

Voir loin, voir grand

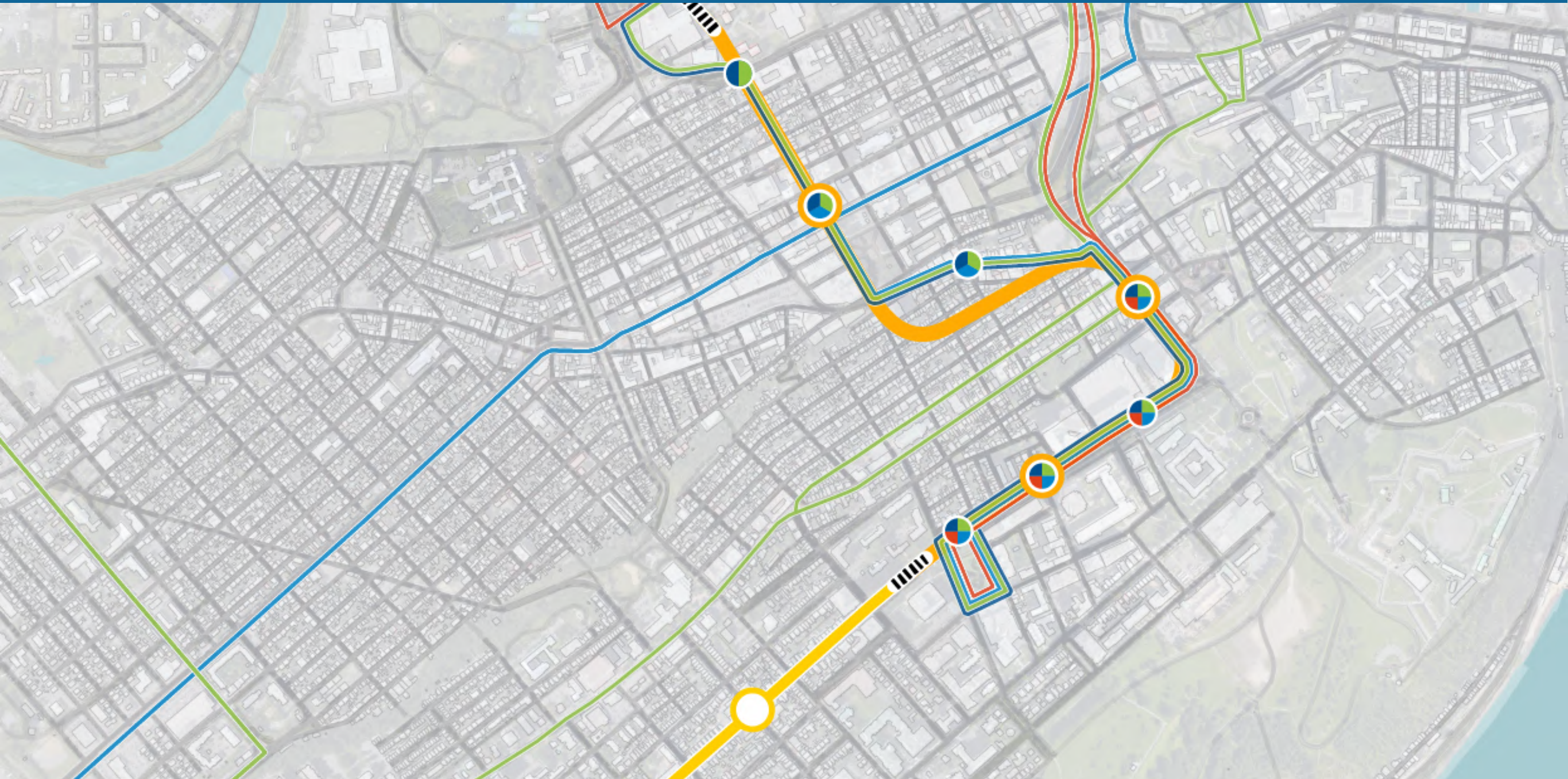
Les avantages du bus, du tramway et du métro
pour un centre-ville fort

Consultations publiques sur le projet de construction d'un tramway à Québec

356 P ☒ NP ☐ DM170.2
Projet de construction d'un tramway à Québec
6211-14-012



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

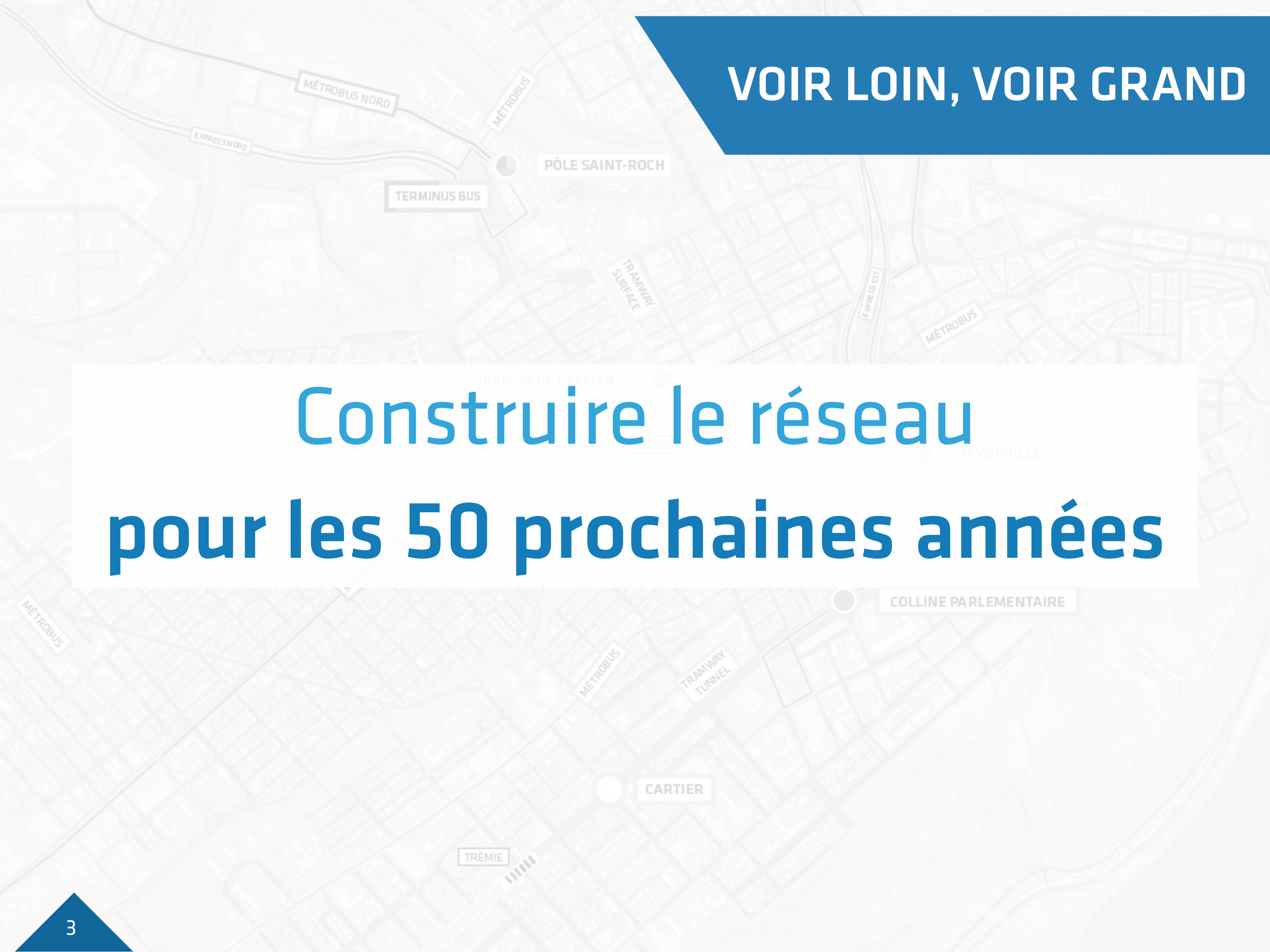


Christian Savard

Présentation au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement - Août 2020, Québec

Les travaux de Vivre en Ville





VOIR LOIN, VOIR GRAND

Construire le réseau pour les 50 prochaines années

Les fragilités du projet

Deux secteurs névralgiques et goulots d'étranglement du réseau

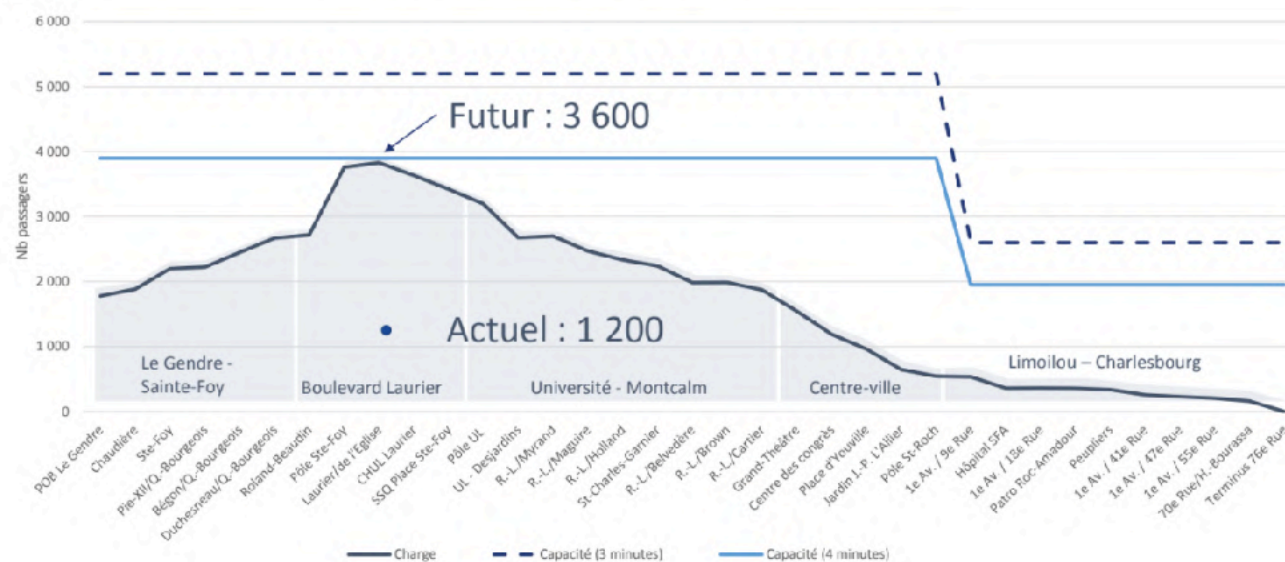
Le boulevard Laurier :
capacité résiduelle
estimée à **8 %**

La côte d'Abraham :
capacité résiduelle
estimée à **18 %**

Profil de charge du tramway

Tramway en direction est, à l'heure de pointe du matin (7 h à 8 h)

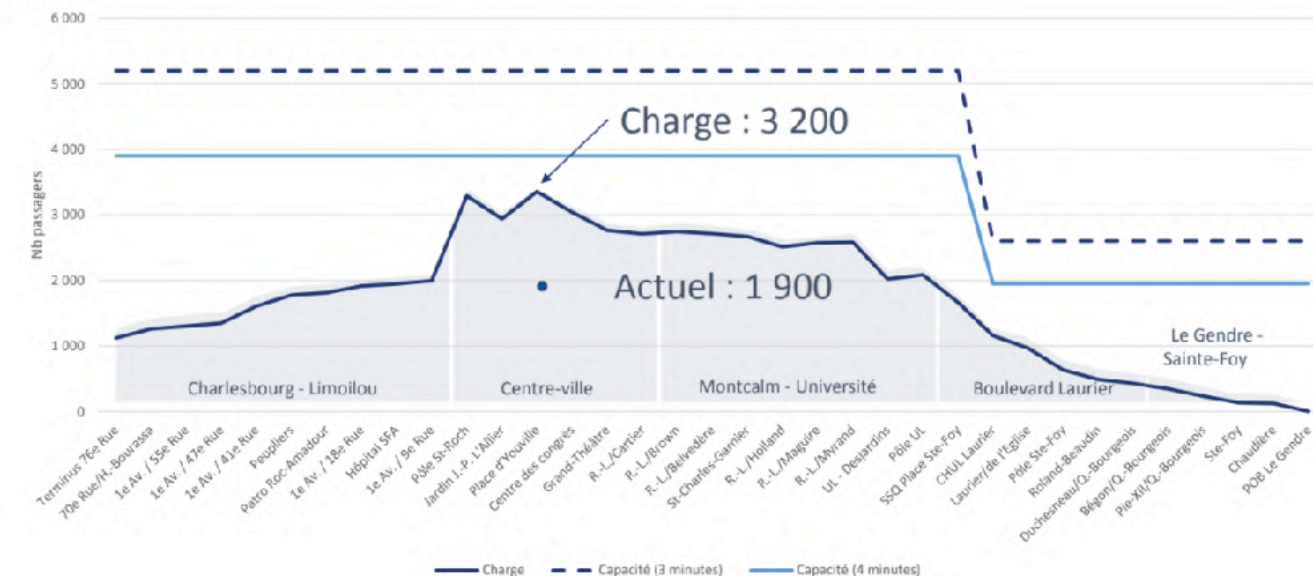
An 15



Profil de charge du tramway

Tramway en direction ouest, à l'heure de pointe du matin (7 h à 8 h)

An 15



Les fragilités du projet

Une estimation imprécise de l'achalandage à considérer avec prudence

- des données incertaines et souvent conservatrices
- une projection déjà ancienne

Des cibles d'achalandage à revoir à la hausse pour atteindre les cibles de réduction des émissions de GES

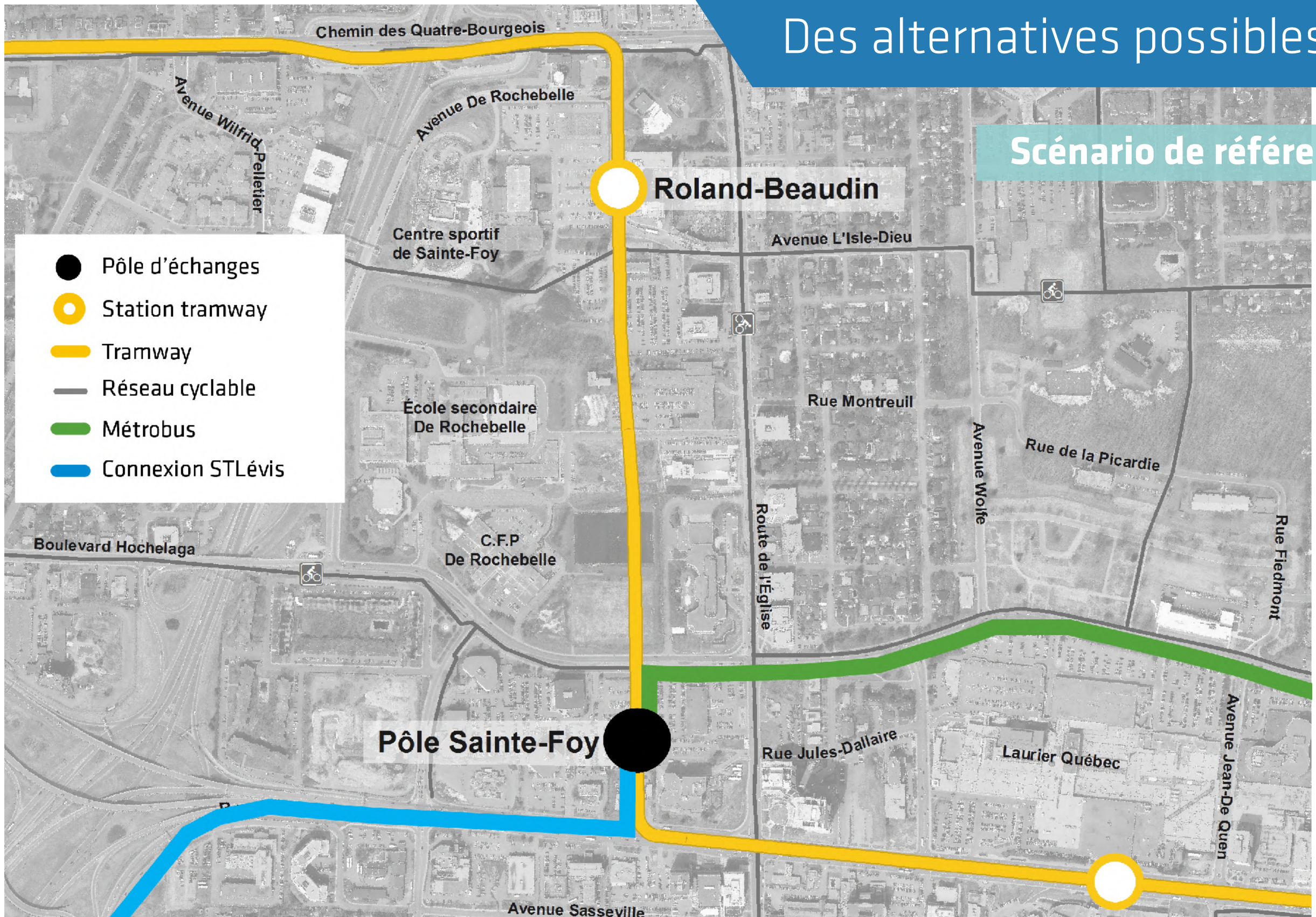
- une augmentation estimée de l'achalandage du transport collectif de près de 40 %, très en dessous des seuils nécessaires pour réduire de 20 % la part modale de la voiture d'ici 2030

Prudence avec la possibilité d'augmenter la fréquence sans impacter la vitesse commerciale et la circulation sur les rues transversales.

Secteur Laurier

Des alternatives possibles

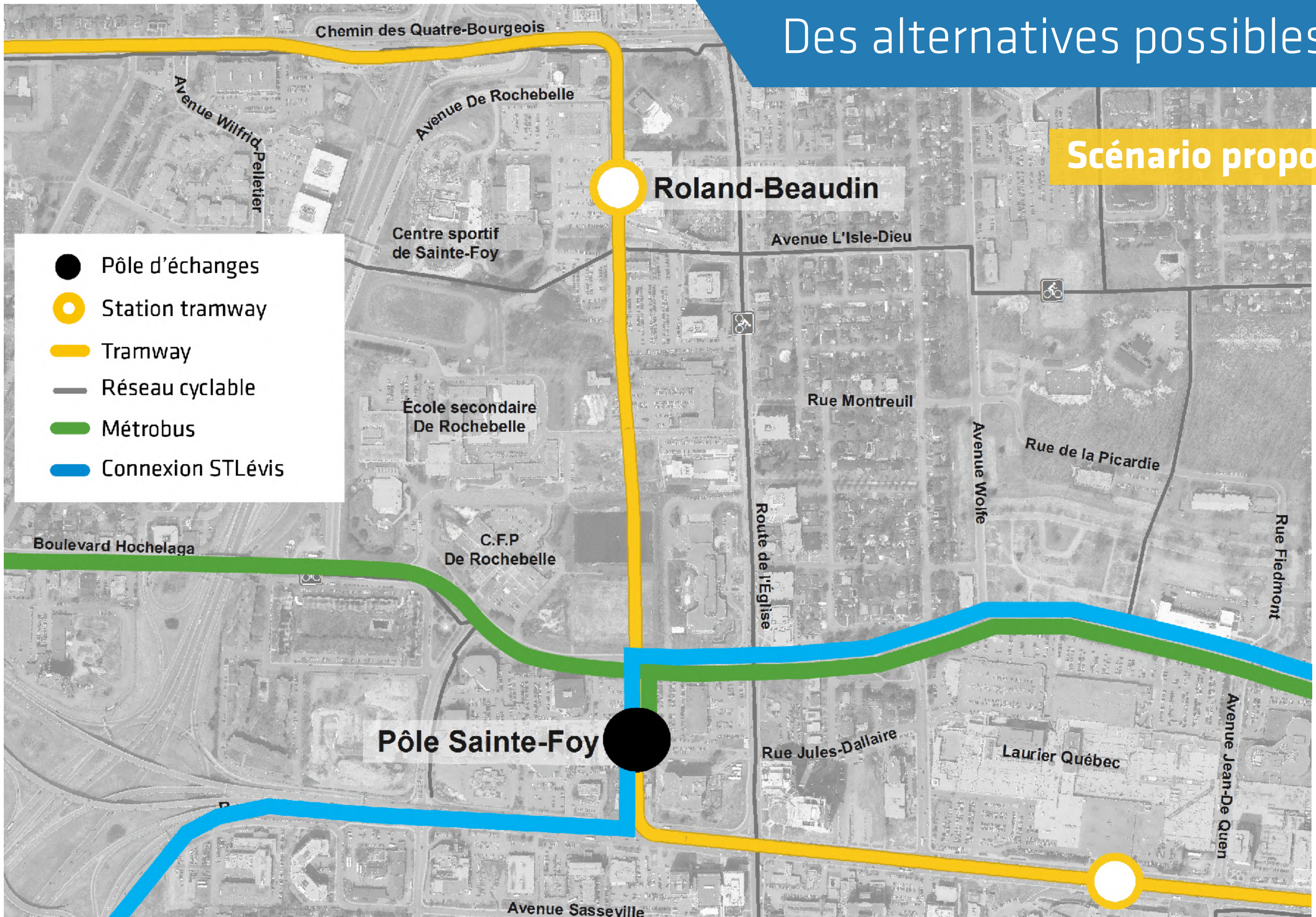
Scénario de référence



Secteur Laurier

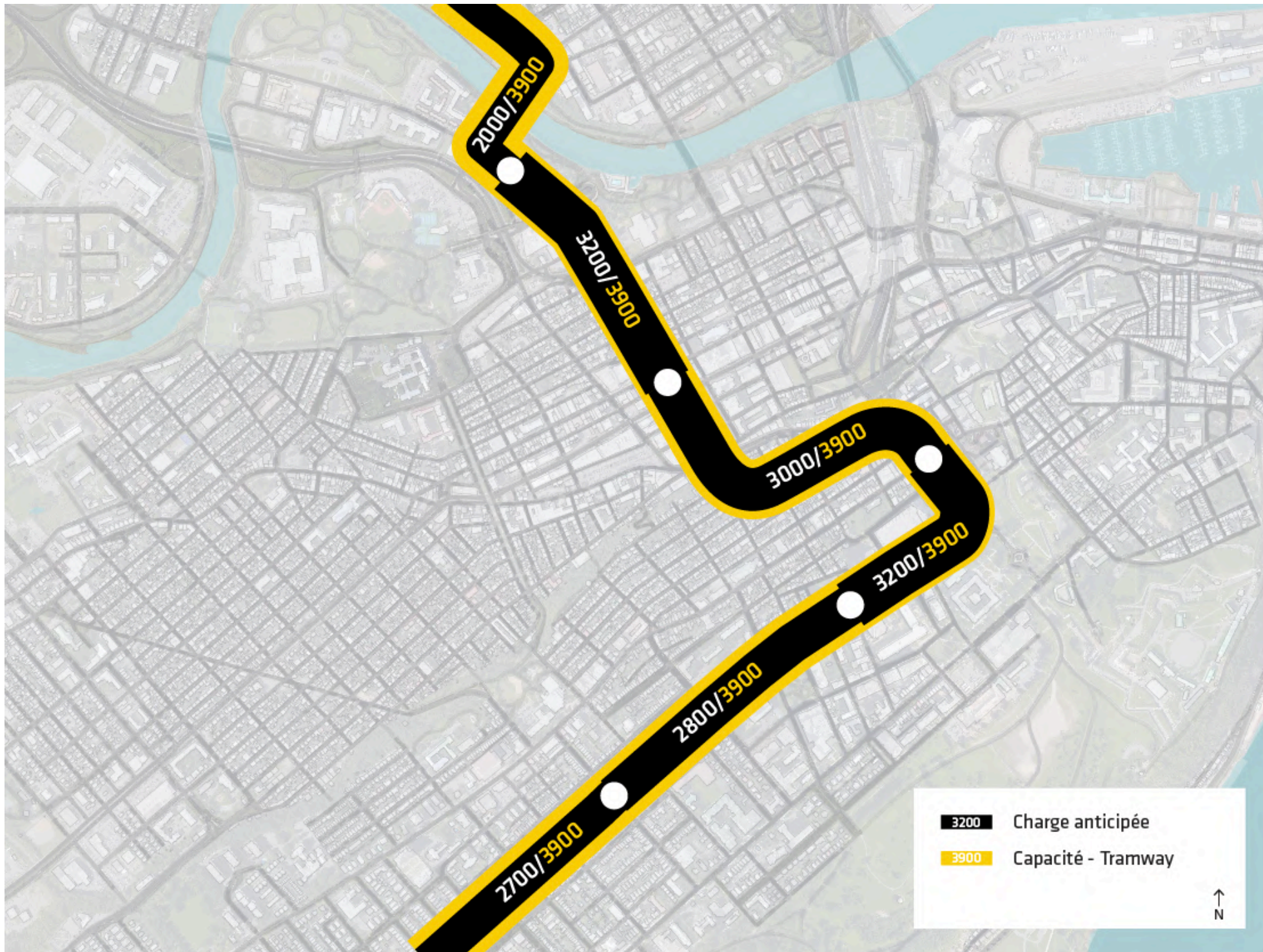
Des alternatives possibles

Scénario proposé



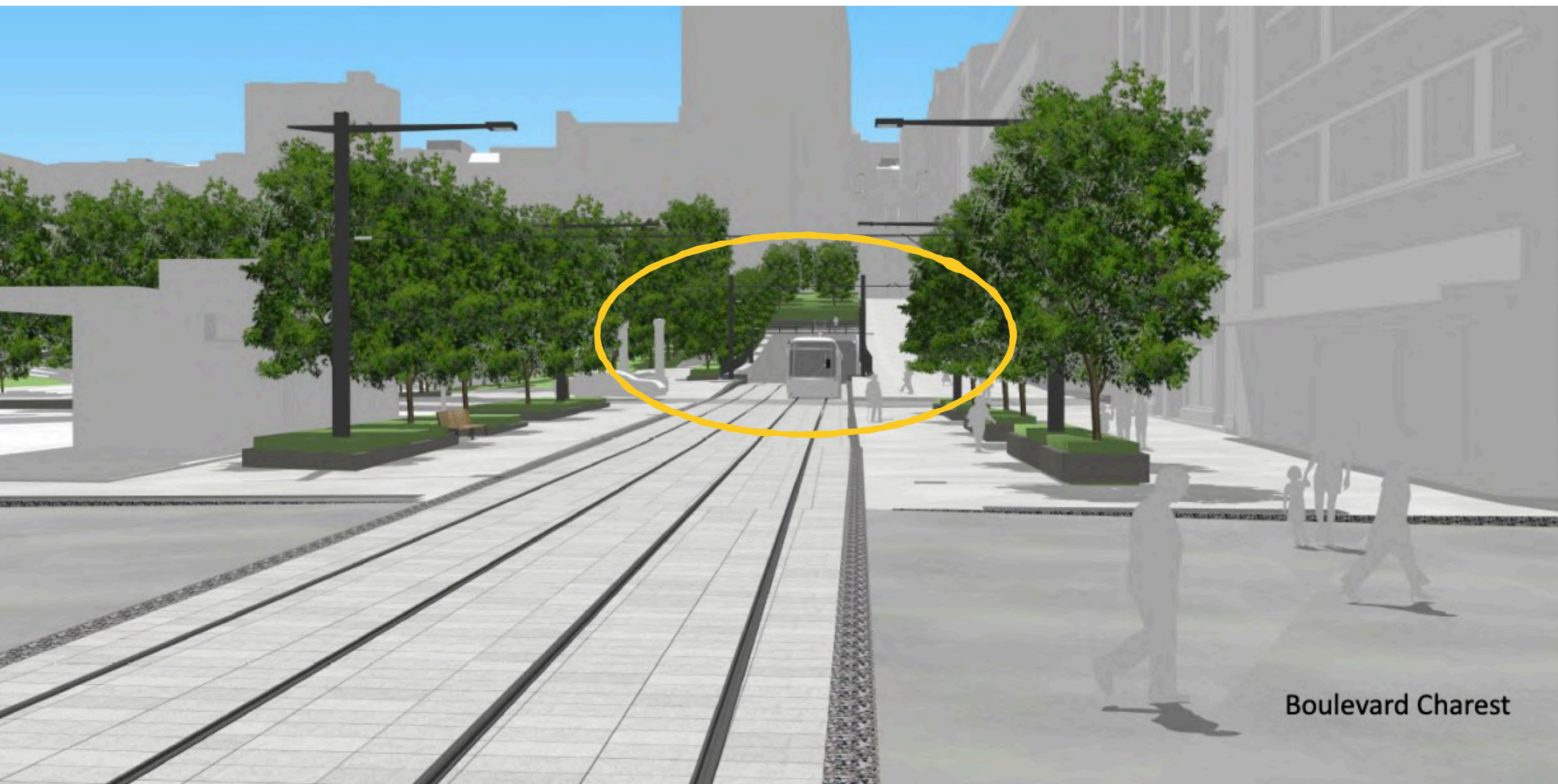
Côte d'Abraham

Les pieds d'argile du colosse



Côte d'Abraham

Les pieds d'argile du colosse



Côte d'Abraham

Les conséquences



Élimination de la **capacité de surface**
entre la basse-ville et la haute-ville

Côte d'Abraham

Les conséquences

Affaiblissement de la **résilience**
du réseau de transport en commun

Côte d'Abraham

Les conséquences

Baisse de la **qualité de la desserte** au centre-ville
(de 9 à 3 stations)



Côte d'Abraham

Les conséquences



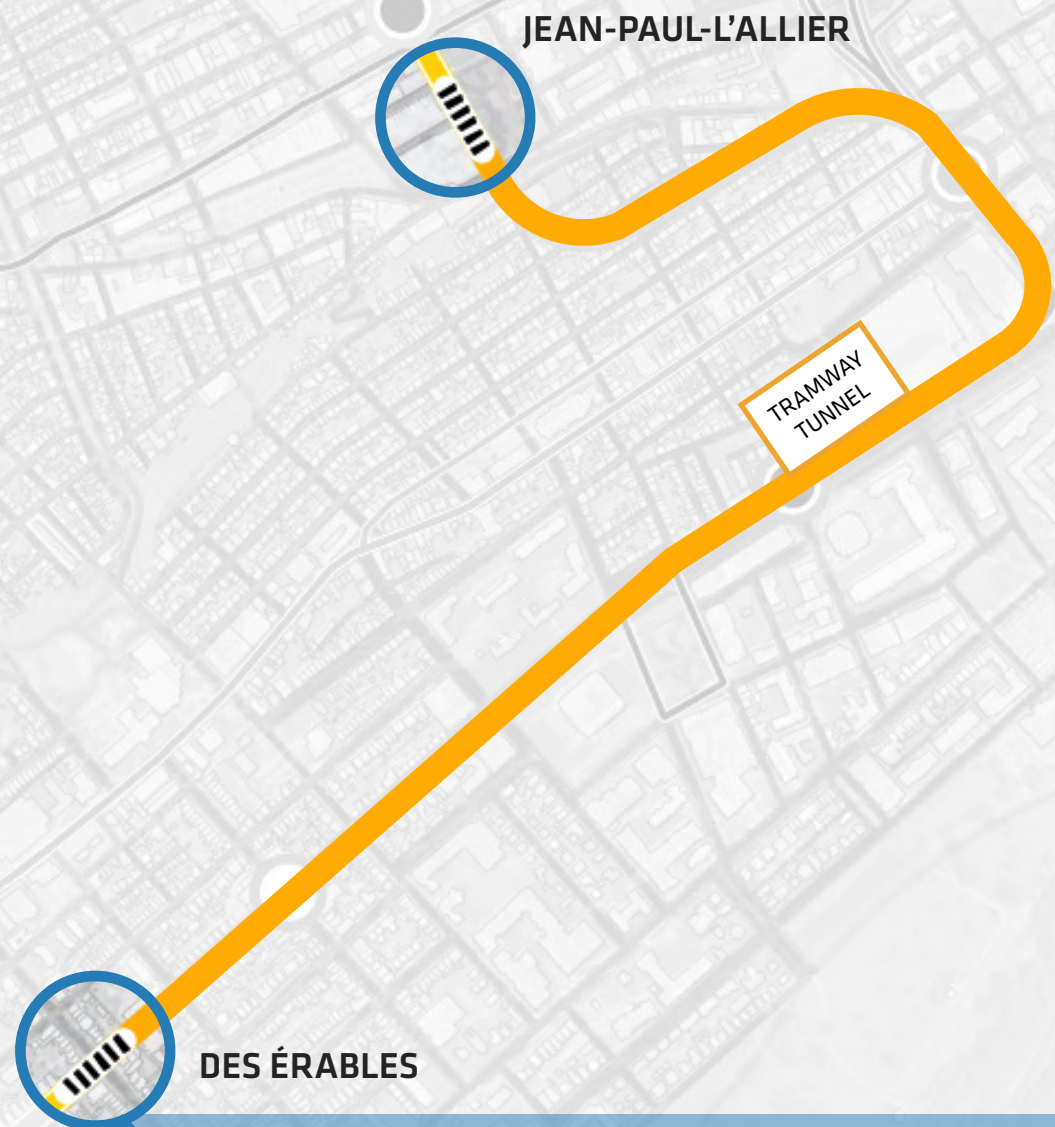
Proposition 4 gestes clés pour améliorer le projet



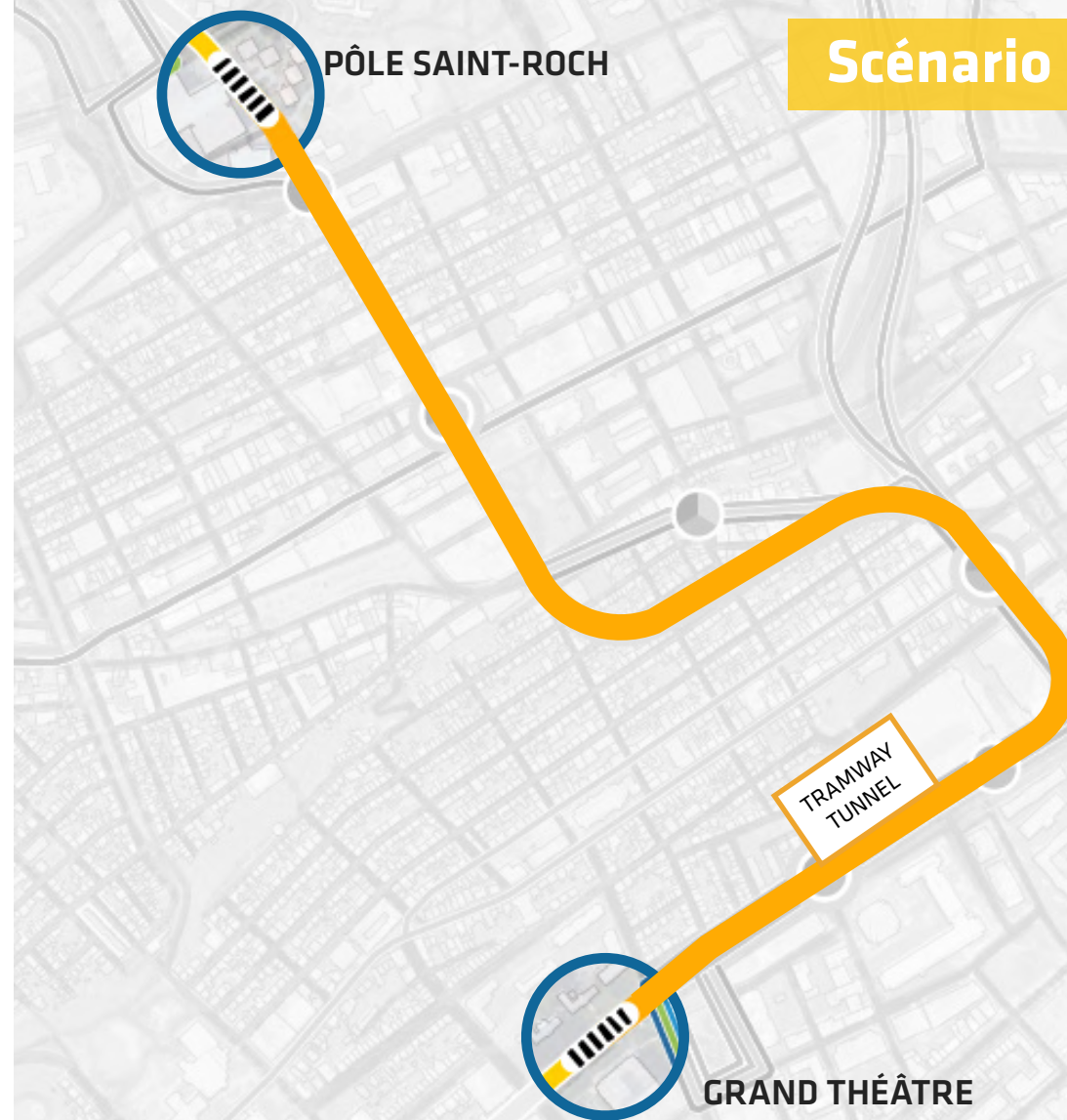
Proposition 1

Implanter le tramway en tunnel du pôle d'échanges Saint-Roch au Grand Théâtre

Scénario de référence



Scénario proposé



Proposition 2

Faire de la rue de la Couronne un *transit mall* dédié aux bus, piétons et cyclistes

Scénario proposé



Proposition 2

Faire de la rue de la Couronne un *transit mall* dédié aux bus, piétons et cyclistes



Proposition 3 Desservir la haute-ville avec les parcours de Métrobus

Scénario proposé



Proposition 3 Desservir la haute-ville avec les parcours de Métrobus

Scénario proposé



Proposition 3 Desservir la haute-ville avec les parcours de Métrobus

Scénario proposé



RUE DU PRINCE ÉDOUARD

CÔTE SAINTE-GENEVIÈVE

CENTRE DES CONGRÈS

GRAND-THÉÂTRE

Proposition 4 Conserver un rôle clé pour le pôle d'échanges Saint-Roch

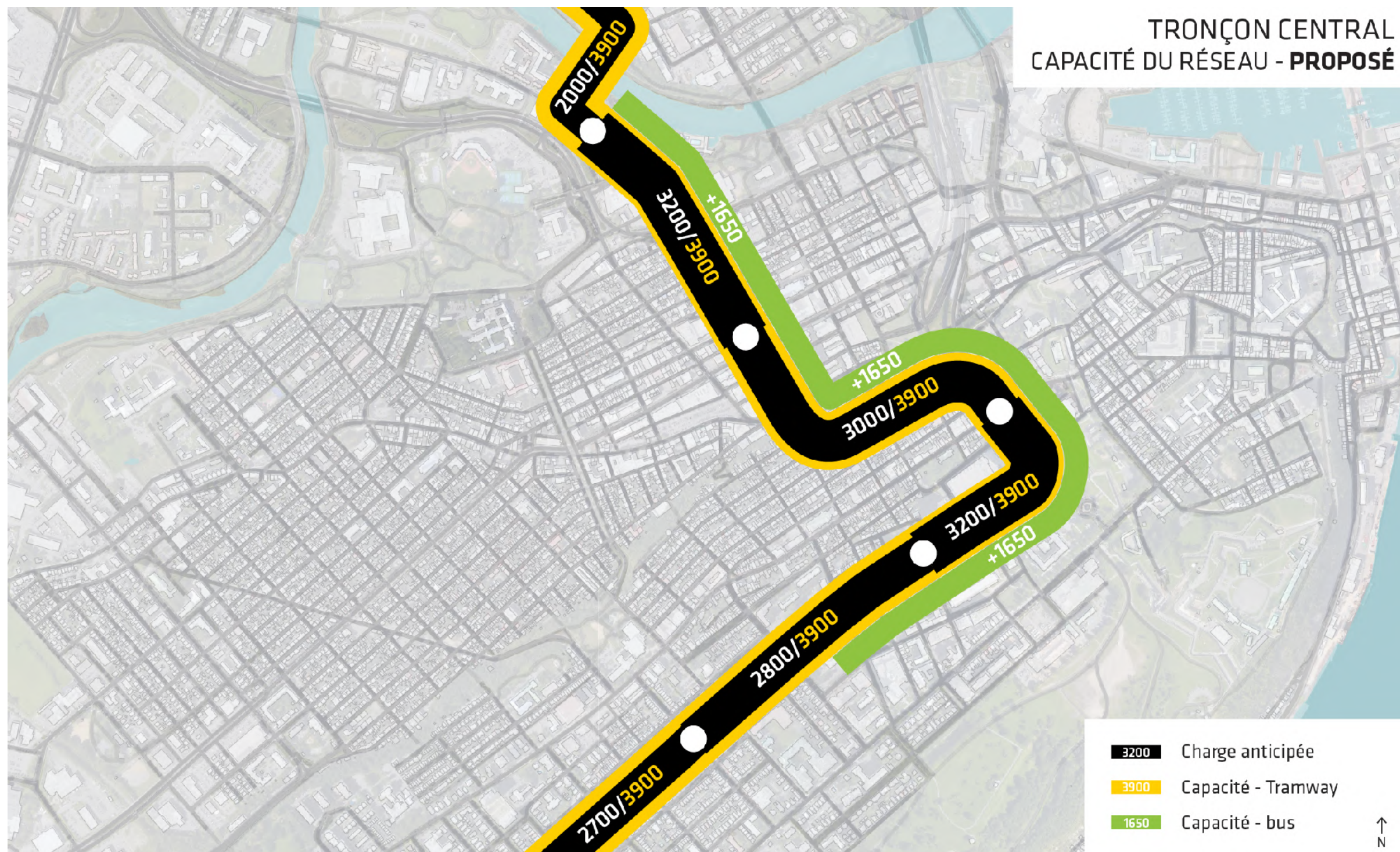
Scénario proposé



Diminution du **nombre
de correspondances** nécessaires

Côte d'Abraham

De la marge de manoeuvre



Desserte en transport en commun

	Scénario de référence	Scénario proposé
Préservation de la capacité de surface et augmentation de la capacité totale	X	✓
Accroissement de la vitesse et de la fiabilité pour le tramway dans Saint-Roch	X	✓
Renforcement de la résilience par la redondance des services (tramway/bus)	X	✓
Maintien d'une desserte de proximité au centre-ville (bus)	X	✓
Pression réduite sur le pôle d'échanges Saint-Roch	X	✓
Ruptures de charge (correspondances) limitées	X	✓
Desserte directe du centre-ville par les Métrobus des secteurs nord	X	✓
Possibilité de desserte directe de la haute-ville par le Métrobus est-ouest	X	✓
Possibilité de créer des navettes au centre-ville	X	✓

Insertion urbaine

Scénario de
référence

Scénario
proposé

Desserte uniforme, de type métro, dans l'ensemble du centre-ville

x

✓

Renforcement accru du rôle « centre-ville » de Saint-Roch

x

✓

« Effet wow » lié au réaménagement majeur de la rue de la Couronne

✓

✓

Impacts urbain et visuel limités dans les secteurs Montcalm et Saint-Roch

x²

✓

Infrastructures et mobilité

	Scénario de référence	Scénario proposé
Création d'un lien favorable aux déplacements actifs sur la rue de la Couronne	✓	✓
Maintien de la capacité routière automobile actuelle	✓	✓
Impact réduit sur la circulation locale dans Saint-Roch	✗	✓
Création d'un tunnel court en haute-ville	✗ ²	✓
Création d'un tunnel court en basse-ville	✓	✗

Des précédents d'améliorations après les audiences du BAPE

REM: la Caisse ajoute trois stations pour 400 millions \$

Agence QMI | Publié le 25 novembre 2016 à 10:04 - Mis à jour le 25 novembre 2016 à 10:41



Trois nouvelles stations seront ajoutées au projet de Réseau électrique métropolitain (REM), faisant grimper la facture de 400 millions \$, a fait savoir vendredi la Caisse de dépôt et placement du Québec.

Attention aux deux poids deux mesures dans le financement

Réfection du Pont-tunnel Louis-H.-La Fontaine

+128 %

2019 :

«d'une envergure de plus d'un demi-milliard \$»

2020 :

Contrat : 1,142 G\$

Construction du Réseau Express Métropolitain

+18 %

2016 :

«estimé à 5,5 milliards \$»

2019 :

«La facture monte à 6,5 milliards \$»

Réseau structurant de transport en commun de Québec

2018 :

«un projet de 3 milliards»

2019 :

« pas une cenne de plus »

VOIR LOIN, VOIR GRAND

Un projet nécessaire

Réarticuler transport collectif et développement urbain

- ▶ Mettre en place une stratégie précise et ciblée pour canaliser la **croissance démographique** dans les secteurs desservis par le tramway
 - Rehausser les **seuils minimaux de densité** aux abords du tramway
- ▶ Planifier l'implantation des **activités structurantes** autant que possible à proximité immédiate des stations
- ▶ Revoir **l'implantation des stations** pour assurer une desserte appropriée des secteurs à forte concentration d'emploi :
 - Rapprocher la station Saint-Charles-Garnier des pôles d'emploi de la RAMQ et de l'Industrielle Alliance
 - Revoir le nombre et l'implantation des stations dans le secteur Sainte-Foy

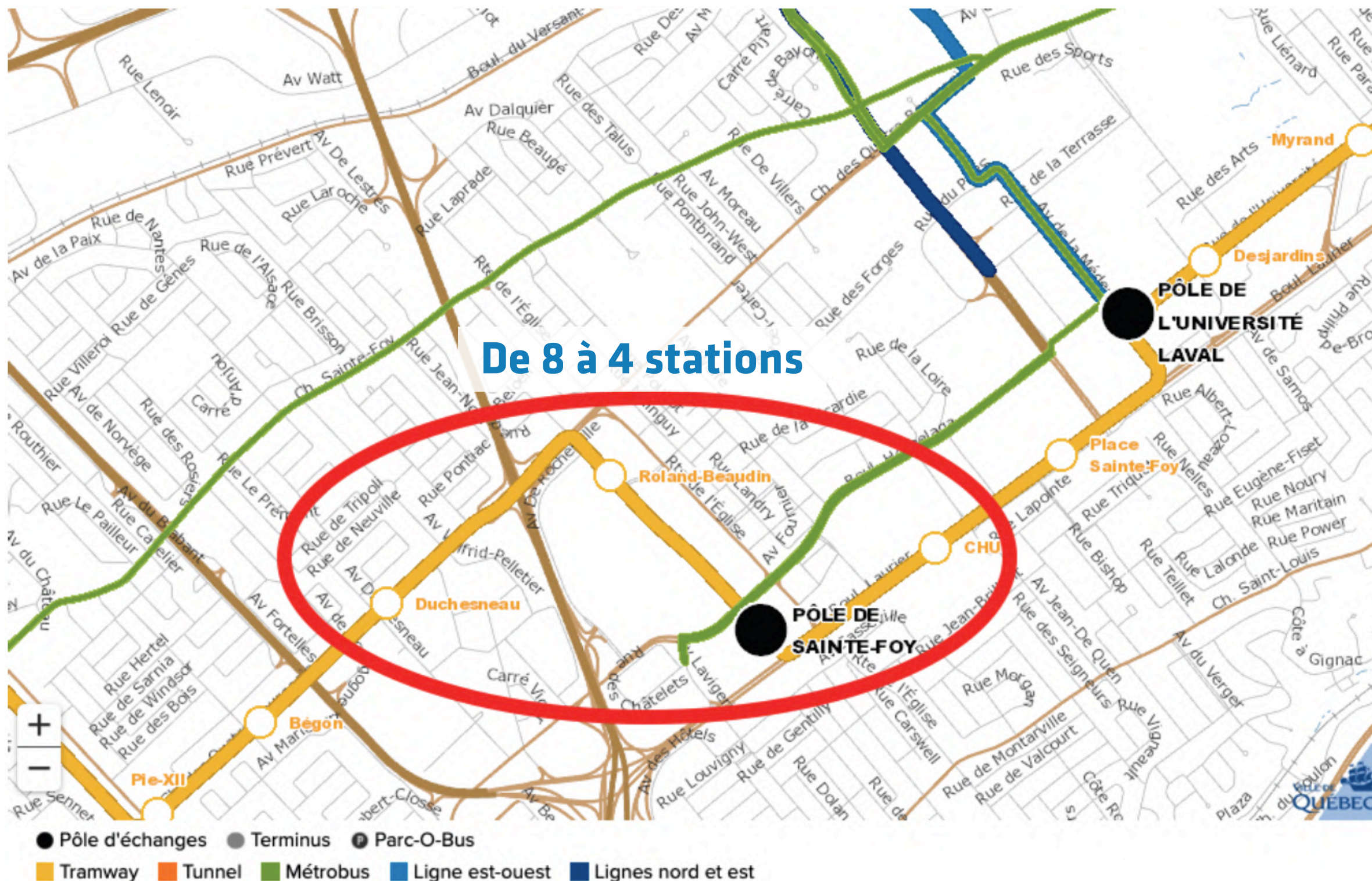
Aménager des boulevards verts le long du tracé

- ▶ Faire des piétons des **usagers VIP** grâce à l'aménagement des artères
- ▶ Maximiser la présence **d'arbres**
- ▶ Créer des **aménagements cyclables**
- ▶ Renoncer, si nécessaire, à la circulation de transit plutôt que d'empiéter sur le trottoir, la végétation ou le bâti existant

Ne pas préserver la capacité routière à tout prix

- ▶ Ne pas augmenter **la capacité routière** dans les axes où passe le tramway
 - Ne pas élargir le boulevard Laurier
 - Réserver d'emblée la nouvelle voie créée sur Hochelaga au transport collectif
 - Maintenir les voies réservées au transport collectif sur la côte d'Abraham

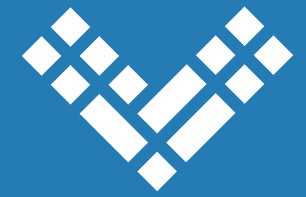
Une densité de stations inadéquate à Sainte-Foy



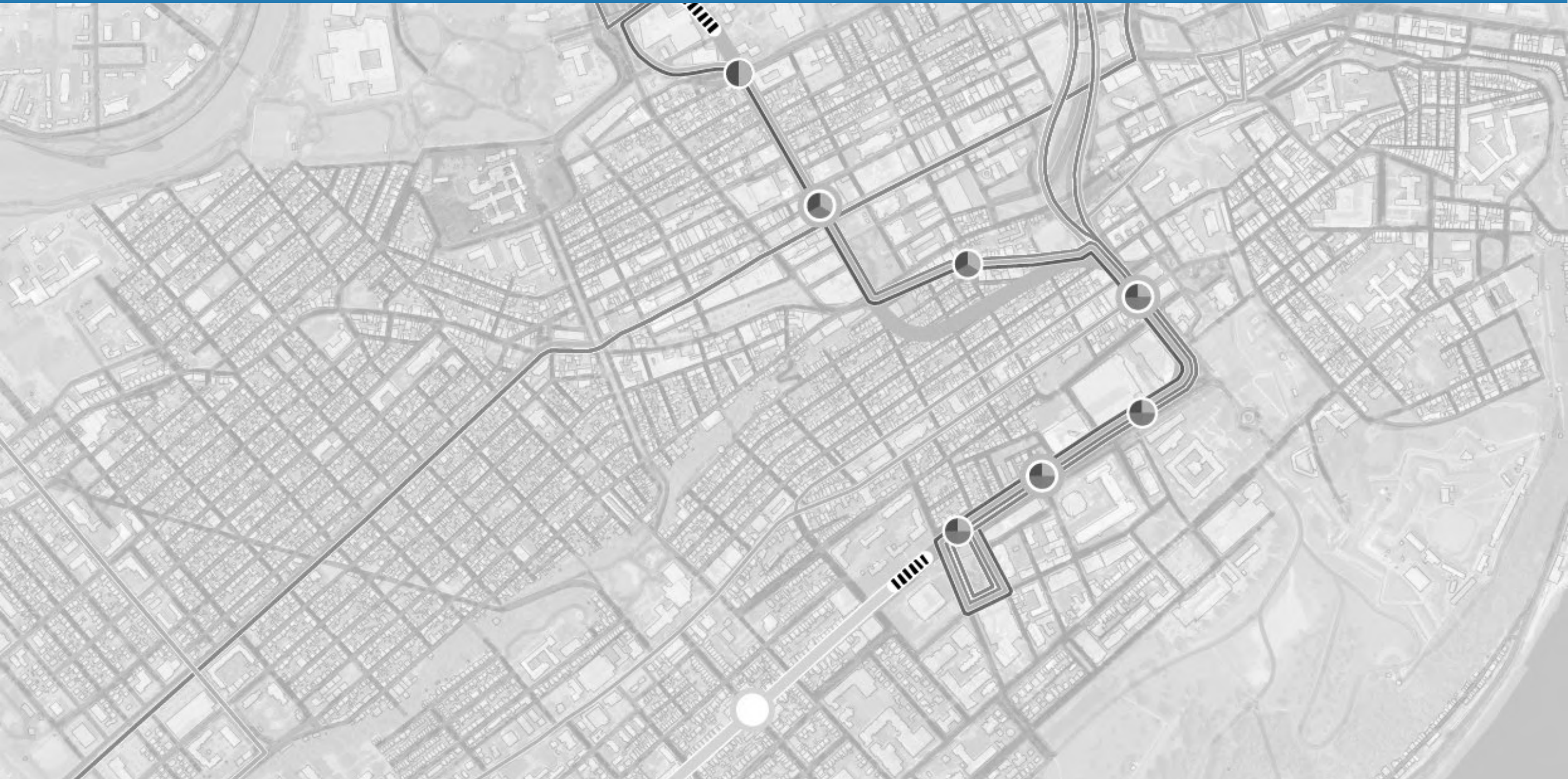
Voir loin, voir grand

Les avantages du bus, du tramway et du métro
pour un centre-ville fort

Consultations publiques sur le projet de construction d'un tramway à Québec



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables



Christian Savard

Présentation au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement - Août 2020, Québec