

On a toutes les raisons d'embarquer

Le tramway et son réseau



Contenu de la présentation

- Le tramway et son réseau
- Québec plus belle, plus attrayante
- Une région desservie comme jamais auparavant
- Stimuler les activités commerciales **avec l'arrivée du tramway**
- Conclusion et période de questions (20 min.)



Pourquoi un réseau structurant de transport en commun?

Pour faire face

À la croissance
de l'économie

+ 100 000
emplois depuis
les années 2000

À la hausse
de la population

+ 57 000
nouveaux
résidents en 2036

À la dégradation
des conditions de circulation

+ 100 000
déplacements par
jour d'ici 15 ans

+ 11
voies de circulation au centre-ville =
volume des boulevards Charest + Laurier



Le réseau atteint ses limites

- Se déplacer en automobile **prend beaucoup d'espace**
- Le transport en commun devient une solution incontournable



Le réseau atteint ses limites

Effet train-bus

- Phénomène de congestion entre autobus sur plusieurs axes routiers achalandés
- Besoin de véhicules plus capacitaires tel un tramway



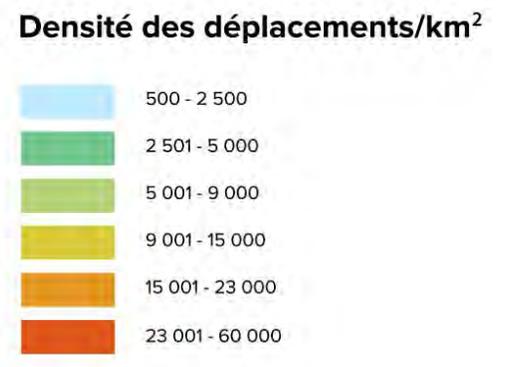
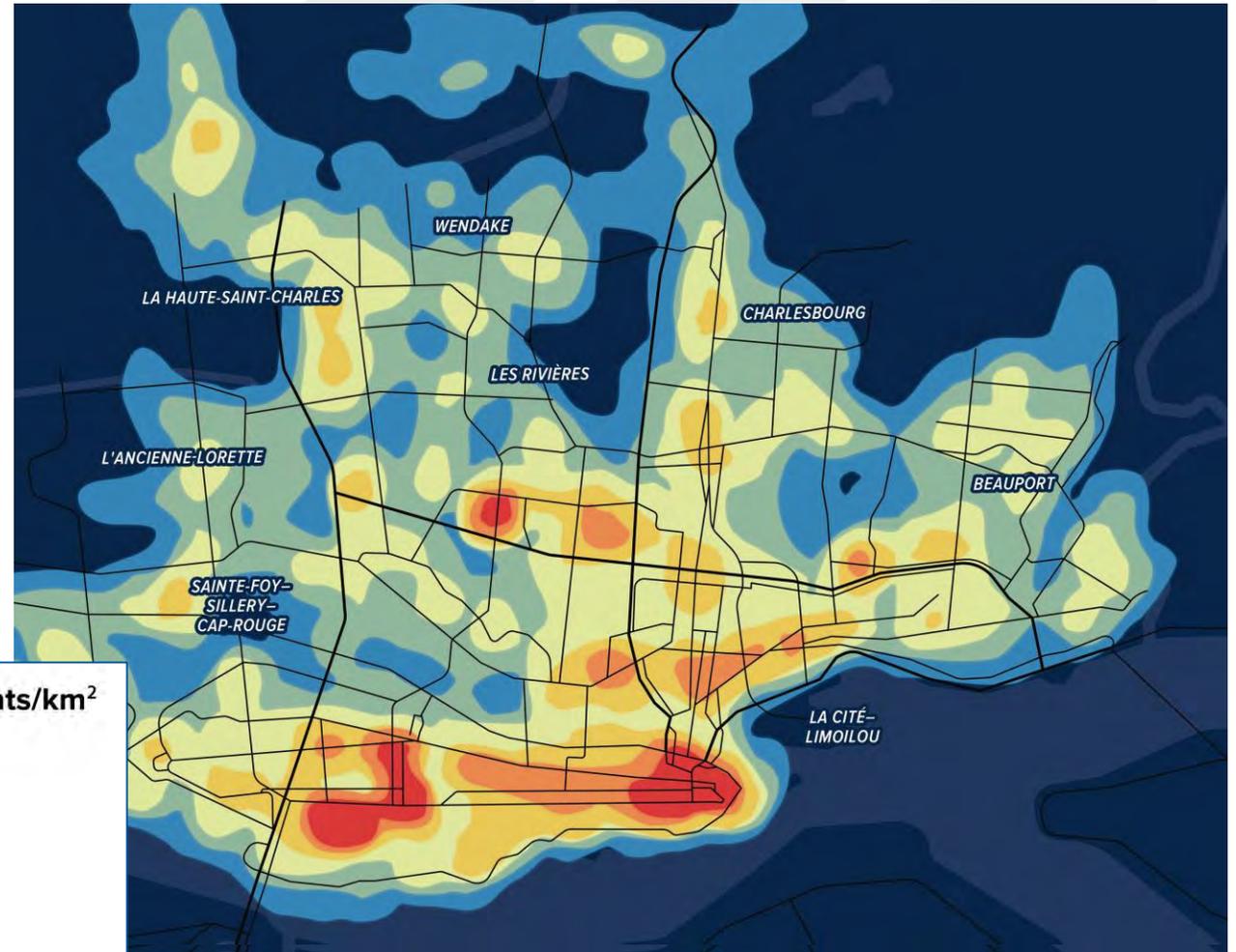


Le tramway :
le point de départ
du réseau structurant

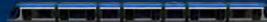
Une colonne vertébrale solide

Pour relier les secteurs:

- Avec de grands générateurs de déplacements
- Où la densité de population, d'emplois et de lieux d'études est élevée



Légende

-  Tramway 
-  Tunnel
-  Métrobus 
-  Ligne à haute fréquence est-ouest
-  Voies réservées nord et est
-  Pôles d'échanges
-  Terminus
-  Parc-O-Bus régionaux



Un tramway moderne et capacitair

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



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



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

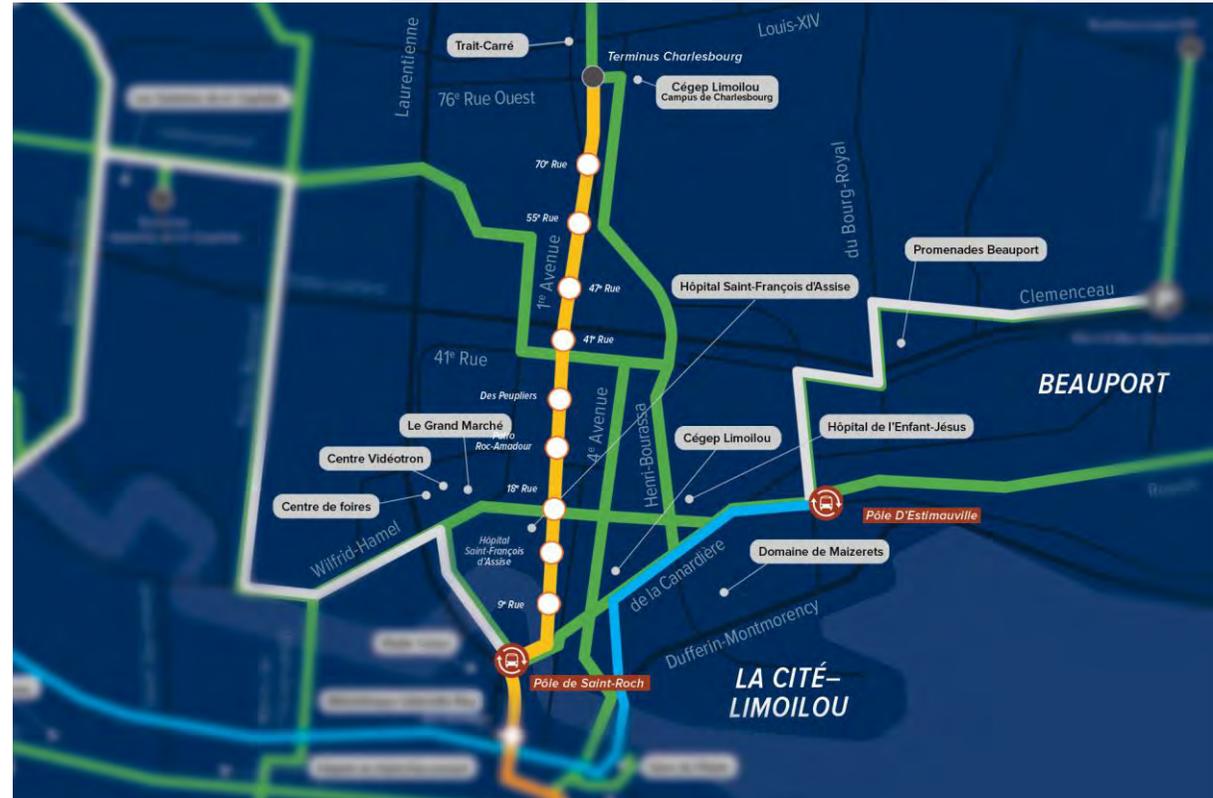


Capacité d'une rame
4 fois supérieure à un
autobus régulier
(260 passagers)



De Cap-Rouge à Charlesbourg

Tracé de 22 km
en zone urbaine
dont un tunnel de 2,6 km



Du Pôle de Saint-Roch au val
Terminus de Charlesbourg



Fiable, fréquent et rapide



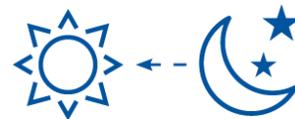
4 à 8 minutes
en heures de pointe



Exploitable
à **l'année**



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



En service
20 h / 24 h



Voie exclusive =
aucune congestion
ou ralentissement



82 % des usagers
amélioreront
leurs temps de parcours



Priorité aux
feux de circulation



Confortable et silencieux



100 %
électrique



97 % du tracé
sans impact sonore
pour les riverains



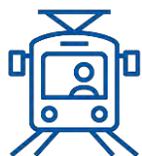
Plus
silencieux
qu'un autobus



3,3 personnes par m²
= haut standard de confort



Sécuritaire et accessible



Conduite à vue
par un conducteur



Stations
avec accès de plain-pied
entre le quai
et le tramway



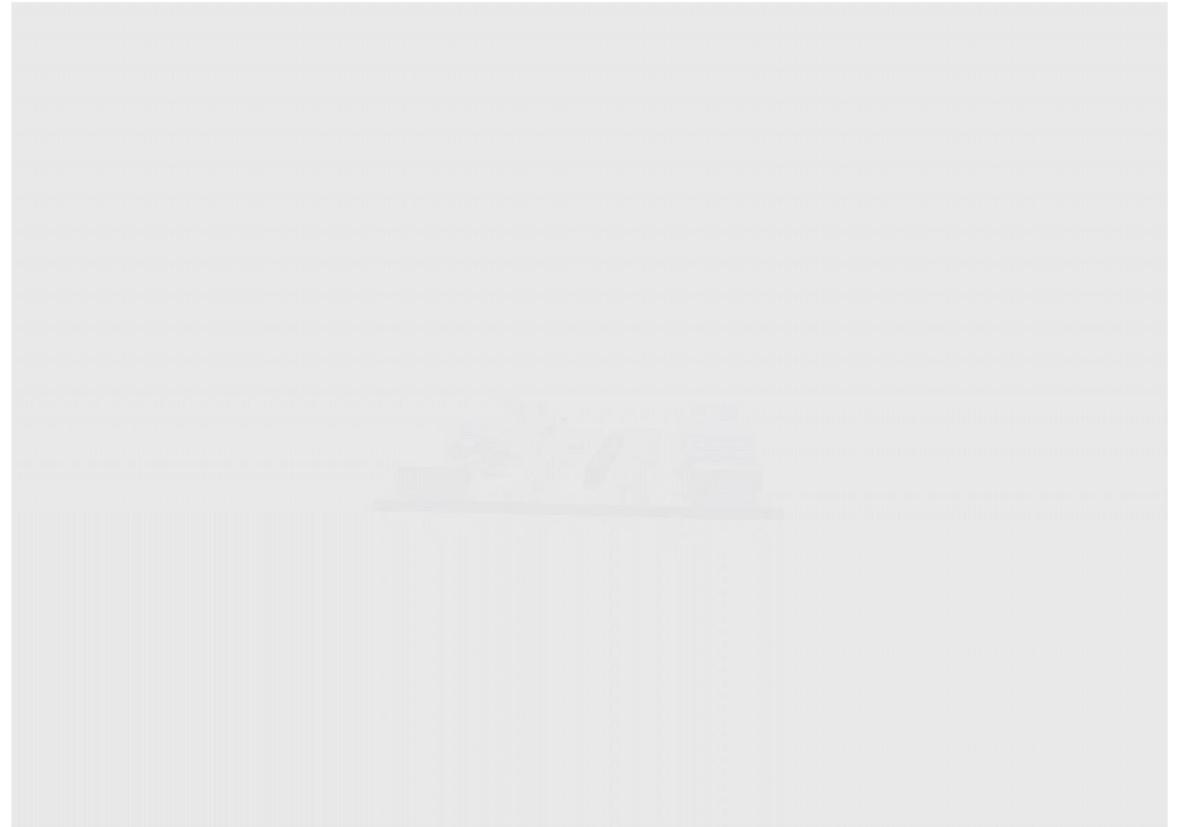
Carrefours traversants
sécurisés pour les
automobilistes,
les cyclistes et les piétons



Bien intégré à son environnement urbain

Respecte le caractère de
chaque quartier traversé

- 5 types d'intégration



Pour monter à bord

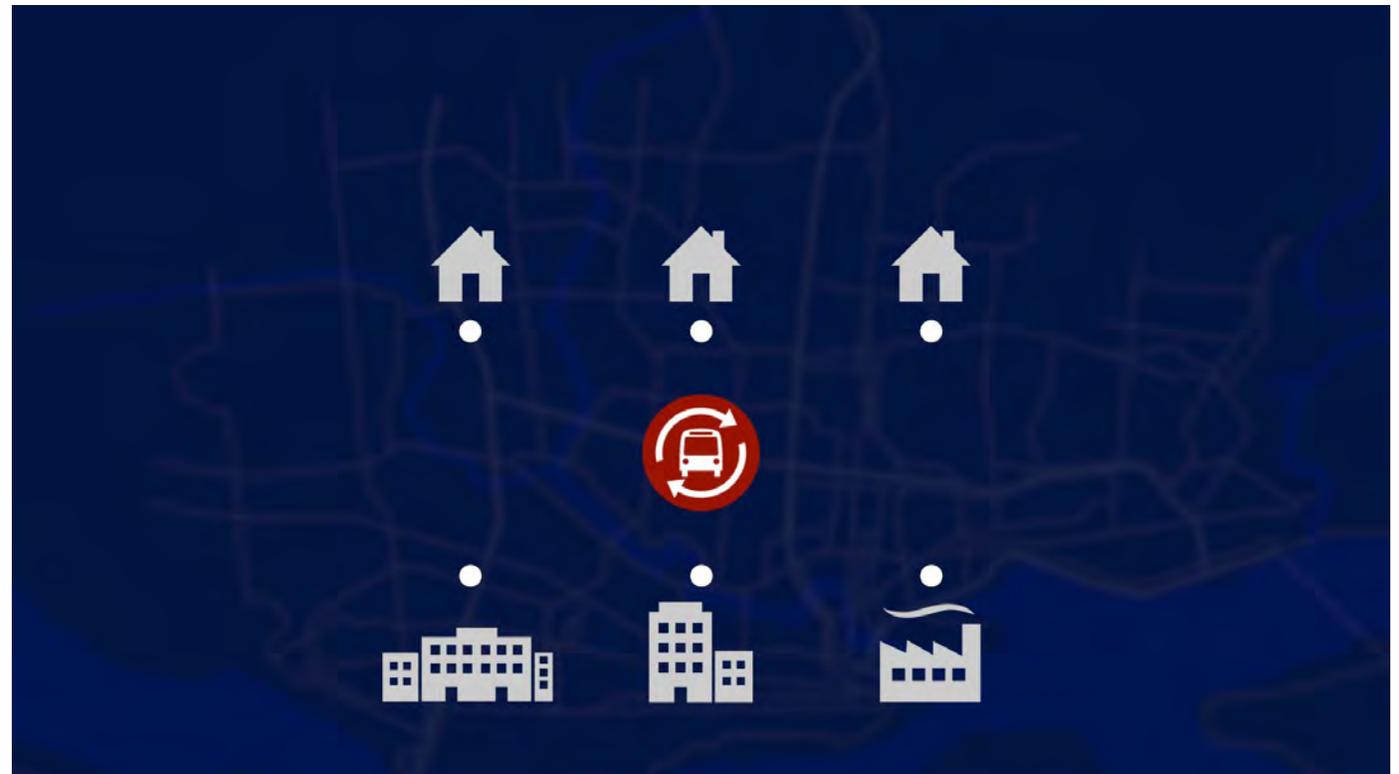
Pôles d'échanges

Actuellement, chaque quartier est desservi par ses propres parcours d'autobus les reliant aux principaux lieux d'emplois et de services



Pôles d'échanges

Les pôles d'échanges viennent transformer la configuration du réseau et assurent sa performance



Pôles d'échanges

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



Pôle de Sainte-Foy



Terminus Le Gendre

Avenue Blaise-Pascal



Cap-Rouge

Terminus de Charlesbourg



76e Rue

Chemin Samuel

Boulevard Henri-Bourassa

Trait-Carré

Stations conviviales

- 33 stations, dont 3 souterraines
- **Chauffées, à l'abri** des intempéries
- Distance moyenne de 650 m
- Exemple en termes d'accessibilité universelle



Station 47^e Rue
Charlesbourg

Station Colline Parlementaire



Station Cartier



Une intermodalité bien présente

- 15 stations d'autopartage accessibles à moins de 300 m de marche **d'une station**
- 26 stations connectées au réseau cyclable



Terminus
de Charlesbourg

Les stations, pôles
d'échanges et terminus sont
accessibles par des réseaux
cyclables et piétonniers
améliorés et sécuritaires.

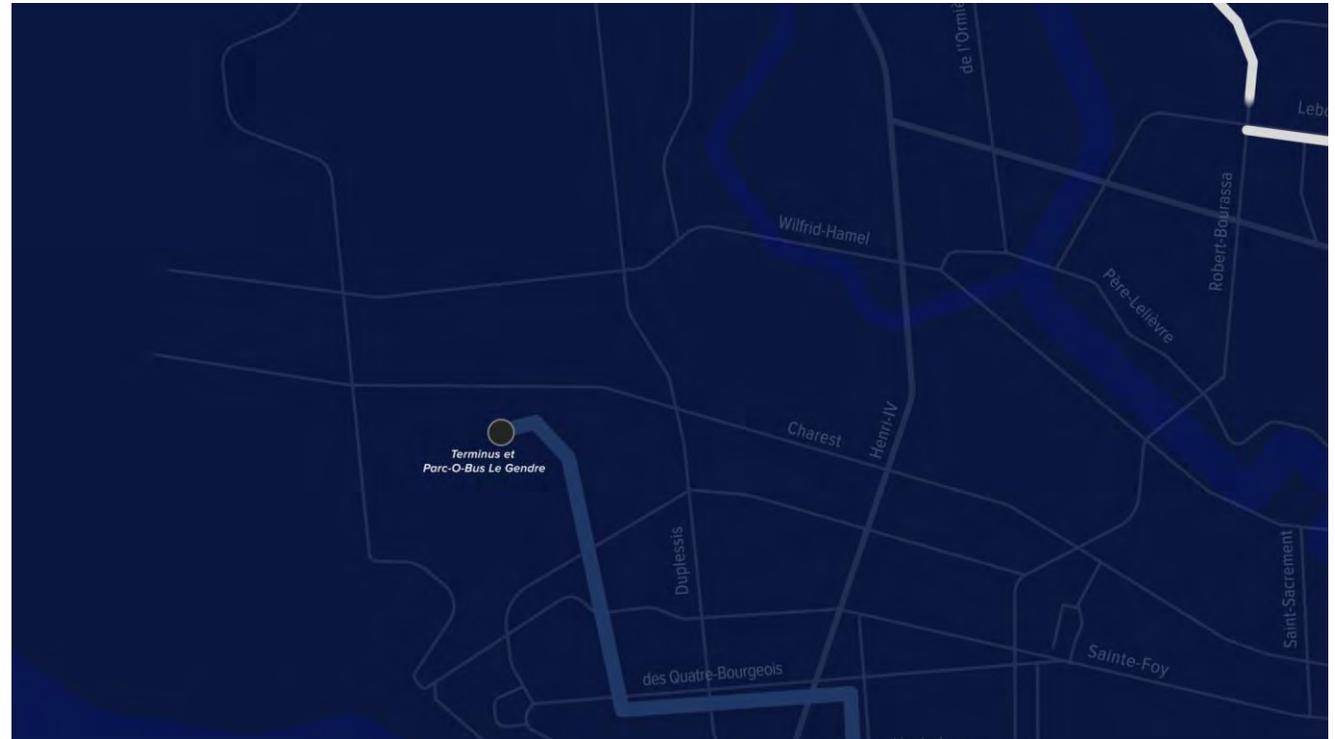
Terminus Le Gendre
Cap-Rouge



Une région desservie
comme jamais auparavant

Un réseau amélioré

- Métrobus à partir du Pôle D'Estimauville vers l'Université Laval en passant par le boulevard Charest (12,6 km)
- Voies réservées vers le nord et vers l'est (22,3 km)



Un réseau amélioré

Fiabilité et rapidité avec
82 km **d'infrastructures dédiées**
qui s'ajoutent aux 65,5 km actuels

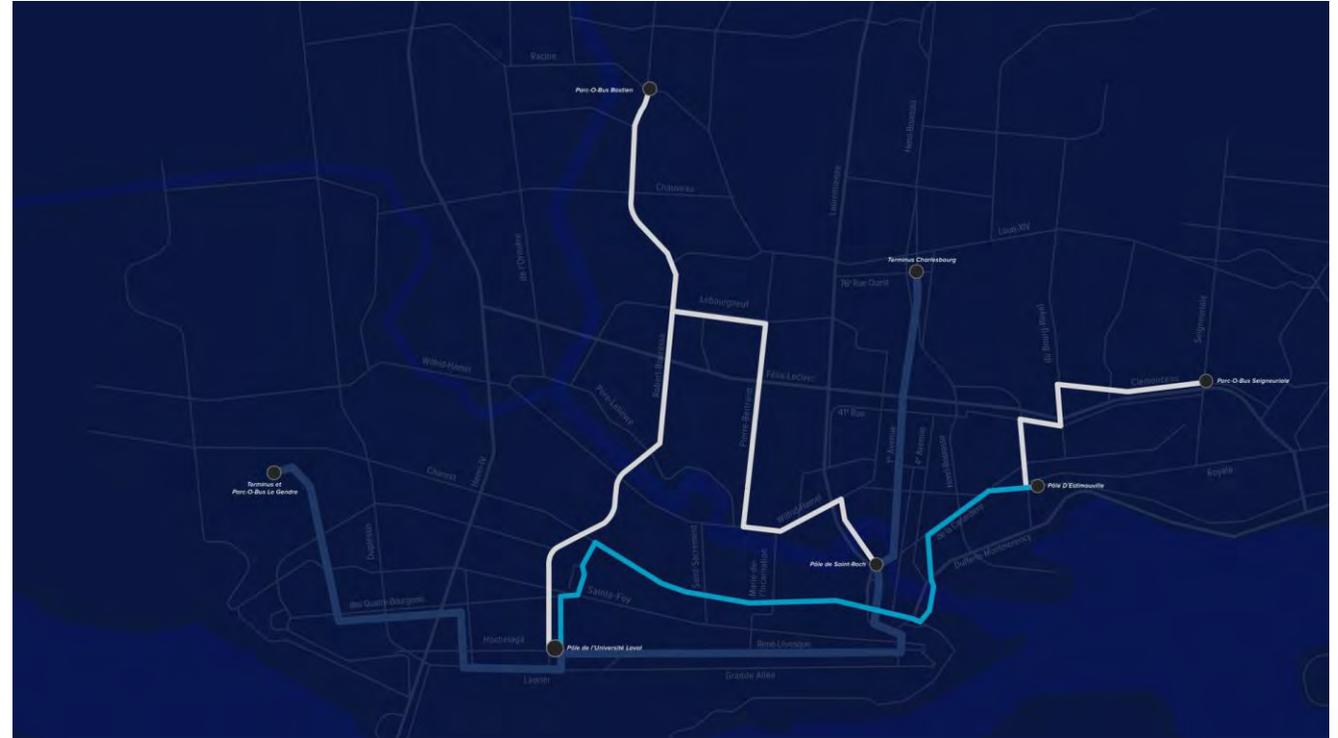
- Voies réservées
- Accotements autoroutiers
- Priorité aux feux de circulation



Un réseau amélioré

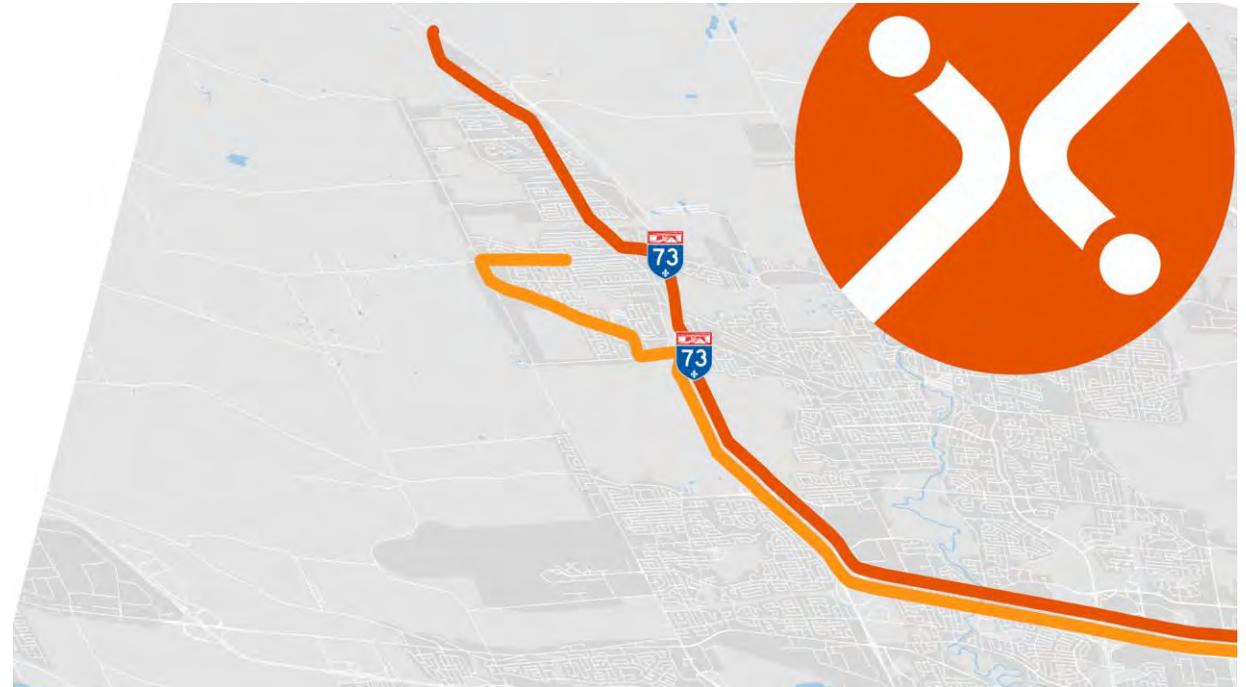
Plus de fréquence et de rapidité **avec l'ajout** de Métrobus

- Val-Bélair
- Saint-Émile
- Cap-Rouge
- Lebourgneuf
- Loretteville
- **L'Ancienne-Lorette**
- Charlesbourg
- Beauport



Un réseau amélioré

- Plus de parcours eXpress pour la couronne nord
- Plus de confort et de rapidité pour aller se connecter au tramway



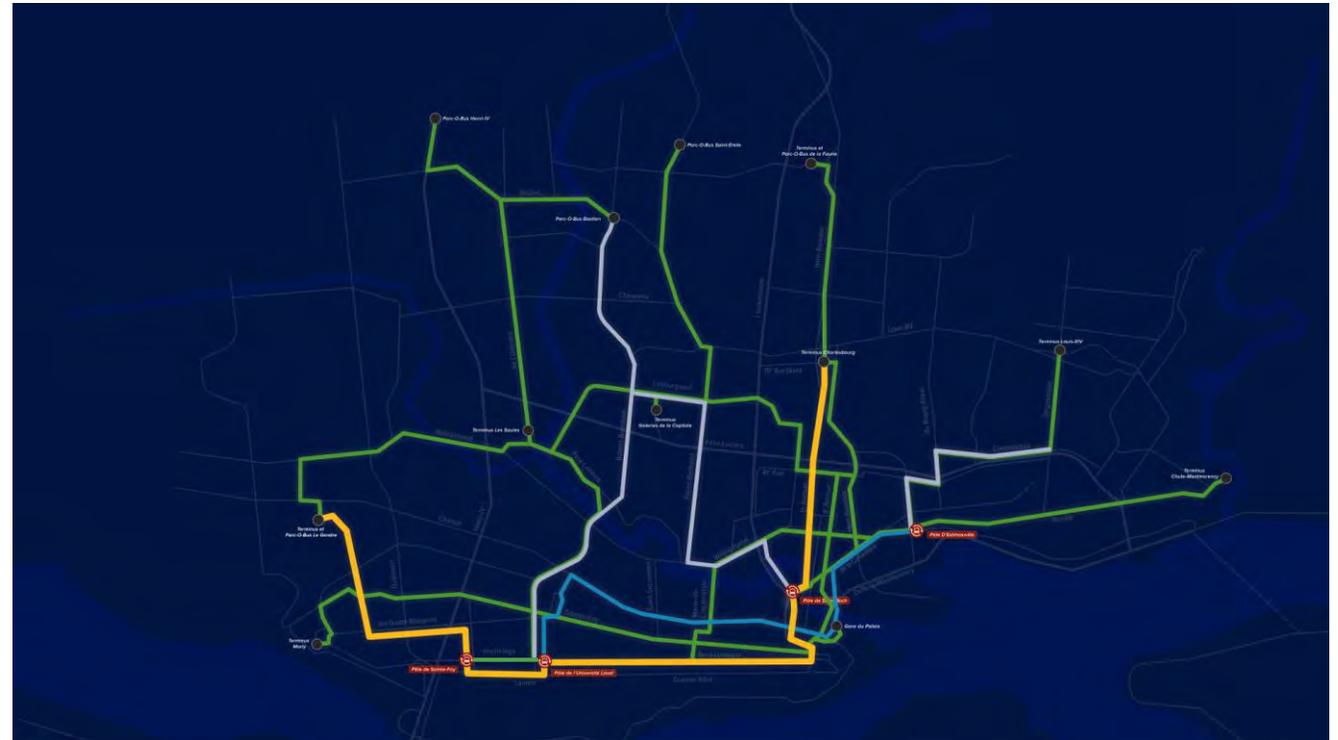
À moins de 800 mètres (10 minutes de marche)



65 %
de la population



81 %
des emplois
du territoire



Pour la grande région

- 7 Parc-O-Bus régionaux
- 6 000 places gratuites de stationnement
- Meilleur arrimage avec les services régionaux de transport en commun des MRC voisines





MRC Jacques-Cartier

MRC Jacques-Cartier

MRC Jacques-Cartier

P Parc-O-Bus Henri-IV

P Parc-O-Bus Saint-Émile

P Terminus et Parc-O-Bus de la Faune

LA HAUTE-SAINT-CHARLES

P Parc-O-Bus Bastien

CHARLESBOURG

LES RIVIÈRES

L'ANCIENNE-LORETTE

Terminus Les Saules

Terminus Charlesbourg

Terminus Louis-XIV

BEAUPORT

MRC Jacques-Cartier

MRC Jacques-Cartier

SAINTE-FOY-SILLERY-CAP-ROUGE

P

Terminus et Parc-O-Bus Le Gendre

Terminus Galeries de la Capitale

P Parc-O-Bus Seigneuriale

Terminus Chute d'Amorency

MRC Côte-de-Beaupré

MRC Portneuf

Terminus Marly

P Pôle de Sainte-Foy

P Pôle de l'Université Laval

P Pôle D'Estimauville

P Parc-O-Bus Sainte-Foy

MRC Île-d'Orléans

P Pôle de Saint-Roch

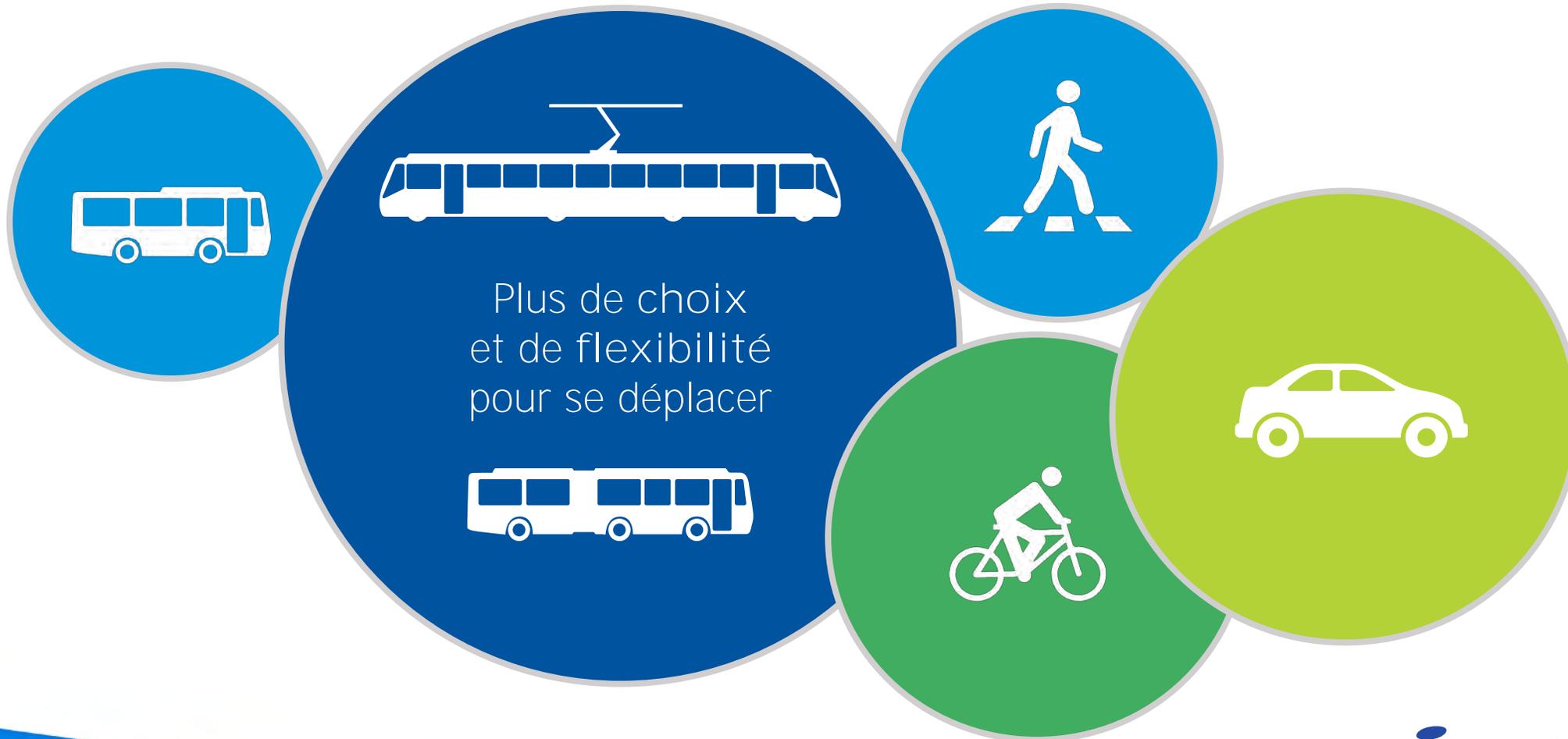
LA CITÉ-LIMOILOU

Rive-Sud

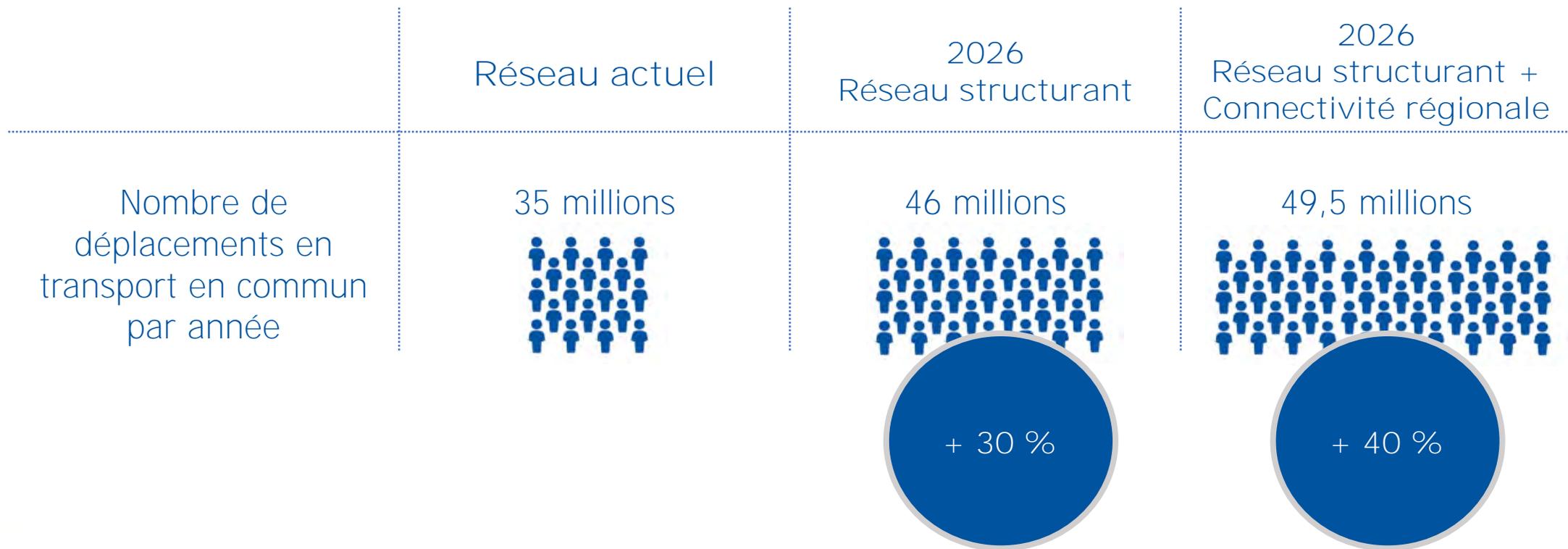
Rive-Sud

Bénéfices du tramway et de son réseau

Le bon mode de transport au bon endroit



Attrayant pour les usagers



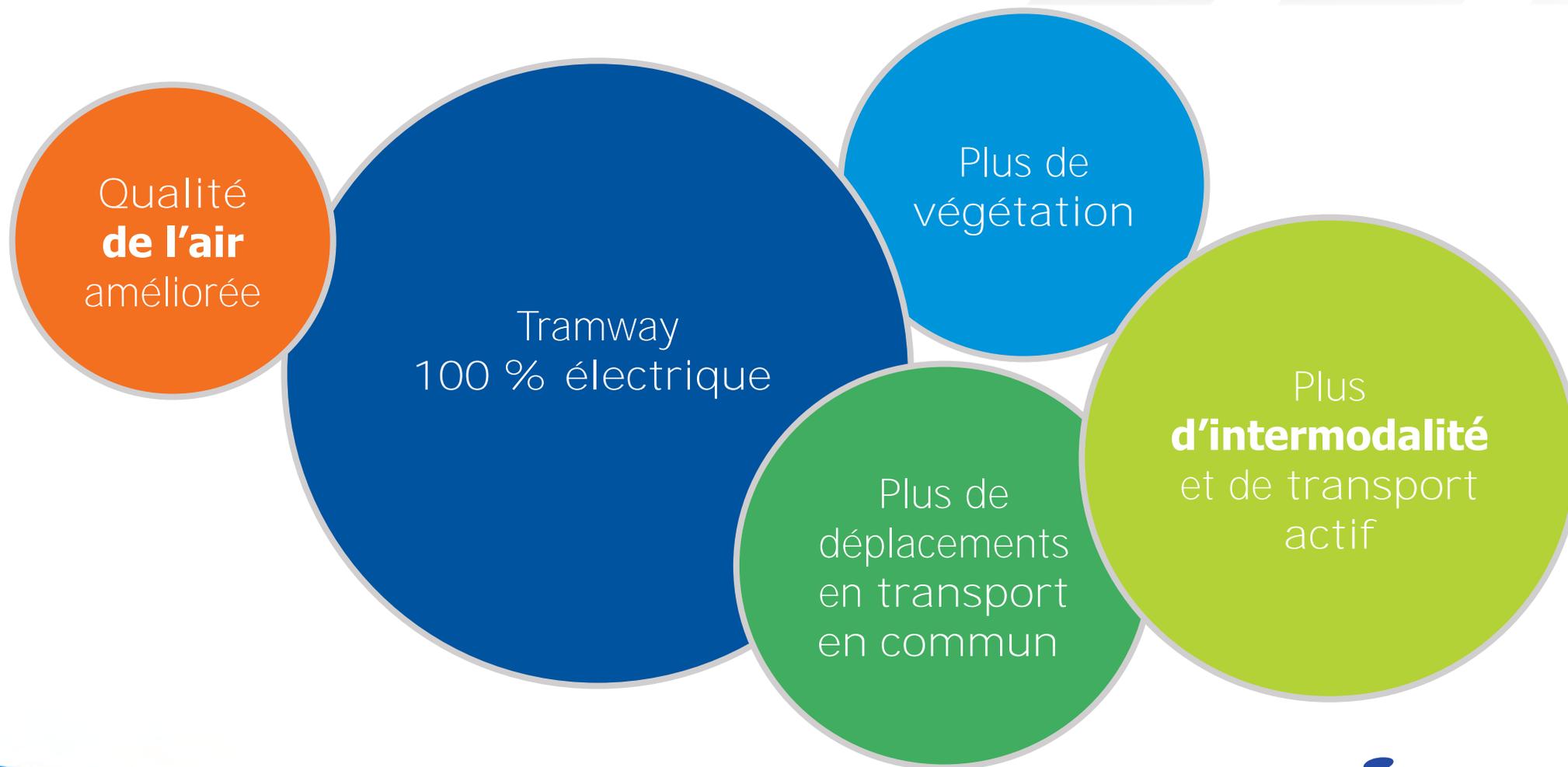
Une meilleure fluidité de la circulation pour tous

Le réseau captera
53 % des 100 000
déplacements
journaliers
additionnels anticipés
d'ici 15 ans

Un retrait de
près de 9 500
automobiles
dans le trafic
du matin



Un environnement plus sain



Impact économique - Phase de construction



+ 2,1 G\$
PIB - Québec



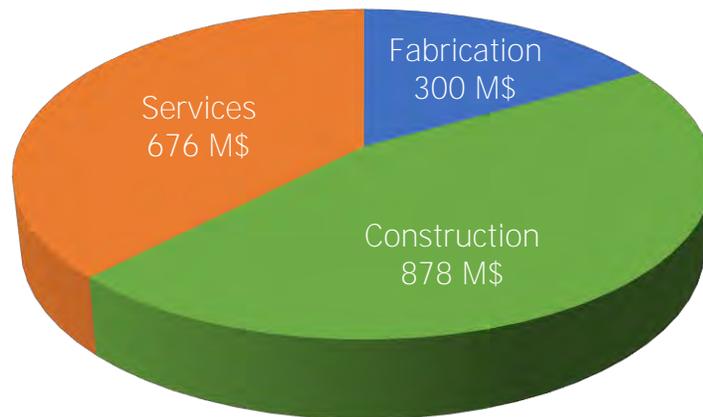
19 000
emplois
Masse salariale de 1,1 G\$
(moyenne de 61 200 \$ par année)



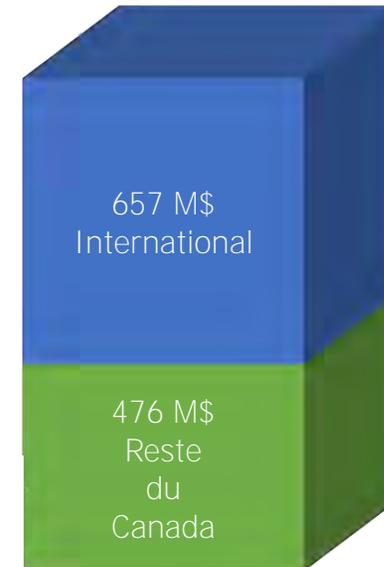
Impact économique - Phase de construction

Principaux secteurs
d'activités

1,8 G\$
au Québec



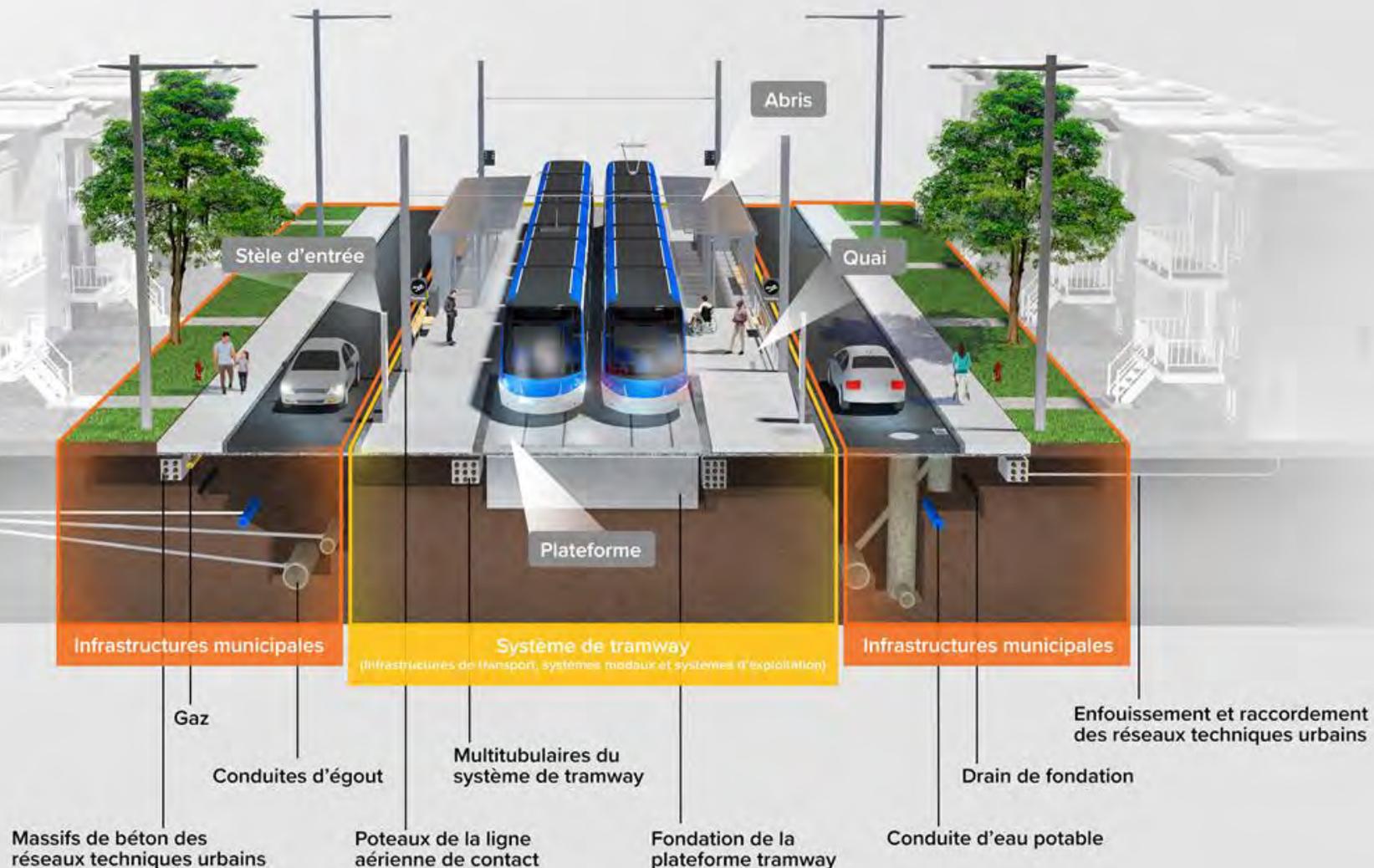
1,1 G\$
en importations





Québec plus belle,
plus attrayante

Aménagement de façade à façade



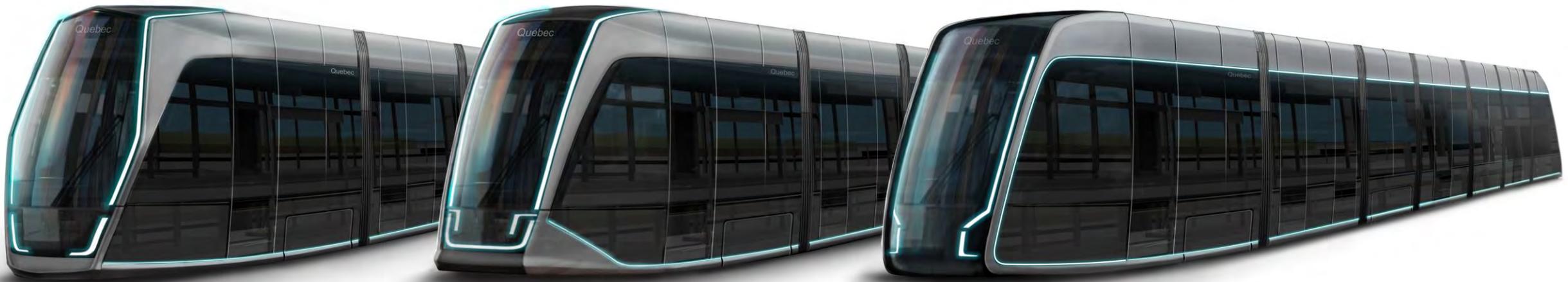
Une intégration de qualité – Boulevard Laurier



Une intégration de qualité – Boulevard René-Lévesque



Design du tramway : la modernité dans le patrimoine



Une intégration de qualité – Rue de la Couronne



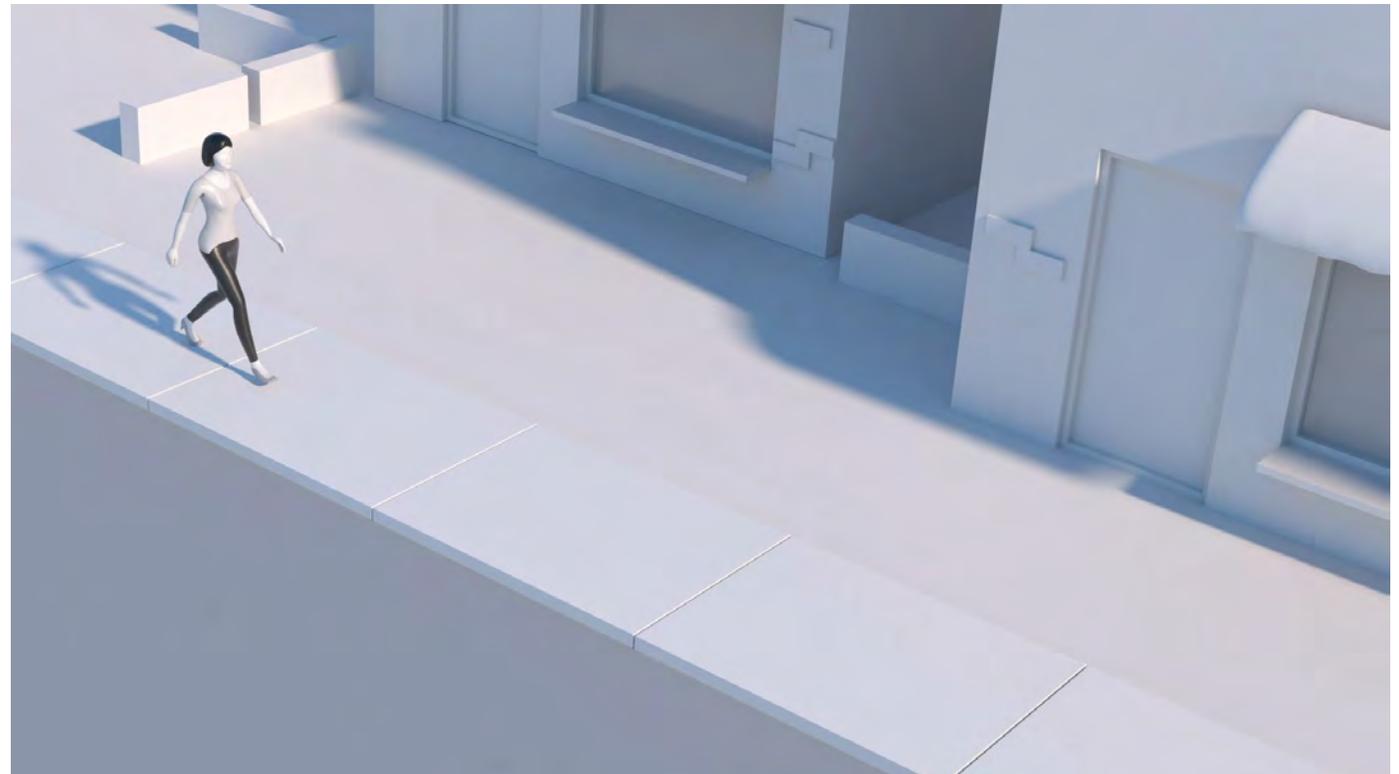


Stimuler les activités commerciales avec l'arrivée du tramway

Impacts positifs des aménagements urbains

Création de **milieux de vie plus attractifs** et propices à l'activité commerciale

- Trottoirs plus larges, aménagements paysagers, mobilier urbain
- Plus d'espaces sécuritaires pour les piétons et cyclistes
- Plus de végétation
- Art public sur le tracé



Hausse de la valeur moyenne du bâti le long du tracé



« Plusieurs études démontrent que la **présence d'infrastructures** de transport en commun a un effet appréciable sur la valeur foncière des résidences [et des immeubles à bureaux] situés à proximité »



Tiré de « Le transport en commun | Au cœur du développement économique de Montréal », une étude de la Chambre de commerce du Montréal Métropolitain 2010 (p. 33)

Impacts positifs de la hausse de la mobilité

Achalandage le long du tracé

Accessibilité aux activités commerciales

Rayonnement commercial à proximité du tracé

Attractivité du tourisme d'affaires, urbain et culturel



Stimulation de l'économie

Investissements privés

Valeur foncière des terrains

Densification des pôles d'emplois

Attractivité
à l'échelle provinciale,
nationale et internationale



Gains pour les employeurs

Mobilité de la main d'œuvre

Bassin de recrutement

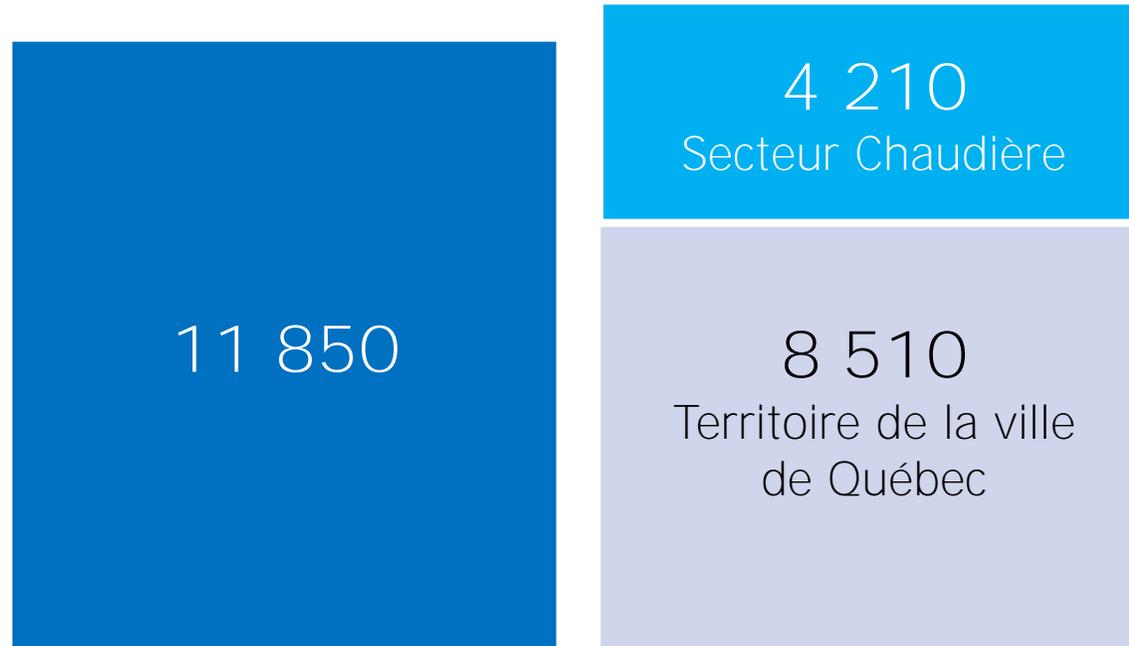
Économies en matière de
congestion routière et
de stationnement



Secteur Chaudière : un développement au fort potentiel

Demande et potentiel de logements sur le territoire de la ville

Horizon
2021-2031



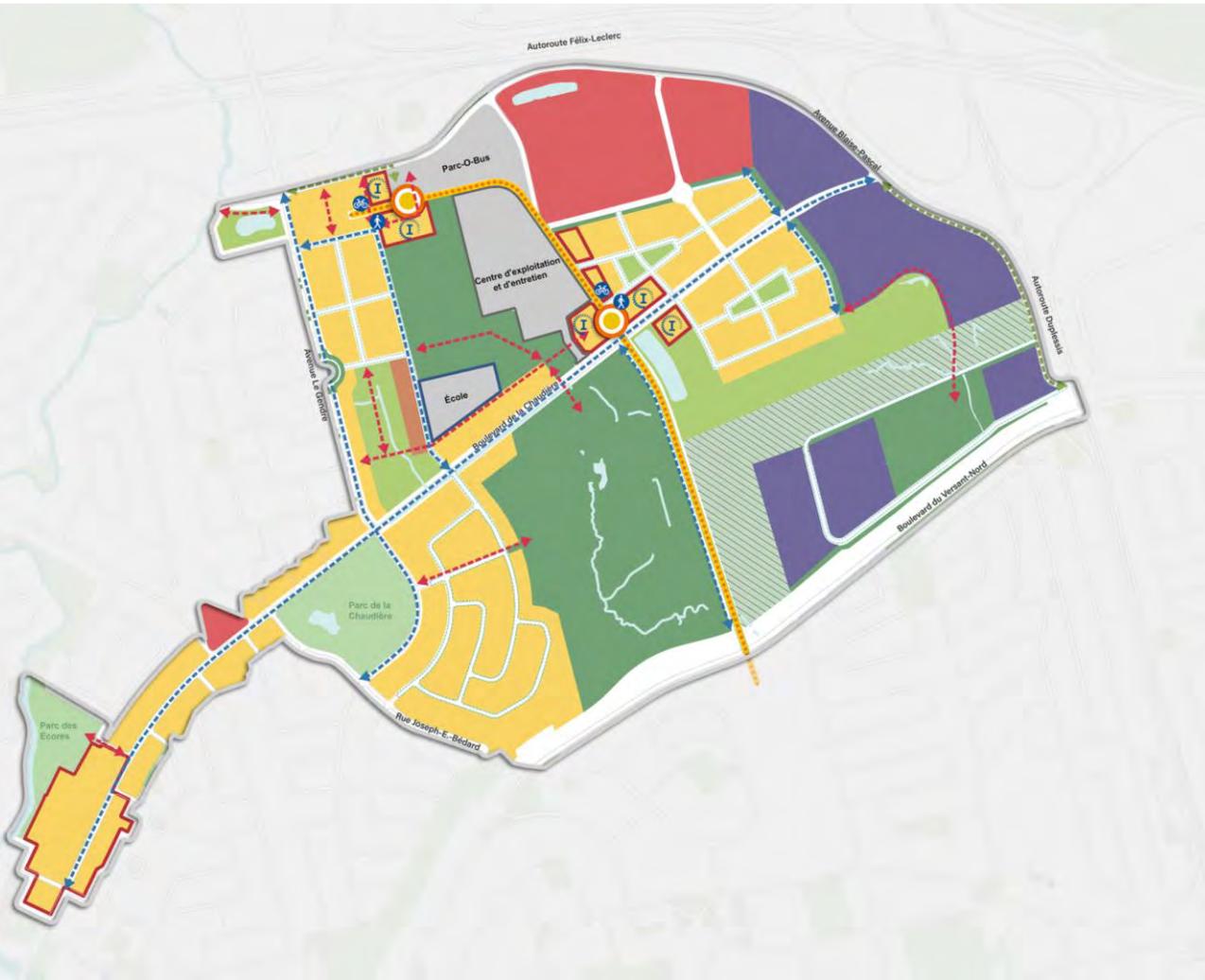
Demande de logements
(nombre de nouveaux
ménages)

Potentiel de logements
disponibles à court
terme

Potentiel de logements
situés dans le périmètre
d'urbanisation prévu au
Plan métropolitain
d'aménagement et
de développement (PMAD)

Vision d'aménagement du secteur Chaudière

-  Secteur résidentiel
-  Zone mixte
-  Usage commercial
-  Site de haute-technologie
-  Milieu naturel à conserver
-  Parc à améliorer ou à créer



Superficies et utilisation du territoire

	Superficie de terrain développable (m ²)	Pourcentage de la superficie totale	Comparable en termes de superficie
Résidentiel	201 878	16 %	Écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres
Mixte	37 334	3 %	
Commercial	135 894	10,8 %	Terrain de Place Laurier
Haute technologie	208 160	16,5 %	Espace d'innovation Michelet
Institutionnel (école)	19 537	1,5 %	-
Milieus naturels à conserver	388 420	30,8 %	Deux fois le Domaine de Maizerets
Parcs et espaces verts	140 503	11,1 %	
Emprise de la ligne électrique	129 035	10,2 %	-
Total	1 260 761	100 %	Campus de l'Université Laval

TOD – *Transit Oriented Development*

Création d'un milieu de vie dynamique entièrement **pensé autour d'une station** de transport en commun

- Développement compact, de densité modérée à forte
- **Mixité d'usages** (résidentiel, commercial et de services, en plus de lieux d'emplois)
- Distance de **marche d'une** station de transport en commun
- Favorise les modes de transport actifs, sans exclure la voiture

TOD – Exemples en Amérique du Nord

San Francisco



Buffalo



TOD – Station Chaudière



Secteurs où la construction résidentielle est souhaitée



Perspective d'un secteur résidentiel



Domaine Le Genre



Domaine de L'Érable rouge

Développement des entreprises de haute technologie



Exemple :
**Espace d'innovation
Michelet**

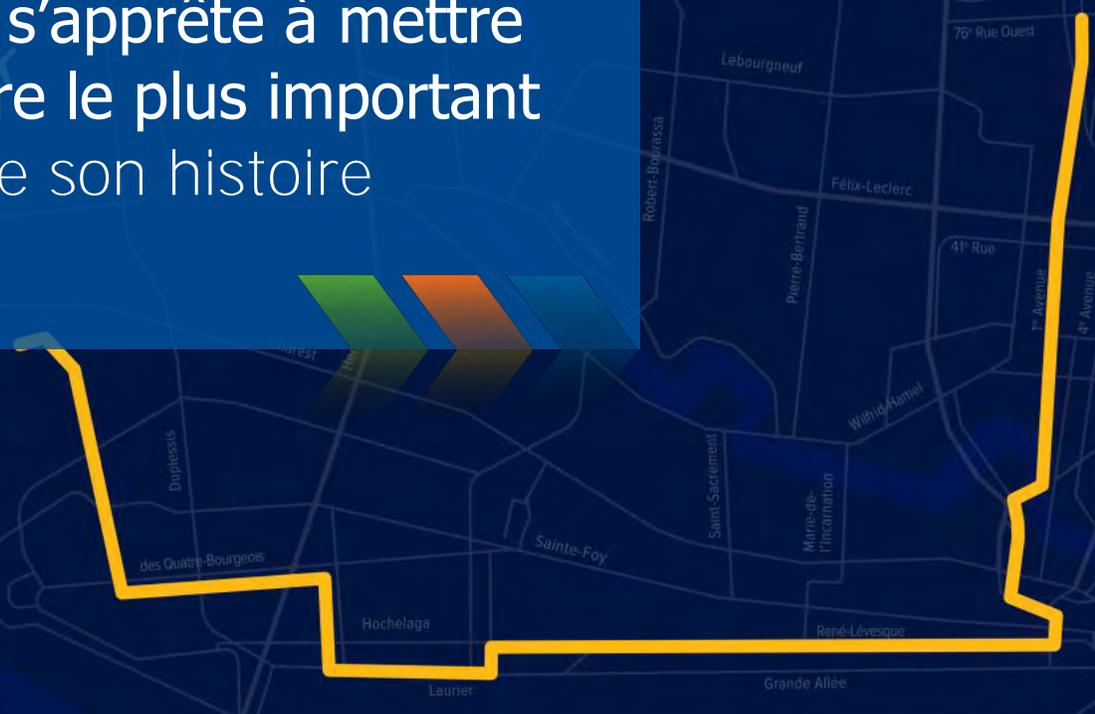
Prochaines étapes

Échéancier sommaire



Conclusion

Québec s'apprête à mettre en œuvre le plus important projet de son histoire



... un projet digne d'une capitale du 21^e siècle

Station D'Youville

RTC
RÉSEAU DE TRANSPORT
DE LA CAPITALE

VILLE DE
QUÉBEC
l'accent
d'Amérique

... qui positionnera Québec
comme l'une des villes
les plus attrayantes au pays



On a toutes les raisons d'embarquer

Informations sur le réseau



@reseaustructurant



reseaustructurant.info



Soutenez le réseau structurant
en partageant le contenu
de  jembarque.info

Le réseau,
c'est un tramway

100%
moderne,
électrique
et silencieux

On a toutes
les raisons
d'embarquer
jembarque.info

VILLE DE QUÉBEC
l'accent
d'Amérique

Le réseau, c'est

22 kilomètres
de tramway
connectés
partout

On a toutes
les raisons
d'embarquer
jembarque.info

VILLE DE QUÉBEC
l'accent
d'Amérique

Merci pour votre écoute



Station Cartier
(extérieur)

Encore une question?
Écrivez-nous
reseaustructurant@ville.quebec.qc.ca





BOMAQUÉBEC

La référence en gestion immobilière

Merci!