



Aperçu du boulevard Laurier en 2026

## Le tramway, la meilleure option pour Québec

Le tramway moderne a quatre fois la capacité d'un autobus régulier et il représente un mode de transport confortable, performant et silencieux.

### Le tramway...

- Améliore l'accessibilité des déplacements pour la clientèle à **mobilité réduite**;
- Répond à l'achalandage anticipé à **court et à long terme**;
- Est un moyen de transport **rapide**;
- Est **fiable** à l'année, incluant l'hiver, avec une fréquence de passage aux 4 et 8 minutes en période de pointe;
- Améliore la qualité de l'air grâce à un fonctionnement **100% électrique**;
- A un **impact sonore nul ou bénéfique** sur 95 % du tracé;
- Est **sans impact vibratoire**.

Avec le financement disponible, le réseau assurera une **couverture maximale du territoire de Québec**.

➤ De Charlesbourg à Cap-Rouge, tracé de **23 km**

Achalandage prévu  
heure de pointe matinale

**3 200**  
passagers

Capacité du tramway  
fréquence aux 4 minutes

**3 900**  
passagers

➤ **4 à 5**

fois moins cher qu'un métro

## Pourquoi Québec a besoin d'un réseau structurant de transport en commun

Avec une croissance démographique et économique soutenue, la mobilité des personnes constitue un enjeu majeur pour l'avenir de l'agglomération de Québec.

On compte **750 000 déplacements** chaque jour dans la zone d'influence du réseau (2 km de part et d'autre des tracés de tramway et trambus).

Environ **75% des déplacements motorisés à l'heure de pointe du matin dans l'agglomération se font en automobile**, un mode de transport qui occupe beaucoup d'espace.

De 2016 à 2036

**+ 57 000 citoyens**



Transporter 150 personnes

Les périodes de congestion s'accroîtront au cours des prochaines années.

### Ne rien faire n'est donc pas une option!

Il faut transformer l'offre de transport en commun pour en faire un choix plus performant et avantageux.

D'ici 15 ans

**+ 100 000**

déplacements par jour

**= 11 nouvelles**  
voies de circulation

le volume des boulevards Charest et Laurier réunis



**DÉCOUVREZ LE RÉSEAU ET SES COMPOSANTES**

« Le projet générera de nombreux impacts positifs, qui constitueront autant de bénéfices permanents et importants pour la population de la ville de Québec. »

– Étude d'impact sur l'environnement (AECOM, 2019)



# LE RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT EN COMMUN: PLUS QU'UN TRAMWAY

La Ville de Québec s'apprête à mettre en œuvre le plus important projet collectif de son histoire. Après dix ans d'études, d'analyses et de consultations, un réseau de transport en commun réfléchi et optimal est proposé. Dès 2026, un tramway, un trambus, des infrastructures dédiées et plus de métrobuses relieront les grands générateurs de déplacements en s'arrimant parfaitement au réseau de transport en commun existant.

## Le réseau de transport en commun sera plus attrayant

- Dans des véhicules de plus grande capacité, l'usager sera **plus confortable** dans ses déplacements.
- Avec les plateformes dédiées et la priorité aux feux de circulation, les véhicules n'afficheront **pas de retard**.
- Les stations seront à une distance moyenne de 660 m et permettront une attente à l'abri des intempéries et dans des espaces tempérés dans certains cas. Les transferts s'effectueront dans des pôles d'échanges confortables.



**82 %**

des usagers du transport en commun **amélioreront leur temps de parcours.**



À terme, **13 millions d'usagers supplémentaires** opéreront pour le transport en commun.

Un total de **47,9 millions** déplacements. Une hausse de plus de 30 %, du jamais vu à Québec

## Il améliorera la fluidité de la circulation

Le réseau structurant limitera la dégradation des conditions de circulation anticipées.

- Le réseau captera 53 % des déplacements additionnels anticipés d'ici 15 ans.
- Un retrait de près de 9 000 automobiles en période de pointe du matin est prévu.

**- 9 000**



## Il offrira plus de choix de mobilité pour tous les usagers de la route

Les pôles d'échanges, les stations et les Parc-O-Bus favoriseront une plus grande intermodalité en permettant un rabattement des voitures, des autobus et du transport actif (marche et vélo) vers le réseau à grande fréquence.

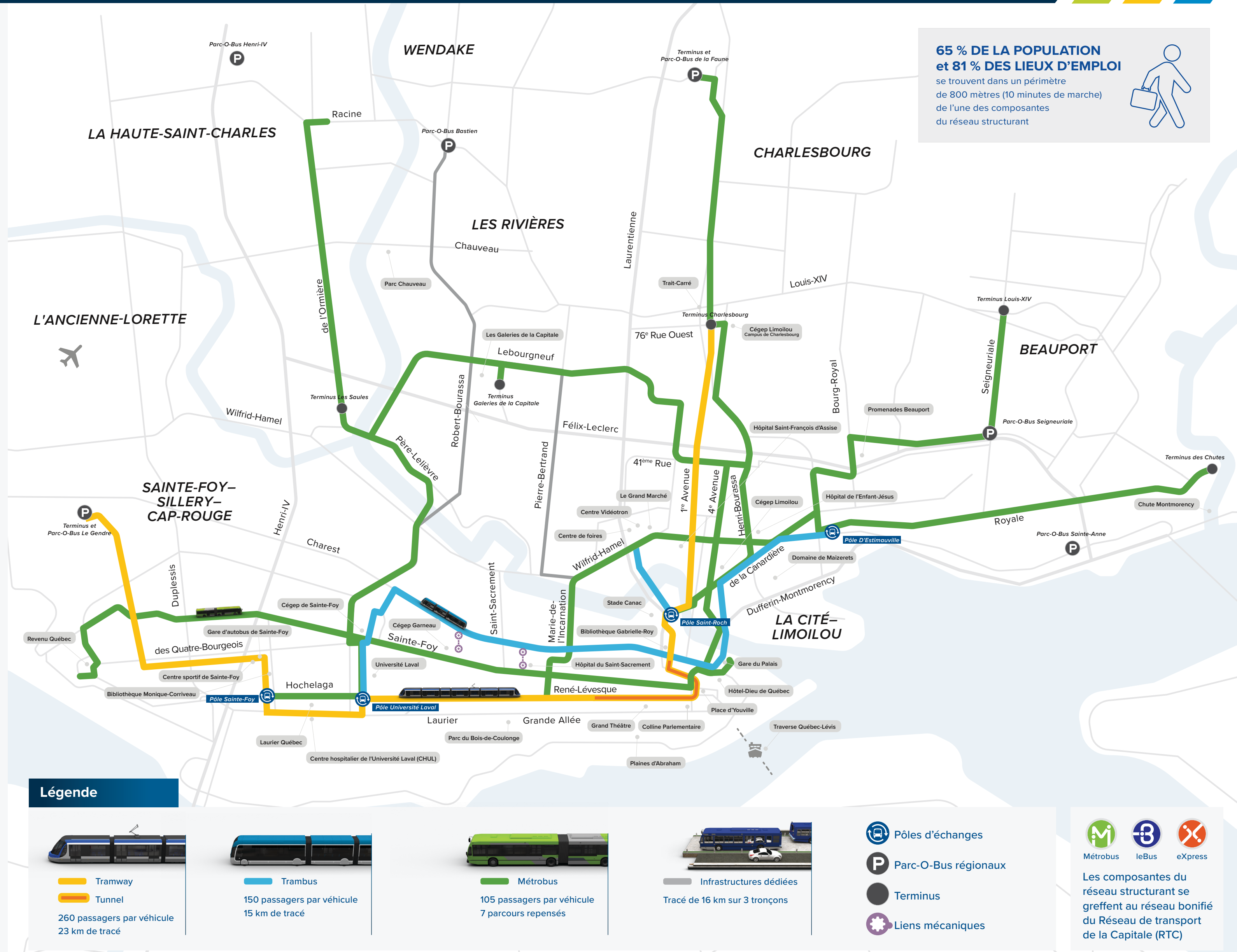


Le réseau évitera à plusieurs familles l'obligation de s'acheter un véhicule additionnel: **jusqu'à 10 000\$ d'économies par année.**

## Il transformera la ville

Avec l'implantation du tramway, tout l'espace compris d'une façade à une autre sera réaménagé le long du tracé pour une intégration urbaine réussie:

- **Meilleur partage de la route** avec l'ajout d'espaces sécuritaires pour les piétons et les cyclistes;
- **Renouvellement du mobilier urbain** (stations, parcs, art urbain, etc.);
- Bonification de la **canopée**;
- **Remplacement des infrastructures** de surface (chaussées, trottoirs, etc.) et souterraines.



**65 % DE LA POPULATION et 81 % DES LIEUX D'EMPLOI** se trouvent dans un périmètre de 800 mètres (10 minutes de marche) de l'une des composantes du réseau structurant



### Légende

Tramway	Trambus	Métrobus	Infrastructures dédiées
Tunnel	150 passagers par véhicule 15 km de tracé	105 passagers par véhicule 7 parcours repensés	Tracé de 16 km sur 3 tronçons
260 passagers par véhicule 23 km de tracé			

- Pôles d'échanges
- Parc-O-Bus régionaux
- Terminus
- Liens mécaniques

Métrobus leBus eXpress

Les composantes du réseau structurant se greffent au réseau bonifié du Réseau de transport de la Capitale (RTC)



# Le tramway

## ce que certains en disent...



### Pourquoi **PAS** un métro pour Québec?

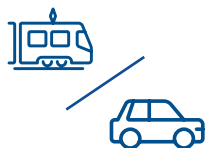
Le métro est **surcapacitaire** pour les besoins de Québec. Il peut accueillir 13 500 passagers à l'heure alors que l'achalandage prévu en heure de pointe est de 3 200 pour le tramway. Pour atteindre un taux d'occupation acceptable, le métro devrait circuler à une fréquence aux 13 minutes en période de pointe ou n'être constitué que de deux voitures. Le choix d'une fréquence si basse ou d'un métro si petit est irréaliste en termes d'attractivité et de coûts d'investissement.

Le métro **coûte trop cher**. Avec un financement comparable à celui du tramway, le tracé ne pourrait même pas relier l'Université Laval à la colline Parlementaire. Ainsi, le métro ne permet pas d'offrir un niveau de service intéressant pour les résidents de l'extérieur du centre-ville ni de capter les déplacements en provenance des secteurs périphériques.

Plusieurs des **avantages perçus du métro sont marginaux ou même faux**. Par exemple, la durée de vie des équipements est équivalente à celle du tramway, soit de l'ordre de 40 ans. Les coûts d'exploitation se situent dans des fourchettes de prix similaires, et ce, même si le métro peut être complètement automatisé. Sa construction en souterrain génère aussi des impacts : des émergences doivent être creusées pour les stations et des éléments techniques comme la ventilation et les matériaux extraits lors du creusage doivent être sortis par camion et expédiés dans des sites identifiés.

« Le tramway est une technologie du passé. Ce n'est pas pour rien que Québec a enterré le sien il y a 50 ans! »

**FAUX.** Le tramway moderne est un mode de transport fiable, confortable, performant et silencieux qui est implanté dans plusieurs villes de densité comparable à Québec. On ne compare pas sa voiture actuelle avec celle utilisée il y a 50 ans. Pourquoi le faire pour le tramway?



« Le tramway, c'est la guerre à l'auto! »

**FAUX.** Québec connaîtra une hausse de 100 000 déplacements par jour d'ici 2041. Pour soutenir cette croissance, 11 voies de circulation supplémentaires seraient nécessaires, soit l'équivalent des boulevards Charest et Laurier. La ville n'est pas en mesure d'absorber cette hausse sur son réseau artériel ni de développer de nouvelles rues au centre-ville. Ne rien faire équivaut ainsi à accepter une dégradation constante des conditions routières. Le réseau structurant captera 53 % de cette augmentation et facilitera les déplacements pour chaque mode de transport.



« Le tramway va paralyser la ville et les services d'urgence avec sa plateforme surélevée. »

**FAUX.** La plateforme surélevée évite que le tramway s'immobilise en raison de véhicules sur les rails. Il s'agit d'une mesure essentielle à la fiabilité du système et à la sécurité des usagers. Les automobilistes pourront traverser la plateforme aux intersections identifiées alors que les services d'urgence auront la priorité absolue partout sur le réseau.

« Le tramway va rester pris dans la neige. Ce n'est pas adapté au climat de Québec. »

**FAUX.** Plusieurs villes nordiques exploitent des tramways. Il existe des solutions éprouvées permettant d'effectuer le déneigement des rails, soit directement avec les rames du tramway ou encore à l'aide d'un véhicule conçu à cette fin pour les bordées plus importantes. La conception du réseau prend en compte ces besoins et des espaces suffisants sont inclus dans les plans afin d'entasser la neige avant qu'elle ne soit ramassée.

« Le tramway va nous obliger à éventrer la ville pendant quatre ans pour les travaux. »

**FAUX.** Des travaux importants seront nécessaires, mais ceux-ci seront effectués par phase afin d'atténuer les impacts. De plus, la Ville de Québec s'engage à ce qu'aucun autre chantier ne soit réalisé dans un rayon minimal de 500 m pour éviter les conflits. Des plans assurant le maintien de la circulation, du transport en commun et des accès aux résidences et commerces seront déployés. Également, le remplacement des infrastructures souterraines préviendra des travaux futurs dans ces secteurs.

« Le tramway va nous empêcher de circuler: on ne pourra plus tourner à gauche. »

**FAUX.** L'implantation du tramway entraînera une modification de certains itinéraires. Cependant, les projections montrent un maintien, voire une amélioration des conditions de circulation le long de son tracé. Il existe déjà plus de 400 intersections où le virage à gauche est interdit, dont plusieurs sur le boulevard René-Lévesque. Ce n'est donc pas nouveau! Et cela assurera la fiabilité, la rapidité et l'attractivité du tramway.

« Le tramway ne présente pas de gain par rapport à l'autobus. On va continuer de l'attendre dehors dans le froid et sous la pluie. »

**FAUX.** La conception du réseau structurant repose sur plusieurs principes directeurs, dont le confort. Les stations et pôles d'échanges assureront une protection contre les intempéries et seront dotés d'espaces tempérés dans certains cas. Les usagers auront accès à de belles stations bien intégrées dans chacun des quartiers. Il n'est donc pas question de faire attendre les gens au milieu de la rue sous la pluie et la neige.



« Le tramway va empêcher le stationnement dans la rue. »

**FAUX.** À terme, 96 % des places de stationnement seront maintenues. Des mesures d'atténuation seront déployées dans les secteurs où les taux d'occupation sont les plus élevés afin de garantir suffisamment d'espaces. Par exemple, de nouveaux stationnements pourraient être construits dans des sites hors rue.

« Le tramway, c'est bon juste pour les résidents du centre-ville. »

**FAUX.** Le tracé du tramway a été déterminé afin de capter les usagers avant qu'ils n'entrent dans les secteurs denses générant d'importants flux de déplacements. Il s'étirera sur 23 kilomètres entre Cap-Rouge et Charlesbourg. Les autobus du RTC qui ne circuleront plus le long du tracé du tramway et du trambus seront répartis sur l'ensemble du territoire afin d'offrir une meilleure desserte locale. Plusieurs autres composantes, comme des Parc-O-Bus et des Métrobus bonifiés, permettront aux résidents en périphérie de se rabattre facilement sur le système à forte capacité.

« Le tramway va défigurer la ville. »

**FAUX.** L'arrivée du tramway représente une réelle occasion de requalification urbaine des quartiers traversés. Celui-ci entraînera un réaménagement complet de la rue afin de la rendre plus belle, plus conviviale et plus sécuritaire pour tous. Il s'agit d'une occasion d'améliorer les aménagements pour le transport actif, de bonifier la canopée et de mettre à niveau les infrastructures souterraines.

« On a qu'à ajouter des autobus pour améliorer le transport en commun. »

**FAUX.** Cette stratégie atteint sa limite, car en augmentant leur taille, leur nombre et leur fréquence, les autobus se nuisent entre eux et entrent en congestion sur leur propre voie réservée (effet de train-bus).

