



Déboulonner les mythes couramment répandus : le métro!

« Maintenant que l'argent a été accordé par le gouvernement, on peut décider du projet et changer les plans car la plupart des dépenses ne sont pas encore engagées. »

- Faux. Les montants accordés par les gouvernements provinciaux et fédéraux ne sont pas des tirelires dans lesquels on peut piger à sa guise. Ces financements sont liés à des projets définis par des ententes qui peuvent prendre plusieurs mois, voire plusieurs années à conclure.
- Surtout, il est faux de croire que parce qu'on ne voit pas de chantiers, il n'y a pas de travail qui est réalisé. Depuis 2018, la conception préliminaire permet, notamment, d'analyser les tracés afin de déterminer le déplacement des conduites d'aqueduc et d'égout, des fils électriques et des réseaux téléphoniques, par exemple. En 2020, le Bureau d'audiences publiques en environnement (BAPE), obligatoire dans ce genre de projet, devrait également permettre d'étudier plus en profondeur les impacts sur l'environnement.
- Le gouvernement provincial et l'administration municipale ont clairement affiché leur désir d'aller de l'avant avec le projet actuel, qui se base sur les études de déplacements et d'achalandage, notamment l'Enquête Origine-Destination 2017.
- Source : Enquête Origine-Destination 2017, <https://bit.ly/3c4oORI>

« Avec le budget du tramway, on pourrait construire un métro à la place. »

- Le budget total du Réseau structurant est de 3,3 milliards \$. Là-dessus, 2,2 milliards \$ sont alloués au tramway.
- Avec 3,3 milliards \$, on pourrait construire 5 km de métro, à peine de quoi faire la distance entre la colline parlementaire et l'Université Laval.
- Source : Révision et validation de l'analyse comparative des modes lourds sur rail réalisée par Systra pour le RSTC de Québec, HEC, <https://bit.ly/2T0e4fu>

« Mais non, genre un métro à 100-200 millions \$/km. »

- Faux. Construire un métro coûte environ 700 millions \$/km.
 - À titre de comparaison, le projet de prolongement de la ligne bleue à Montréal est à ce moment-ci estimé à 4 500 millions \$ pour 5,8 km et 5 stations, soit 776 millions \$/km.
 - À Toronto, le projet d'expansion «Ontario Line » est estimé à 10 900 millions \$ pour 15,5 km et 15 stations, soit 703 millions \$/km.
- Source : Révision et validation de l'analyse comparative des modes lourds sur rail réalisée par Systra pour le RSTC de Québec, HEC, p.28, <https://bit.ly/2T0e4fu>

« Le cycle de vie d'un métro est beaucoup plus grand : de 100-150 ans environ. »

- Faux, si on s'intéresse à la durée de vie du matériel roulant qui est l'enjeu.
 - Le matériel roulant « tramway » est conçu pour une durée de vie entre 25 et 30 ans, durée qui peut être prolongée jusqu'à 40 ans par des opérations de rénovation et de remise à niveau technique.
 - La durée de vie du matériel roulant du métro est d'environ 40 ans.
- Source : Analyse comparative des modes de transport lourds sur rail, Systra, p.56, <https://bit.ly/2Pqsh3h>

« Mais le métro a une plus grande fréquence, ça peut passer aux 60 secondes. »

- Le métro peut effectivement avoir une plus grande fréquence, mais on parle plutôt de 90 secondes.
- En fait, la question n'est pas celle de la fréquence, mais bien de l'achalandage estimé.
 - Ainsi, avec un métro régulier de 900 passagers (6 voitures de 150), il faudrait une fréquence aux 13 minutes environ par rapport à la demande.
 - Avec un métro court de 300 passages (2 voitures de 150 passagers), il faudrait une fréquence aux 4 minutes environ par rapport à la demande. Bref, similaire au tramway pour... 4-5 fois le coût et 4-5 fois de moins la distance.
- Source : Analyse comparative des modes de transport lourds sur rail, Systra, p.56, <https://bit.ly/2Pqsh3h>

« Et le métro, c'est plus rapide. »

- C'est plus rapide effectivement. Toutefois, les stations de métro sont plus espacées que celles du tramway, ce qui rallonge le temps de marche pour s'y rendre. De plus, puisqu'elles sont en souterrain, il faut calculer un 3-4 minutes pour descendre sur les quais.
- Le tramway a une vitesse de pointe variant entre 50 et 70 km/h, ce qui fait une moyenne de 20 à 26 km/h si on considère les arrêts.
- Une voiture circulant dans la zone d'impact du tramway à heure de pointe a une vitesse moyenne d'environ 24 km/h, ce qui rend le tramway très compétitif.
- En bref, le métro peut être plus rapide, mais cela ne veut pas dire que le temps de déplacement d'un-e usager ou usagère du transport en commun sera plus court.
- Source : Rapport d'achalandage en transport en commun, Réseau structurant de transport en commun, p.20, <https://bit.ly/394CWsf>

« En plus, le tramway va être plein à son ouverture. »

- Faux. À son ouverture, le tramway aura une fréquence de 4 minutes et sera à 82% de capacité. En 2041, il sera à 92% de capacité estimée.
- Il a d'ailleurs été choisi car il permet une grande flexibilité : il suffirait d'augmenter la fréquence pour augmenter la capacité.
- Surtout, un métro ne serait qu'à 27% de capacité en 2026 et à 31% en 2041, ce qui ne justifie pas les coûts des investissements qui seraient nécessaires.
- Source : Analyse comparative des modes de transport lourds sur rail, Systra, <https://bit.ly/2Pqsh3h>

Capacité / fréquence	2026			2041		
	3mn	4mn	5mn	3mn	4mn	5mn
Avec capacité de 260 passagers	62%	82%	103%	69%	92%	115%

« Pourtant, d'autres petites villes ont adopté le métro. »

- Il est vrai que des « petites » villes ont adopté le métro. Toutefois, si on s'intéresse à la densité, qui est l'enjeu principal pour desservir correctement une population, aucune des villes qui n'a adopté le métro n'a une densité inférieure à Québec.
- Source : Révision et validation de l'analyse comparative des modes lourds sur rail réalisée par Systra pour le RSTC de Québec, HEC, p.30-31, <https://bit.ly/2T0e4fu>
- Voir graphiques ci-dessous.

EXEMPLES DE VILLES AYANT ADOPTÉ LE TRAMWAY

On constate que plusieurs villes françaises ayant adopté le tramway possèdent des caractéristiques semblables à celles de la ville de Québec.

Agglomérations	Population	Densité (hab./km ²)
Toulouse	948 433	4 100
Québec (pour comparer)	805 061	1 171
Bordeaux	783 081	1 354
Nantes	638 931	1 221
Strasbourg	491 409	1 456
Montpellier	465 070	1 103
Grenoble	443 123	819

PETITES VILLES AYANT ADOPTÉ LE MÉTRO

On constate que parmi les plus petites villes, en termes de population, qui ont adopté le métro, aucune ne présente une densité de population inférieure à celle de Québec.

Ville	Population		Densité (hab./km ²)
	Ville	Agglomération	
Québec (pour comparer)	531 902	805 061	1 171
Oslo (Norvège)	673 469	1 000 467	1 374
Catane (Italie)	311 620		1 732
Cleveland (USA)	396 678	1 780 673	1 972
Brescia (Italie)	196 745	672 822	2 200
Gênes	580 097		2 400
Lausanne	139 056	420 000	3 400
Rennes	222 104	727 357	4 400