

## COMMUNIQUÉ

Pour diffusion immédiate

### **CAMPAGNE *UN TRAMWAY POUR QUÉBEC* POUR MIEUX VIVRE LA VILLE !**

**QUÉBEC, le 20 septembre 2006** – Accès transports viables – le regroupement des utilisateurs et utilisatrices des transports collectifs et alternatifs – a lancé aujourd'hui la campagne *Un Tramway pour Québec*. Cette campagne vise à mobiliser la population et les acteurs économiques, politiques et institutionnels de la ville de Québec derrière ce projet rassembleur.

« Pour nous qui défendons le transport en commun depuis des années, il apparaît évident qu'il y a un consensus, tant dans la population que chez les décideurs, sur l'idée qu'il faut développer le transport collectif. Nous pensons qu'il faut dès aujourd'hui passer à la vitesse supérieure et projeter la mise en œuvre d'un mode de transport performant, qui aura un effet décisif sur le développement de la ville : le Tramway. Cette campagne cherche à susciter le débat autour de l'idée d'un tramway à Québec », expose Pascal Laliberté, président d'Accès transports viables.

Le forum *Un Tramway pour Québec* constitue le lancement de cette campagne de promotion. La venue de conférenciers permet d'illustrer divers aspects, tant politiques que techniques, de la mise en œuvre d'un projet de tramway. Christoph Stucki, ancien directeur des Transports publics de Genève, présentera la relance des transports publics par le tramway tandis que Christian Boyer, de la Chambre de commerce de Bordeaux, mettra l'accent sur les bénéfices économiques du tramway pour les commerces et les entreprises de Bordeaux. Le forum permet aussi aux invités de faire le point sur la faisabilité technique du tramway et son adaptabilité au contexte de la ville de Québec.

« Ce forum est l'occasion de donner l'heure juste sur la réalité du projet : un tramway, ce n'est pas un milliard de dollars dans un super-autobus. C'est un projet de développement urbain, bon pour l'économie, pour l'environnement, pour la qualité de vie à Québec. C'est la modernité, l'entrée de la ville de Québec dans son 5<sup>e</sup> siècle d'existence. C'est la performance technique au service du développement durable », soutient Christian Savard, coordonnateur de l'organisme.

« Le contexte est favorable : la population est sensible aux enjeux environnementaux, l'achalandage du transport collectif augmente, le gouvernement a annoncé des budgets prometteurs pour le développement durable. Le projet de tramway n'attend qu'un leadership pour devenir réalité. Nous souhaitons que la présente administration municipale prenne ce leadership et se fasse la championne du tramway », en appelle Pascal Laliberté.

« Tout le monde pense que le tramway est un beau projet, mais il semblerait qu'on n'ose pas en rêver pour Québec. Nous voulons contribuer à faire décoller le projet, car le tramway est un rêve à notre portée ! », s'exclame Christian Savard.

Dans les prochaines semaines, Accès transports viables diffusera à grande échelle divers outils d'information sur le tramway (feuillet d'information remis aux usagers du transport collectif, exposition de photos et de vidéos, macarons, site Internet, etc.) afin de mieux faire connaître le projet à la population.

Plus d'informations sur le site [www.transportsviables.org/tramway](http://www.transportsviables.org/tramway)

-30-

Source : Christian Savard (418) 456-0592

# Annexes

## Les coûts du tramway

Comparés à d'autres infrastructures de transport majeures au Québec

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN PROJET	Coût total du projet (millions de dollars)	Nombre de passagers par jour prévu à la mise en service de l'infrastructure	Coût par passager (\$ par passager)
<b>Métro de Laval</b>	809 millions \$	50 000	<b>16 180 \$</b>
<b>Train de banlieue Terrebonne – Mascouche</b>	300 millions \$	11 000	<b>27 272 \$</b>
<b>Autoroute 175</b>	700 millions \$	6 000	<b>116 666 \$</b>
<b>Tramway de Québec</b>	750 millions \$	80 000	<b>9 375 \$</b>

Sources : Agence métropolitaine de Transport, Ministère des Transports du Québec, Réseau de transport de la Capitale

## Le Tramway à Québec en chiffres

Selon l'étude d'opportunité et de faisabilité réalisée par le Réseau de transport de la Capitale en 2003

<b>Vitesse commerciale</b>	25 km/h de moyenne
<b>Capacité des rames</b>	200 personnes par rame
<b>Capacité horaire</b>	Maximum de 5 000 passagers/heure
<b>Fréquence</b>	Passage aux 5 minutes sur la branche centrale du réseau
<b>Achalandage prévu</b>	80 700 usagers quotidiens
<b>Croissance d'achalandage</b>	40 % sur l'axe Tramway 16 % sur l'ensemble du réseau de transport collectif
<b>Longueur du réseau</b>	21,5 km
<b>Nombre de stations</b>	40
<b>Distance entre les stations</b>	500 m
<b>Coût</b>	650 millions de dollars (incluant 14 % d'aléas)
<b>Retombées économiques</b>	495 millions de dollars
<b>Emplois créés</b>	6189
<b>Délais de mise en œuvre</b>	81 mois de l'étude de faisabilité à la mise en service