

De : [André Huot](#)
A : [BPRSTC , RéseauStructurant \(InfoRSTC\)](#)
Cc : [tramway-quebec](#); presidentcabinet@assnat.qc.ca
Objet : Re: 2020 0138063 - RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN - DEMANDE D'INFORMATION
Date : 18 août 2020 11:38:08
Pièces jointes : [Nouvelle Comparaison.docx](#)

Bonjour,

Merci pour votre réponse.

Parmi les raisons évoquées, le nombre limité de constructeurs est pertinent mais est-ce problématique si le constructeur fait du bon travail et remet à l'exploitant les informations techniques nécessaires au maintien du système même en son absence? Se peut-il que les autres raisons soient associées à un monorail sur rail qui effectivement ne convient pas?

À la lecture de l'étude comparative, je constate que des éléments essentiels sont omis et leur absence suffit à faire passer une option du premier au dernier choix. Par exemple le coût au km du tramway qui ne tient pas compte de la partie souterraine.

Puisque la volonté officielle du bureau de projet est de trouver la meilleure solution, je considère essentiel de reprendre la comparaison avec les éléments décisifs pertinents pour tous les modes ayant le potentiel d'être la meilleure solution.

Je comprends que le monorail québécois ne puisse pas être retenu pour le moment puisqu'il n'existe qu'en promesse. Une volonté de trouver la meilleure solution doit toutefois comparer ce modèle aux autres mais sa rétention serait conditionnelle à une démonstration que le résultat promis est celui obtenu dans les faits grâce à un banc d'essai permettant de tester suffisamment tous les extrêmes. En l'absence de cette preuve avant le début des travaux majeurs, c'est le deuxième choix qui serait retenu.

Autre point important, un des mémoires laissait entendre que la capacité actuelle des autobus est supérieure à celle du tramway, ce que mes calculs ont confirmé avec 3 bus articulés qui se suivent. Dans ce cas, il faudrait vérifier si la simple réorganisation du transport actuel ne serait pas la meilleure solution pour le moment. D'ailleurs, votre étude mentionne « En contrepartie, là où circulaient des bus articulés en site propre, mais sans synchronisation avec les feux de carrefour, et transportant 40 000 personnes par jour, le tramway qui les a remplacés transportait plus de 170 000 personnes par jour quelques années après sa mise en exploitation. » Il serait donc essentiel de faire le test avec des bus articulés avec feux synchronisés et voies réservées car une telle proportion d'augmentation invaliderait rapidement le choix du tramway.

Je propose en conséquence de synchroniser en priorité les feux de circulation et de réorganiser le transport en faisant des futurs pôles d'échange des lieux de transfert permettant de conserver uniquement des bus articulés à haute fréquence sur la partie projetée du tramway. Les pôles deviendraient les terminus des circuits secondaires qui devraient alors être repensés pour gagner en efficacité. La correspondance doit être synchronisée pour se faire sans attente en tout temps, donc avec des circuits secondaires à la même fréquence mais avec des véhicules plus petits au besoin. Pour l'avoir vécu, le vrai problème de la correspondance n'est pas la correspondance en soi mais le temps d'attente qu'elle occasionne et qui est perçu plus long qu'en réalité. Un système avec plus de correspondances mais sans délai d'attente pourrait générer une augmentation surprenante de l'achalandage, ce qui permettrait de mieux évaluer l'achalandage possible avec le bon mode au bon endroit.

Pouvez-vous compléter au meilleur de votre connaissance le fichier joint afin de refaire une comparaison adéquate entre les modes potentiels suivants? Je n'ai pas retenu ceux qui m'ont semblé n'avoir aucune chance mais libre à vous de les ajouter pour une comparaison plus complète.

Modes potentiels :

- Tramway

- Métro
- Monorail suspendu existant (Chiba et Shonan)
- Monorail québécois à tester (Coop MGV)
- Bus (articulé de préférence)
- Auto (facultatif mais intéressant pour comparer avec la réalité complète de l'auto dont ses coûts indirects)

Chaque mode ayant des caractéristiques spécifiques, le tracé exact pourrait varier pour s'y adapter. Un métro pourrait emprunter le chemin le plus court et son rayon de courbure ne constituerait pas une contrainte d'insertion si l'espace nécessaire est disponible. Un monorail suspendu pourrait passer au-dessus de l'autoroute Dufferin-Montmorency et, s'il est possible de tourner sans problème en demeurant dans l'emprise routière grâce au large espace que représente la pleine largeur des 2 voies, son rayon de courbure supérieur à celui du tramway n'est pas problématique et rendrait ainsi cette option réalisable sans tunnel. La comparaison pertinente à faire consiste à évaluer ce qu'implique réalistement dans notre contexte l'implantation de chacun des modes de transport comparés.

Pouvez-vous me donner un aperçu du délai de réponse?

Cordialement,

André Huot

Le mar. 11 août 2020 à 14:30, BPRSTC_, RéseauStructurant (InfoRSTC)

<ReseauStructurant@ville.quebec.qc.ca> a écrit :

Bonjour M. Huot,

Le scénario du monorail a été étudié dans l'[analyse comparative des modes de transport lourds sur rail](#).

Cette option a été écartée en raison notamment du faible degré de fiabilité dans des conditions hivernales, de l'accessibilité des usagers, du nombre limité de constructeurs et des menaces quant à sa durabilité. Pour ces raisons et parmi les systèmes évalués pour le contexte de la ville Québec, le monorail est celui qui s'est le moins bien classé.

En espérant que cela réponde à votre question, n'hésitez pas à prendre contact avec nous pour toute précision supplémentaire. Pour en savoir plus sur le projet, nous vous invitons à consulter le reseaustructurant.info.

Cordialement,

**Bureau de projet du réseau structurant
de transport en commun**

226-825, boulevard Lebourgneuf

Québec (Québec) G2J 0B9

Téléphone : 418 641-6661

www.reseaustructurant.info

<https://www.ville.quebec.qc.ca>