

Possibilité de tracé de tramway



Photo : Tram Flexity Outlook de Bombardier, Bruxelles, Belgique (crédit Réjean Benoit)

## Consultation de la Stratégie centre-ville de la ville de Montréal

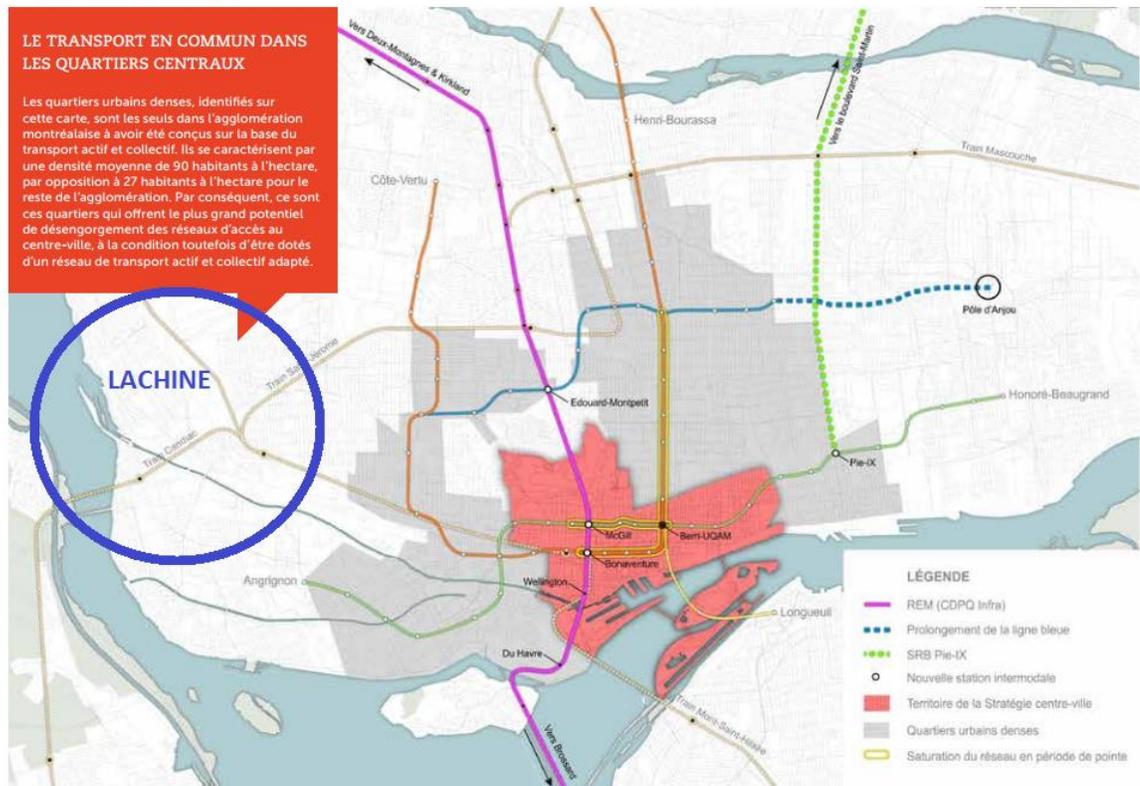
À l'Office de consultation publique de Montréal

Présentation de l'Alliance jeunesse de Lachine

Novembre 2016

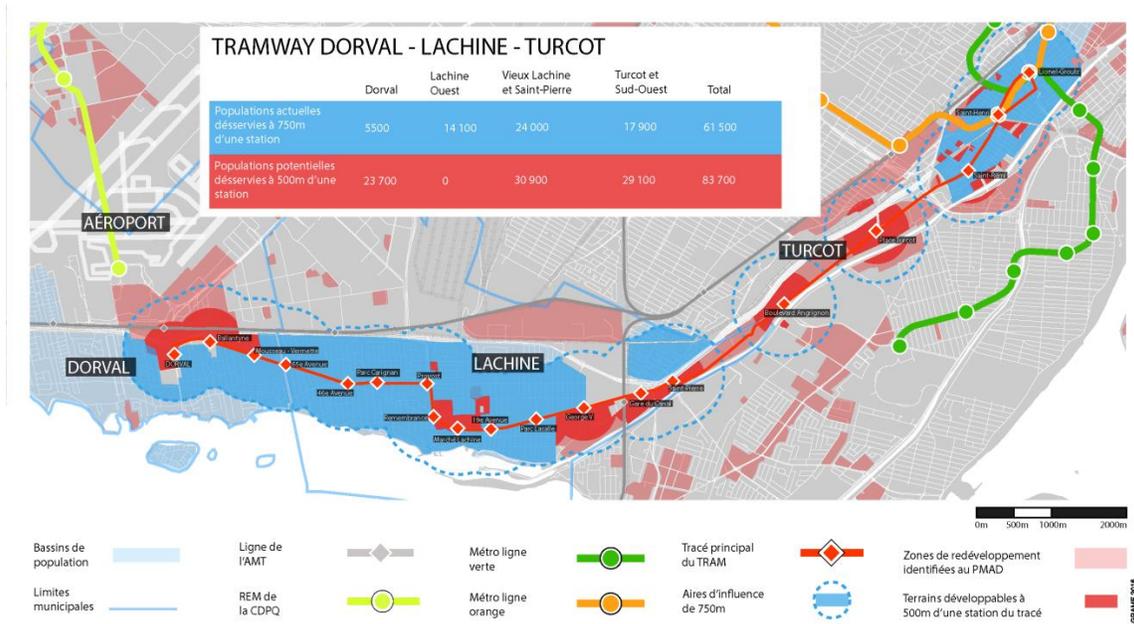
Bonjour, nous sommes l'Alliance jeunesse de Lachine. Merci de tenir ces consultations qui nous permettent de venir partager nos préoccupations et nos idées avec vous. Nous sommes préoccupés par le manque de transport en commun entre Lachine et le centre-ville. Les propositions dans la Stratégie Centre-ville ne desservent pas Lachine :

#### RÉSEAU ACTUEL ET PROJETÉ



Nous avons des solutions à proposer inspirées par l'étude remise par l'arrondissement de Lachine au BAPE lors des consultations sur le REM.

Pour Lachine et pour l'ensemble de Montréal, nous pensons qu'un réseau de tramway serait une solution moins coûteuse et qui permettrait de desservir plus de montréalais. Voici un exemple d'un tracé potentiel proposé dans l'étude de Lachine :



Source : Lefebvre J.-F., J. Théorêt, R. Benoit, C. Denommé et J. Ferreira (2016), *Pour un lien ferroviaire structurant reliant Lachine au centre-ville*, Étude d'opportunité réalisée pour l'arrondissement de Lachine par le GRAME.

Non seulement un réseau de tramway sur voie réservée permettrait de desservir le centre-ville de manière efficace, mais il permettrait également de desservir des points de destinations importants : l'aéroport, le Cégep André-Laurendeau, plusieurs écoles et le redéveloppement de la cour Turcot proche du centre-ville. La cour Turcot le long du canal possède un énorme potentiel qui a besoin d'un système de transport en commun efficace afin de développer ces friches industrielles avec des projets verts et durables qui correspondent aux aspirations de notre génération.

Nous avons été particulièrement marqués par les données que nous avons lues. Nous nous permettons de citer un paragraphe de l'étude de l'arrondissement de Lachine :

« Le tramway nécessite ainsi un investissement représentant environ le tiers de celui de l'option SLRO (matériel roulant inclus) alors que près de 4 fois plus de citoyens se trouvent à une distance de marche avec cette option, pour la population actuelle et un achalandage également 4 fois supérieur à celui du skytrain est attendu. Par dollar investi, le nombre d'utilisateurs du tramway serait ainsi 11 fois plus élevé que pour le métro automatique léger. Comme le tramway offrirait à la fois un lien rapide vers le centre-ville et en plus une véritable desserte locale, il devrait permettre d'accroître encore plus la proportion d'utilisateurs des transports collectifs que l'option skytrain. Cet écart serait encore plus grand avec l'aménagement de véritables écoquartiers, favorisés par l'option tramway. »<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Lefebvre J.-F., J. Théorêt, R. Benoit, C. Denommé et J. Ferreira (2016), *Pour un lien ferroviaire structurant reliant Lachine au centre-ville*, Étude d'opportunité réalisée pour l'arrondissement de Lachine par le GRAME, p.7 Sommaire exécutif

Plusieurs métropoles ont essayé d'intégrer un projet similaire au REM. Par exemple, les banlieues de Surrey à Vancouver et de Scarborough à Toronto n'ont pas eu tant de succès avec ce genre de métro électrique de surface. À Surrey, la ville a décidé de ne pas prolonger les lignes de son Skytrain mais plutôt de construire 19 stations de tramway<sup>2</sup>. A Scarborough, le LRT de Toronto qui figure comme modèle pour le REM et qui fait 6,4 km avec 6 stations sera démantelé en 2023 au coût de 118 millions.<sup>3</sup>

Un autre cas plus dramatique encore a été révélé. Dans Yongin, une banlieue en Corée du Sud, un projet semblable au REM a été construit, mais malheureusement, le projet s'est retrouvé à n'être pas du tout rentable et à ruiner la ville. Yongin doit verser 60M\$ à Bombardier pour combler le déficit encouru par le projet entaché de corruption et ce pour les 30 prochaines années. Youngin doit couper dans ses programmes sociaux et n'est même plus capable de chauffer ses centres pour personnes âgées.<sup>4</sup>

Après ces exemples, nous ne comprenons pas tout à fait pourquoi la ville de Montréal envisage ce projet tandis que le tramway est une option beaucoup moins coûteuse et très populaire aux quatre coins du monde.

Les tramways modernes ont permis à de nombreuses villes d'accroître considérablement l'utilisation du transport collectif. Nous citons ici un psychiatre qui explique ce succès<sup>5</sup> :

« L'image positive dont jouit le tramway est un outil puissant de séduction, qui peut être mis au profit de la fréquentation des transports en commun en général. " ... "Globalement, le tramway est donc décisif dans les stratégies visant à concurrencer la voiture dans les centres villes."

Les tramways modernes à planchers bas sont présents dans 265 villes dans le monde<sup>6</sup> et ce nombre de villes est en forte croissance<sup>7</sup>.

On peut construire une ligne de tramway pour un cout de 40 à 70 millions de dollars par km.<sup>8</sup> Ainsi, un réseau similaire à celui de Lyon avec 92 stations sur 64 km pourrait être réalisé à Montréal pour un coût de 2,5 à 4,5 milliards \$. C'est un système plus performant que le REM qui pour la même distance n'a que 24 stations et coûte 1 à 2 milliards de plus.

---

<sup>2</sup> Surrey LRT Project : [www.surrey.ca/city-services/15698.aspx](http://www.surrey.ca/city-services/15698.aspx)

<sup>3</sup> P.2 Mémoire présenté au BAPE par Réjean Benoit, Analyse de transport, septembre 2016  
[http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau\\_electrique\\_m%C3%A9ropolitain/documents/DM107.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_m%C3%A9ropolitain/documents/DM107.pdf)

<sup>4</sup> Émission Enquête « Un tramway nommé délire » jeudi le 29 janvier 2015

<sup>5</sup> Atelier du Tram: [www.atelierdutramp.org/wp-content/uploads/2014/05/fiche\\_02.pdf](http://www.atelierdutramp.org/wp-content/uploads/2014/05/fiche_02.pdf)

<sup>6</sup> Tramworld Data base : [www.tramworld.net/TW-database.html](http://www.tramworld.net/TW-database.html)

<sup>7</sup> UITP : [www.uitp.org/sites/default/files/cck-focus-papers-files/UITP\\_Statistic\\_Brief\\_4p-Light%20rail-Web.pdf](http://www.uitp.org/sites/default/files/cck-focus-papers-files/UITP_Statistic_Brief_4p-Light%20rail-Web.pdf)

<sup>8</sup> Waterloo-Kitchener 42 M \$ / km 19 km : 798 M \$ p7  
<http://rapidtransit.regionofwaterloo.ca/en/multimedialibrary/resources/F-14-062Stage1LRTProjectCommercialFinancialCloseGrandLinq.pdf>

**REM = 64 km de réseaux, 24 stations pour 5.5 milliards**

**TRAMWAY = 64 km de réseaux, 92 stations pour 2.5 à 4.5 milliards**

Actuellement les villes de Calgary Edmonton, Ottawa, Mississauga, Toronto, Kitchener-Waterloo et Surrey développent des lignes de tramway modernes.<sup>9</sup>

Le gouvernement fédéral n'est toujours pas décidé d'investir dans le REM, est-ce qu'ils se poseraient les mêmes questions que nous?

Nous espérons que nous vous avons convaincu qu'il existe d'autre pistes de solutions de transport collectif, plus efficaces pour desservir les montréalais et les amener au centre-ville : un réseau de tramway en voie réservée comme nous le souhaitons pour Lachine qui pourrait s'étendre avec le temps dans les différents arrondissements.

Nous avons en plus une expertise québécoise avec la compagnie Bombardier qui construit déjà des tramways.

EXEMPLE D'UN TRAMWAY BOMBARDIER À BRUXELLE :



*Photo : Tram Flexity Outlook de Bombardier, Bruxelles, Belgique (crédit Réjean Benoit)*

---

<sup>9</sup> Liste des projets de tramway en développement au Canada : [www.surrey.ca/city-services/18729.aspx](http://www.surrey.ca/city-services/18729.aspx)

Alliance jeunesse de Lachine