



## Foire aux questions

### Qu'est-ce qu'un Réseau dit structurant?

Ce n'est pas le mode de transport en lui-même, que ce soit un bus, un tramway ou un métro, que l'on qualifie de structurant. C'est plutôt la **capacité d'un réseau ou d'un ensemble de parcours d'influencer l'organisation d'un territoire ou d'une ville.**

La qualification de structurant découle donc « de la qualité de l'offre de service et de l'articulation étroite entre la planification de la mobilité et l'aménagement du territoire. La possibilité qu'un réseau de transport collectif soit structurant repose sur des caractéristiques qui témoignent de son rôle dans une agglomération:

- Son achalandage représente une part significative des déplacements effectués dans un corridor d'urbanisation de sorte que l'opération de ce réseau s'avère essentielle au bon fonctionnement des activités urbaines qui y sont localisées.
- Le service offert sur un réseau structurant de transport en commun permet de remplir la majeure partie des besoins de mobilité de ses usagers grâce à une desserte à haut niveau de service :
  - Des infrastructures importantes, confortables et durables (stations, voies, équipements intermodaux, dispositifs d'information aux usagers);
  - Des mesures qui assurent sa fiabilité, en lui accordant la priorité sur les autres modes de transport;
  - Une fréquence élevée (intervalle maximal de 15 minutes entre deux passages);
  - Une capacité et une vitesse commerciale (la vitesse moyenne en comptant le temps passé à l'arrêt) élevées;
  - Une grande amplitude de service, afin de répondre aux besoins des usagers tôt le matin jusqu'à tard le soir, voire la nuit, tant la semaine que la fin de semaine. »

Source : Réseau structurant de transport en commun, Collectivités viables,  
<https://bit.ly/2X3J1Sk>

## Que contient le Réseau structurant de transport en commun de Québec?

Le futur Réseau sera doté de **4 modes de transport interconnectés** :



Un tracé de 22 km de **tramway électrique** adapté à l'hiver et allant de Charlesbourg à Cap-Rouge. Il comprendra un passage en souterrain au centre-ville et pourra transporter jusqu'à 5 000 passagers par heure dans chaque direction.



Deux tracés de **trambus électrique**, totalisant 17km : le premier de Beauport à l'Université Laval, le deuxième du pôle Saint-Roch à ExpoCité. Les trambus circuleront en voie exclusive et pourront transporter jusqu'à 3 000 passagers par heure dans chaque direction.



Des parcours bonifiés de **métrobus** et une toute nouvelle ligne.



De nouvelles **voies réservées**, totalisant 16 km, permettant d'améliorer l'efficacité des services actuels des Métrobus, eXpress et LeBus.

**À cela s'ajoutent des infrastructures additionnelles :**

- **4 pôles d'échanges**, D'Estimauville, Sainte-Foy, Saint-Roch et Université Laval, permettant plus d'interconnexion entre les modes de transport;
- **2 liens mécaniques**, permettant de relier en transports actifs la Haute-ville et la Basse-ville;
- **56 stations**, confortables et pratiques, dotées de réseau Wi-Fi, d'écrans à affichage dynamique numérique et d'un système de distribution de titres;
- **5 000 places de Parc-O-Bus**, soit des stationnements incitatifs gratuits mis à la disposition des usagers.

Source : Composantes, Réseau structurant de transport en commun,  
<https://bit.ly/3eoKNDp>

## Comment la Rive-Sud sera-t-elle connectée au projet?

Les autobus en provenance de la Rive-Sud seront connectés au Réseau structurant de transport en commun de Québec grâce au pôle d'échanges Sainte-Foy. Les connexions entre modes de transport se réaliseront toutes au même niveau, de manière à réduire la durée des correspondances et la distance de marche. Le pôle desservira **24 500 personnes par jour** et contiendra :

- Une station de tramway;
- 7 quais pour les autobus en provenance de l'ouest, notamment de la STLévis;
- 5 quais pour les autobus en provenance de l'est;
- Un bâtiment avec une vaste zone d'attente;
- Un espace intérieur chauffé;
- Un stationnement à vélos;
- Des services d'information et de billetterie.

Source : Composantes, Pôle d'échanges Sainte-Foy, Réseau structurant de transport en commun, <https://bit.ly/3c3y1bP>

## Quel a été le processus de consultation qui a mené au projet présenté aujourd'hui?

### **2009 – Groupe de travail sur la mobilité durable et consultations préliminaires au Plan de mobilité durable**

Le groupe de travail avait pour mandat de proposer une vision de la Ville de Québec à l'horizon 2020, ainsi que des modes de déplacement plus efficaces et plus durables.

Les consultations préliminaires ont permis à 300 participants de proposer des options à la Ville.

### **2011 – Consultations sur la proposition de Plan de mobilité durable et adoption**

La Ville de Québec adopte son plan de mobilité durable en 2011. En amont, la proposition du plan a fait l'objet d'une vaste démarche de consultation qui a permis à de nombreux citoyens et organismes intéressés de participer. 600 personnes ont participé et 2 000 ont répondu au sondage en ligne.

## **2015 à 2017 – Étude de faisabilité Tramway-SRB, création du Bureau d'études sur le SRB Québec-Lévis et abandon du projet de SRB**

### **2017 – Consultations sur la mobilité durable et un réseau structurant de transport en commun**

La Ville de Québec a tenu des consultations en présentant les enjeux de mobilité durable en matière de transport et d'aménagement du territoire dans l'agglomération de Québec. Elle a présenté le projet de SRB qui avait été mis de côté et écouté les préoccupations et suggestions des citoyens concernant un futur système structurant de transport en commun pour l'agglomération de Québec. 650 personnes ont participé aux séances et 11 000 personnes ont répondu au sondage en ligne.

### **2018 – Lancement et consultations entourant le projet de Réseau structurant de transport en commun**

La Ville présente le projet, tel qu'on le connaît aujourd'hui et organise des séances de consultation sur le projet proposé. 5 000 personnes ont participé aux séances ou en webdiffusion et 5 200 personnes ont répondu au sondage en ligne.

### **2019 et 2020 – Rencontres citoyennes et comités de bon voisinage**

La Ville et le bureau de projet tiennent des rencontres avec divers groupes de résidants, commerçants et conseils de quartier afin de discuter d'enjeux locaux liés à l'implantation du Réseau structurant de transport en commun.

Source : Vision, Ligne du temps, Réseau structurant de transport en commun, <https://bit.ly/36yWZhS>

## **Pourquoi avoir retenu les technologies de type « tramway » et « trambus »?**

Le Réseau, dans son ensemble, a été **développé à partir des études de déplacements et d'achalandage**, notamment l'Enquête Origine-Destination Québec-Lévis 2017. Ainsi, chaque mode de transport (tramway, trambus, métrobus et voies réservées) a été retenu en raison de sa capacité à transporter le bon nombre de passagers pour répondre aux besoins.

La firme Systra a également mené une étude afin de comparer 4 modes de transport lourds sur rail : Tramway, Train Léger sur Rail, Monorail, Métro

souterrain. En étudiant les conditions d'insertion, la fiabilité des systèmes dans des conditions hivernales, la disponibilité technologique et les coûts, la capacité du système au regard d'achalandage et l'évolutivité du système, **elle a recommandé un mode de type « tramway »**.

Notamment, elle a noté que « le coût du tramway reste en adéquation avec les capacités de financement du maître d'ouvrage au contraire du métro, car avec le même montant d'investissement, il est possible de construire seulement 5 km de métro souterrain alors qu'il est possible de construire 23 km de tramway ».

Sources :

- Enquête Origine-Destination Québec-Lévis 2017, <https://bit.ly/3c4oORI>
- Analyse comparative des modes de transport lourds sur rail, Systra, <https://bit.ly/2Pqsh3h>
- Révision et validation de l'analyse comparative des modes lourds sur rail réalisée par Systra pour le RSTC de Québec, HEC, <https://bit.ly/2T0e4fu>

### **Le tramway fonctionnera-t-il en hiver?**

La technologie permet aujourd'hui des véhicules de tramway adaptés à l'hiver. L'appel d'offres comprendra évidemment des clauses à cet effet. **Le déneigement de la voie du tramway sera intégré à la politique de déneigement de la Ville de Québec.**

Plusieurs autres villes nordiques, notamment au Japon et en Scandinavie, utilisent des technologies de type « tramway ».

Source : FAQ, Réseau structurant de transport en commun, <https://bit.ly/2M0mY8H>

### **Pourquoi avoir retenu ce tracé précisément?**

Le Réseau, dans son ensemble, a été **développé à partir des études de déplacements et d'achalandage**, notamment l'Enquête Origine-Destination Québec-Lévis 2017. Ainsi, chaque mode de transport (tramway, trambus, métrobus et voies réservées) a été retenu en raison de sa capacité à transporter le bon nombre de passagers pour répondre aux besoins.

Source : Enquête Origine-Destination Québec-Lévis 2017, <https://bit.ly/3c4oORI>

## Quels sont les coûts du projet?

Le projet de Réseau structurant de transport en commun de Québec coûtera **3,3 milliards \$**, à la fois pour les véhicules et les infrastructures nécessaires à son exploitation.

Il est subventionné à la hauteur de 3 milliards \$ par les gouvernements du Québec et du Canada à partir des programmes existants pour le transport en commun. La Ville de Québec participe à la hauteur de 300 millions \$.

|   |                           |
|---|---------------------------|
| Ligne de tramway  | 2011,8 millions \$        |
| Lignes de trambus   | 570,9 millions \$         |
| Voies réservées, pôles d'échanges, Parc-O-Bus et autres infrastructures | 407,8 millions \$         |
| Aménagements urbains  | 300 millions \$           |
| <b>Total</b>  | <b>3290,5 millions \$</b> |

Source : FAQ, Réseau structurant de transport en commun, <https://bit.ly/2M0mY8H>

## Quand les travaux seront-ils réalisés?

Le projet est présentement en phase de conception préliminaire (2018-2021). Des travaux préparatoires pourraient avoir lieu en 2020-2021.

Au printemps 2020, l'appel de qualification des consortiums a été lancé. Les consortiums retenus lors de cet appel participeront à un appel de propositions, lancé à l'automne 2020, qui devrait culminer avec le choix du consortium à l'automne 2021.

À partir de ce moment, les travaux de réalisation pourront avoir lieu. **La construction et la mise en service sont prévues pour 2022-2026.**

Source : Vision, Ligne du temps, Réseau structurant de transport en commun, <https://bit.ly/36yWZhS>

## Le projet nuira-t-il aux automobilistes?

Non! Tous les usagers de la route, autant automobilistes et camionneurs, que cyclistes et piétons, ou usagers du transport en commun, vivent les conséquences de la congestion.

D'ici 15 ans, dans la zone d'impact du tramway et du trambus, on estime que c'est près de 19 500 nouvelles autos qui s'ajouteront au réseau routier, qui est pourtant déjà saturé à plusieurs endroits. **Grâce au Réseau structurant, c'est près de 50% de ces nouvelles autos, soit 8 700 véhicules, que nous éviterons d'ajouter au trafic.**

Ainsi, une étude menée par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) montre que **le transport en commun permet de réduire autant le temps de déplacement des usagers que des non-utilisateurs**. À l'opposé, « on a vu souvent dans le passé un effet pervers par lequel une amélioration du dispositif routier ou encore l'ajout de nouvelles voies s'est simplement traduit par une augmentation du volume de voitures et un retour aux problèmes de congestion initiaux ».

Source : Le transport en commun, au cœur du développement économique de Montréal, Chambre de commerce du Montréal métropolitain, en collaboration avec Secor, <https://bit.ly/3grsNKO>