

Québec

Secteur Maizeret,
exemple d'un nouvel
espace public projeté
intégrant une station
de trambus



La mobilité à Québec: esquisse d'un nouveau paysage

Après plusieurs années de consultations et d'études, la Ville de Québec s'apprête à mettre en œuvre l'un des plus importants projets collectifs de son histoire, une réalisation ambitieuse digne d'une capitale du 21^e siècle. Avec son projet de réseau structurant de transport en commun, Québec entend répondre aux défis de mobilité actuels et futurs. Ce réseau s'articulera autour de quatre grandes composantes : un tramway (23 km), un système de trambus (16 km), des infrastructures dédiées au transport en commun (17 km) et un réseau bonifié de Métrobus.



Sébastien Lebel

Architecte paysagiste
à la Ville de Québec

Une mobilité digne d'une capitale

La Ville de Québec a fait le choix de se doter d'un tramway électrique, adapté aux hivers québécois, dont les véhicules et les équipements seront accessibles. Écologique, il sera implanté dans les secteurs où les embouteillages sont déjà importants. Grâce à sa grande fréquence, il pourra déplacer, aux heures de pointe, plus de 5000 passagers à l'heure, par direction. Il circulera à une vitesse optimale sur une voie exclusive. Dans les secteurs les plus congestionnés, le tramway circulera dans un souterrain sur deux tronçons totalisant 3,5 km.

De plus, un système de trambus, composé d'autobus électriques doubles articulés et longs de 24 mètres circulant sur une voie exclusive, pourra déplacer, aux heures de pointe, jusqu'à 3000 personnes à l'heure, par direction.

L'aménagement de 17 km d'infrastructures dédiées – des corridors réservés en site propre – complète le projet. Cette amélioration permettra de bonifier considérablement les services actuels du Réseau de transport de la Capitale (RTC), rendant les déplacements encore plus rapides et réguliers.

Des infrastructures adaptées aux besoins des usagers

Quatre pôles d'échanges serviront à connecter le réseau régulier de transport en commun avec le réseau structurant. Ces lieux publics regrouperont des services variés destinés aux usagers. Aussi, près de 39 stations seront aménagées, chacune comprenant deux quais, un par direction. Conviviales et sécuritaires, elles offriront un réseau Wi-Fi, un système de billettique ainsi que de l'information aux voyageurs. De plus, la Haute-Ville et la Basse-Ville seront reliées par des liens mécaniques dont la forme reste à déterminer. Enfin, des stationnements incitatifs offrant près de 6000 places gratuites compléteront les infrastructures.

Des coûts partagés

Le projet dans son ensemble, soit les véhicules et les infrastructures nécessaires à son exploitation, est évalué à 2,9 G\$. La Ville prévoit un montant de 300 M\$ pour réaliser les travaux connexes requis. Le projet est entièrement subventionné par les gouvernements du Québec et du Canada grâce aux programmes existants en transport en commun.

Une vision globale de la mobilité

Un projet de réseau structurant de transport en commun est bien plus qu'un projet de transport. Il implique :

- Une requalification globale de l'offre de transport au sein de l'espace urbain qui l'accueille;
- Une révision des objectifs de développement de la Ville ainsi que de son plan d'aménagement urbain, y compris la desserte de zones à redévelopper;
- Un désenclavement des quartiers populaires.

Il invite aussi à repenser, à l'échelle du territoire, l'espace public et la mixité des modes de transport. Ainsi, le projet ne se limite pas à représenter une réponse technique ; il deviendra une signature supplémentaire pour Québec.

Station souterraine du tramway



Des objectifs ambitieux

Le réseau a été élaboré pour relier les endroits qui génèrent le plus de déplacements tout en offrant une véritable liberté de choix aux citoyens. Il permettra de transporter plus de personnes dans une même période de temps et saura répondre aux besoins futurs. Il s'insérera dans un milieu urbain à caractère patrimonial, tant au centre-ville qu'en périphérie.

Réussir une intégration harmonieuse du tramway dans l'espace urbain pour offrir aux citoyens un paysage réinventé en même temps qu'une nouvelle solution de transport constitue un défi. Ce défi prend de l'ampleur lorsqu'il faut aussi répondre à la demande des usagers en matière de qualité de service, de confort et de régularité. L'implantation du tramway représente un formidable outil de requalification urbaine. Il offre une occasion unique de réaliser des aménagements importants dans la ville et d'accompagner l'évolution dans les quartiers. Enfin, la réussite d'un tel projet est conditionnelle à son acceptabilité sociale.

Le tramway possède de nombreux avantages :

- Une forte capacité de transport (deux à trois fois supérieure à un bus articulé);
- Des intervalles de passage aux 3 à 6 minutes aux heures de pointe;
- Une grande amplitude de service (très tôt le matin jusqu'à très tard le soir);
- Une régularité liée au site propre et une rapidité en voirie urbaine liée à son mode prioritaire aux feux de circulation;
- Une faible pollution atmosphérique et sonore ainsi qu'une faible consommation énergétique (10 fois plus économique que l'automobile individuelle).

L'une des mesures de succès réside dans l'augmentation de la part modale du transport en commun, mais cela implique un changement de comportement de la part des citoyens et de leur perception du transport en commun en faveur des modes de déplacement actifs.

Toutefois, pour que le tramway participe pleinement à l'identité, à l'image et au rayonnement de la ville, il doit intégrer le design de façon globale. La facilité d'utilisation du tramway, la promotion du transport en commun, la valorisation de la ville, la performance accrue des acteurs du transport en commun et la mise en valeur de l'excellence artistique et culturelle sont tous des objectifs stratégiques à atteindre.

Une insertion urbaine soigneusement planifiée

Qu'il soit en mode axial ou latéral, le tramway transformera les artères qu'il empruntera en contribuant à restituer l'espace préalablement occupé par les voitures. L'espace nécessaire à sa propre plateforme doit être protégé, mais doit également demeurer franchissable par les piétons. Tout le tracé bénéficiera d'une redistribution fonctionnelle de l'espace public dans un esprit de partage, d'accessibilité et de perméabilité de la trame urbaine au profit des modes doux. C'est tout le corridor, de façade à façade, qui sera réaménagé et redistribué.

«Par conséquent, un nouveau paysage urbain et linéaire se formera autour de ce nouveau mode de transport, son parcours devenant en lui-même une promenade architecturale dans la ville.»

De plus, l'implantation des stations et des pôles d'échanges sera l'occasion de créer de nouveaux espaces publics ou de redonner leur vocation initiale aux places existantes.

Comme le tracé du tramway s'étend sur 23 km, son insertion est l'occasion de réaménager certaines artères et entrées de la ville. L'équipe du Bureau de projet travaille d'ailleurs à intégrer les multiples « contraintes » du milieu et à les traduire en un ensemble cohérent et harmonieux, à l'échelle tant de la ville que de la rue.

La création de l'infrastructure et la fabrication de l'espace public nécessitent la mise en commun du savoir-faire des entreprises de transport, de l'ingénierie, du rail et de la voirie, ainsi que des professionnels de la conception (architectes paysagistes, urbanistes, architectes et designers). Une bonne compréhension des formes

urbaines, de l'histoire, des fonctions et des usages de l'espace traversé est primordiale. Pour que l'insertion d'un site de transport en commun soit un succès, le projet doit être global et faire l'objet d'une composition qui dépasse les seuls critères fonctionnels et techniques du mode de transport. Plusieurs éléments doivent faire partie de la stratégie de design global, dont :

- Le site exclusif;
- Les espaces piétons;
- Le traitement des lieux publics;
- Les nouveaux développements;
- Les espaces plantés et le verdissement;
- Le mobilier urbain;
- L'éclairage et les accompagnements artistiques;
- La mise en valeur du patrimoine;
- L'architecture des stations et des ouvrages d'art;
- Les systèmes d'information.

De plus, l'accompagnement tout au long du projet par plusieurs dispositifs de concertation et de communication constitue un atout essentiel à la réussite d'un projet de cette envergure. À long terme, les plans d'urbanisme devront également favoriser la répartition de la croissance et localiser les futures opérations de forte densité près des stations afin de former de nouvelles polarités urbaines orientées vers le transport collectif.

En conclusion

Avec l'implantation du réseau structurant de transport en commun, la Ville de Québec devra articuler urbanisme, architecture de paysage, transport et développement dans une approche de planification associant les impératifs techniques des mobilités aux réalités des unités de paysage traversées. Ce projet possède tout le potentiel nécessaire pour donner au grand public le sentiment que là où passe le tramway, le paysage se redessine et la ville se réinvente pour réaffirmer son identité propre, celle de Québec, l'accent d'Amérique. ©

Réaménagement du boulevard Laurier
projeté et réaménagement de l'entrée
de la capitale nationale

