

ÉTUDE DE FAISABILITÉ TRAMWAY > SRB

➤ Pour vivre et
se déplacer

autrement

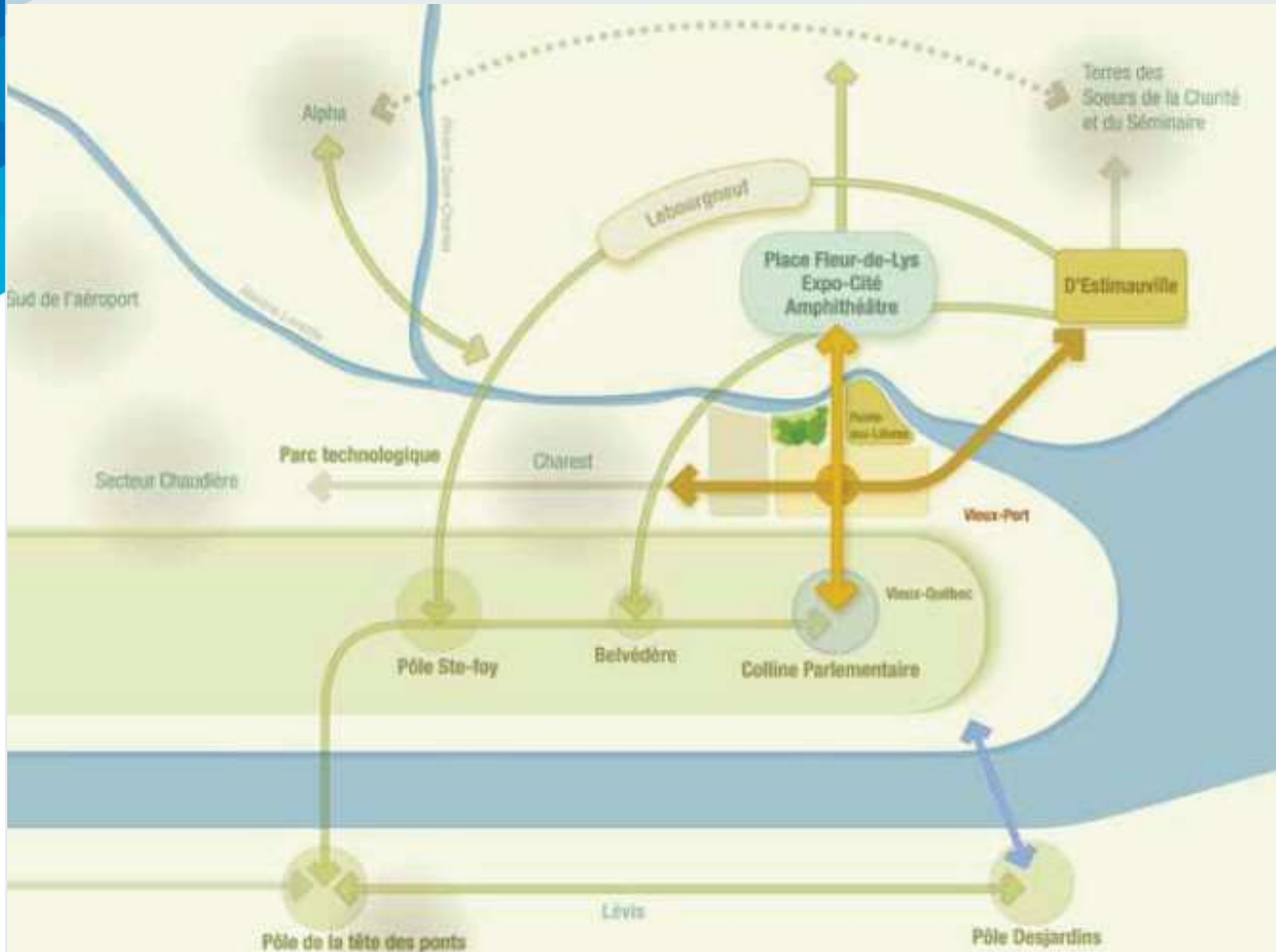


Transports
Québec 

 **Lévis**
ville de coopération


**VILLE DE
QUÉBEC**
l'accent
d'Amérique

Le Plan de mobilité durable



Le tracé du réseau structurant



SERVICE RAPIDE BUS QUÉBEC > LÉVIS

➤ Pour vivre et
se déplacer

autrement



La croissance de la population, des ménages et des emplois 2011-2041

	Population	Ménages	Emplois
En 2011	777 800	350 500	423 800
En 2041	977 400	448 100	484 100
Croissance 2011 à 2041	199 600	97 600	60 300
	25,7 %	27,8 %	14,2 %

- Modèle démographique basé sur l'ISQ et validé par l'ensemble des partenaires (MTQ, CMQ, villes de Québec et Lévis)

L'effet du réseau structurant sur l'achalandage du transport en commun

Déplacements journaliers	2011	2041	%
Déplacements totaux	1,9 M	2,3 M	+ 22 %
Déplacements en transport en commun	145 950	213 500	+ 46 %

Le Pôle d'échanges D'Estimauville



Station La Fabrique



Station La Fabrique



Boulevard Charest



Boulevard Charest



Boulevard Laurier



Boulevard Laurier



Pôle Chaudière



Pôle d'échanges Desjardins



Pôle d'échanges Desjardins



Le Pôle d'échanges Saint-Roch



Station de l'Amphithéâtre



Le matériel roulant

Tramway

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



SRB

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



Alimentation et infrastructure

Hybride



Électrique



SRB (base)

SRB fiabilisé

SRB évolutif

SRB électrique

Tramway

Les critères de conception

- Tracé défini au PMD
- Requalification urbaine de l'emprise
- Déviation des réseaux souterrains
- Plateforme en site propre
- Priorité aux feux
- Confort à bord du véhicules et en station
- Accessibilité universelle

Le coût des options

	Tramway	SRB électrique	SRB évolutif	SRB fiabilisé	SRB de base
Coûts d'immobilisation (M\$)	2 045	1 398	1 282	1 102	919

Le phasage : option A

Coûts approximatifs 650 M\$



— Ligne est-ouest 30,9 km
— Site propre 21 km

Tronçon des Rivières sous la juridiction du MTQ; à l'étude en avant-projet, non inclus dans les coûts.

Le phasage : option B

Coûts approximatifs 800 M\$



Évolution de la demande

SRB
de 2022 à 2041

Tramway
à partir de 2041



Les constats sur les options technologiques

- **Le tramway**
 - Techniquement faisable
 - Meilleure solution à long terme
 - Enjeux financiers et des défis importants
 - Phasage peu envisageable
- **Le SRB évolutif et le SRB fiabilisé**
 - Techniquement faisables
 - Capacité d'évoluer vers un système électrique sans fil
 - Répondent aux besoins de déplacement anticipés
 - Phasage facilement réalisable

Les recommandations

1. De privilégier la mise en place d'un service rapide par bus (SRB)
2. De poursuivre les analyses afin de déterminer quelle est l'option la plus appropriée pour être convertie en tramway le cas échéant (fiabilisé ou évolutif)
3. De définir les phases de réalisation du projet en intégrant à l'étape d'avant-projet le tronçon des Rivières dans le secteur ouest Lévis et son prolongement vers l'est jusqu'à la route Monseigneur-Bourget
4. De 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 l'ensemble des travaux nécessaires à la préparation du projet

L'échéancier de réalisation

