



RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN

EN ROUTE VERS LA MODERNITÉ



Audiences publiques sur l'environnement
Rectification des faits – DM105 J'y vais en métro
www.reseaustructurant.info



Il est erroné de prétendre que la capacité totale du tramway en période de pointe aura un taux de saturation de 100 % lors de sa mise en service car la méthode de calcul utilisée pour déterminer la capacité maximale du tramway est inexacte: elle ne correspond pas à la méthode utilisée dans l'industrie du transport en commun.

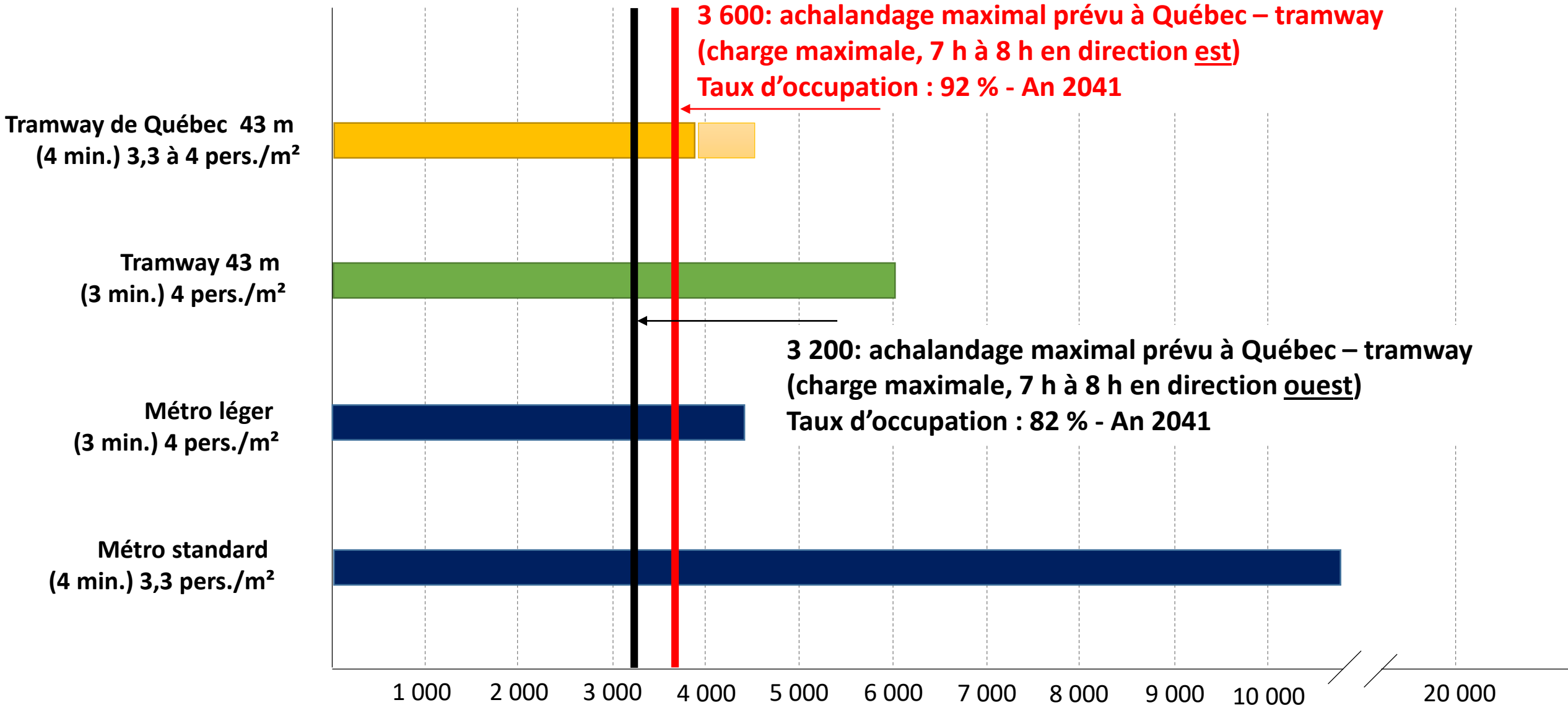
Le tramway de Québec répondra donc à l'achalandage prévu et disposera d'une capacité résiduelle suffisante pour faire face à la croissance de la demande.

La capacité maximale des systèmes de transport se calcule en nombre de voyageurs par heure par sens selon une fréquence et un nombre adéquat de personnes par m².

Mode	Fréquence Heure de pointe	Capacité par rame	Capacité (Passagers par heure et par direction)	Achalandage attendu en 2026	Taux d'occupation en 2026	Achalandage attendu en 2041	Taux d'occupation en 2041
Tramway	4 min	260	3900	3200	82%	3600	92%
Métro standard	4 min	900	13500	3700	27%	4200	31%
Métro léger	3 min	220	4400	3700	84%	4200	95%



Capacité des systèmes (voyageurs / heure / sens)



Les résultats pour le tramway

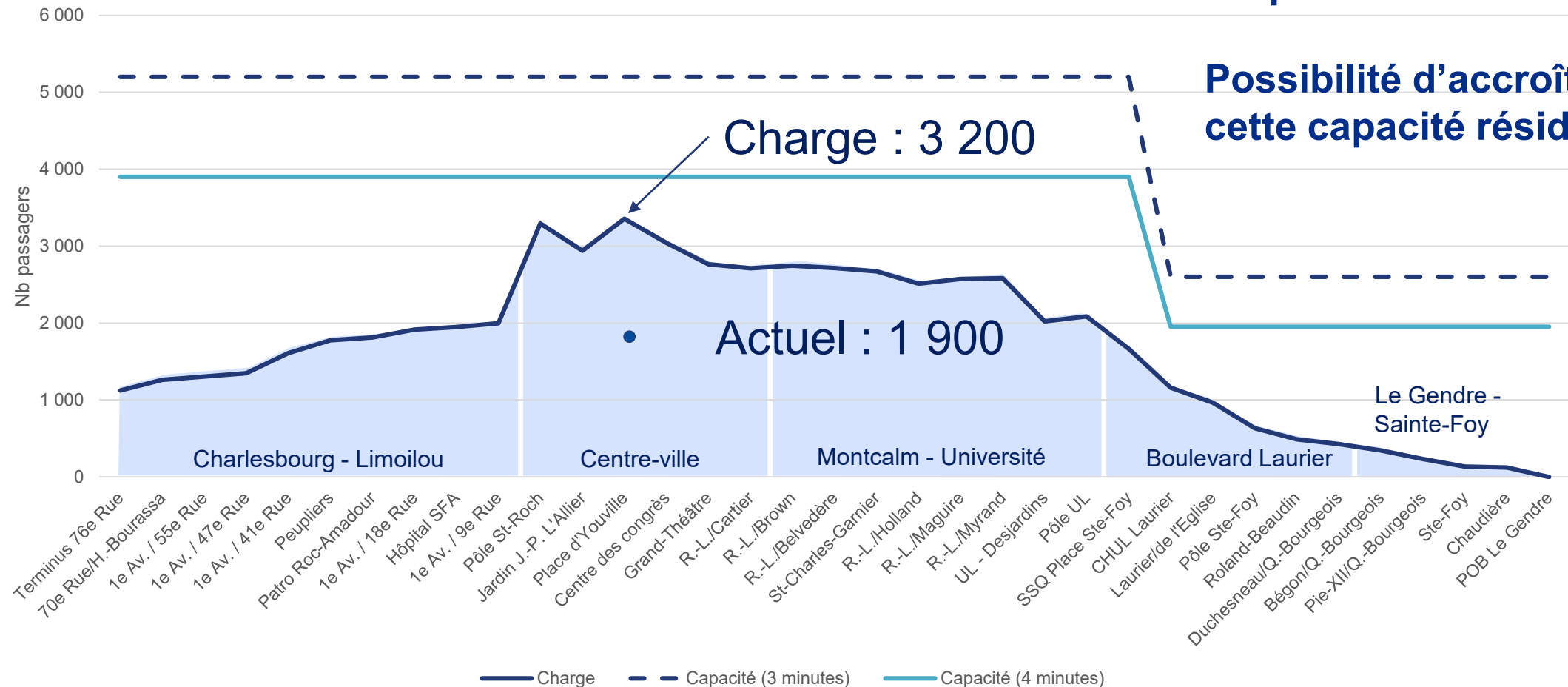


Profil de charge du tramway

Tramway en direction ouest, à l'heure de pointe du matin (7 h à 8 h)
An 15

**Capacité résiduelle: 20 % -
fréquence aux 4 minutes**

**Possibilité d'accroître
cette capacité résiduelle**



Les résultats pour le tramway



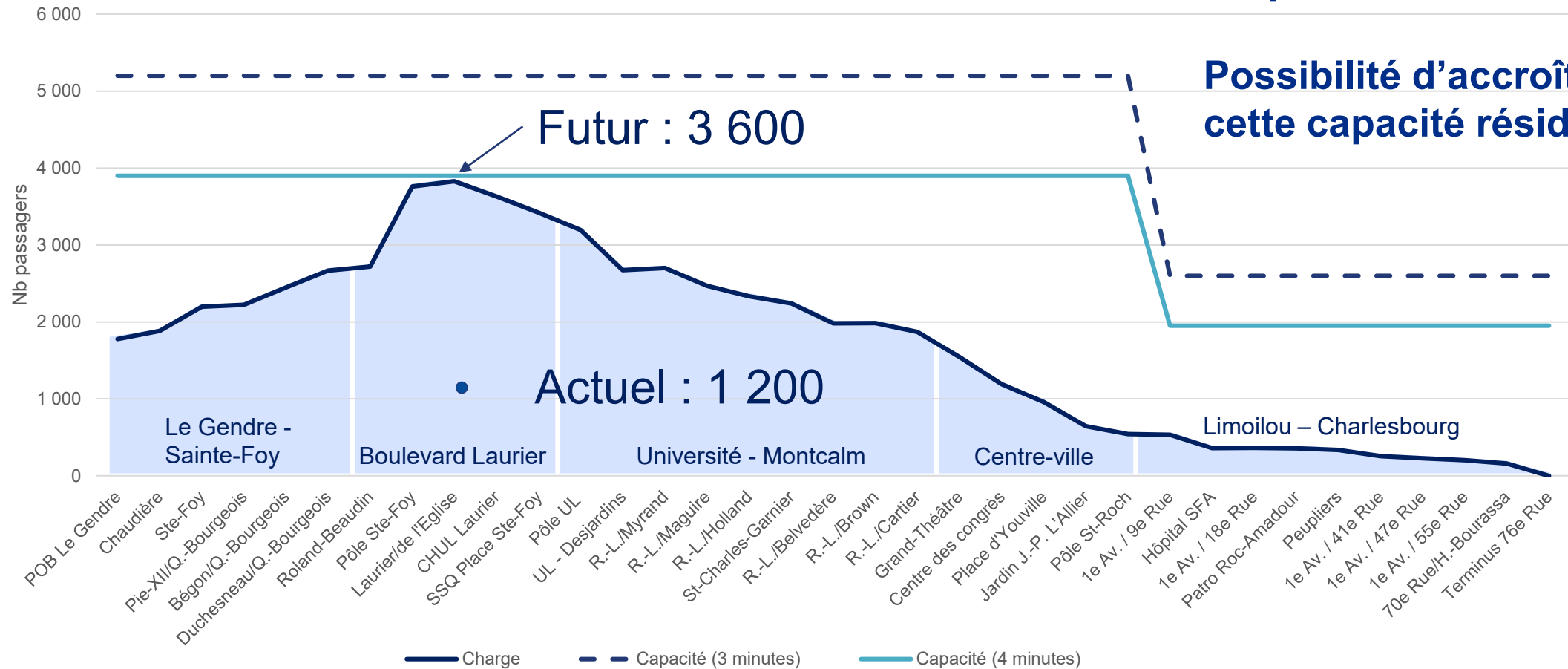
Profil de charge du tramway

Tramway en direction est, à l'heure de pointe du matin (7 h à 8 h)

An 15

**Capacité résiduelle: 8 % -
fréquence aux 4 minutes**

**Possibilité d'accroître
cette capacité résiduelle**





Il est erroné de prétendre les coûts estimés du tramway et du métro sont comparables car le signataire compare un coût moyen générique avec un coût de projet calculé avec une précision de classe C (standard utilisé dans les grands projets d'infrastructure à cette étape de conception afin d'aller en appel de propositions).

Les études démontrent qu'en utilisant une notion de coût comparable, le métro coûte 4 à 5 fois plus cher qu'un tramway.