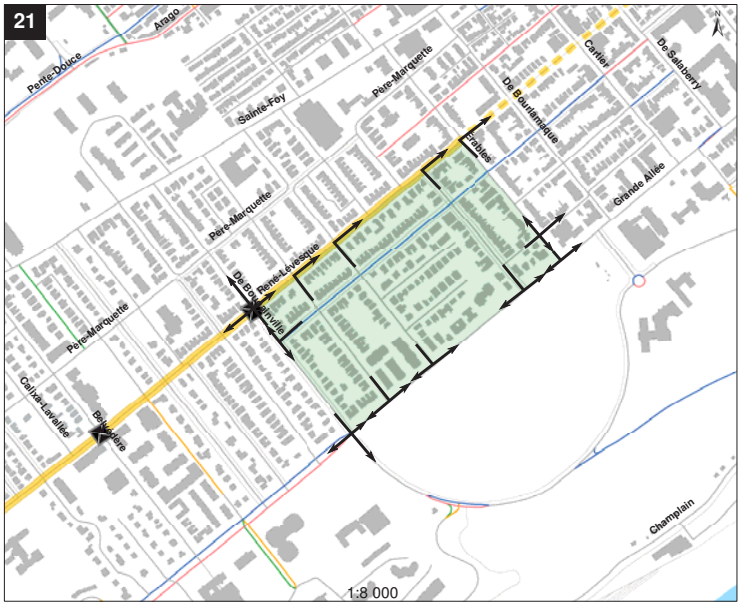
Secteur Sud - Zone 20 et Zone 21

Service du transport et de la mobilité intelligente

ENTRÉE DANS LA ZONE



SORTIE DE LA ZONE



LÉGENDE

Intersection ouverte

- Sans VAG - Axe Tramway
- Avec VAG - Axe Tramway - 2 approches
- Avec VAG - Axe Tramway - 1 approche

* VAG = Virage à gauche
* Tous les mouvements transversales sont permis à moins d'interdictions contraires

Sens de la circulation

- Direction Nord
- Direction Sud
- Direction Est
- Direction Ouest
- 2 directions

RSTC

- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Zones à l'étude

- 20
- 21

Figure
C10-12

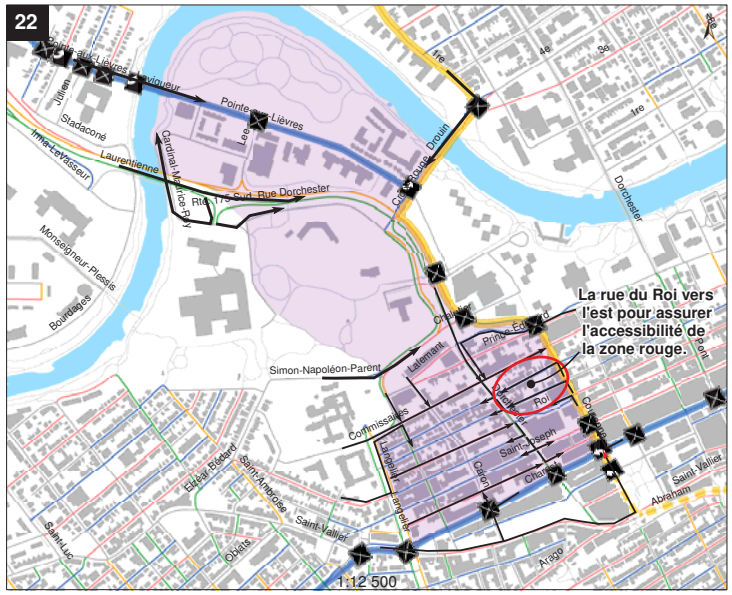
Accessibilité - Horizon 2026

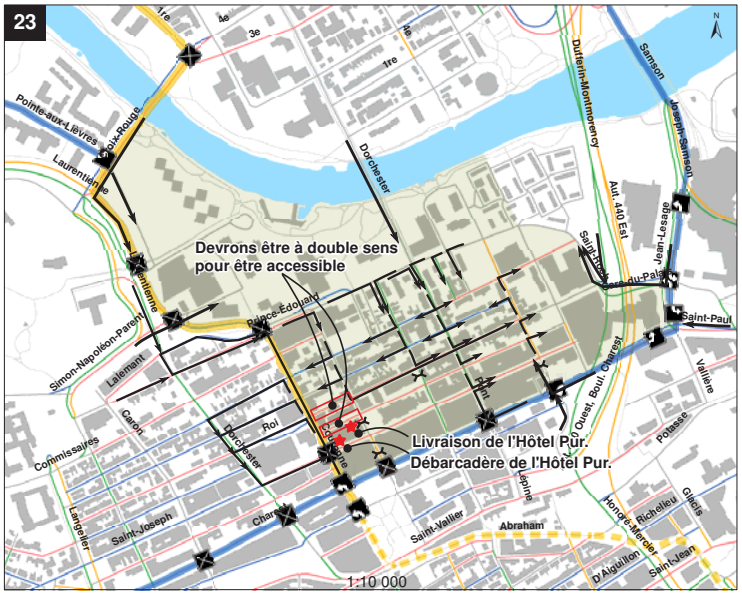
Secteur Sud - Zone 22 et Zone 23

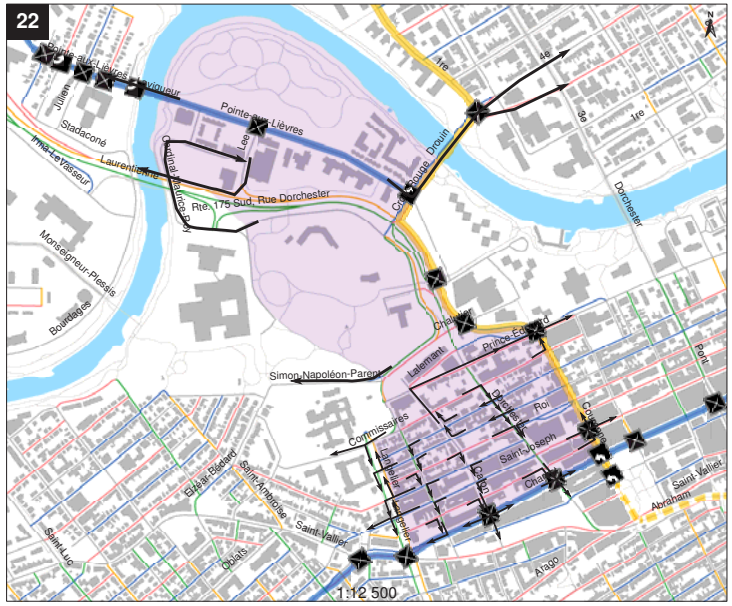
Service du transport
et de la mobilité intelligente

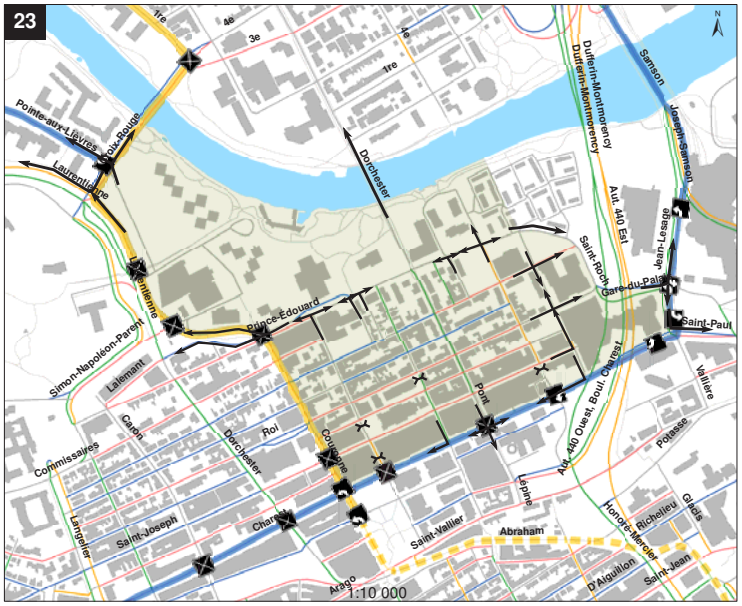
ENTRÉE DANS LA ZONE

SORTIE DE LA ZONE









LÉGENDE

Intersection ouverte

- Sans VAG - Axe Tramway
- Avec VAG - Axe Tramway - 2 approches
- Avec VAG - Axe Tramway - 1 approche

* VAG = Virage à gauche
* Tous les mouvements transversales sont permis à moins d'interdictions contraires

Sens de la circulation

- Direction Nord
- Direction Sud
- Direction Est
- Direction Ouest
- 2 directions

RSTC

- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Zones à l'étude

- 22
- 23

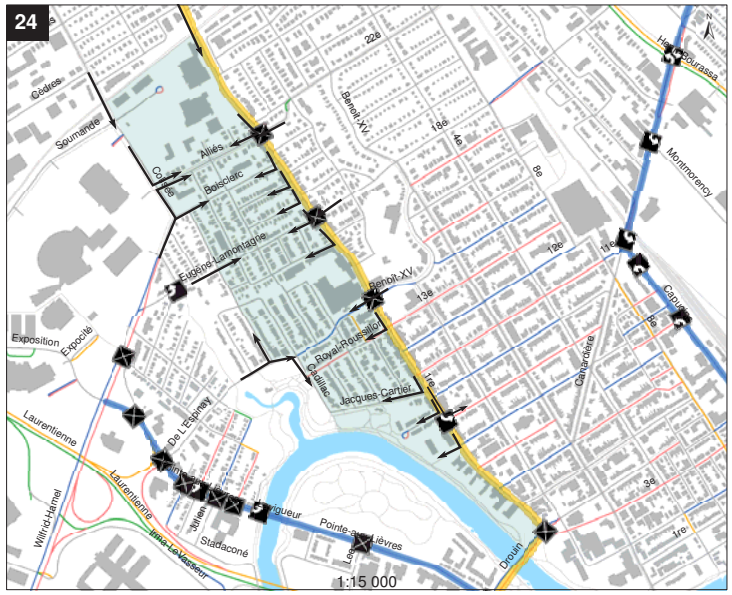
Figure #

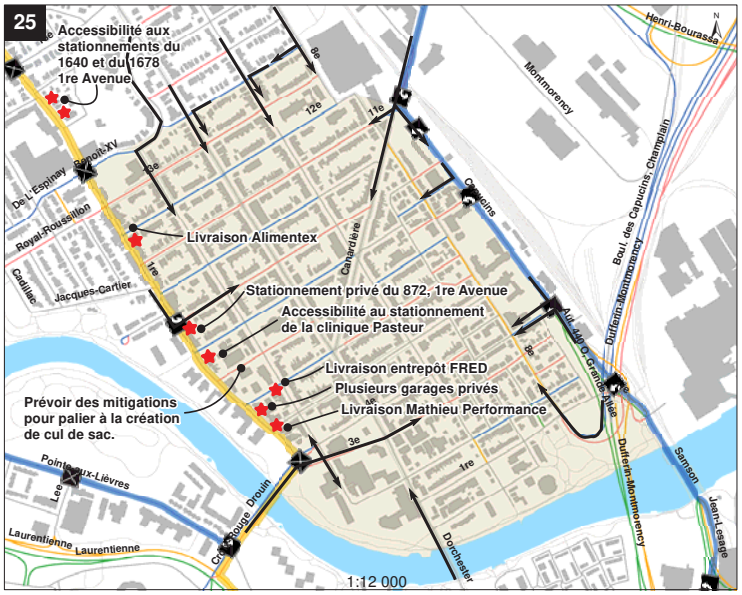
Accessibilité - Horizon 2026

Secteur Nord - Zone 24 et Zone 25

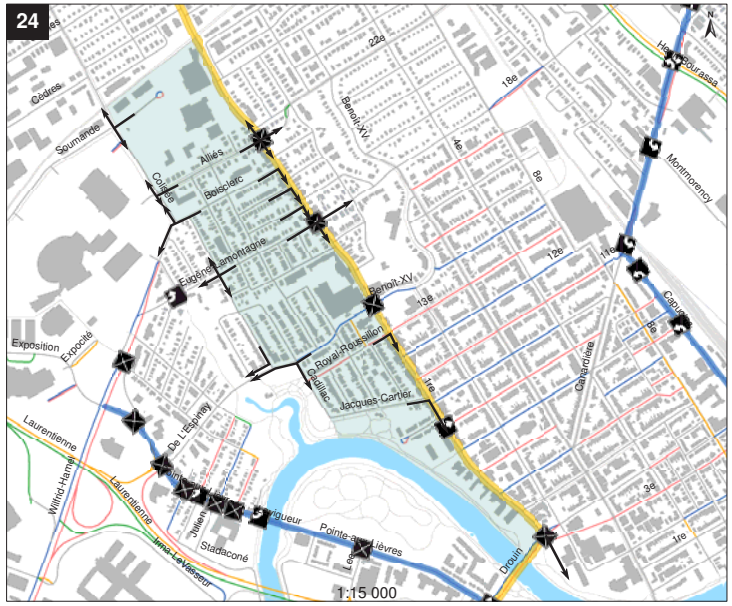
Service du transport et de la mobilité intelligente

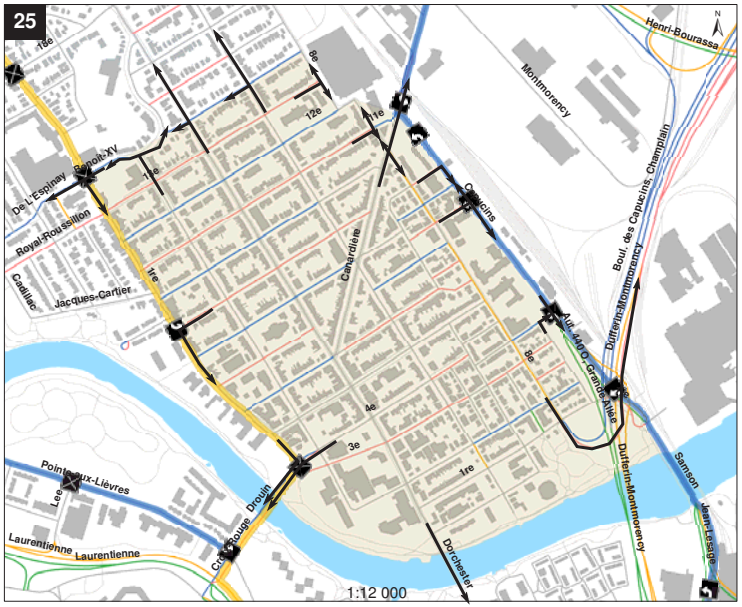
ENTRÉE DANS LA ZONE





SORTIE DE LA ZONE





LÉGENDE

Intersection ouverte

- Sans VAG - Axe Tramway
- Avec VAG - Axe Tramway - 2 approches
- Avec VAG - Axe Tramway - 1 approche

* VAG = Virage à gauche
* Tous les mouvements transversales sont permis à moins d'interdictions contraires

Sens de la circulation

- Direction Nord
- Direction Sud
- Direction Est
- Direction Ouest
- 2 directions

RSTC

- Tramway
- Tramway souterrain
- Trambus

Zones à l'étude

- 24
- 25

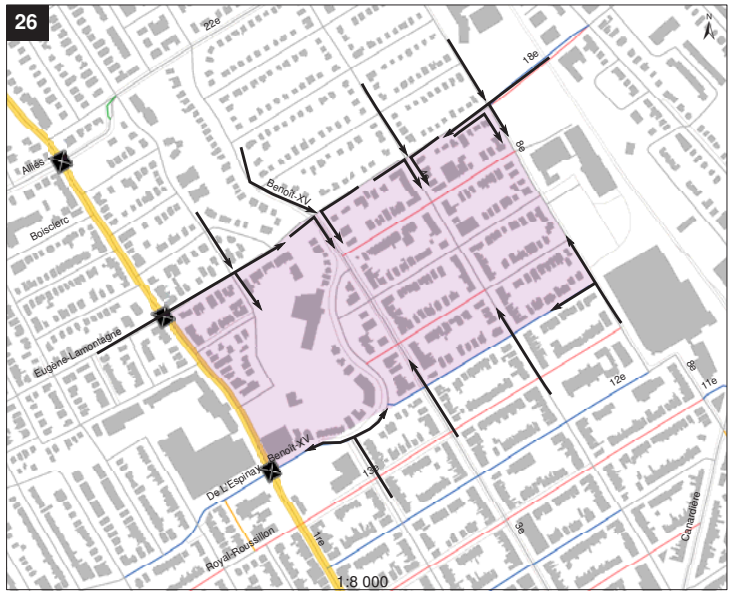
Figure C10-13

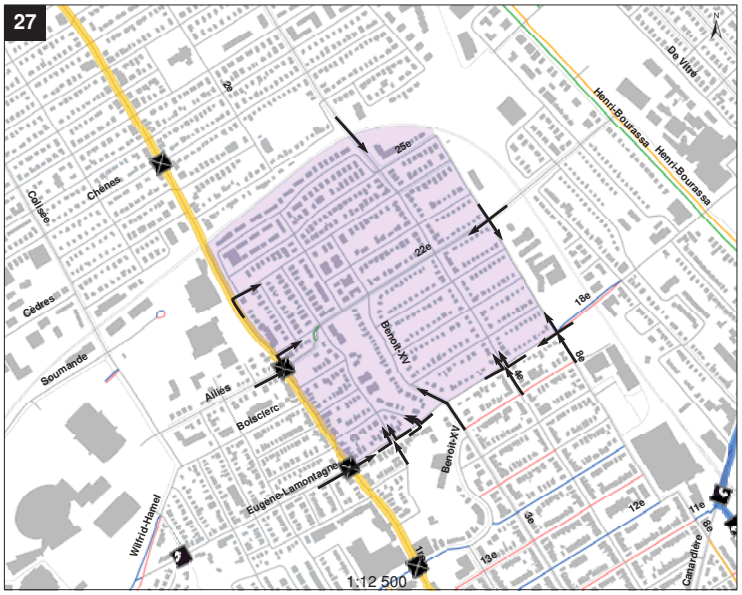
Accessibilité - Horizon 2026

Secteur Nord - Zone 26 et Zone 27

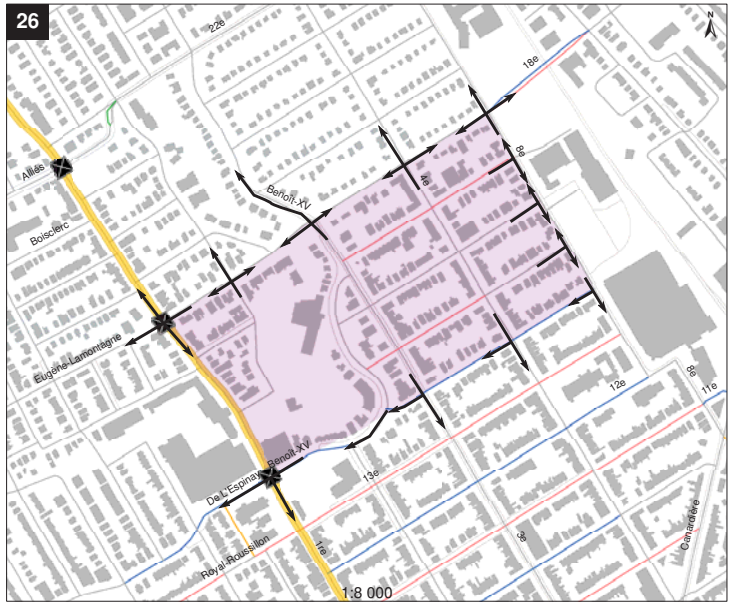
Service du transport et de la mobilité intelligente

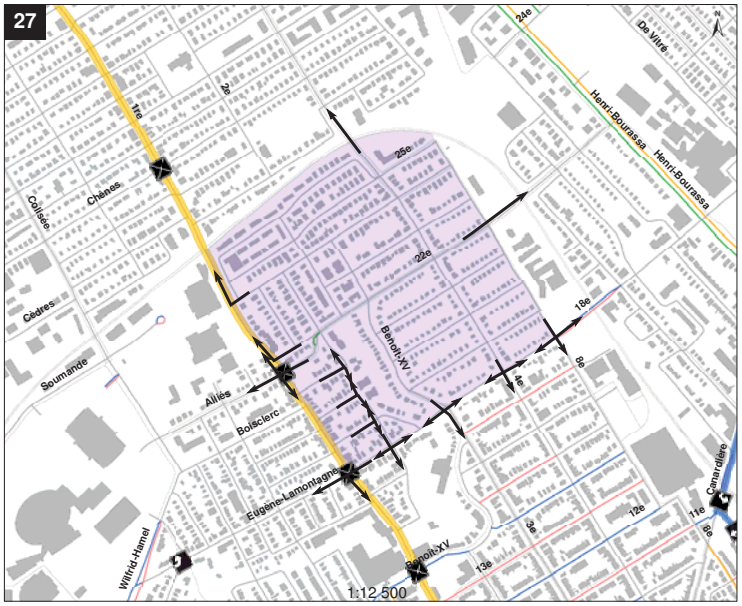
ENTRÉE DANS LA ZONE





SORTIE DE LA ZONE





LÉGENDE

Intersection ouverte

- Sans VAG - Axe Tramway
- Avec VAG - Axe Tramway - 2 approches
- Avec VAG - Axe Tramway - 1 approche

* VAG = Virage à gauche
* Tous les mouvements transversales sont permis à moins d'interdictions contraires

Sens de la circulation

- Direction Nord
- Direction Sud
- Direction Est
- Direction Ouest
- 2 directions

RSTC

- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Zones à l'étude

- 26
- 27

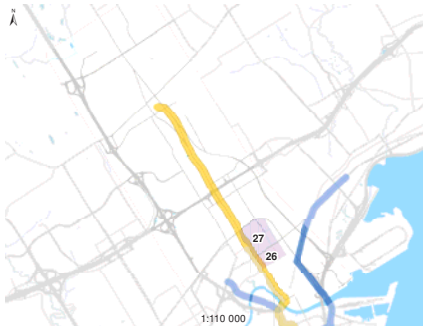


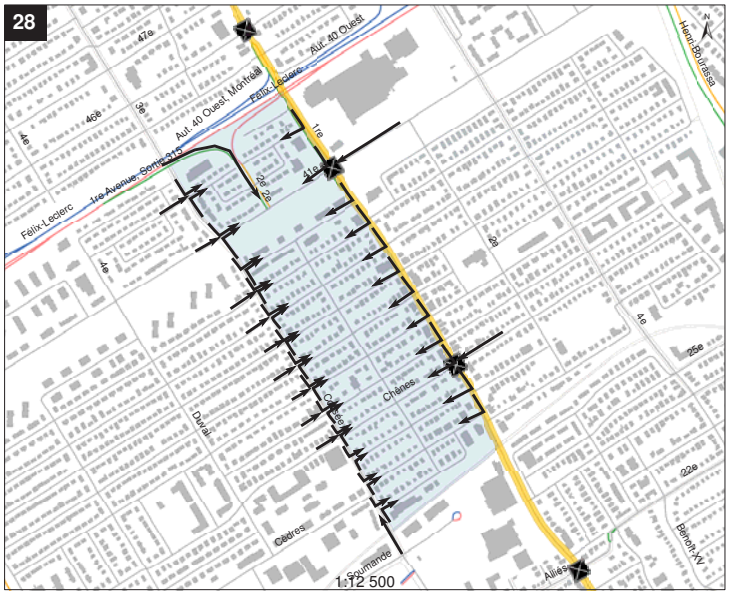
Figure
C10-14

Accessibilité - Horizon 2026

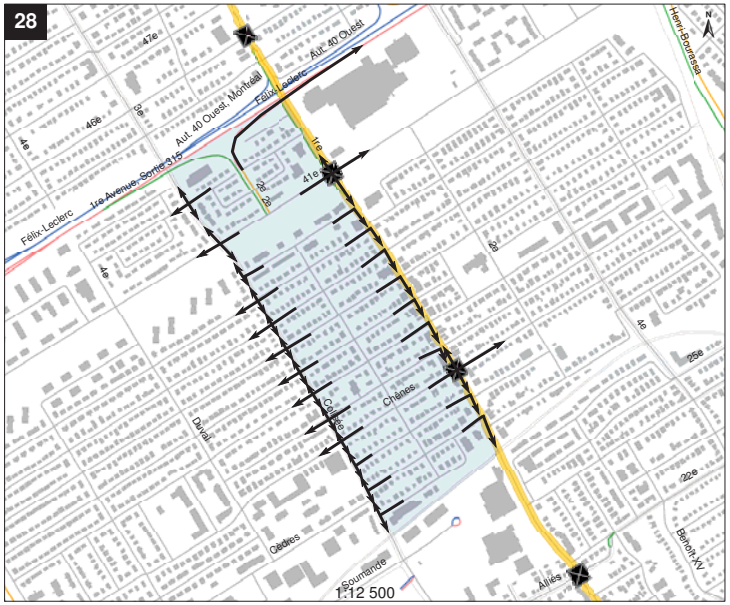
Secteur Nord - Zone 28 et Zone 29

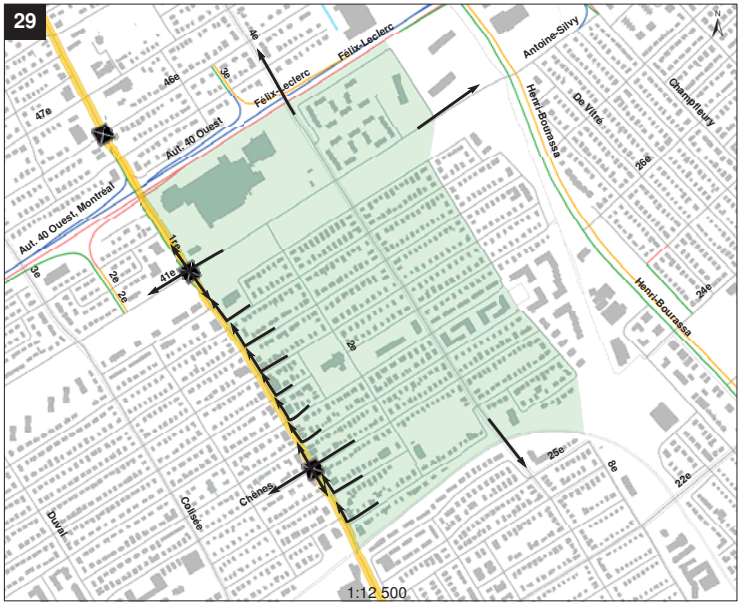
Service du transport
et de la mobilité intelligente

ENTRÉE DANS LA ZONE



SORTIE DE LA ZONE





LÉGENDE

Intersection ouverte

- Sans VAG - Axe Tramway
- Avec VAG - Axe Tramway - 2 approches
- Avec VAG - Axe Tramway - 1 approche

* VAG = Virage à gauche
* Tous les mouvements transversales sont permis à moins d'interdictions contraires

Sens de la circulation

- Direction Nord
- Direction Sud
- Direction Est
- Direction Ouest
- 2 directions

RSTC

- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Zones à l'étude

- 28
- 29

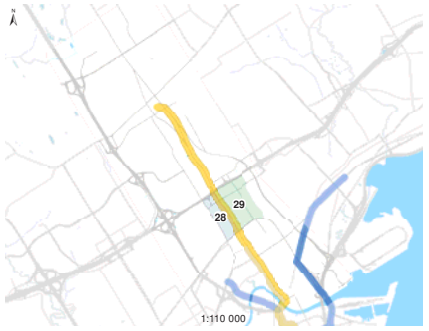


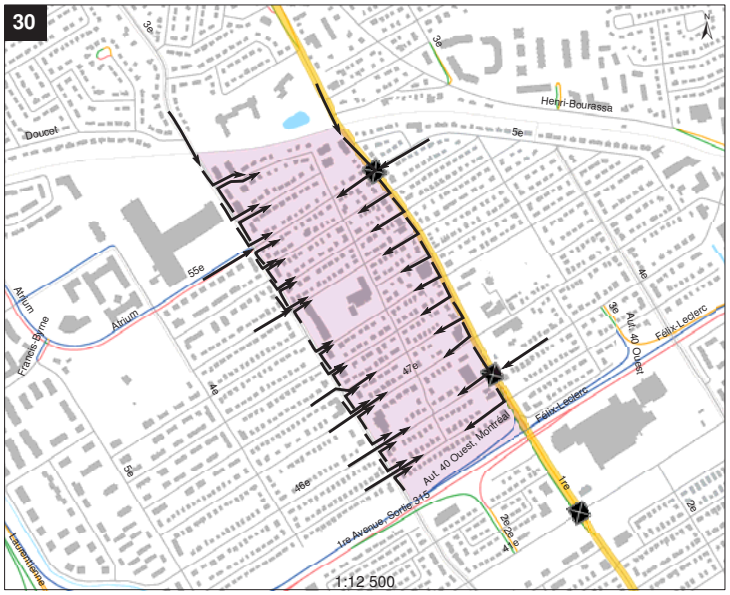
Figure C10-15

Accessibilité - Horizon 2026

Secteur Nord - Zone 30 et Zone 31

Service du transport et de la mobilité intelligente

ENTRÉE DANS LA ZONE



SORTIE DE LA ZONE

LÉGENDE

Intersection ouverte

- Sans VAG - Axe Tramway
- Avec VAG - Axe Tramway - 2 approches
- Avec VAG - Axe Tramway - 1 approche

* VAG = Virage à gauche
* Tous les mouvements transversales sont permis à moins d'interdictions contraires

Sens de la circulation

- Direction Nord
- Direction Sud
- Direction Est
- Direction Ouest
- 2 directions

RSTC

- Tramway
- Tramway souterrain
- Trambus

Zones à l'étude

- 30
- 31

Figure
C10-16

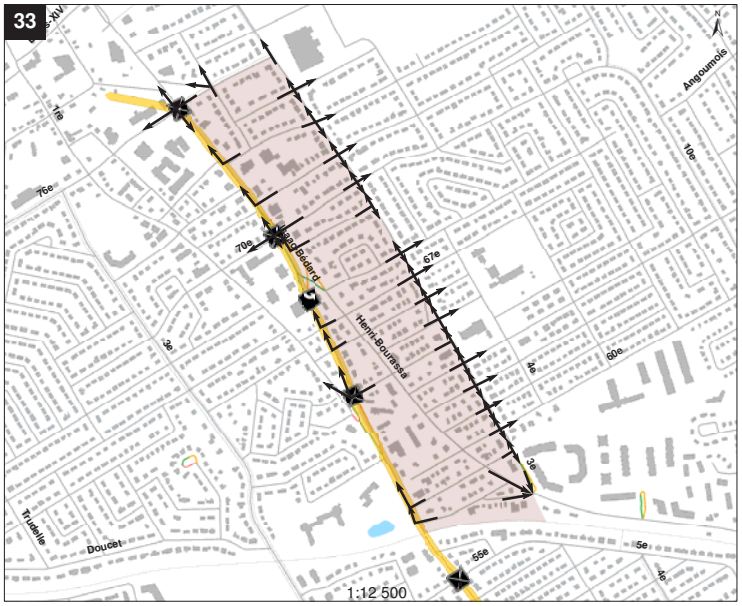
Accessibilité - Horizon 2026

Secteur Nord - Zone 32 et Zone 33

Service du transport
et de la mobilité intelligente

ENTRÉE DANS LA ZONE

SORTIE DE LA ZONE



LÉGENDE

Intersection ouverte

- Sans VAG - Axe Tramway
- Avec VAG - Axe Tramway - 2 approches
- Avec VAG - Axe Tramway - 1 approche

* VAG = Virage à gauche
* Tous les mouvements transversales sont permis à moins d'interdictions contraires

Sens de la circulation

- Direction Nord
- Direction Sud
- Direction Est
- Direction Ouest
- 2 directions

RSTC

- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Zones à l'étude

- 32
- 33

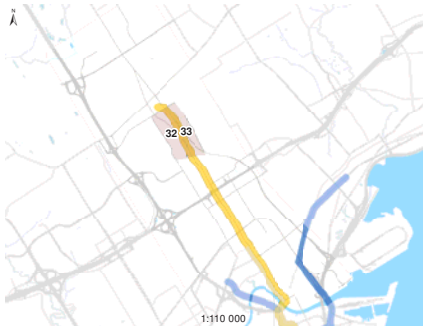


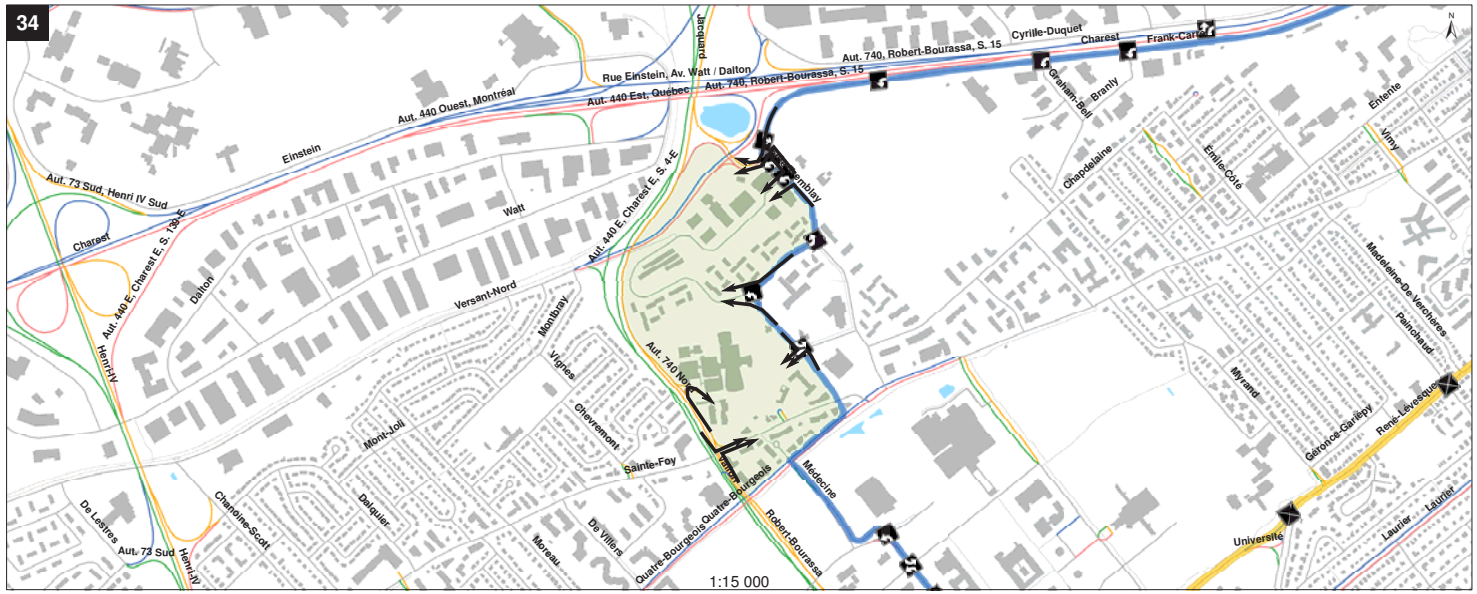
Figure C10-17

Accessibilité - Horizon 2026

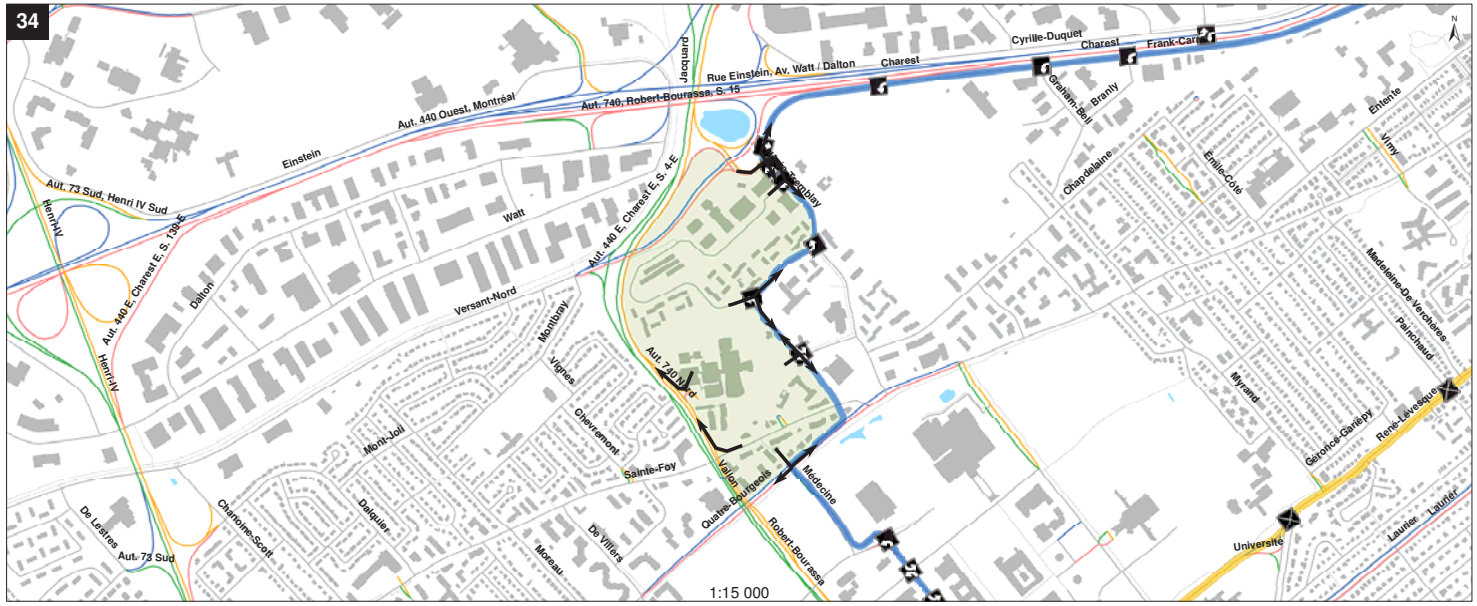
Secteur Ouest - Zone 34

Service du transport et de la mobilité intelligente

ENTRÉE DANS LA ZONE



SORTIE DE LA ZONE



LÉGENDE

Intersection ouverte

- Sans VAG - Axe Tramway
- Avec VAG - Axe Tramway - 2 approches
- Avec VAG - Axe Tramway - 1 approche

* VAG = Virage à gauche
* Tous les mouvements transversales sont permis à moins d'interdictions contraires

Sens de la circulation

- Direction Nord
- Direction Sud
- Direction Est
- Direction Ouest
- 2 directions

RSTC

- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Zone à l'étude

- 34

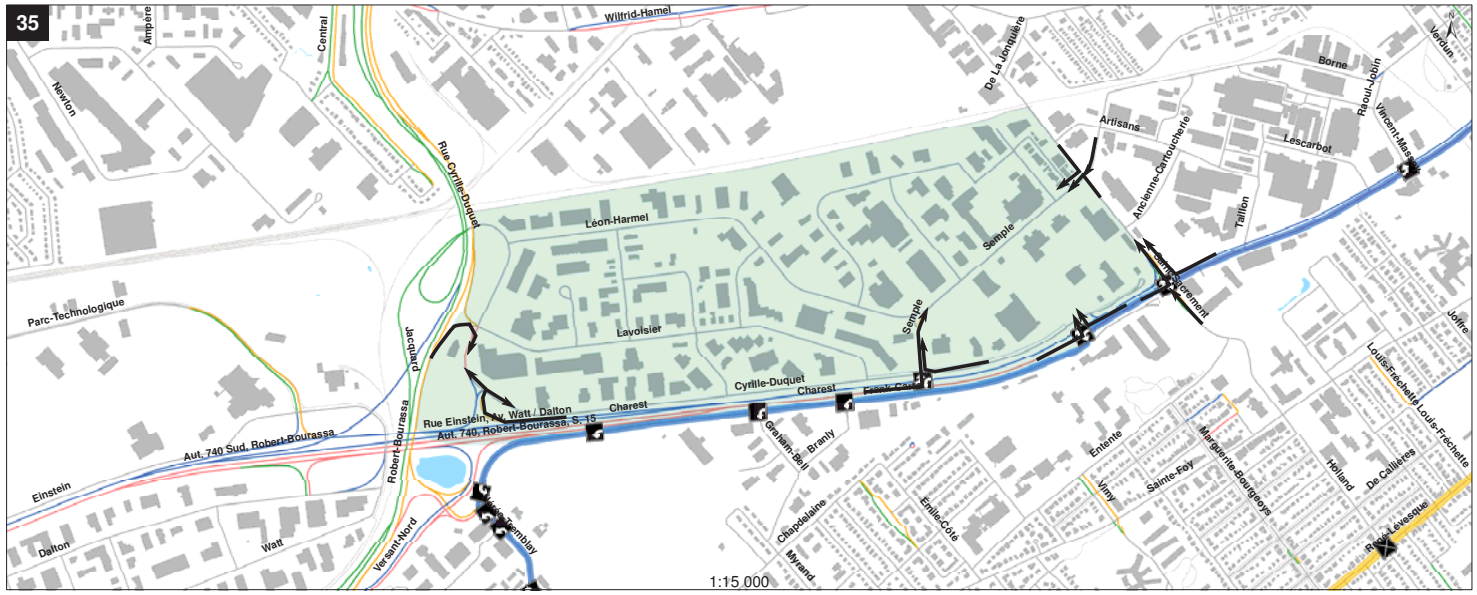
Figure C10-18

Accessibilité - Horizon 2026

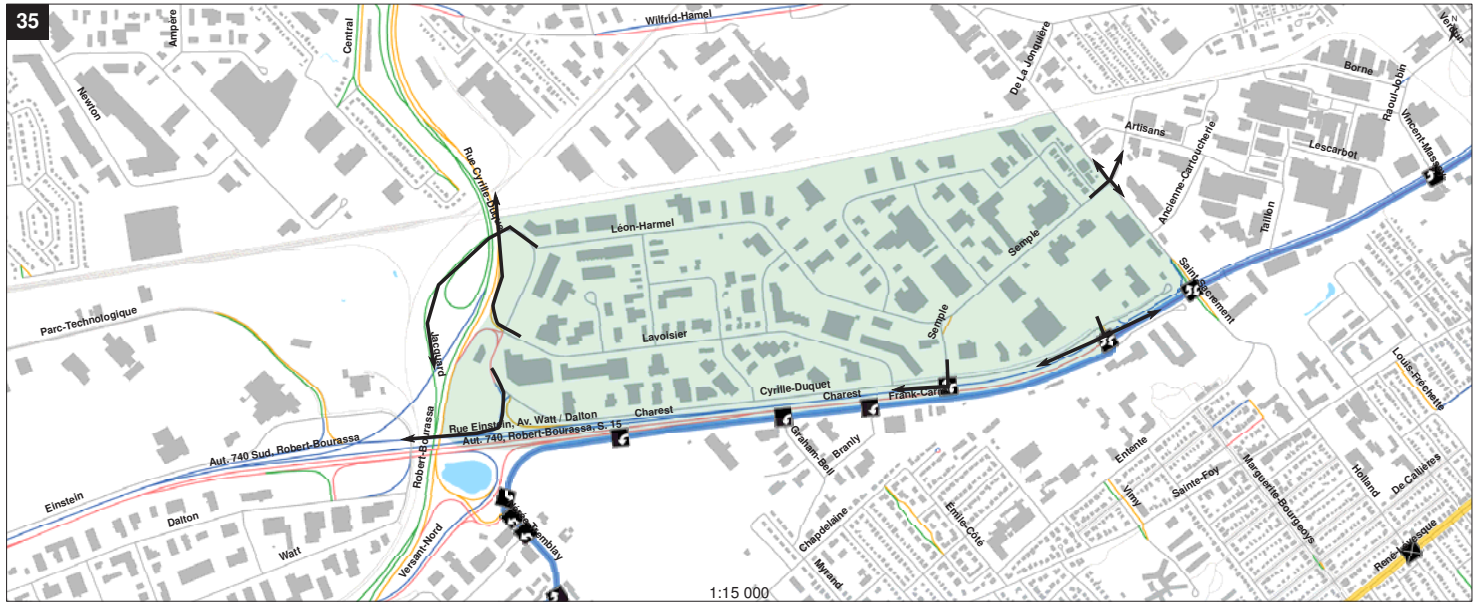
Secteur Ouest - Zone 35

Service du transport et de la mobilité intelligente

ENTRÉE DANS LA ZONE



SORTIE DE LA ZONE



LÉGENDE

Intersection ouverte

- Sans VAG - Axe Tramway
- Avec VAG - Axe Tramway - 2 approches
- Avec VAG - Axe Tramway - 1 approche

* VAG = Virage à gauche
* Tous les mouvements transversales sont permis à moins d'interdictions contraires

Sens de la circulation

- Direction Nord
- Direction Sud
- Direction Est
- Direction Ouest
- 2 directions

RSTC

- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Zone à l'étude

- 35

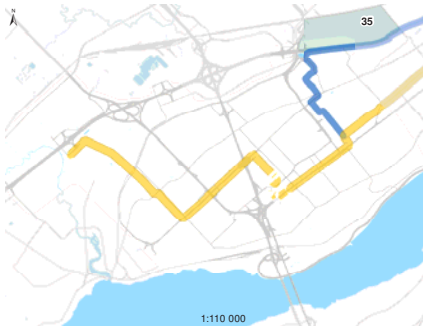


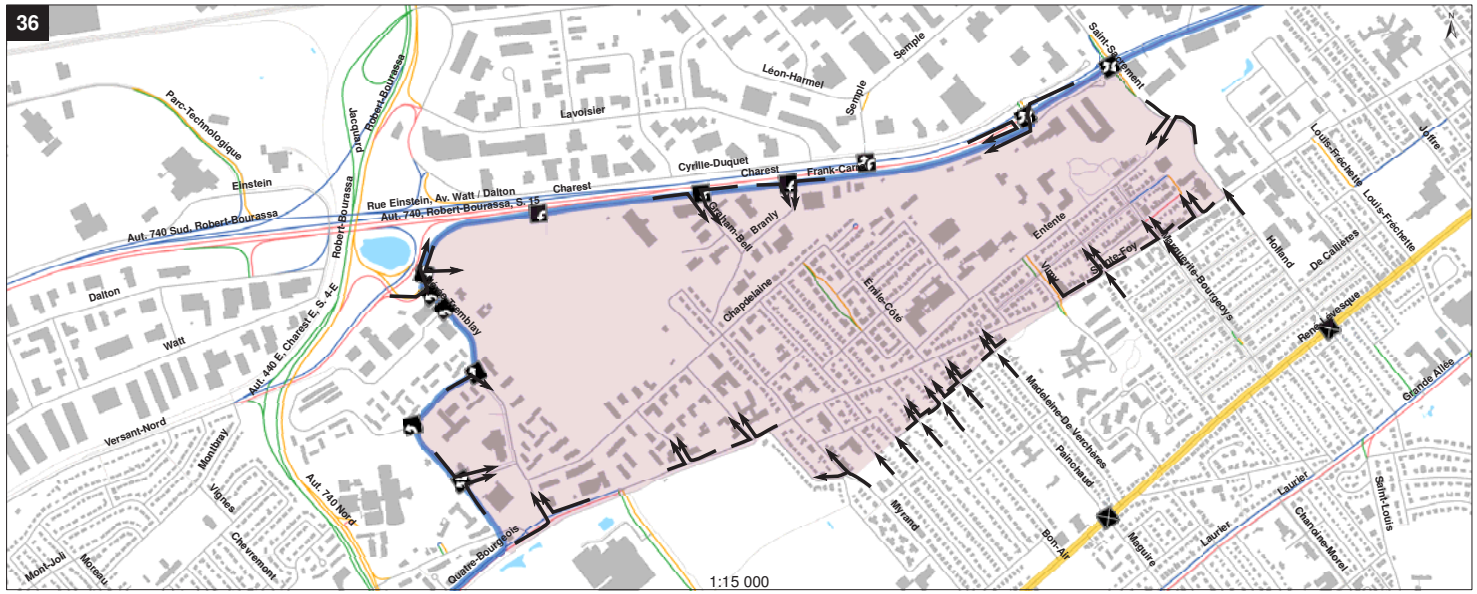
Figure
C10-19

Accessibilité - Horizon 2026

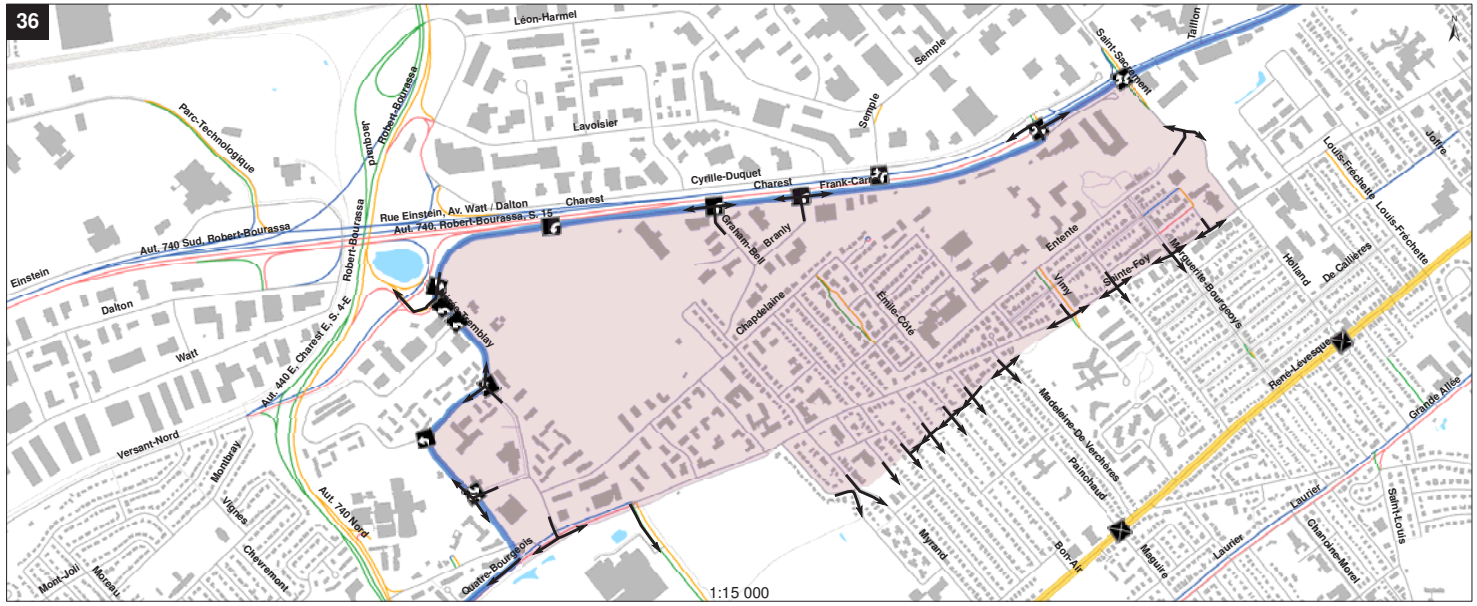
Secteur Ouest - Zone 36

Service du transport
et de la mobilité intelligente

ENTRÉE DANS LA ZONE



SORTIE DE LA ZONE



LÉGENDE

Intersection ouverte

- Sans VAG - Axe Tramway
- Avec VAG - Axe Tramway - 2 approches
- Avec VAG - Axe Tramway - 1 approche

* VAG = Virage à gauche
* Tous les mouvements transversales sont permis à moins d'interdictions contraires

Sens de la circulation

- Direction Nord
- Direction Sud
- Direction Est
- Direction Ouest
- 2 directions

RSTC

- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Zones à l'étude

- 36

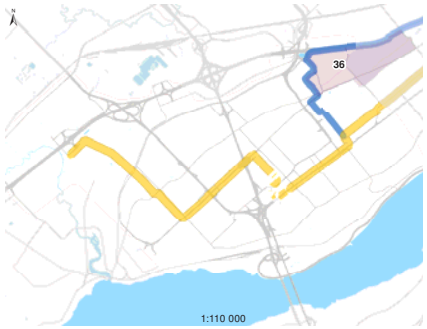


Figure C10-20

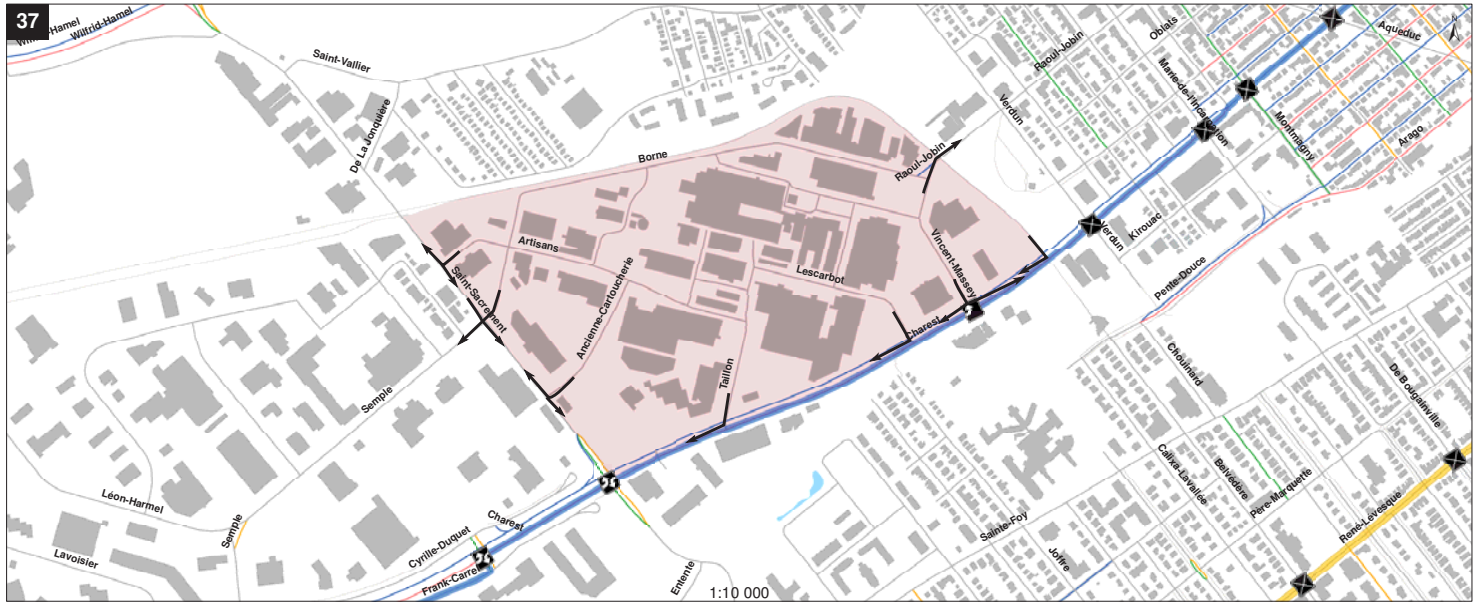
Accessibilité - Horizon 2026

Secteur Sud - Zone 37

Service du transport et de la mobilité intelligente

ENTRÉE DANS LA ZONE

SORTIE DE LA ZONE



LÉGENDE

Intersection ouverte

- Sans VAG - Axe Tramway
- Avec VAG - Axe Tramway - 2 approches
- Avec VAG - Axe Tramway - 1 approche

* VAG = Virage à gauche
* Tous les mouvements transversales sont permis à moins d'interdictions contraires

Sens de la circulation

- Direction Nord
- Direction Sud
- Direction Est
- Direction Ouest
- 2 directions

RSTC

- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Zone à l'étude

- 37

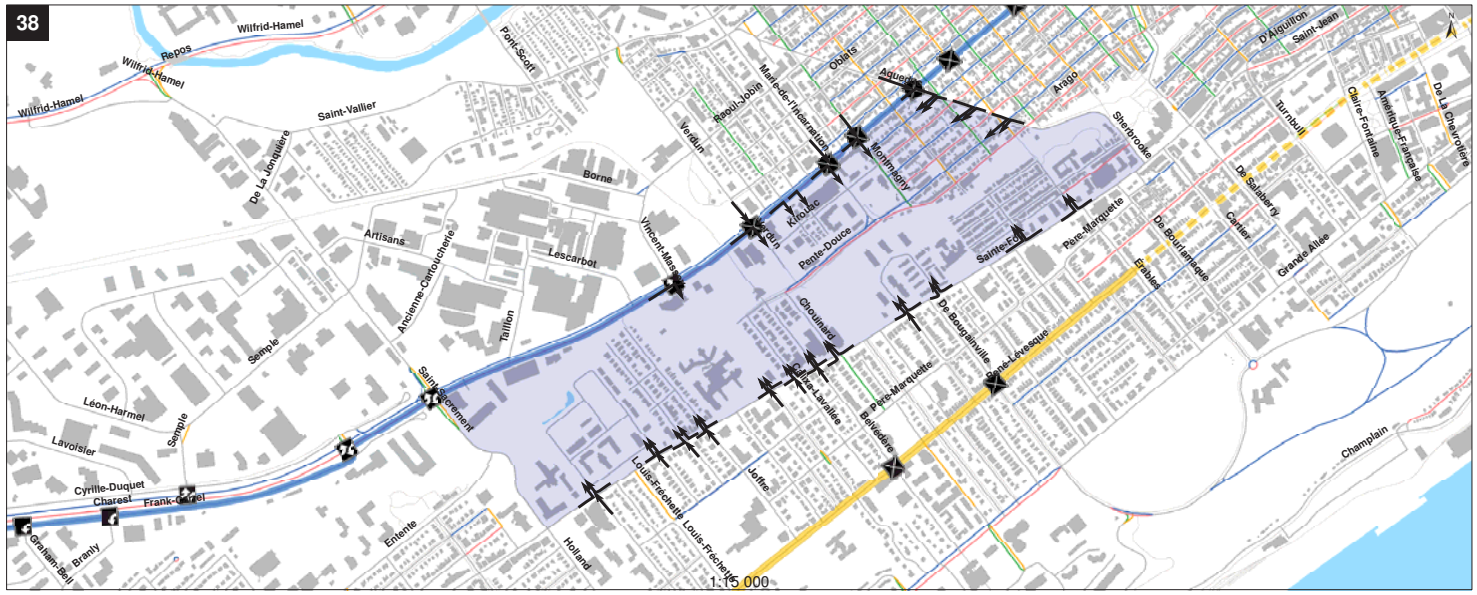
Figure
C10-21

Accessibilité - Horizon 2026

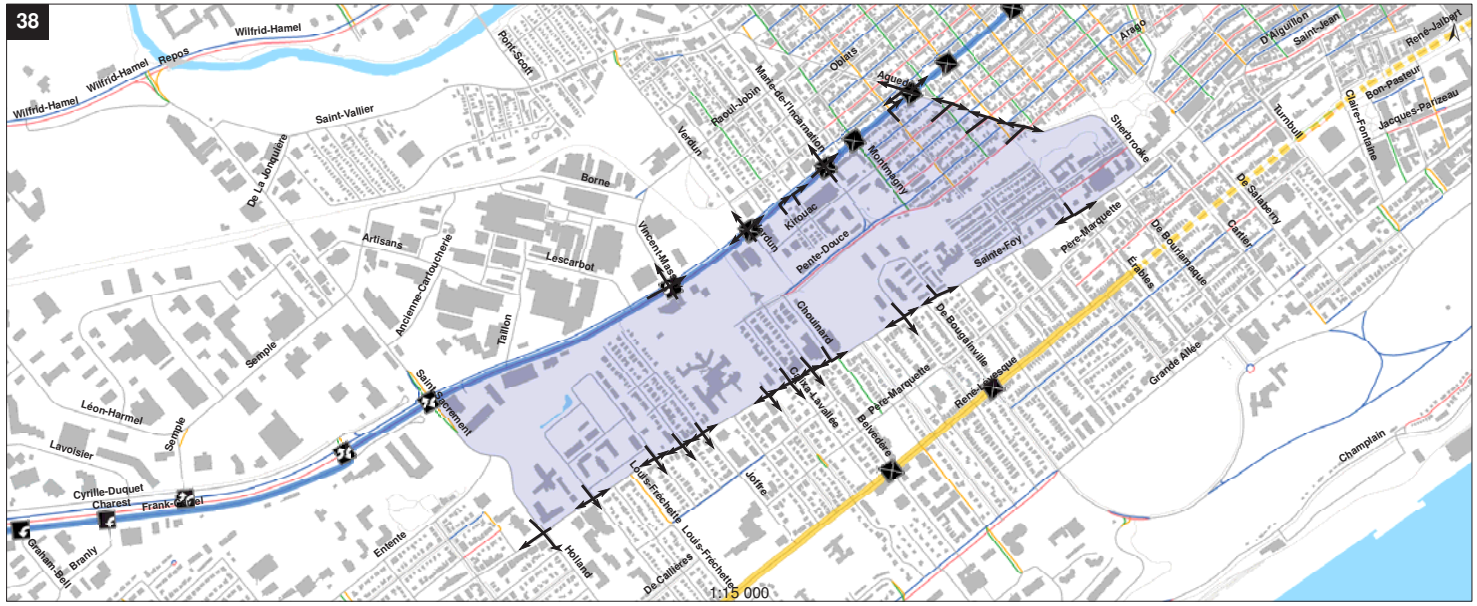
Secteur Sud - Zone 38

Service du transport
et de la mobilité intelligente

ENTRÉE DANS LA ZONE



SORTIE DE LA ZONE



LÉGENDE

Intersection ouverte

- Sans VAG - Axe Tramway
- Avec VAG - Axe Tramway - 2 approches
- Avec VAG - Axe Tramway - 1 approche

* VAG = Virage à gauche
* Tous les mouvements transversales sont permis à moins d'interdictions contraires

Sens de la circulation

- Direction Nord
- Direction Sud
- Direction Est
- Direction Ouest
- 2 directions

RSTC

- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Zone à l'étude

- 38

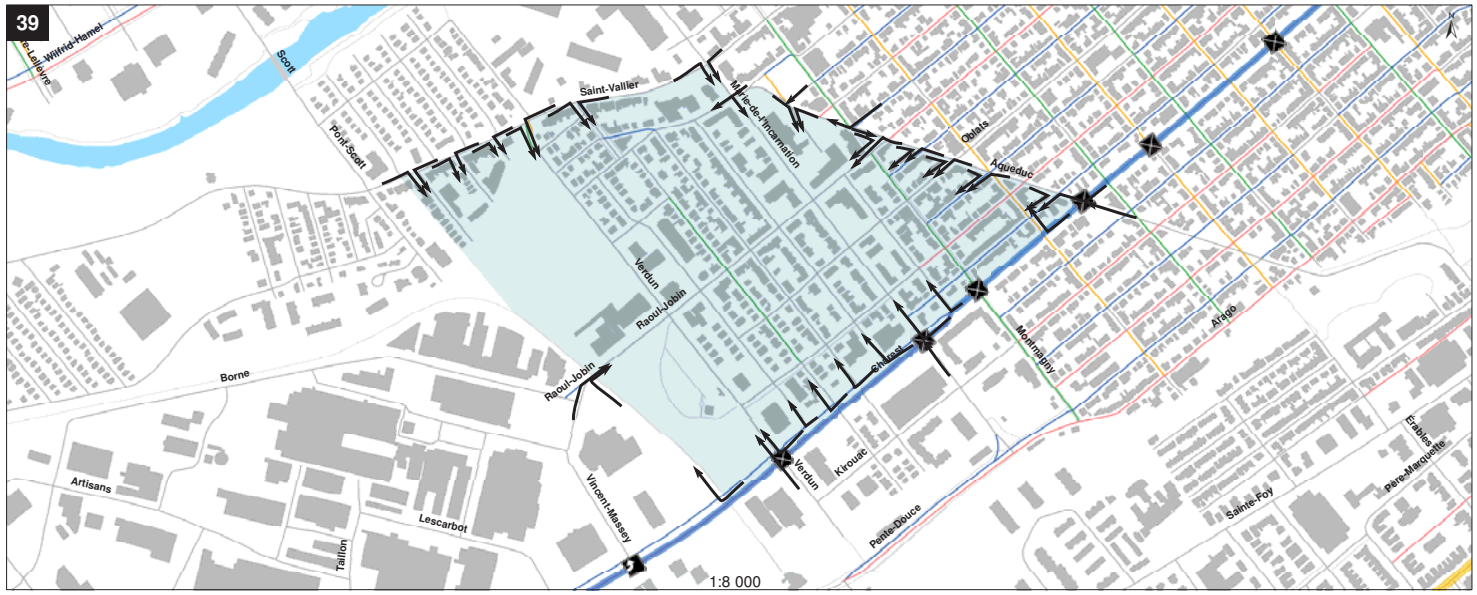
Figure C10-22

Accessibilité - Horizon 2026

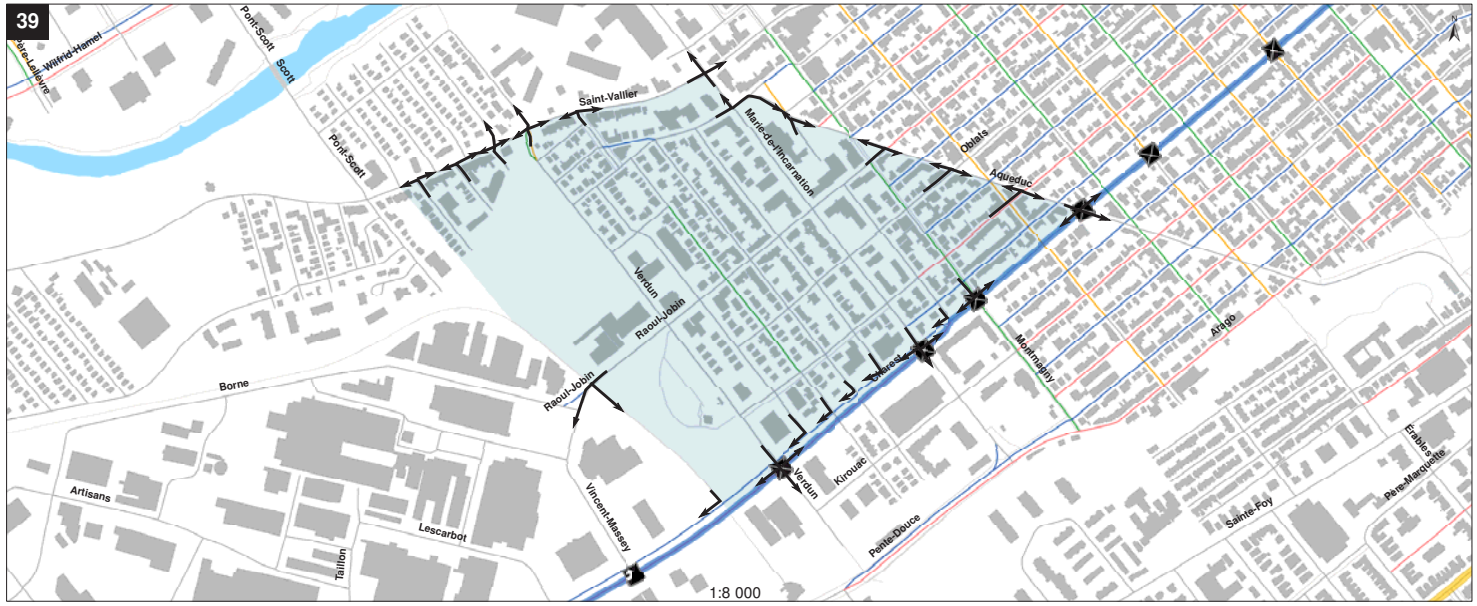
Secteur Sud - Zone 39

Service du transport et de la mobilité intelligente

ENTRÉE DANS LA ZONE



SORTIE DE LA ZONE



LÉGENDE

Intersection ouverte

- Sans VAG - Axe Tramway
- Avec VAG - Axe Tramway - 2 approches
- Avec VAG - Axe Tramway - 1 approche

* VAG = Virage à gauche
* Tous les mouvements transversales sont permis à moins d'interdictions contraires

Sens de la circulation

- Direction Nord
- Direction Sud
- Direction Est
- Direction Ouest
- 2 directions

RSTC

- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Zone à l'étude

- 39

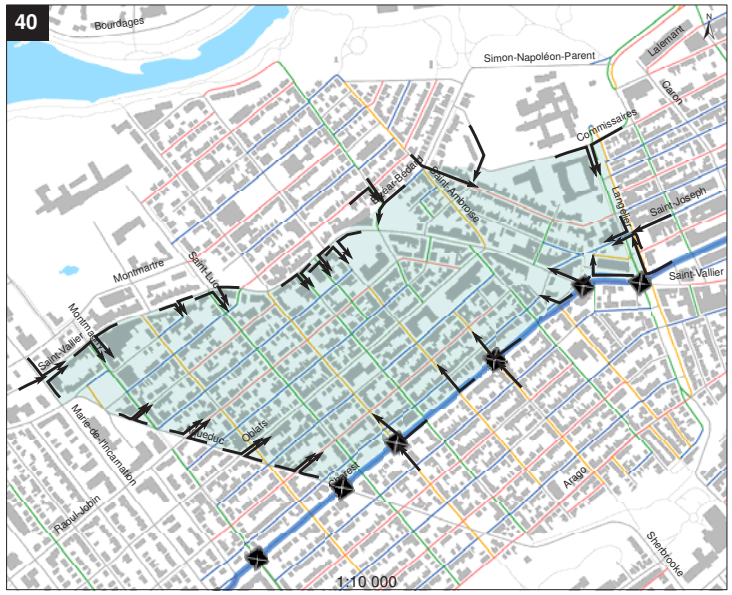
Figure C10-23

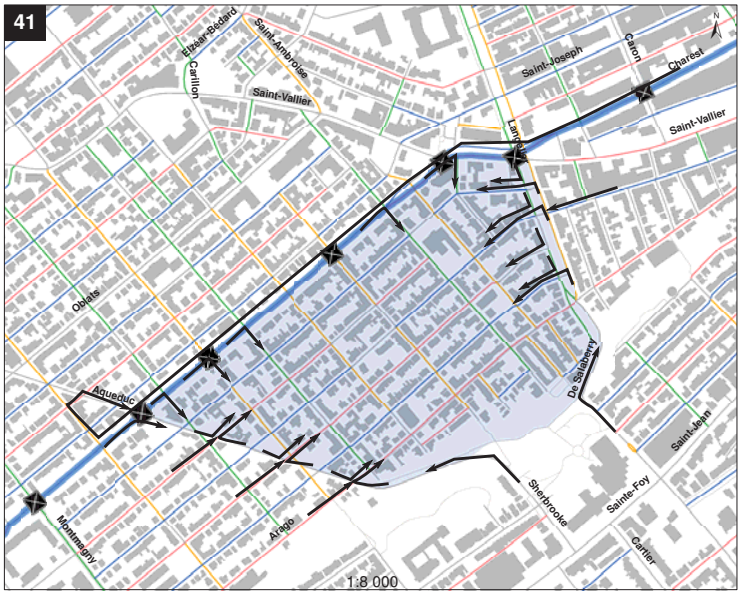
Accessibilité - Horizon 2026

Secteur Sud - Zone 40 et Zone 41

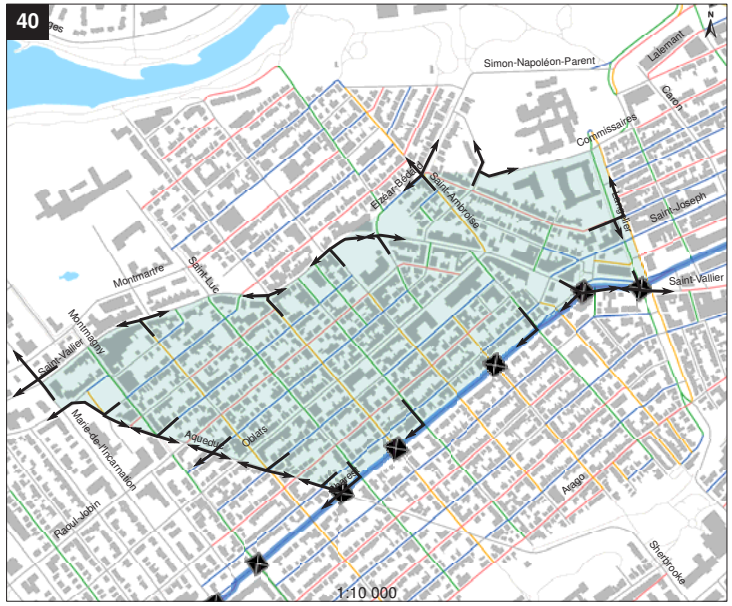
Service du transport et de la mobilité intelligente

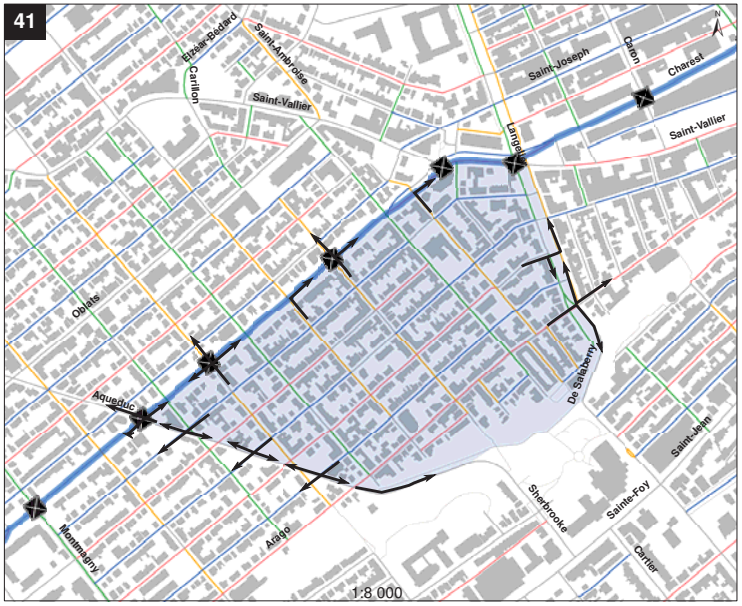
ENTRÉE DANS LA ZONE





SORTIE DE LA ZONE





LÉGENDE

Intersection ouverte

- Sans VAG - Axe Tramway
- Avec VAG - Axe Tramway - 2 approches
- Avec VAG - Axe Tramway - 1 approche

* VAG = Virage à gauche
* Tous les mouvements transversales sont permis à moins d'interdictions contraires

Sens de la circulation

- Direction Nord
- Direction Sud
- Direction Est
- Direction Ouest
- 2 directions

RSTC

- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Zones à l'étude

- 40
- 41

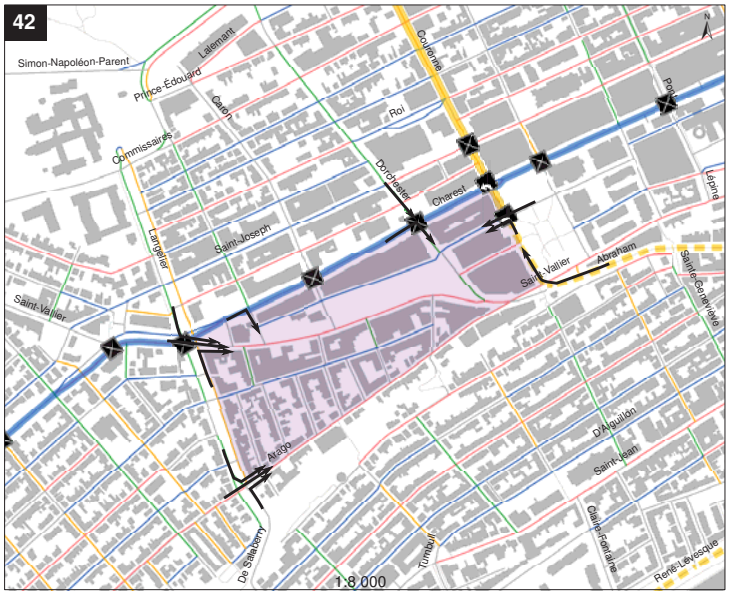
Figure C10-24

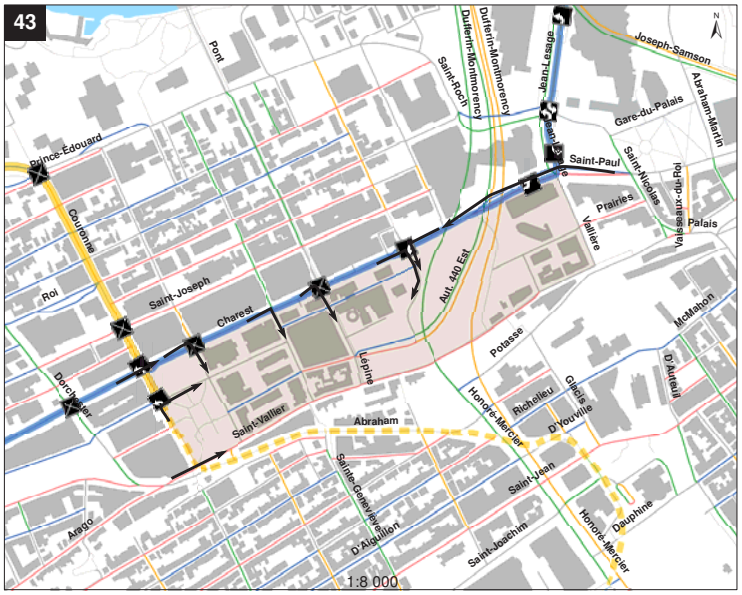
Accessibilité - Horizon 2026

Secteur Sud - Zone 42 et Zone 43

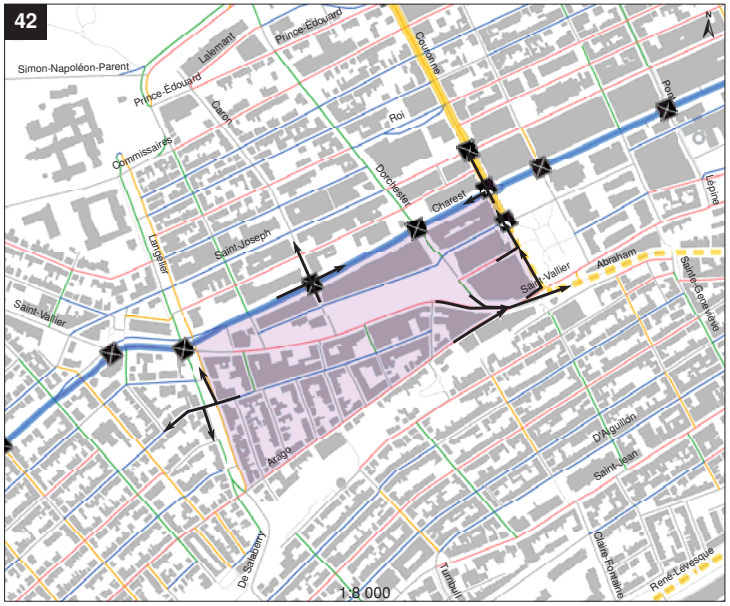
Service du transport et de la mobilité intelligente

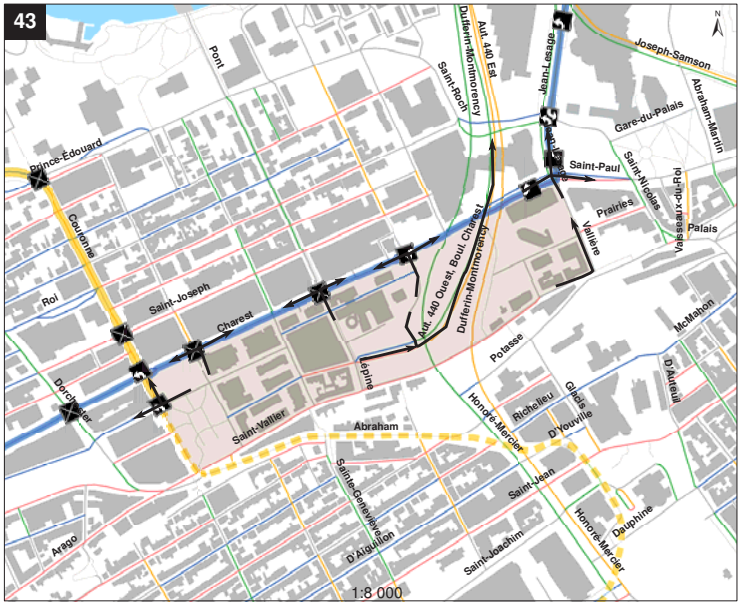
ENTRÉE DANS LA ZONE





SORTIE DE LA ZONE





LÉGENDE

Intersection ouverte

- Sans VAG - Axe Tramway
- Avec VAG - Axe Tramway - 2 approches
- Avec VAG - Axe Tramway - 1 approche

* VAG = Virage à gauche
* Tous les mouvements transversales sont permis à moins d'interdictions contraires

Sens de la circulation

- Direction Nord
- Direction Sud
- Direction Est
- Direction Ouest
- 2 directions

RSTC

- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Zones à l'étude

- 42
- 43

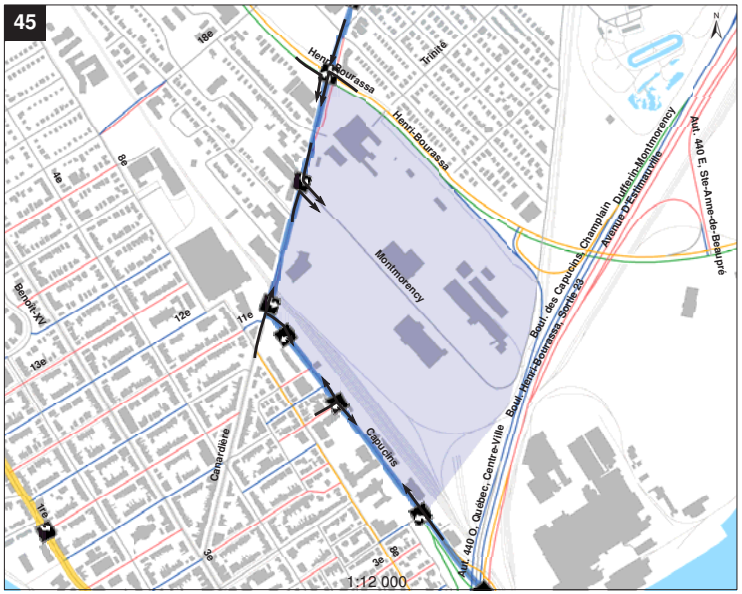
Figure C10-25

Accessibilité - Horizon 2026

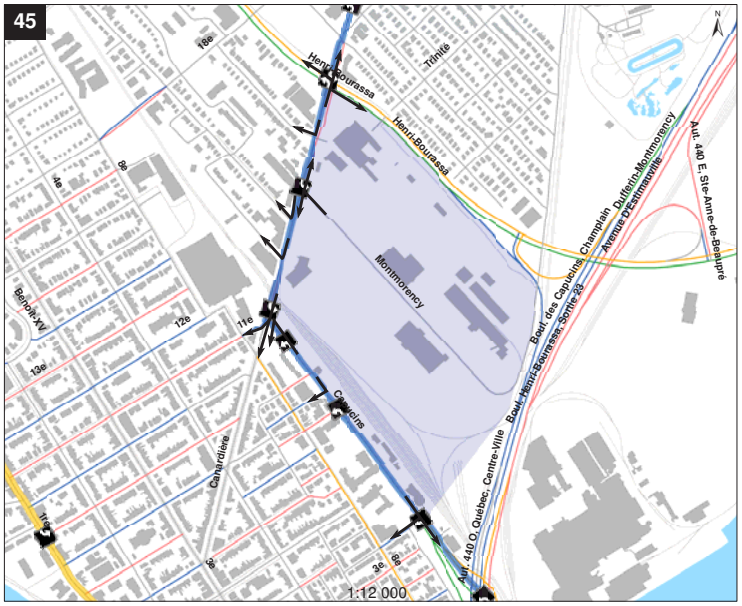
Secteur Nord - Zone 44 et Zone 45

Service du transport et de la mobilité intelligente

ENTRÉE DANS LA ZONE



SORTIE DE LA ZONE



LÉGENDE

Intersection ouverte

- Sans VAG - Axe Tramway
- Avec VAG - Axe Tramway - 2 approches
- Avec VAG - Axe Tramway - 1 approche

* VAG = Virage à gauche
* Tous les mouvements transversales sont permis à moins d'interdictions contraires

Sens de la circulation

- Direction Nord
- Direction Sud
- Direction Est
- Direction Ouest
- 2 directions

RSTC

- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

Zones à l'étude

- 44
- 45

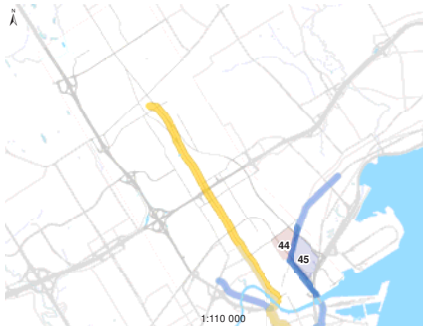


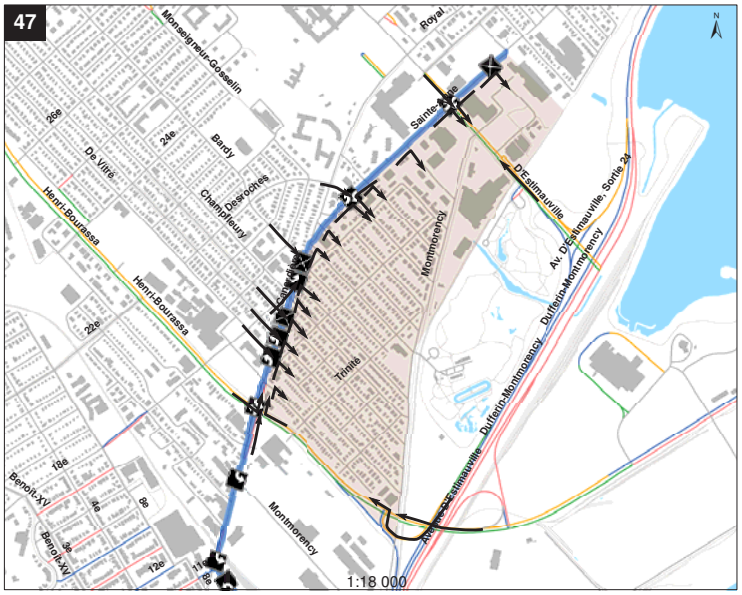
Figure C10-26

Accessibilité - Horizon 2026

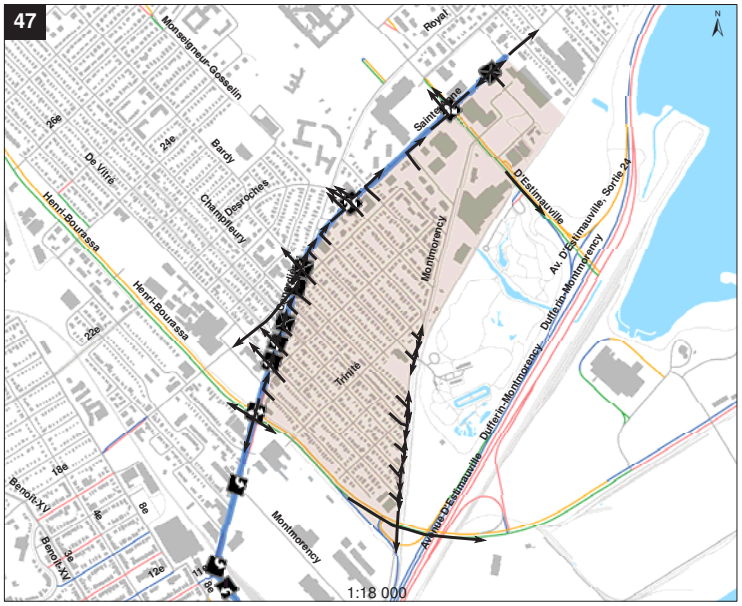
Secteur Est - Zone 46 et Zone 47

Service du transport et de la mobilité intelligente

ENTRÉE DANS LA ZONE



SORTIE DE LA ZONE



LÉGENDE

Intersection ouverte

- Sans VAG - Axe Tramway
- Avec VAG - Axe Tramway - 2 approches
- Avec VAG - Axe Tramway - 1 approche

* VAG = Virage à gauche
* Tous les mouvements transversales sont permis à moins d'interdictions contraires

Sens de la circulation

- Direction Nord
- Direction Sud
- Direction Est
- Direction Ouest
- 2 directions

RSTC

- Trambus
- Tramway
- Tramway souterrain

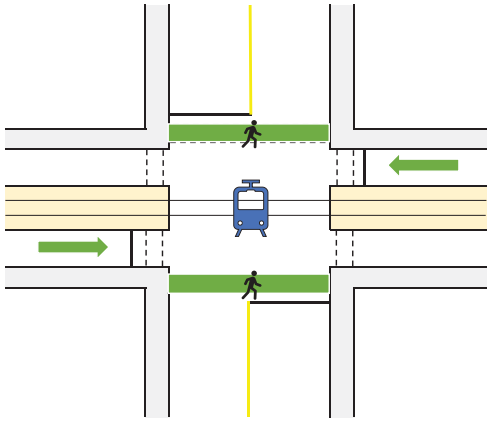
Zones à l'étude

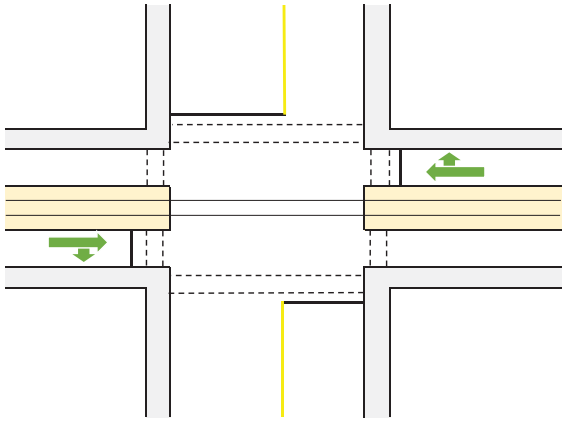
- 46
- 47

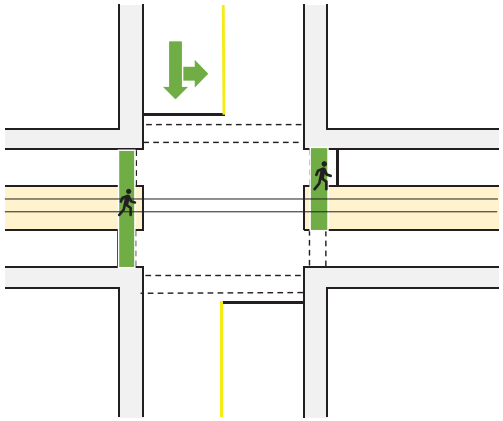
Annexe C- 11 :

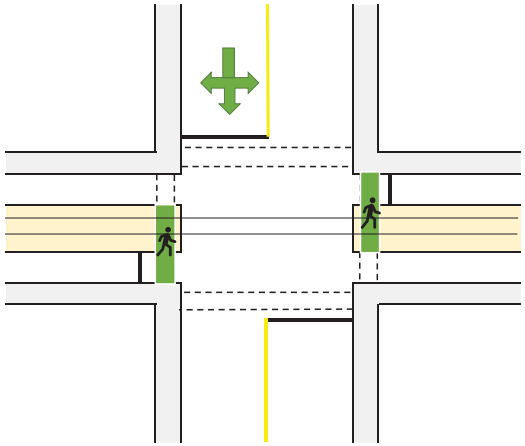
Exemple de programmation de feu possible sur l'axe du tramway

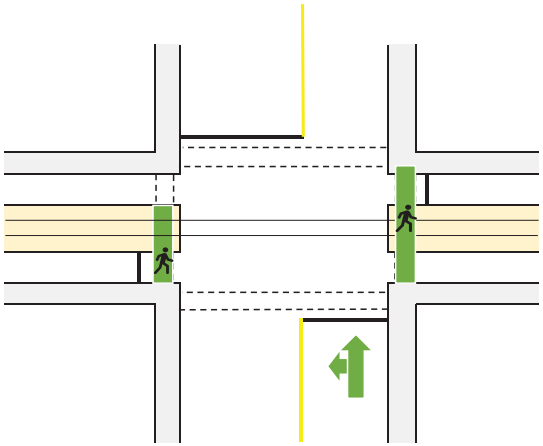
Phasage 1 :

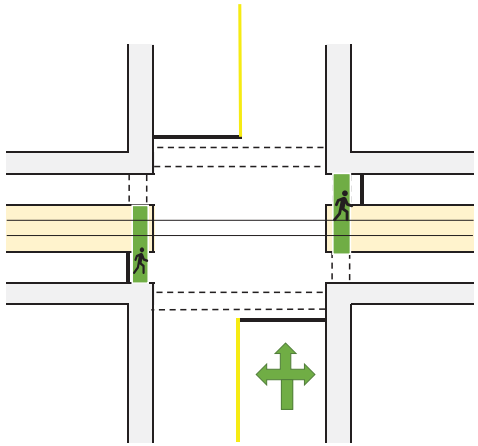




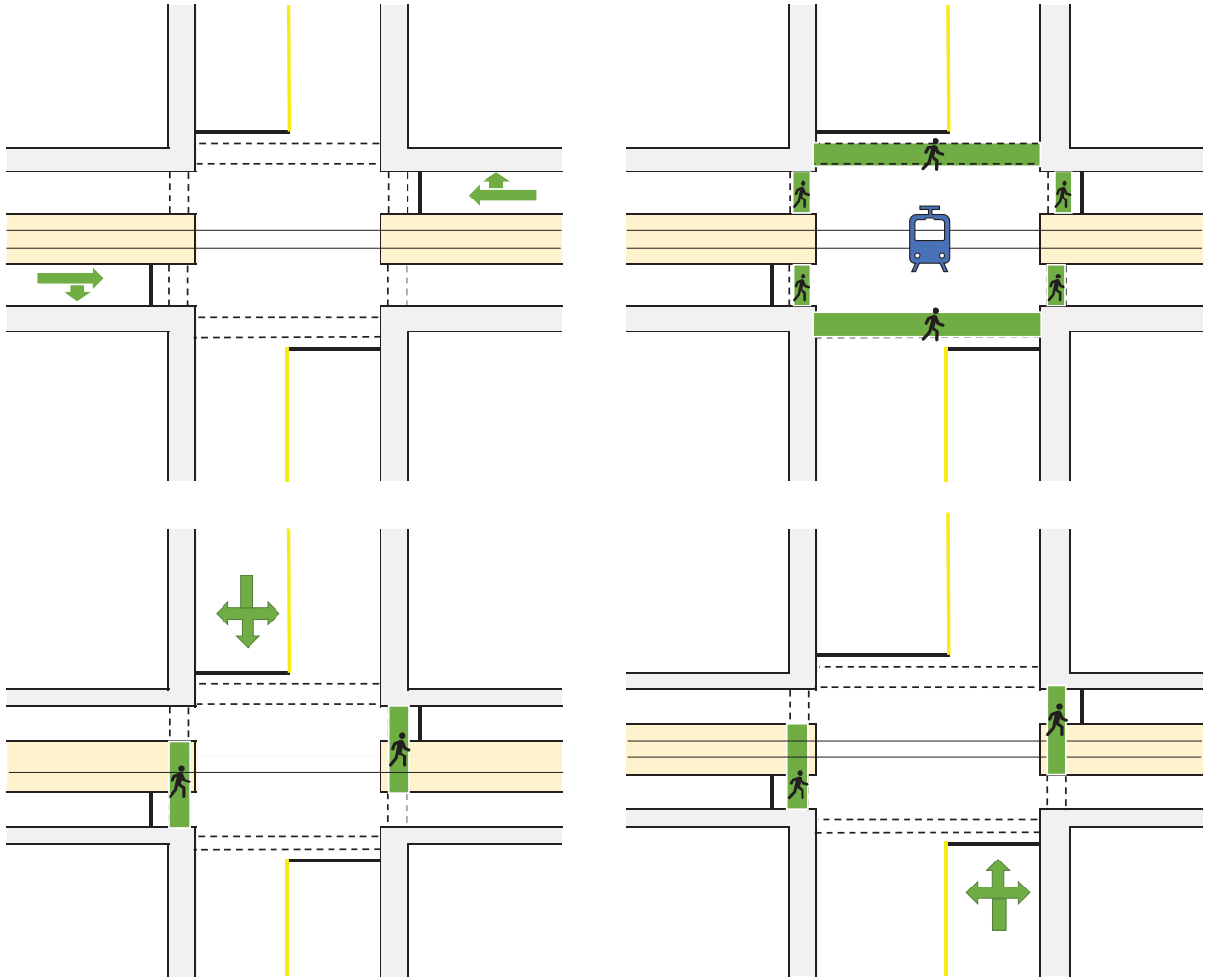




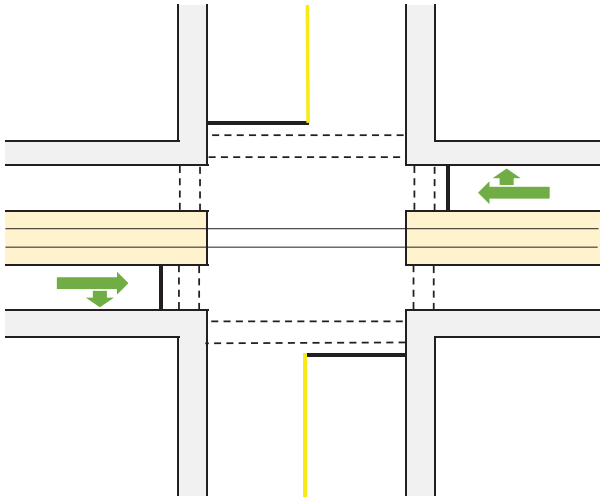


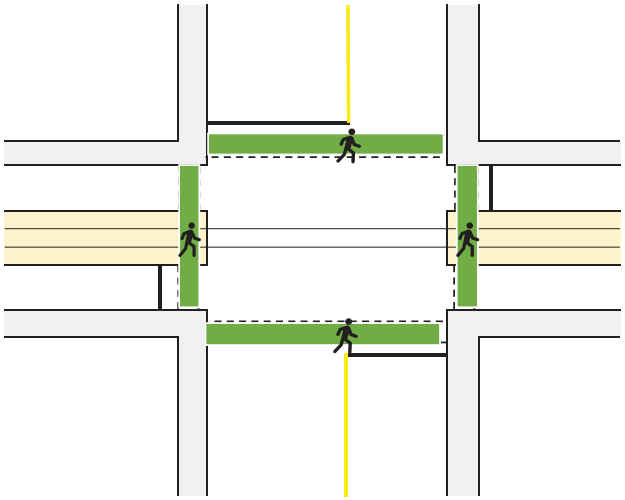


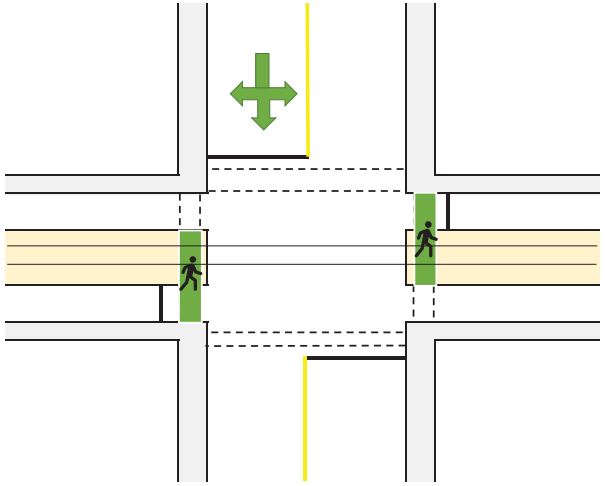
Phasage 2 :

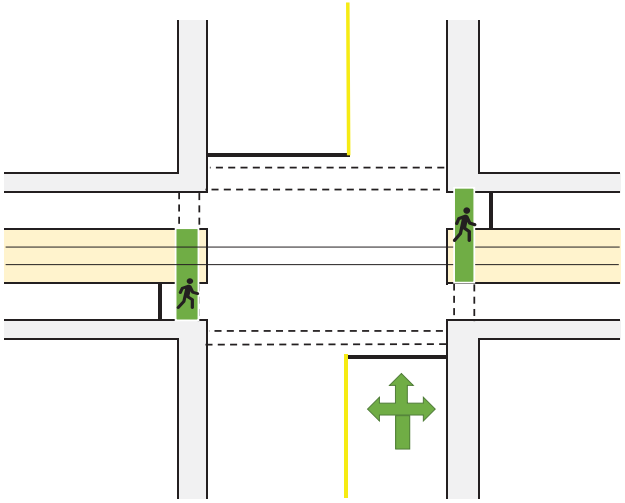


Phasage 2 (2) :

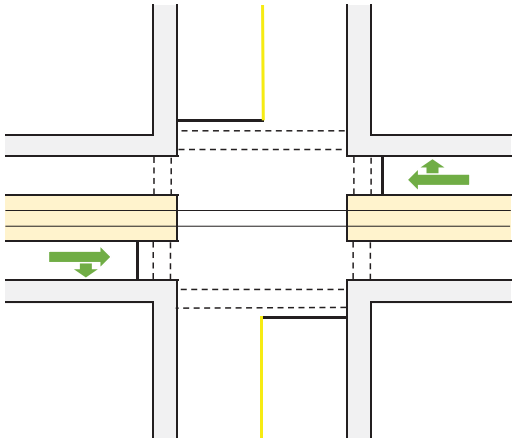


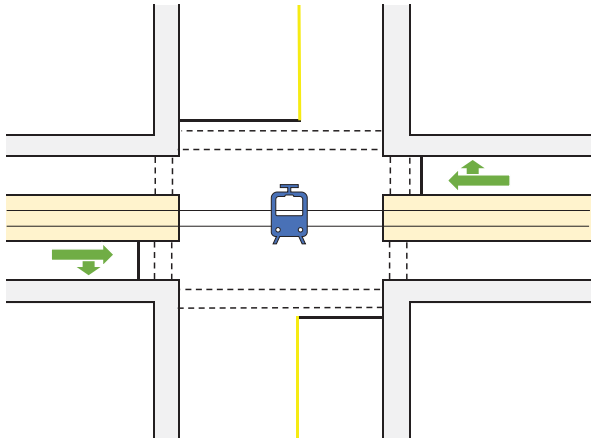


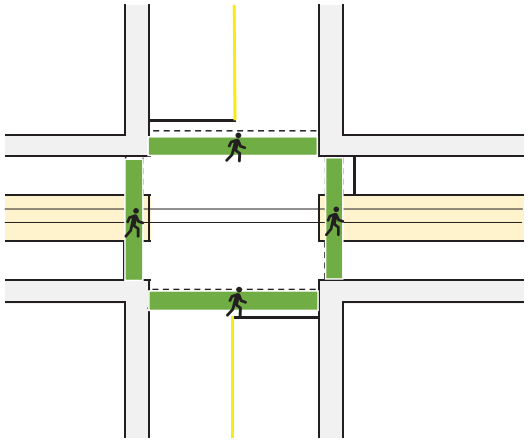


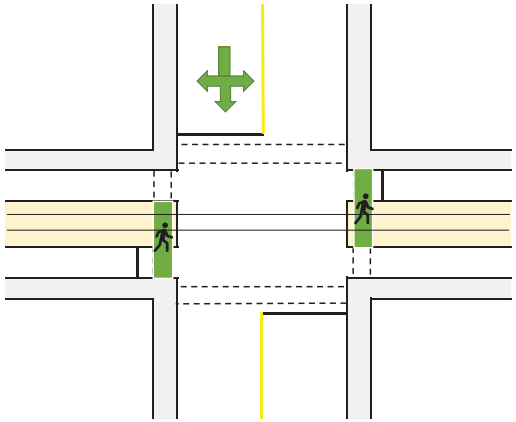


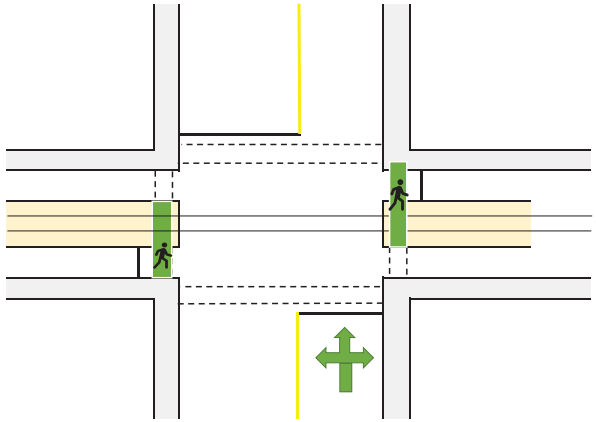
Phasage 3 :



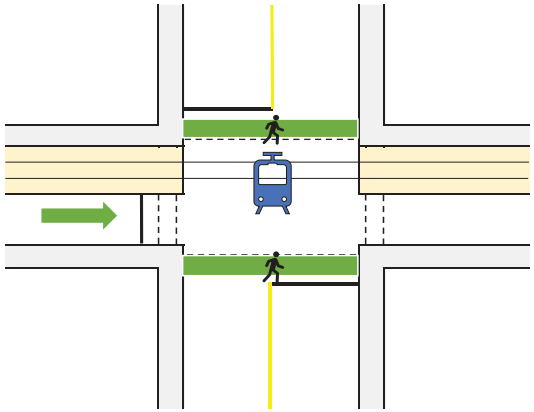


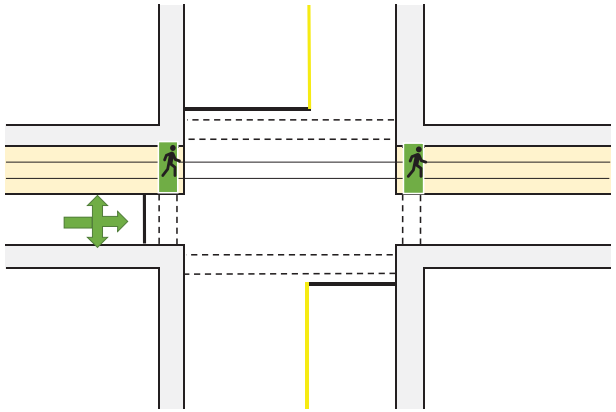


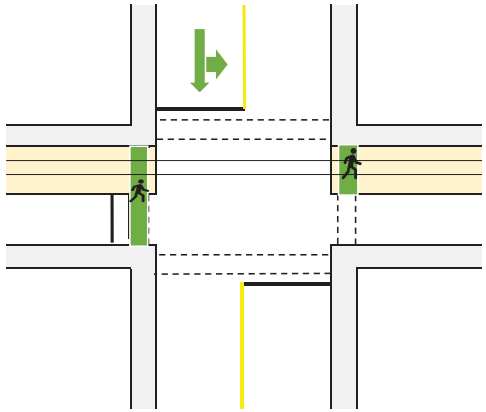


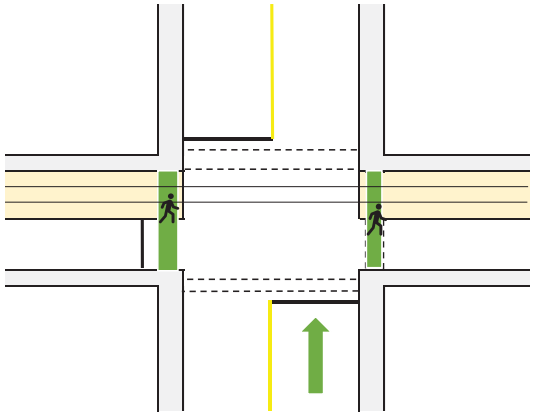


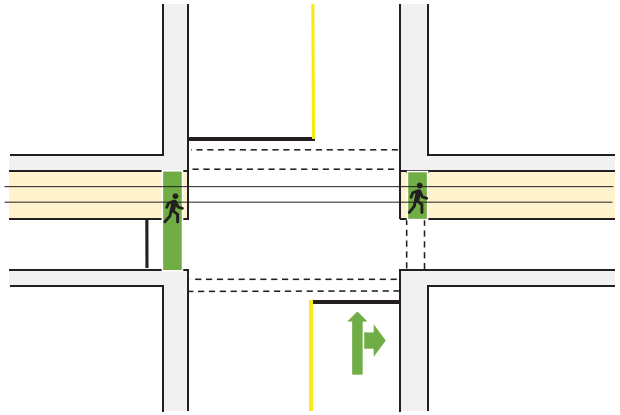
Phasage 4 :



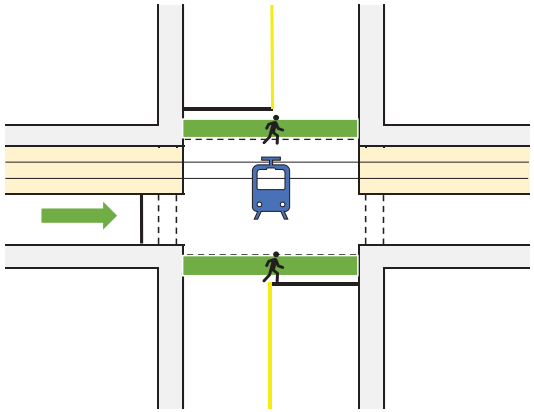


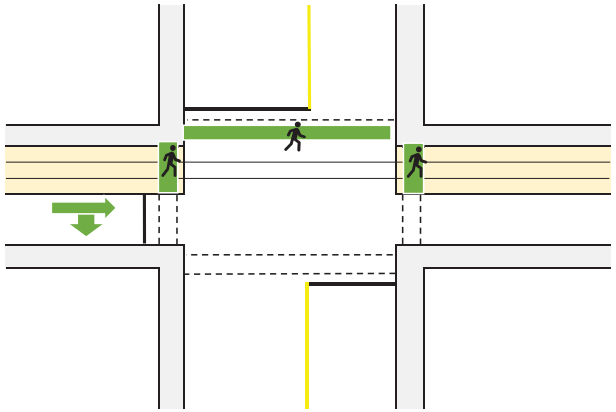


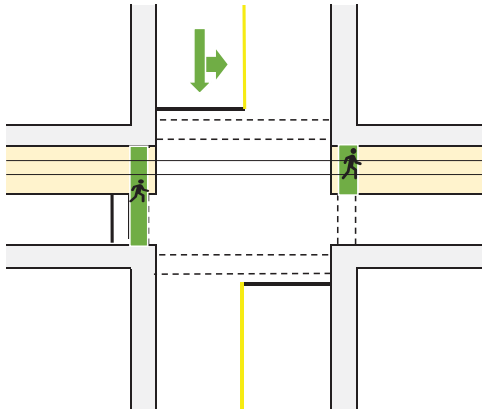


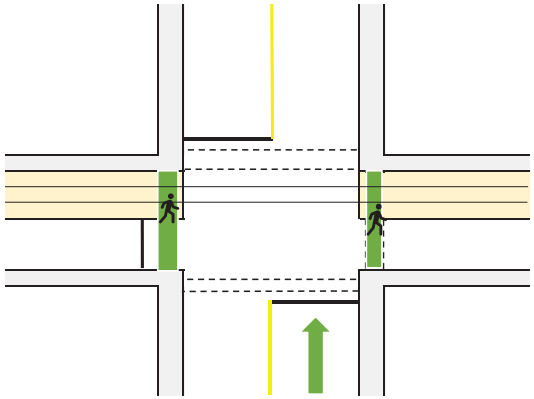


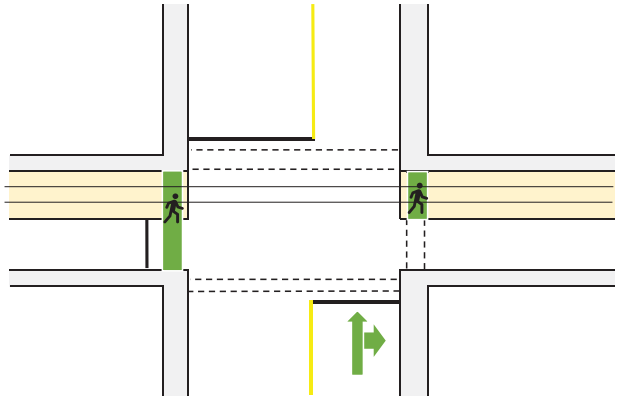
Phasage 4(2) :



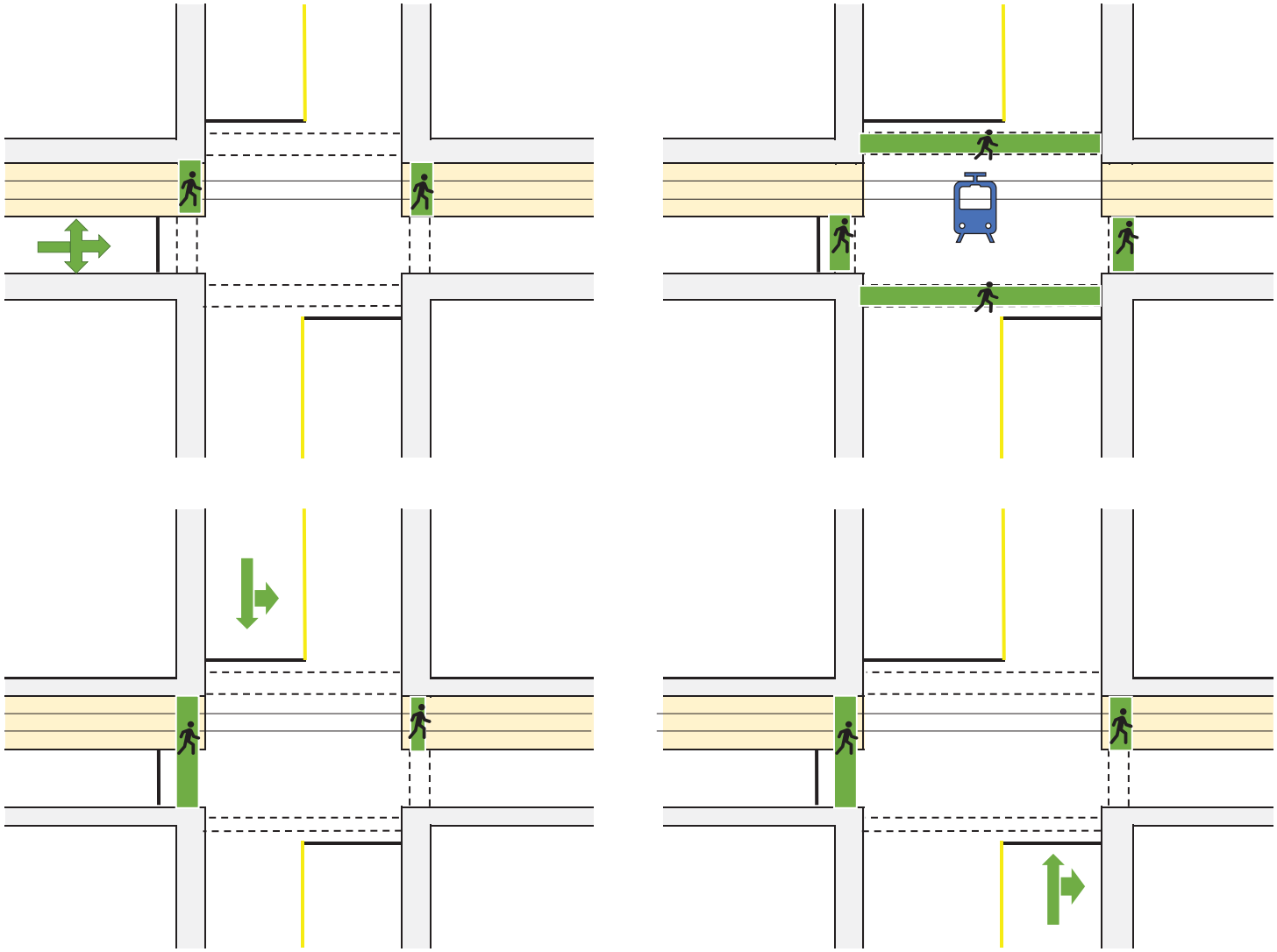








Phasage 5 :



Annexe D - 1 :

Mesures de mitigation proposées pour les différents sous-secteurs

Secteur	Mode de déplacements	Enjeux / Impacts	Mesures d'atténuation	Condition de réalisation
Ouest	Piétons	Forte concentration de piétons aux endroits (13 stations) des stations de tramway et vis-à-vis les grands générateurs de déplacement (CHUL, Centres commerciaux sur Boul. Laurier, etc..). Deux types de traverses seront présentes: 1 - Traverses piétonnes entre les intersections franchissant les plateformes; 2 - Traverses piétonnes aux carrefours gérés par des feux de circulation	1 - Mettre en place des traverses sécuritaires pour les piétons à des distances acceptables ne dépassant pas 200 mètres; 2 - Adopter une gestion des piétons par phase concourante multi-traverses aux carrefours gérés par des feux de circulation.	- Faire une analyse détaillée des cheminements piétons afin de déterminer l'emplacement idéal pour implanter ces traverses sécuritaires; - Adapter le mode de protection et du contrôle de la traverse au milieu traversé; - Obtenir une orientation claire de la Ville concernant la gestion des piétons au carrefour puisque la mesure proposée représente un changement majeur pour les citoyens de la ville.
	Cyclistes	Il y aura 8 croisements de liens cyclables avec la platement de tramway: 1 - Boul. de la Chaudière; 2 - Boul.Versant Nord; 3 - Av. McCartney; 4 - Pie-XII; 5 - Av. Duchesneau; 6 - Rte de l'Église; 7 - Aut. Robert-Bourassa; 8 - Rue Université;	Adopter une gestion des cyclistes en même temps que les voitures aux feux de circulation.	Intégrer les cyclistes dans la réflexion sur la gestion des carrefours gérés par des feux de circulation.
	Véhicules d'urgence	Le retrait de certains mouvement de virage à gauche ainsi que plusieurs ouverture d'intersection viennent contrainte le déplacement des véhicules d'urgence. L'impossibilité d'utiliser la plateforme du tramway par les camions de pompiers va obliger ces derniers à trouver des chemins alternatifs pour couvrir adéquatement les territoires desservis par les casernes concernées.	Revoir les plan de circulation des véhicules d'urgences. Il est aussi recommandé de s'assurer que la conception de la plateforme du tramway permet aux camions de pompiers de franchir facilement et sécuritairement cette infrastructure. Aussi, les carrefours traversant cette plateforme et qui sont empruntés par les véhicules d'incendies devront être munis de systèmes de préemption favorisant le passage de ces véhicules afin que ces derniers jouissent d'une priorité supérieure à celle accordée au tramway	
	Sécurité publique	Une majorité de ces axes sont empruntés par le tramway.	Les services assurant la sécurité civile à la Ville devront valider si ces axes demeurent prioritaires pour les situations d'exception. Certaines pistes peuvent être envisagées : cibler et équiper de nouveaux axes à utiliser lors des situations d'exception, utiliser les plateformes ou bien considérer le tramway et le trambus comme un des moyens à privilégier pour des évacuations ou lors des événements d'exception.	
	Transport en commun	Sur certains parcours du RTC notamment sur les axes de déversement des volumes véhiculaires et sur les rues traversant les plateformes. En effet, la pression supplémentaire sur ces axes augmenterait les temps de parcours des lignes d'autobus qui les empruntent	Mesures préférentielles pour transport en commun sur ces axes. Ces mesures peuvent être sous forme de consolidation des voies réservées par l'augmentation de leur période d'application, par l'ajout de certains tronçons réservés au transport en commun ou par l'élimination des conflits entre les autobus et d'autres usagers sur ces voies réservées. Aussi, des systèmes de préemption pour les autobus aux feux de circulation peuvent être implantés sur les axes empruntés par les lignes de transport en commun.	Le RTC devrait aussi réviser l'emplacement de certains arrêts surtout aux approches des carrefours problématiques. En effet, l'emplacement d'un abribus en amont ou en aval d'une intersection gérée par des feux de circulation pourrait avoir un impact significatif sur le temps de parcours des autobus. La combinaison de la préemption autobus aux feux de circulation avec un emplacement optimal de l'arrêt adjacent contribue grandement à stabiliser et améliorer le temps de parcours de la ligne considérée.
	Stationnement sur rue	n.a	n.a	n.a
	Accessibilité des quartiers	n.a	n.a	n.a
	Circulation automobile	Le transit potentiel sur le boulevard Pie XII. La création de la montée Mendel engendrerait une augmentation des volumes circulant sur le boulevard Pie XII.	Des mesures d'atténuation de la circulation de transit (trafic calming) peuvent être mises en place pour concentrer la circulation sur le boulevard Versant-Nord et la détourner du boulevard Pie XII. Toutefois, ces mesures qui sont favorables pour les résidants du boulevard Pie XII limiteront l'accessibilité pour les autres résidants du secteur	Nécessité d'un positionnement de la part des décideurs. Consultation des habitants du boulevard.
		Le changement du caractère de la rue Tripoli. L'implantation du tramway sur le chemin des Quatre-Bourgeois avec la réduction du nombre de carrefours traversant la plateforme va induire une augmentation des volumes circulant sur les rues Wilfrid-Pelletier et Tripoli. Ces rues, qui ont un caractère très local, vont devenir des collectrices secondaires, voire même, des collectrices principales.	Une des mesures permettant d'atténuer cet impact est de créer un lien entre la rue de la Monnerie et l'avenue Duchesneau. Ce nouveau lien permettrait de détourner les volumes supplémentaires transitant par Wilfrid-Pelletier et Tripoli vers l'avenue de Bourgogne et rue de la Monnerie	Cette mesure nécessite l'acquisition de certains terrains ce qui va à l'encontre d'une orientation du projet visant à limiter le nombre d'acquisitions.
		L'échangeur de l'autoroute Henri IV avec le chemin des Quatre-Bourgeois sera géré par des feux de circulation aux intersections aux bretelles est et ouest. L'application de la priorité au tramway à ces deux carrefours pourrait engendrer des files d'attente sur les bretelles de sortie ce qui créerait des conditions non sécuritaires sur l'autoroute	Un système de préemption pour évacuer ces bretelles devra ainsi être installé à ces feux de circulation pour limiter la longueur des files d'attente et éviter qu'elles se rendent jusqu'aux voies rapides de l'autoroute	Ce genre de carrefours et croisements de réseaux routiers sont gérés par deux instances : le ministère des Transports du Québec, responsable de l'autoroute Henri IV et la Ville de Québec, qui gère le réseau routier municipal. Des ententes concernant la performance de cet échangeur devront ainsi être conclues entre les deux (2) entités
		La future configuration du boulevard Laurier qui n'offre pas la possibilité de virage à gauche à tous les carrefours va obliger certains usagers des édifices commerciaux et administratifs du côté sud du boulevard Laurier, à utiliser les accès donnant sur les rues Sasseville et Lapointe	Il est recommandé de renforcer les mesures de réduction du transit implantées dans le quartier Saint-Yves afin de garder la circulation sur les rues Sasseville et Lapointe et éviter un débordement dans les autres rues du secteur.	Dans l'éventualité où de nouveaux édifices commerciaux ou administratifs devront être implantés du côté sud du boulevard Laurier, une attention particulière devra être portée sur la localisation des accès à ces édifices afin de faciliter leur accessibilité tout en respectant l'orientation de garder la circulation sur les rues autorisées.

Secteur	Mode de déplacements	Enjeux / Impacts	Mesures d'atténuation	Condition de réalisation
Sud	Piétons	Forte concentration de piétons aux endroits des stations de tramway et vis-à-vis les grands générateurs de déplacement. Deux types de traverses seront présentes: 1 - Traverses piétonnes entre les intersections franchissant les plateformes; 2 - Traverses piétonnes aux carrefours gérés par des feux de circulation	1 - Mettre en place des traverses sécuritaires pour les piétons à des distances acceptables ne dépassant pas 200 mètres; 2 - Adopter une gestion des piétons par phase concourante multi-traverses aux carrefours gérés par des feux de circulation.	- Faire une analyse détaillée des cheminements piétons afin de déterminer l'emplacement idéal pour implanter ces traverses sécuritaires; - Adapter le mode de protection et du contrôle de la traverse au milieu traversé; - Obtenir une orientation claire de la Ville concernant la gestion des piétons au carrefour puisque la mesure proposée représente un changement majeur pour les citoyens de la ville.
	Cyclistes	Il y aura 4 croisements de liens cyclables avec la platement de tramway: 1 - Av. Marguerite-Bourgeois; 2 - Rue Saint-Hélène; 3 - Rue Sainte-Joseph 4 - Nouveau lien avec destruction passerelle face au Rothmans	Adopter une gestion des cyclistes en même temps que les voitures aux feux de circulation.	Intégrer les cyclistes dans la réflexion sur la gestion des carrefours gérés par des feux de circulation.
	Véhicules d'urgence	Le retrait de certains mouvement de virage à gauche ainsi que plusieurs ouverture d'intersection viennent contrainte le déplacement des véhicules d'urgence. L'impossibilité d'utiliser la plateforme du tramway par les camions de pompiers va obliger ces derniers à trouver des chemins alternatifs pour couvrir adéquatement les territoires desservis par les casernes concernées.	Revoir les plan de circulation des véhicules d'urgences. Il est aussi recommandé de s'assurer que la conception de la plateforme du tramway permet aux camions de pompiers de franchir facilement et sécuritairement cette infrastructure. Aussi, les carrefours traversant cette plateforme et qui sont empruntés par les véhicules d'incendies devront être munis de systèmes de préemption favorisant le passage de ces véhicules afin que ces derniers jouissent d'une priorité supérieure à celle accordée au tramway	
	Sécurité publique	Une majorité de ces axes sont empruntés par le tramway.	Les services assurant la sécurité civile à la Ville devront valider si ces axes demeurent prioritaires pour les situations d'exception. Certaines pistes peuvent être envisagées : cibler et équiper de nouveaux axes à utiliser lors des situations d'exception, utiliser les plateformes ou bien considérer le tramway et le trambus comme un des moyens à privilégier pour des évacuations ou lors des événements d'exception.	
	Transport en commun	Sur certains parcours du RTC notamment sur les axes de déversement des volumes véhiculaires et sur les rues traversant les plateformes. En effet, la pression supplémentaire sur ces axes augmenterait les temps de parcours des lignes d'autobus qui les empruntent	Mesures préférentielles pour transport en commun sur ces axes. Ces mesures peuvent être sous forme de consolidation des voies réservées par l'augmentation de leur période d'application, par l'ajout de certains tronçons réservés au transport en commun ou par l'élimination des conflits entre les autobus et d'autres usagers sur ces voies réservées. Aussi, des systèmes de préemption pour les autobus aux feux de circulation peuvent être implantés sur les axes empruntés par les lignes de transport en commun.	Le RTC devrait aussi réviser l'emplacement de certains arrêts surtout aux approches des carrefours problématiques. En effet, l'emplacement d'un abribus en amont ou en aval d'une intersection gérée par des feux de circulation pourrait avoir un impact significatif sur le temps de parcours des autobus. La combinaison de la préemption autobus aux feux de circulation avec un emplacement optimal de l'arrêt adjacent contribue grandement à stabiliser et améliorer le temps de parcours de la ligne considérée.
	Stationnement sur rue	Une pression importante se fera sentir dans les quartiers Montcalm et Saint-Roch. La clientèle impactée en haute-ville dans le quartier Montcalm est composée principalement des résidants du secteur. Une partie de ces usagers choisissent de stationner dans la rue en laissant leurs cases privées libres. Au quartier Saint-Roch les usagers touchés par la suppression de cases de stationnement sur rue sont de différentes catégories : résidants, clientèle ou travailleurs	La révision de la réglementation du stationnement dans les zones touchées doit être effectuée. Cette révision permettrait de créer ou modifier les zones de stationnement sur rue gérer par des permis à l'image de celles implantées au centre-ville. En ajustant la délimitation des zones de stationnement et en révisant les modalités de gestion des permis de stationnement, l'offre en stationnement sur rue serait ainsi mieux adaptée à la clientèle touchée notamment les résidants, les travailleurs et les clients des commerces. La Ville pourrait aussi envisager de revoir les modalités d'attribution des permis de stationnement dans les zones problématiques. Dans le quartier Montcalm, à titre d'exemple, une orientation similaire à celle appliquée au vieux Québec peut être envisagée. Ainsi, l'octroi d'un permis de stationnement pourrait être réservé en priorité aux résidants n'ayant pas de case de stationnement à leur domicile. Un permis pourrait être offert seulement pour le deuxième véhicule lorsque le logement n'offre qu'une seule case de stationnement. De cette façon, la Ville pourrait s'assurer d'optimiser l'utilisation des cases de stationnement privées et sur rue dans les zones le plus problématiques. Des tronçons réservés aux travailleurs ou à la clientèle des commerces pourraient aussi être prévus dans lesdites zones. Conclure des ententes avec des propriétaires privés pour l'occupation d'espaces de stationnement existants dans les secteurs touchés est une mesure qui peut aussi être envisagée pour compenser les pertes des cases de stationnement sur rue. Les parcs de stationnement hors rue qui disposent d'une réserve de cases peuvent ainsi accueillir les usagers ayant perdu des places de stationnement suite à l'implantation du tramway ou du trambus	
	Accessibilité des quartiers	L'accessibilité du secteur de la rue Gérard Morisset.Le niveau d'accessibilité du secteur résidentiel de la rue Gérard Morisset sera considérablement impacté par l'implantation de la plateforme du tramway. Le temps de parcours des résidants de ce secteur sera augmenté puisque la trame urbaine dans ce secteur n'offre pas d'alternative intéressante pour ces usagers.	Cet impact pourrait être atténué par la création d'un lien entre la rue Gérard Morisset et l'avenue de Vimy en utilisant à la fois les terrains appartenant à la Ville et ceux de l'établissement scolaire. Ce nouveau lien permettrait ainsi d'offrir des alternatives intéressantes pour les résidants et pour les véhicules d'urgence accédant à ce secteur	La mise en place de cette mesure nécessite l'acquisition ou l'échange de terrains avec l'établissement scolaire ce qui va à l'encontre d'une orientation du projet visant à limiter le nombre d'acquisitions
	Circulation automobile	Condition de circulation automobile difficile sur la côte d'Abraham.	Optimisation des feux de circulation et voir la possibilité de faire des ajouts de voies (voir les mesures d'atténuation pour tous les déplacements)	
	Tous les modes de déplacements	Les déplacements dans le quartier Saint-Roch.	L'impact du RSTC sur la capacité véhiculaire de la rue de la Couronne, qui connaitra une perte de voies de circulation suite à l'implantation de la plateforme, peut être atténué par un ajout de voie de circulation en direction nord sur la rue Dorchester. Cependant, cette intervention nécessiterait le retrait de cases de stationnement payant sur rue. Ce retrait vient empirer l'impact du RSTC sur la disponibilité du stationnement dans ce secteu	Il est ainsi primordial d'arrimer les mesures de mitigation avec une vision claire de la Ville concernant les déplacements dans ce quartier. En effet, Saint-Roch est à la fois un milieu de transit pour les usagers se destinant aux différents secteurs de la ville et un quartier de destination pour les usagers qui y résident, y travaillent ou y pratiquent leurs activités de loisir ou de magasinage. L'arrivée du tramway et du trambus à Saint-Roch est une bonne occasion pour se doter d'une vision encadrant l'ensemble des déplacements dans le quartier.

Secteur	Mode de déplacements	Enjeux / Impacts	Mesures d'atténuation	Condition de réalisation
Nord	Piétons	Forte concentration de piétons aux endroits des stations de tramway et vis-à-vis les grands générateurs de déplacement. Deux types de traverses seront présentes: 1 - Traverses piétonnes entre les intersections franchissant les plateformes; 2 - Traverses piétonnes aux carrefours gérés par des feux de circulation	1 - Mettre en place des traverses sécuritaires pour les piétons à des distances acceptables ne dépassant pas 200 mètres; 2 - Adopter une gestion des piétons par phase concourante multi-traverses aux carrefours gérés par des feux de circulation.	- Faire une analyse détaillée des cheminements piétons afin de déterminer l'emplacement idéal pour implanter ces traverses sécuritaires; - Adapter le mode de protection et du contrôle de la traverse au milieu traversé; - Obtenir une orientation claire de la Ville concernant la gestion des piétons au carrefour puisque la mesure proposée représente un changement majeur pour les citoyens de la ville.
	Cyclistes	Il y aura 9 croisements de liens cyclables avec la platement de tramway: 1 - 13e Rue / Rue Royal-Roussillon 2 - Boul. Benoit-XV / Rue de l'Espinay 3 - Boul. des Alliés 4 - 24e Rue 5 - Rue des Peupliers 6 - 52e Rue 7- Corridor des Cheminots 8 - 70e Rue 9 - 76e Rue	Adopter une gestion des cyclistes en même temps que les voitures aux feux de circulation.	Intégrer les cyclistes dans la réflexion sur la gestion des carrefours gérés par des feux de circulation.
	Véhicules d'urgence	Le retrait de certains mouvement de virage à gauche ainsi que plusieurs ouverture d'intersection viennent contrainte le déplacement des véhicules d'urgence. L'impossibilité d'utiliser la plateforme du tramway par les camions de pompiers va obliger ces derniers à trouver des chemins alternatifs pour couvrir adéquatement les territoires desservis par les casernes concernées.	Revoir les plan de circulation des véhicules d'urgences. Il est aussi recommandé de s'assurer que la conception de la plateforme du tramway permet aux camions de pompiers de franchir facilement et sécuritairement cette infrastructure. Aussi, les carrefours traversant cette plateforme et qui sont empruntés par les véhicules d'incendies devront être munis de systèmes de préemption favorisant le passage de ces véhicules afin que ces derniers jouissent d'une priorité supérieure à celle accordée au tramway	
	Sécurité publique	Une majorité de ces axes sont empruntés par le tramway.	Les services assurant la sécurité civile à la Ville devront valider si ces axes demeurent prioritaires pour les situations d'exception. Certaines pistes peuvent être envisagées : cibler et équiper de nouveaux axes à utiliser lors des situations d'exception, utiliser les plateformes ou bien considérer le tramway et le trambus comme un des moyens à privilégier pour des évacuations ou lors des événements d'exception.	
	Transport en commun	Sur certains parcours du RTC notamment sur les axes de déversement des volumes véhiculaires et sur les rues traversant les plateformes. En effet, la pression supplémentaire sur ces axes augmenterait les temps de parcours des lignes d'autobus qui les empruntent	Mesures préférentielles pour transport en commun sur ces axes. Ces mesures peuvent être sous forme de consolidation des voies réservées par l'augmentation de leur période d'application, par l'ajout de certains tronçons réservés au transport en commun ou par l'élimination des conflits entre les autobus et d'autres usagers sur ces voies réservées. Aussi, des systèmes de préemption pour les autobus aux feux de circulation peuvent être implantés sur les axes empruntés par les lignes de transport en commun.	Le RTC devrait aussi réviser l'emplacement de certains arrêts surtout aux approches des carrefours problématiques. En effet, l'emplacement d'un abribus en amont ou en aval d'une intersection gérée par des feux de circulation pourrait avoir un impact significatif sur le temps de parcours des autobus. La combinaison de la préemption autobus aux feux de circulation avec un emplacement optimal de l'arrêt adjacent contribue grandement à stabiliser et améliorer le temps de parcours de la ligne considérée.
	Stationnement sur rue	n.a	n.a	n.a
	Accessibilité des quartiers	n.a	n.a	n.a
	Circulation automobile	n.a	n.a	n.a
	Tous les modes de déplacements	Les déplacements dans le secteur de la 41e Rue. Le secteur de la 41e Rue renferme plusieurs particularités qui amènent une certaine complexité dans l'organisation des déplacements. En effet, ce secteur est à proximité de l'hôpital Saint-François d'Assise,du centre Vidéotron, d'Expocité et de certaines institutions pour des usagers vulnérables (personnes âgées, avec des déficiences visuelles, etc.). Le centre d'entretien secondaire du tramway sera localisé à proximité, ce qui modifiera considérablement l'organisation de la voirie dans ce secteur. La présence de tous ces générateurs, d'une sortie d'autoroute achalandée, du Métrobus 803 et de plusieurs usagers vulnérables rend la coordination des déplacements très complexe dans ce secteur	Il est ainsi recommandé de mettre en place un plan de circulation spécial pour ce secteur, à l'image de celui proposé pour les quartiers Saint-Roch et Saint-Sauveur	Ce plan de déplacement devrait prendre en considération à la fois les déplacements dans le secteur et les opérations du centre d'entretien du tramway.