

ÉTUDE DE FAISABILITÉ TRAMWAY > SRB

➤ Pour vivre et
se déplacer

autrement



OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

- > *Évaluer la capacité d'un réseau structurant de transport en commun à répondre aux besoins en matière de développement urbain et de déplacements*
- > *Évaluer les options technologiques et leur faisabilité technique*
- > *Proposer une stratégie de mise en œuvre*

TRACÉ ÉTUDIÉ¹



1 Comme déterminé dans le *Plan de mobilité durable*, avec un prolongement à l'est sur la rive-sud jusqu'au pôle Desjardins

PRÉVISIONS 2041

Population

977 400 ▲ 25,7 % (199 600)

Ménages

448 100 ▲ 27,8 % (97 600)

Emplois

484 100 ▲ 14,2 % (60 300)

Déplacements

2,3 M/jour ▲ 22 % (400 000)

EFFETS DU RÉSEAU STRUCTURANT

- > Absence d'effet sur la croissance régionale globale (population et emploi)
- > Influence marquée sur la localisation de la croissance dans le corridor immédiat
 - Emplois : **+32 %**
 - Logements haute densité : **+36 %**
- > Soutien à la requalification des boulevards Charest à Québec et Guillaume-Couture à Lévis
- > Diminution de la pression du développement urbain dans les secteurs du plateau de Sainte-Foy et Desjardins
- > Amélioration du transport en commun et transfert modal essentiels au maintien de conditions de circulation acceptables
- > **46 %** : gain d'achalandage global du transport en commun (Québec et Lévis)
- > Augmentation de la part modale du transport en commun
 - Part doublée sur le lien interrives

Pertinence du projet de réseau structurant confirmée

ANALYSE DES OPTIONS TECHNOLOGIQUES

1 OPTION TRAMWAY

- > Mode guidé sur rail
- > Propulsion électrique par ligne aérienne de contact
- > Longueur : 43 mètres
- > Capacité : 260 passagers
- > Pente : 8 % et moins

2 OPTIONS SYSTÈME RAPIDE PAR BUS (SRB)

- > Mode non guidé
- > Propulsion hybride (électricité-diesel) ou tout électrique
- > Longueur : 24 mètres
- > Capacité : 150 passagers

CARACTÉRISTIQUES

Critères de conception communs

- Tracé et insertion similaires
- Aménagement urbain complet de l'emprise
- Site propre et priorité aux carrefours
- Accessibilité universelle
- Système d'information et d'aide à l'exploitation en temps réel



Matériel roulant	Tramway Mode guidé		SRB Mode non guidé			
		↓	↓	↓	↓	↓
Alimentation propulsion	Électrique Lignes aériennes de contact (LAC)		Électrique Lignes aériennes de contact (LAC)		Hybrides (diesel-batterie)	
	↓	↓	↓	↓	↓	
Réseaux souterrains	Déviés		Déviés	Déviés	Non déviés	
	↓	↓	↓	↓	↓	
Plateforme	Plateforme TRAM		Plateforme SRB	Plateforme TRAM	Plateforme SRB	
	↓	↓	↓	↓	↓	
OPTIONS	TRAMWAY		SRB ÉLECTRIQUE	SRB ÉVOLUTIF	SRB FIABILISÉ	SRB DE BASE

LEXIQUE

Guidé : sur rails

Déviés : déplacer les réseaux souterrains d'aqueduc, d'égout, de gaz et de câblages électriques

Plateforme : surface de roulement des véhicules

CONSTATS

> Tramway

- Techniquement faisable
- Meilleure solution à long terme
- Enjeux financiers et défis importants
- Phasage peu envisageable

> SRB de base

- Ne rencontre pas tous les critères de conception

> SRB électrique

- Technologie de type trolleybus
- Développement rapide de l'électrification sans fil
- Phasage peu envisageable

> SRB évolutif et SRB fiabilisé

- Techniquement faisables
- Capacité d'évoluer vers un système électrique sans fil
- Répondent aux besoins de déplacement anticipés
- Phasage facilement réalisable

RECOMMANDATIONS DES VILLES DE QUÉBEC ET DE LÉVIS

1. Privilégier la mise en place d'un service rapide par bus (SRB)
2. Poursuivre les analyses afin de déterminer quelle est l'option la plus appropriée pour être convertie en tramway le cas échéant (SRB fiabilisé ou évolutif)
3. Déterminer les phases de réalisation en intégrant à l'étape d'avant-projet le tronçon de la route des Rivières (secteur ouest de Lévis) et son prolongement vers l'est jusqu'à la route Monseigneur-Bourget
4. Créer un bureau de projet, sous la gouverne conjointe des villes de Québec et de Lévis et du gouvernement du Québec, qui aura la responsabilité de mener les travaux de préparation du projet

ÉCHÉANCIER DE RÉALISATION

