

Impacts sur la circulation du projet Le Phare et de la mise en valeur du plateau centre de Sainte-Foy

Résumé de l'Étude de circulation – Plateau centre de Sainte-Foy, produite par le Service du transport et de la mobilité intelligente de la Ville de Québec | 5 septembre 2018

Le complexe Le Phare, un projet évalué à 755 M\$ situé à l'extrémité ouest du boulevard Laurier, comprend quatre bâtiments, dont une tour de 65 étages, une salle de spectacle et un pôle d'échanges pour le réseau structurant de transport en commun. Ce projet multifonctionnel est mis de l'avant par le Groupe Dallaire.

Mesurer l'impact

Présentant que l'arrivée de près de 2 000 nouveaux résidents et de quelque 7 000 travailleurs dans le futur complexe pourrait avoir un impact sur ce secteur où la circulation est déjà dense, la Ville de Québec a mené une étude ayant comme objectif de mesurer les impacts en matière de circulation sur le réseau routier municipal qui sont associés à la mise en valeur du plateau centre de Sainte-Foy.

Une démarche en cinq temps a été adoptée pour réaliser l'étude :

1. Description et modélisation de la situation actuelle.
2. Calcul du nombre de déplacements motorisés pour chaque usage en fonction de la part modale du transport en commun et du scénario étudié.
3. Affectation des déplacements motorisés générés par les nouveaux projets en fonction des habitudes observées dans l'enquête Origine-Destination 2011.
4. Modélisation de la situation projetée pour chaque scénario étudié.
5. Évaluation de la performance.

Paramètres de l'étude

Trois variables ont été prises en considération :

- **Le potentiel de développement et la réalisation de projets**
 - La tour 1 est prévue pour 2022, la tour 3 pour 2026, alors que les tours 2 et 4 du complexe Le Phare sont attendues pour 2029;
 - D'autres projets qui sont inscrits au PPU du plateau centre de Sainte-Foy sont susceptibles d'être réalisés dans un horizon de dix ans.
- **La variation de la répartition modale** en fonction du développement du transport en commun
 - En 2018, la part modale du transport en commun dans ce secteur de la ville est de 14,5 %;
 - L'aménagement d'un pôle d'échanges, la réorganisation du réseau du RTC et la mise en service du tramway devraient avoir une incidence sur la répartition modale au cours des prochaines années;
 - L'étude a retenu comme hypothèse que la part modale du transport en commun passera à 22 % pour le plateau centre de Sainte-Foy en 2026, après la mise en service du tramway. Elle atteindra 25 % en 2029 au moment où le complexe Le Phare sera complété.
- **Des modifications prévues à la géométrie des rues** permettront d'accroître la capacité du réseau routier du secteur
 - Réaménagement de l'avenue Lavigerie (5 voies);
 - Aménagement d'une trémie sur l'avenue Lavigerie pour donner accès au pôle d'échanges;

NDLR : Les données mentionnées peuvent varier en fonction de la date de réalisation de l'étude et de l'évolution du projet.

- Réaménagement du boulevard Laurier dans le cadre de l'implantation du tramway (3 voies par direction);
- Réaménagement du boulevard Hochelaga;
- Aménagement d'un nouveau lien routier entre le boulevard Hochelaga et la rue des Châtelets dans l'axe de l'avenue De Rochebelle.

Scénarios

Des scénarios distincts pour les années 2022, 2026 et 2029 ont été analysés, ce qui correspond aux étapes de mise en œuvre du projet Le Phare.

Chacun des scénarios a évalué la période de pointe du matin et celle de l'après-midi. Les scénarios pour 2026 et 2029 tiennent également compte de la présence du tramway.

Note : Le pôle d'échanges du réseau structurant de transport en commun doit être aménagé sous la tour 3 du projet Le Phare, mais il sera réalisé dans la phase 1.

Performance du réseau routier

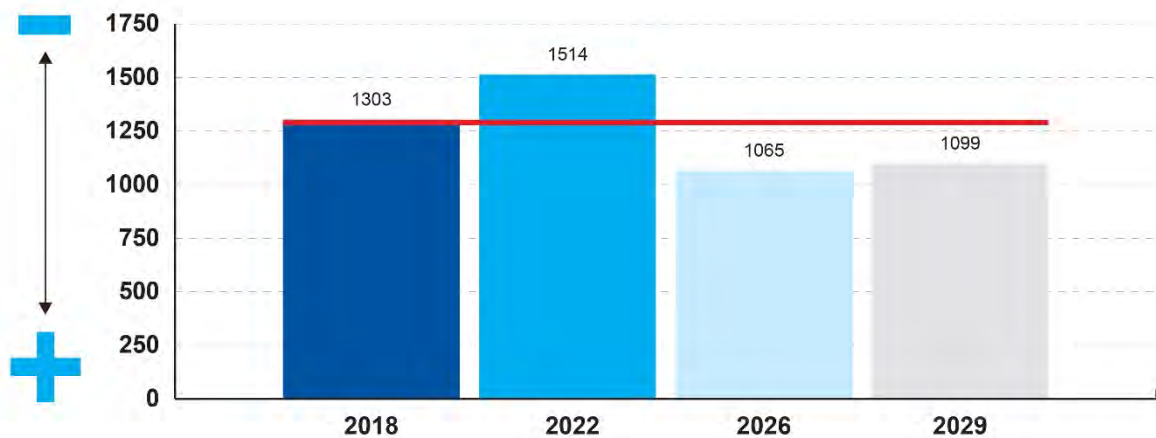
La performance du réseau routier évalue la fluidité de la circulation aux périodes de pointe du matin et de l'après-midi à l'aide de quatre indicateurs qui permettent de dégager un indice global de performance. Ces indicateurs sont :

- Le niveau de service à différents carrefours
 - Une cote variant de A à F est attribuée à chaque carrefour selon que la circulation y est fluide, difficile ou critique;
 - La note est attribuée en fonction de l'écoulement de la circulation et des retards enregistrés à chaque intersection.
- La capacité du réseau routier
 - Le rapport entre les débits de circulation projetés et la capacité du réseau routier.
- Le temps de parcours (temps nécessaire pour franchir la distance entre deux points);
 - Sur le boulevard Hochelaga – Entre la rue Gabriel-Dumont et l'autoroute Robert-Bourassa (une distance de 2,3 kilomètres)
 - Sur le boulevard Laurier – Entre l'avenue Lavigerie et l'autoroute Robert-Bourassa (une distance de 1,7 kilomètre).
- La vitesse de déplacement pour joindre les deux tronçons de route précédemment identifiés

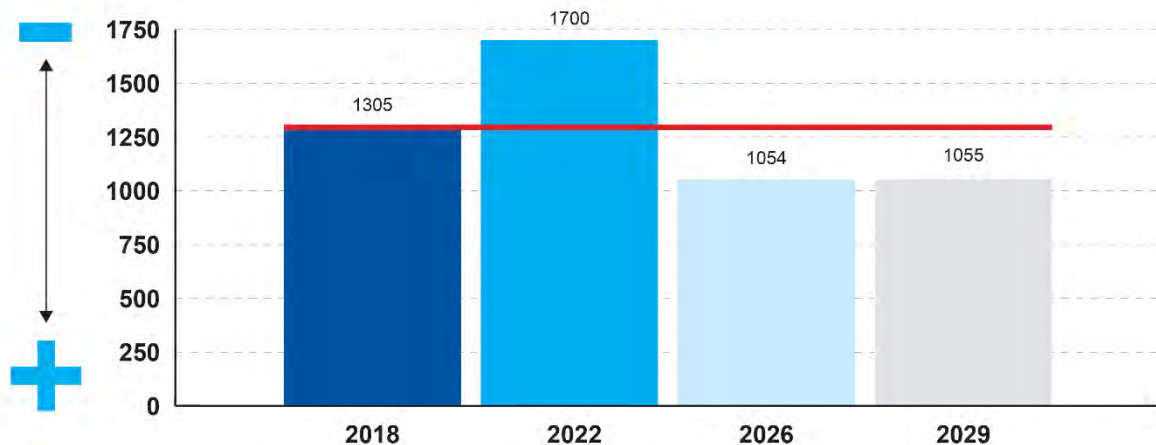
Indice global de performance

L'indice illustre la performance globale du réseau routier en fonction des quatre indicateurs préalablement nommés. Moins l'indice est élevé, meilleure est la performance du réseau routier.

Indice de performance du réseau routier (pointe AM)



Indice de performance du réseau routier (pointe PM)



Conclusion

- La construction de la phase 1* du projet Le Phare, jumelée aux travaux de réaménagement du réseau routier et du réseau structurant de transport en commun, entraînent une légère détérioration de la performance du réseau routier au cours de cette période.
- L'augmentation de la part modale du transport en commun et les améliorations géométriques sur le boulevard Laurier permettent de retrouver, à compter de 2026, des conditions de circulation semblables voire meilleures à celles actuellement en vigueur.
- La performance attendue à la période de pointe de l'après-midi est appelée à varier en fonction de la congestion observée sur les approches aux ponts.

* Phase 1 : Tour 1, secteur est des sous-sols et pôle d'échanges.

NDLR : Les données mentionnées peuvent varier en fonction de la date de réalisation de l'étude et de l'évolution du projet.