

MÉMOIRE

## Le tramway centre-ville / Lachine / Dorval, une priorité incontournable

Pourquoi le nouveau tramway doit  
être un pilier d'un véritable Plan  
stratégique de développement des  
transports pour le Grand Montréal



**GRAME**

Groupe de recommandations et d'actions  
pour un meilleur environnement



  
**Imagine Lachine-Est**

# Le tramway centre-ville/Lachine/Dorval, une priorité incontournable

## Pourquoi le nouveau tramway doit être un pilier d'un véritable *Plan stratégique de développement des transports pour le Grand Montréal*

Un mémoire conjoint  
du Groupe de recommandations et d'actions pour un meilleur environnement (GRAME)  
et d'Imagine Lachine-Est

Par Billal Tabaichount (M. Sc.), Jean-François Lefebvre (PhD) et Kimberly Salt (B. Sc.)

Déposé le 14 décembre 2020  
dans le cadre des consultations sur le Plan stratégique de développement (PSD)  
de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)



Groupe de recommandations et d'actions  
pour un meilleur environnement



### Les auteurs :

**Billal Tabaichount (M. Sc.)** est analyste au sein du GRAME. Il possède des maîtrises en sciences économiques (UQÀM) et en sciences de l'environnement (Université Autonome de Barcelone).

**Jean-François Lefebvre (MSc., Économie; PhD Études urbaines)** est chargé de cours au Département d'études urbaines et touristiques de l'École des sciences de la gestion de l'Université du Québec à Montréal (ESG-UQAM).

**Kimberly Salt (B. Sc.)** termine actuellement une maîtrise en *Urban Planning* à l'Université McGill.

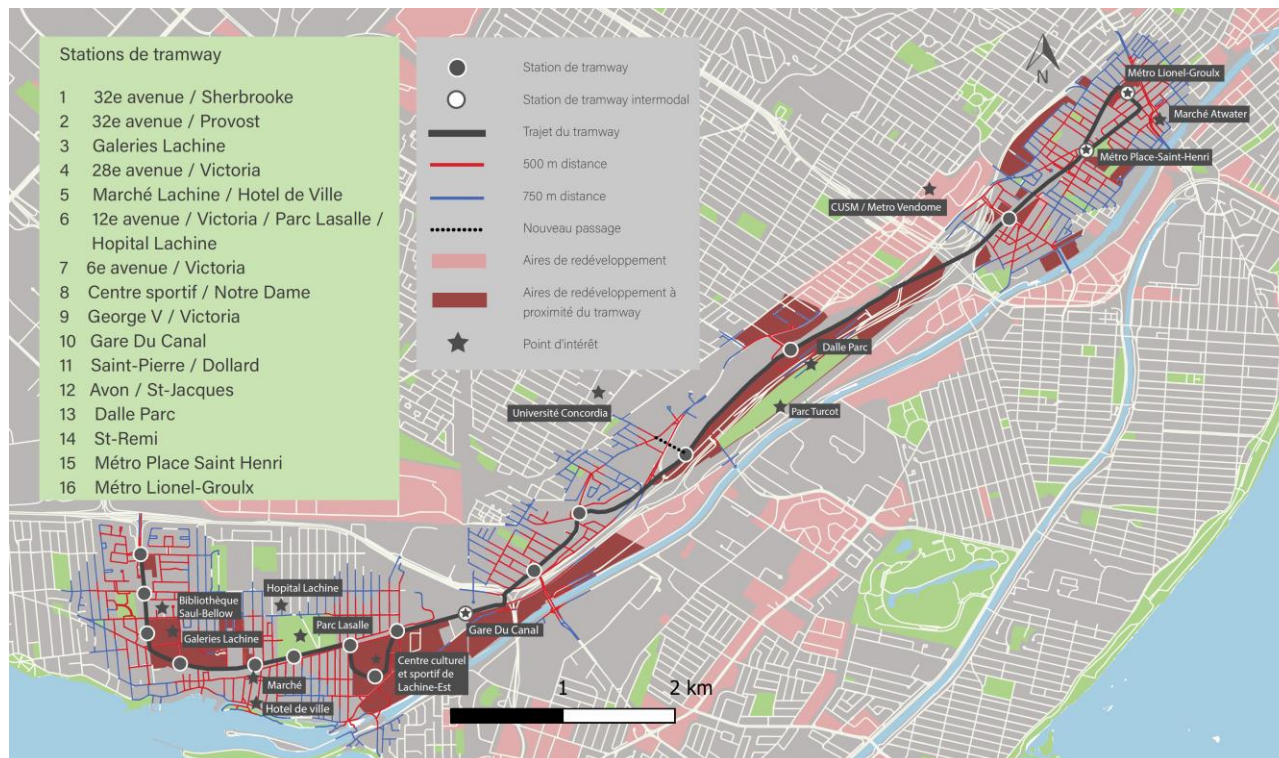
Photo de la couverture : Tramway de Paris (Photo JF Lefebvre, 2016)

## Points saillants du mémoire

### 1. Le tramway Centre-ville/Lachine/Dorval, une priorité incontournable

- 1.1. Une des premières priorités à inscrire dans le Plan stratégique de développement (PSD) de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) est la réalisation du projet de tramway Centre-ville/Lachine/Dorval. Ce projet se démarque notamment à cause de son immense potentiel de redéveloppement, particulièrement au sein du futur ÉcoQuartier de Lachine est, ainsi que par sa contribution au désenclavement du quartier Saint-Pierre.
- 1.2. Les études d'opportunité ont déjà démontré la pertinence de ce projet. L'étude de faisabilité, qui doit maintenant permettre de le rendre opérationnel, doit nécessairement et absolument être réalisée par des mandats sous responsabilité de l'ARTM (et éventuellement du ministère des Transports du Québec), lesquels ne devraient en aucun cas être réalisés par la CDPQ-Infra, laquelle a intérêt à vendre sa propre technologie (le métro automatique léger, ou *skytrain*).
- 1.3. Un premier tronçon doit être réalisé rapidement. Celui-ci devra relier la 32<sup>e</sup> avenue à Lachine à une station de métro (Vendôme où Lionel Groulx, selon le tracé qui sera finalement choisi parmi les trois options viables qui ont été identifiées jusqu'à présent).
- 1.4. **L'implantation de tramway de Lachine doit être intégrée au processus de réfection de l'échangeur Saint-Pierre**, avec l'objectif clair de désenclaver ce quartier de 5000 résidents de l'arrondissement de Lachine.
- 1.5. Le futur ÉcoQuartier de Lachine-Est, comptera 10 000 nouveaux résidents, 4 800 unités d'habitations et des milliers d'emplois, auxquels s'ajouteront plusieurs autres développements le long du tracé de la future ligne de tramway. La venue du tramway permet d'ores et déjà de concevoir l'ensemble de ces projets comme des TOD (*Transit Oriented Development*), avec des aménagements qui favoriseront les transports actifs et l'accès au tramway, notamment en réduisant significativement les exigences en termes d'espaces de stationnement et en intégrant l'autopartage et le vélo dès leur conception.
- 1.6. **La gare de train Du Canal doit être réaménagée sur une base permanente. La fréquence des lignes de train de Candiac et de Vaudreuil devra être augmentée.**
- 1.7. **Il faut tout de suite planifier l'extension du tramway, dans une deuxième phase, jusqu'à la gare intermodale de Dorval, et même à l'aéroport.** Ceci donnerait aux usagers l'accès au train de Vaudreuil et de Via Rail ainsi qu'aux parcs industriels de Lachine et de Dorval. Dans l'éventualité où le Réseau express métropolitain (REM) se rendrait également jusqu'à l'aéroport Montréal Trudeau, le tramway pourrait rejoindre celui-ci par le sud. Ou le REM pourrait rejoindre la gare de Dorval, également desservie par le tramway, ce qui aurait l'avantage de compléter le bouclage du secteur ouest du réseau structurant.

- 1.8. **L'ensemble du développement du tramway doit être pensé, dès le début, afin de permettre d'en utiliser l'infrastructure afin de permettre le déplacement de certaines marchandises en période hors-pointe.** Cette approche serait d'autant plus avantageuse que le réseau du tramway pourra être étendu vers l'Est afin de s'intégrer en continuité avec le tramway de l'Est, formant un véritable lien électrifié Est-Ouest dans l'île de Montréal (intégrant notamment l'aéroport, le port de Montréal ainsi que plusieurs parcs industriels). La distribution locale des colis pourra être assumée en vélo-cargo (à l'instar du programme Colibri), à partir de points de chute à des stations stratégiques du tram, notamment au sein des futurs ÉcoQuartiers, réduisant ainsi sensiblement le camionnage dans les zones résidentielles ainsi que les émissions de GES associées au camionnage.
- 1.9. **Même si les extensions du réseau de tramways se feront après la réalisation de cette première ligne, celles-ci doivent déjà être tenues en compte dans la conception des aménagements** (par exemple en prévoyant une emprise dans le futur ÉcoQuartier de Lachine-Est afin de faciliter la jonction avec une antenne du tramway qui se rendrait jusqu'au métro Angrignon tout en desservant l'arrondissement de LaSalle).
- 1.10. **Finalement, le Groupe de recommandations et d'actions pour un meilleur environnement (GRAME) et Imagine Lachine-Est appuient le mémoire présenté par l'arrondissement de Lachine dans le cadre de la présente consultation.**



Carte 1) Tracé de la phase 1 – 32<sup>e</sup> Avenue à Lachine/métro Lionel-Groulx  
(Option via l'emprise ferroviaire au nord du parc Turcot)

## 2. Pistes pour un véritable PSD des transports pour le grand Montréal

- 2.1. L'ARTM doit se doter d'un véritable Plan stratégique de développement (PSD), à l'instar du « Grand projet » (le *Big move*) que Toronto a adopté en 2008. **Celui-ci doit résulter de l'analyse comparative (intégrant leurs impacts et leurs coûts) des principales alternatives proposées**, afin de desservir les différents corridors de transport collectif anticipés. Les options retenues doivent permettre d'offrir des accès à une distance de marche à des services de transports collectifs structurants au plus grand nombre de concitoyens, tout en tenant compte des coûts d'implantation et d'opération de chacune des options envisagées. Les options retenues doivent également favoriser la densification et un meilleur aménagement du territoire tout en évitant d'encourager l'étalement urbain. Finalement, le Plan stratégique doit se doter d'une vision sur 25 ans phasée à court, moyen et long terme.
- 2.2. **La lutte aux changements climatiques constitue actuellement le plus grand défi de l'humanité.** L'investissement dans des choix de transports collectifs structurants, électrifiés et sur rail pour ceux qui constitueront l'épine dorsale du réseau, constitue un pilier pour réussir la transition énergétique. Pourtant, l'analyse comparative des choix en matière de transport - lorsque l'on se donne la peine de comparer des alternatives – omet complètement l'évaluation de leur incidence sur les émissions de GES, notamment par dollar investi. Cette négligence, qu'il serait criminel de poursuivre après ce constat, résulte du préjugé que tous les transports collectifs seraient meilleurs que l'automobile, donc qu'il n'est aucunement nécessaire d'évaluer les options envisagées puisque « nous investissons dans du transport collectif ».
- 2.3. **Chaque projet doit faire l'objet d'un test-climat**, d'une évaluation rigoureuse de ses incidences anticipées sur les émissions de gaz à effet de serre (GES), en tenant compte de l'impact de la construction (celui du REM implique des émissions de 800 000 tonnes de CO<sub>2</sub>, uniquement dans le béton requis pour ses immenses structures).
- 2.4. **L'évaluation comparative des projets, incluant pour la réalisation du test climat, doit également tenir compte de leurs coûts d'opération**, incluant, pour des réseaux privatisés comme les tracés desservis par le REM, la prise en compte du coût prévu dans les contrats auxquels sont liés les sociétés de transports collectifs et les municipalités. À moins de pouvoir en renégocier les modalités, le contrat signé pour 99 ans pour le REM prévoit que ses propriétaires factureront l'ARTM 0,72 \$ pour chaque passager-kilomètre, frais qui augmentera dans le temps et représente le double du coût des alternatives qui auraient pu être fournies par le public. La pandémie ne fera que retarder légèrement la mise en place effective du REM à partir de laquelle seront facturées des sommes dans les quelques 500 millions \$ annuellement pour son service, augmentant du coup le fardeau assumé par les villes et les usagers.

- 2.5. **Finalement, chaque ligne doit être pensée afin de s'intégrer au réseau et à en bonifier l'efficacité et l'efficience.**

### **3. Le nouveau tramway, pilier du « Grand virage » requis**

- 3.1. **L'évaluation comparative des options de transport doit se faire en respectant le principe du « bon mode au bon endroit »** (nous appuyons le mémoire déposé par la Coalition climat Montréal qui décrit très bien cet enjeu). **À cet égard, les tramways modernes - ou nouveaux tramways – représentent clairement le chaînon manquant de notre réseau de transport collectif :**

- L'implantation de lignes de tramway coûte beaucoup moins cher que l'ajout de nouvelles lignes de métro ou de métro automatique léger (de type *skytrain*), tout en offrant un mode beaucoup plus structurant que l'autobus.
- Le nouveau tramway est confortable, silencieux et s'intègre en douceur dans la trame urbaine.
- Non seulement l'établissement de voies réservées pour autobus de haute qualité amène des coûts qui s'approchent de ceux du tramway, mais leurs promoteurs (tout comme ceux qui vendent des autobus articulés censés remplacer les tramways) comparent les coûts de l'aménagement d'un SRB (Service rapide par bus) en excluant le matériel roulant, avec celui d'un tramway dont les coûts intègrent non seulement le matériel roulant mais également le réaménagement urbain de façade à façade.
- Non seulement chaque tramway remplace de trois à cinq autobus, mais sa durée de vie est plus du double de celle des autobus (actuellement 16 ans). Comme l'objectif des sociétés de transport est clairement d'électrifier l'ensemble de leur flotte, l'alternative devient l'autobus électrique à batteries, dont le coût est environ le double de l'autobus diesel hybride.

- 3.2. La première phase de développement des nouveaux tramways montréalais devra démarrer avec le lancement de celui de Lachine, suivi du tram de l'Est qui, idéalement, en sera l'extension, tout en comportant une antenne Nord-Sud complémentaire (reliant la ligne bleue et la ligne verte dans l'Est de Montréal), puis celui sur le boulevard Taschereau, sur la Rive-Sud. Ces quatre lignes pourront être implantées d'ici 2030 avec un budget à peine supérieur à celui de la construction des cinq stations de métro additionnelle de la ligne Bleue (le tram sur Taschereau nécessitera plus d'investissements et des délais plus importants pour son réaménagement, alors que l'ÉcoQuartier de Lachine-Est est déjà en phase de planification). Il aurait été aussi techniquement possible de modifier *in extremis* le projet de SRB Pie IX afin d'implanter à la place un tramway. **Par dollar investi, le tramway permet de réaliser près de 10 fois plus de kilomètres de lignes et 20 fois plus de stations que le métro ou le métro automatique léger.**

- 3.3. Dans une deuxième phase, lancée immédiatement après la confirmation des projets de la première phase, la construction de plusieurs autres lignes pourrait être concrétisée rapidement, afin de doter Montréal d'un véritable réseau. Par

exemple, une ligne pourrait relier Lachine-Est au métro Angrignon afin de desservir l'arrondissement de LaSalle.

### **Le tramway, l'option la plus efficiente pour desservir Lachine**

En respectant le principe du « bon mode de transport au bon endroit », il nous apparaît évident que le tramway est l'option la plus efficiente pour connecter de manière structurante l'Arrondissement de Lachine au centre-ville de Montréal. Dans le cadre de l'atteinte d'objectifs structurants – diminution des déplacements, transfert modal vers les transports collectifs et actifs, réduction de la place de l'automobile, diminution de l'empreinte écologique du secteur des transports – quatre types de bonification des transports en commun se doivent d'être recherchés :

- 1) Augmentation du nombre de véhicules-kilomètres (plus de services);
- 2) Enjeux de confort, de fiabilité et d'efficacité (amélioration du service);
- 3) Tarifs préférentiels et marketing (Incitatifs au transport collectif);
- 4) Développements urbanistiques compacts, mixtes et piétonniers (autour des gares et des circuits de transport en commun).

Alors que l'autobus se prête bien aux zones à plus faible densité, le métro ne devient pertinent que pour des aires où l'on peut s'attendre à une concentration particulièrement importante d'utilisateurs du transport collectif. En ce sens, le tramway s'avère particulièrement approprié pour couvrir le territoire du Grand Sud-Ouest.

Le transport ferroviaire en zone urbaine (métro, tramway, train de banlieue) s'avère également plus confortable et plus fiable qu'un service d'autobus, notamment quant aux conditions hivernales que connaît le Québec. En ce qui concerne ce plus grand degré de fiabilité, celui-ci montre toute sa pertinence face aux enjeux de trafic que connaît Lachine aux heures de pointe quant à sa connectivité au centre-ville. De plus, il est à noter que la mise en place d'un transport collectif par rail tend à augmenter le transfert modal vers le transport collectif, incluant les déplacements en autobus dans les zones à plus faible densité.

Le principal réseau structurant du transport collectif sur l'Île de Montréal demeure sans conteste le métro. Par contre, tout indique que nous sommes rendus à un point critique où de nouveaux réseaux sur rail, en surface, complémentaires au métro pourraient bien constituer la plus grande opportunité du XXI<sup>e</sup> siècle en matière de développement des transports collectifs.

Aujourd'hui, on constate que certaines lignes très achalandées sont en saturation. De plus, pour de nouvelles lignes à l'achalandage moins important, des modes de transport tels que le métro ou le *skytrain* s'avèrent trop coûteuses. À un tel achalandage, le tramway serait préférable, avec des coûts d'opération plus bas que l'autobus, tout en impliquant des coûts d'infrastructure beaucoup moins élevés que le métro ou le REM tout en s'insérant beaucoup mieux dans la trame urbaine.

Les études d'opportunité ont déjà démontré la pertinence de ce projet. L'étude de faisabilité, qui doit maintenant permettre de le rendre opérationnel, doit nécessairement et absolument être réalisée par des mandats sous responsabilité de l'ARTM (et éventuellement du ministère des Transports du Québec), lesquels ne devraient en aucun cas être réalisés par la CDPQ-Infra, laquelle a intérêt à vendre sa propre technologie (le métro automatique léger, ou *skytrain*).

Un premier tronçon doit être réalisé rapidement. Celui-ci devra relier la 32<sup>e</sup> avenue à Lachine à une station de métro (Vendôme où Lionel Groulx, selon le tracé qui sera finalement choisi parmi les trois options viables qui ont été identifiées jusqu'à présent, incluant par le côté nord ou par le sud de la cours Turcot, ou via Notre-Dame-de-Grace).

**Il faut tout de suite planifier l'extension du tramway, dans une deuxième phase, jusqu'à la gare intermodale de Dorval, et même à l'aéroport.** Ceci donnerait aux usagers l'accès au train de Vaudreuil et de Via Rail ainsi qu'aux parcs industriels de Lachine et de Dorval. Dans l'éventualité où le Réseau express métropolitain (REM) se rendrait également jusqu'à l'aéroport Montréal Trudeau, le tramway pourrait rejoindre celui-ci par le sud. Ou le REM pourrait rejoindre la gare de Dorval, également desservie par le tramway, ce qui aurait l'avantage de compléter le bouclage du secteur ouest du réseau structurant.

**La gare de train Du Canal doit être réaménagée sur une base permanente. La fréquence des lignes de train de Candiac et de Vaudreuil devra être augmentée.**



Il sera nécessaire de pérenniser la gare Du Canal (Photo : EXO).

**L'implantation du tramway centre-ville/Lachine/Dorval doit être intégrée à l'aménagement du futur ÉcoQuartier de Lachine-Est – et à tous les autres nombreux projets de développement le long du parcours, ainsi qu'au processus de réfection de l'échangeur Saint-Pierre, avec l'objectif clair de désenclaver ce quartier de 5000 résidents de l'arrondissement de Lachine.**

## L'ÉcoQuartier de Lachine-Est et le désenclavement du quartier Saint-Pierre

Le futur ÉcoQuartier de Lachine-Est comptera 12 000 nouveaux résidents, 4 800 unités d'habitations et des milliers d'emplois. Plusieurs autres développements s'ajouteront le long du tracé de la future ligne de tramway, faisant du secteur un pôle important de croissance démographique.

La venue du tramway permet d'ores et déjà de concevoir l'ensemble de ces projets comme des TOD (*Transit Oriented Development*), avec des aménagements qui favoriseront les transports actifs et l'accès au tramway, notamment en réduisant significativement les exigences en termes d'espaces de stationnement et en intégrant l'autopartage et le vélo dès leur conception. La combinaison de TOD et d'urbanisme vert permet d'anticiper des taux d'utilisation des transports collectifs ainsi que des transports actifs largement au-dessus de ceux constatés dans les développements traditionnels<sup>1</sup>.

En s'inspirant des expériences européennes combinant ÉcoQuartiers et TOD (voir notamment Cervero, et Sullivan, 2011) nous estimons que les aménagements intégrant le tramway pourraient permettre d'accroître significativement l'utilisation du transport collectif ainsi que des modes actifs relativement aux taux en vigueur dans le milieu dans lequel ils s'insèrent.

Parmi les mesures complémentaires permettant d'assurer le succès des transports collectifs, notons la diminution des seuils minimaux d'espaces de stationnements, voire leur abrogation, ainsi que l'implantation systématique de véhicules en autopartage :

- ☐ La présence de stationnements obligatoires est le premier incitatif à la dépendance automobile. Le tramway, jumelé à l'intégration de l'autopartage, permettra, dans les nouveaux développements, de réduire sensiblement les seuils minimaux d'espaces de stationnement relativement à ce qui était traditionnellement utilisé (de l'ordre de 0,25 espaces par unité dans certains ÉcoQuartiers européens).
- ☐ À l'instar du Code villageois de Pointe-Claire, le partage des cases de stationnement entre des fonctions habitations, emploi et commerces, contribue également à en justifier la réduction du nombre.
- ☐ **Chaque voiture en autopartage remplace, au Québec, en moyenne, dix véhicules privés<sup>2</sup>.** Cela doit être tenu en compte dans le calcul du nombre de cases requises.
- ☐ Dans les 2 arrondissements de Rosemont-La Petite-Patrie et du Plateau-Mont-Royal, 14 % et 10 % des ménages utilisent respectivement les services de Communauto. Le potentiel de développement est très grand, notamment à Lachine.

---

<sup>1</sup> Cervero, R. and C. Sullivan (2011), "Green TODs: marrying transit-oriented development and green urbanism", *International Journal of Sustainable Development & World Ecology*, Vol. 18, No. 3, June 2011, 210–218.

<sup>2</sup> <https://blogue.communauto.com/ajout-700-vehicules-canada-en-2020/>

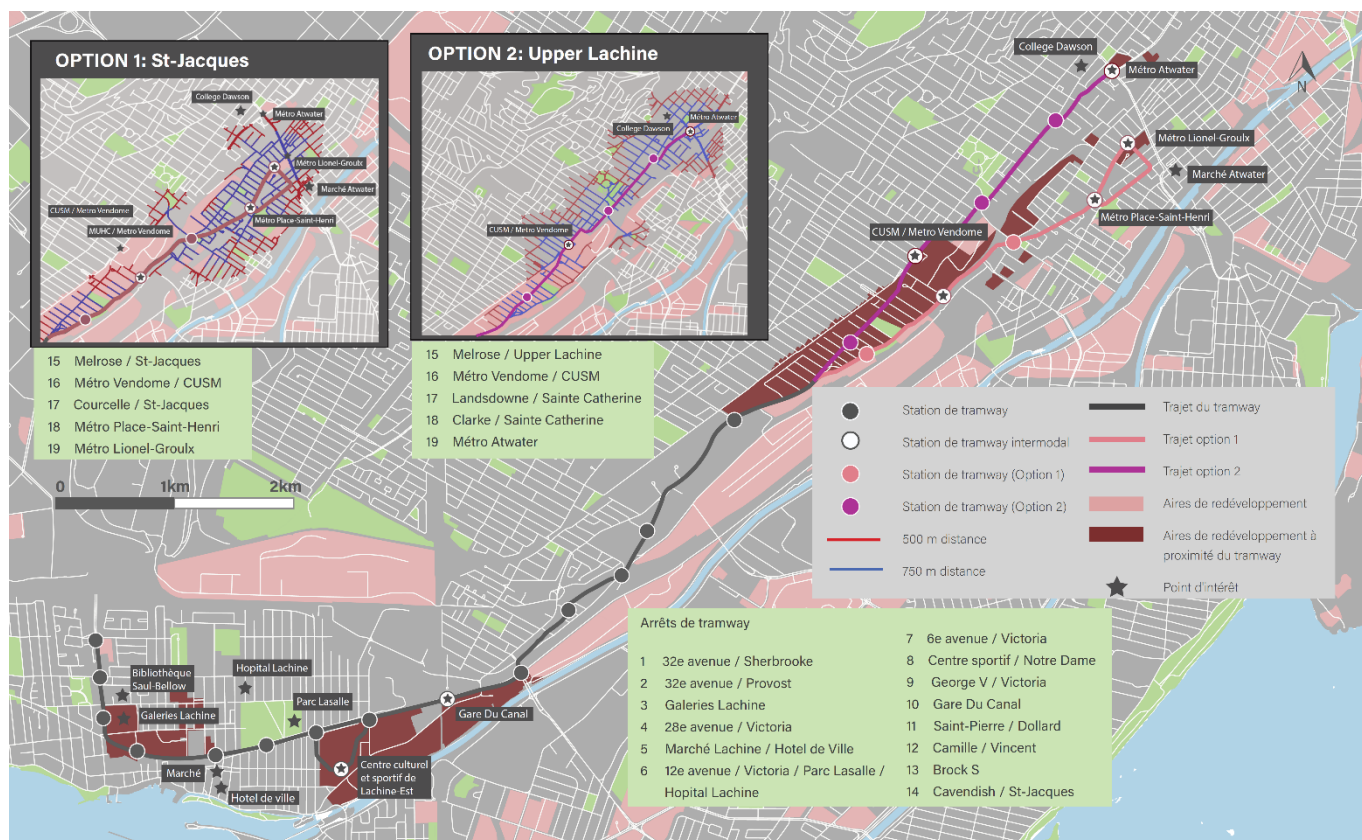
- 1 Torontois sur 5 (20%) envisagerait de se débarrasser de son véhicule domestique et de recourir à un service d'autopartage. De ce 20%, les milléniaux étaient les plus susceptibles de faire ce changement, avec 1 sur 4 (25%), affirmant qu'ils reconsidéreraient le véhicule du ménage pour l'autopartage; 16% des membres de la génération X et 15% des baby-boomers ont dit la même chose<sup>3</sup>.

Le projet d'ÉcoQuartier de Lachine-Est se démarque par l'état d'avancement de son processus consultatif participatif. De plus, **l'implantation de tramway de Lachine s'intègre parfaitement au processus de réfection de l'échangeur Saint-Pierre**, avec l'objectif clair de désenclaver ce quartier de 5000 résidents de l'arrondissement de Lachine. Le « timing » est parfait pour y intégrer la première ligne de tramway montréalaise.

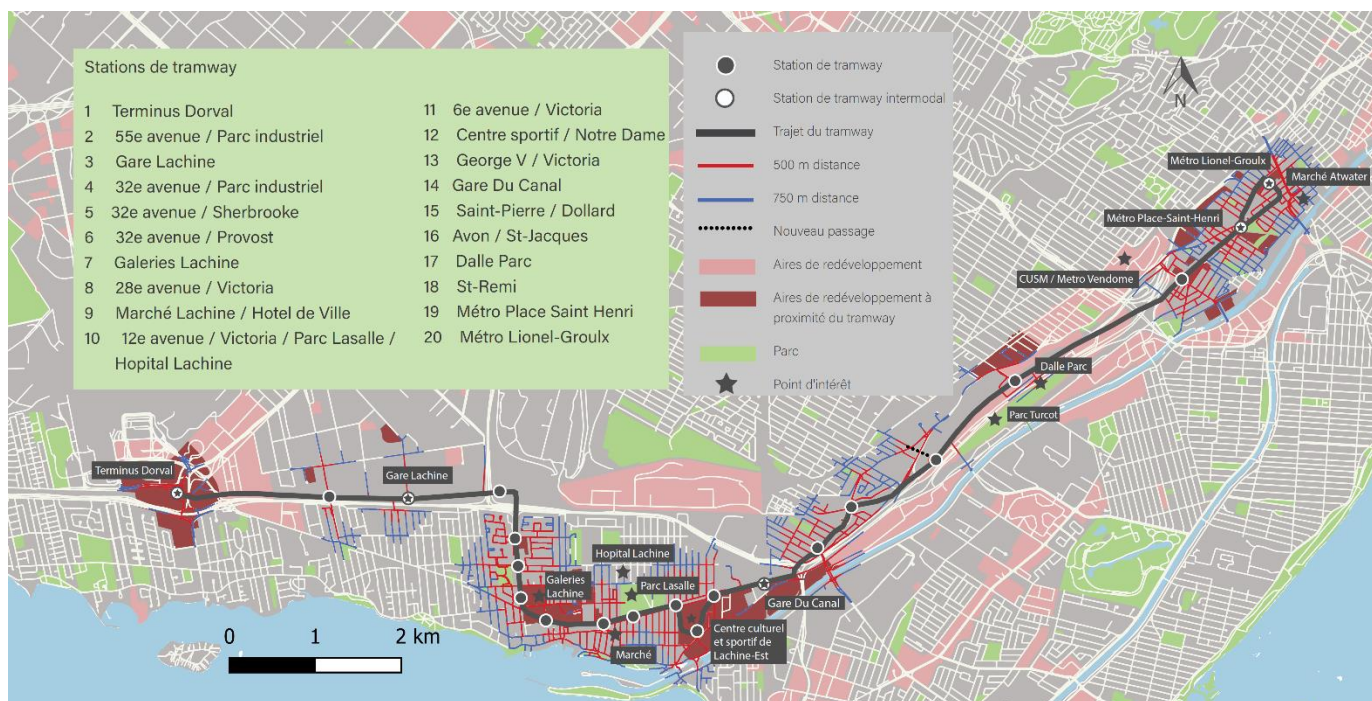


Carte 2) Territoire accessible en vélo (à 1 500 m) et stations avec abris de vélo (en rose)

<sup>3</sup> <https://blogue.communauto.com/rapport-1-torontois-sur-5-envisagerait-de-remplacer-son-vehicule-par-un-service-dautopartage/>



Carte 3) Tracé de la phase 1 – 32<sup>e</sup> Avenue à Lachine/métro Vendôme ou Lionel-Groulx (via Saint-Jacques ou Upper Lachine)



Carte 4) Tracé complet (phase 1 et 2 – Dorval/Lachine/métro Lionel-Groulx (via l'emprise ferroviaire au nord du parc Turcot)

## **Tram-cargo et vélo-cargo, le transport des marchandises repensé**

Au Québec, le camionnage connaît une importante croissance, alors que son volume d'activité a presque doublé entre 1990 et 2014. Ce camionnage permet de desservir la quasi-totalité des municipalités du Québec, mais c'est dans la région de Montréal que sa présence est la plus importante. Cette dernière constitue le carrefour stratégique du transport de marchandises dans l'Est du Canada. Étant donné son parc industriel et sa proximité avec le réseau autoroutier, l'arrondissement de Lachine ne fait pas exception à la règle. Il est également à considérer que la récente installation d'un centre d'expédition d'Amazon dans le secteur contribuera à une intensification du transport de marchandises.

Ce camionnage a un coût social important. La nécessité de livrer les marchandises au moment précis où celles-ci sont requises pour la vente ou la transformation accroît le nombre de déplacements, notamment dans des environnements urbains qui n'y sont pas toujours adaptés. En ce sens, le camionnage se transforme bien souvent en atteinte à la convivialité et à la sécurité de ces lieux. De plus, largement dépendant des énergies fossiles et représentant 29,8% de l'énergie consommée par les transports au Québec, le camionnage s'avère être un secteur d'activité difficilement conciliable avec les objectifs ambitieux de réduction des GES, que ce soit avec le « Plan pour une économie verte » du gouvernement du Québec ou le « Plan climat » de la Ville de Montréal.

Dans ce contexte, il est primordial qu'une mobilité durable intègre le transport des marchandises parmi ses priorités. Tout projet de développement de transport sur rail se doit d'être considéré comme une composante potentielle du transport de marchandises hors pointe. L'analyse du tram-cargo pourra être faite en combinaison avec le déploiement d'un service de livraison à vélo (« vélo-cargo »). Ce dernier a pour but de répondre aux besoins liés à la couverture des « derniers kilomètres », notamment à l'intérieur de Lachine et de ses environs.

Le parc industriel de Lachine accueille des entreprises telles qu'Amazon, UPS, FedEx, Purolator, etc. Ceci offre un cadre qui bénéficierait particulièrement de la mise en place d'un système de transport des marchandises par tram-cargo. Ce dernier permettrait de desservir d'autres zones industrielles dans le Grand Sud-Ouest, telles que celles de LaSalle et de Dorval. Dans le cas de l'implantation d'un tramway entre le centre-ville et Lachine, une grande part des infrastructures seraient déjà existantes et la mise en place d'un système de tram-cargo permettrait d'optimiser les retombées. La possibilité d'une extension de ce tramway jusqu'à l'aéroport à travers la gare de Dorval donnerait une nouvelle portée aux retombées économiques de ce tram-cargo.

L'ensemble du développement du tramway doit être pensé, dès le début, afin de permettre d'en utiliser l'infrastructure pour déplacer certaines marchandises en période hors-pointe. Cette approche serait d'autant plus avantageuse que le réseau du tramway pourra être étendu vers l'Est afin de s'intégrer en continuité avec le tramway de l'Est, formant un véritable lien électrifié Est-Ouest dans l'est de Montréal (intégrant notamment l'aéroport, le port de Montréal ainsi que plusieurs parcs industriels). La distribution locale des colis pourra être assumée en vélo-cargo (à l'instar du programme Colibri), à partir de points de chute à des stations stratégiques du tram, notamment au

sein des futurs ÉcoQuartiers, réduisant ainsi sensiblement le camionnage dans les zones résidentielles.

Cette initiative s'inscrirait en correspondance avec de nombreuses politiques publiques, que ce soit à l'échelle provinciale ou municipale. Dans le « Plan pour une économie verte 2030 », le gouvernement du Québec défend une vision durable et intermodale du transport des marchandises. En ce sens, il soutient explicitement le transport ferroviaire et électrifié des marchandises dans un objectif de réduction du camionnage. Pour le gouvernement, cette vision s'inscrit dans une logique d'optimisation des chaînes logistiques à l'aide d'un transport ferroviaire intégré à des aménagements urbains et locaux. Au sein du « Plan climat 2020-2030 » de la Ville de Montréal, on retrouve également l'objectif de faire en sorte que 25% des livraisons soient « zéro émission » d'ici 2030.

Pour ce qui est du vélo-cargo, cette alternative a le potentiel d'améliorer grandement la sécurité et la convivialité de l'environnement urbain par la réduction du camionnage, mais également en bonifiant les infrastructures de transport actif, notamment par une amélioration de la connectivité du réseau existant. Cette démarche bénéficiera à des secteurs particulièrement enclavés, où résident des populations vulnérables. Le quartier Saint-Pierre, à Lachine, en est un bon exemple.

Fortement enclavé par une série de barrières physiques, telles que l'échangeur Saint-Pierre, le quartier Saint-Pierre représente aujourd'hui une voie de contournement ou de transit pour la circulation automobile ou le camionnage au détriment de modes alternatifs à l'empreinte carbone plus faible. À cela s'ajoute une forte concentration d'accidents impliquant des usagers du transport actif et un sentiment d'insécurité chez ces derniers. Tous ces éléments représentent des obstacles importants au transfert modal nécessaire à l'atteinte de cibles ambitieuses de réduction des émissions en GES.

Le tram-cargo permettra de réduire l'empreinte carbone du secteur, ainsi que de bonifier la sécurité et la convivialité de l'environnement urbain, notamment pour les modes de transport actif. Nous espérons également que ce projet représentera un fort encouragement pour les autres territoires montréalais à une réflexion en profondeur et au développement d'initiatives visant un transport des marchandises à l'empreinte carbone minimale. À l'international, la concrétisation de ce projet fournira un nouvel exemple d'innovation montréalaise permettant d'allier développement économique et transition écologique à l'échelle d'une métropole. Finalement, notre proposition ouvre d'importantes opportunités de renforcement des capacités en transition écologique et en mobilité durable pour l'ensemble des échelles de gouvernance montréalaise.

## Pistes pour un véritable PSD des transports pour le grand Montréal

L'ARTM doit se doter d'un véritable Plan stratégique de développement (PSD), à l'instar du « Grand projet » (le *Big move*) de Toronto a adopté en 2008. **Celui-ci doit résulter de l'analyse comparative (intégrant leurs impacts et leurs coûts) des principales alternatives proposées**, afin de desservir les différents corridors de transport collectif anticipés. Les options retenues doivent permettre d'offrir des accès à une distance de marche à des services de transports collectifs structurants au plus grand nombre de concitoyens, tout en tenant compte des coûts d'implantation et d'opération de chacune des options envisagées. Les options retenues doivent également favoriser la densification et un meilleur aménagement du territoire tout en évitant d'encourager l'étalement urbain. Finalement, le Plan stratégique doit se doter d'une vision sur 25 ans, avec une vision à court, moyen et long terme.

Au moment où nous apprêtons à déposer le présent mémoire, donc le jour où les résidents du grand Montréal étaient invités à s'exprimer sur le Plan stratégique de développement de l'Autorité régionale de transport métropolitain, on apprenait que les décisions étaient déjà prises, du moins pour deux corridors importants. Ainsi, La Presse révélait qu'« À terme, le REM sera donc doté de branches qui relieront le centre-ville au cégep Marie-Victorin et à Pointe-aux-Trembles. Celles-ci s'ajouteront aux branches vers l'Anse-à-l'Orme, Deux-Montagnes et Brossard, déjà en construction<sup>4</sup>. »

Au minimum, ces nouvelles infrastructures doivent devenir publiques après 25 ans (et non pas rester privatisées pendant 99 ans comme le REM). De plus, les contrats doivent être négociés afin d'éviter une facturation à des coûts beaucoup trop élevés qui viendraient ajouter un poids financier démesuré à l'ARTM). L'ARTM doit comparer les coûts facturés avec l'alternative la moins coûteuse de transport collectif structurant électrifié, le tramway.

Nous réitérons qu'un réseau de tramway complémentaire au métro et au REM s'avère essentiel. Et que la portion ouest de la ligne rose, le tramway Dorval/Lachine/centre-ville, en est un excellent point de départ.

---

<sup>4</sup> <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2020-12-14/le-rem-prolonge-vers-l-est-et-le-nord-de-montreal.php>

## Le nouveau tramway, pilier du « Grand virage » requis

Si la pertinence de l'implantation d'un tramway dans l'axe Dorval/Lachine/centre-ville ne fait aucun doute, plusieurs facteurs concourent pour faire de celle-ci la première ligne de tramway à pouvoir être mise en place dans la région de Montréal : le fait que celle-ci puisse circuler en grande partie sur des emprises désaffectées, tout en devenant la principale mesure de mitigation des travaux de l'échangeur Saint-Pierre et en étant intégrée au projets de l'ÉcoQuartier de Lachine-Est et à de nombreux autres projets de redéveloppement.

La première phase de développement des nouveaux tramways montréalais devrait donc démarrer avec le lancement de celui de Lachine, suivi du tram de l'Est qui, idéalement, en sera l'extension, tout en comportant une antenne Nord-Sud complémentaire (reliant la ligne bleue et la ligne verte dans l'Est de Montréal), puis celui sur le boulevard Taschereau, sur la Rive-Sud. Ces quatre lignes pourront être implantées d'ici 2030 avec un budget à peine supérieur à celui de la construction des cinq stations de métro additionnelle de la ligne Bleue (le tram sur Taschereau nécessitera plus d'investissements et des délais plus importants pour son réaménagement, alors que l'ÉcoQuartier de Lachine-Est est déjà en phase de planification). Il aurait été aussi techniquement possible de modifier *in extremis* le projet de SRB Pie IX afin d'implanter à la place un tramway. **Par dollar investi, le tramway permet de réaliser près de 10 fois plus de kilomètres de lignes et 20 fois plus de stations que le métro ou le métro automatique léger.**

Dans ce que nous appelons la phase I, à l'horizon 2030, nous supposons qu'il est trop tard pour transformer le prolongement de la ligne Bleue en tramway, mais que c'est encore possible pour le SRB Pie-IX (voir le mémoire de la Coalition climat Montréal à cet égard).

De plus, l'extension de la portion ouest de la ligne orange de deux stations de Côte-Vertu jusqu'à Bois-Franc malgré son coût élevé, est aussi justifiée dans une perspective d'intermodalité en permettant la connexion avec la ligne de Deux-Montagnes (réduisant ainsi les frais facturés par le REM, puisque de nombreux usagers pourront directement accéder ainsi au métro). Au moins, les frais additionnels résulteront de l'augmentation de l'achalandage attiré par cette nouvelle connectivité.

Dans une deuxième phase, lancée immédiatement après la confirmation des projets de la première phase, la construction de plusieurs autres lignes pourrait être concrétisée rapidement, afin de doter Montréal d'un véritable réseau. Par exemple, une ligne devrait relier Lachine-Est au métro Angrignon afin de desservir l'arrondissement de LaSalle (quartier densément peuplé alors que le secteur ouest demeure mal desservi en transport collectif et que le boulevard Newman recèle un énorme potentiel de redéveloppement).



Carte 5) Tram LaSalle : Antenne Lachine-Est/métro Angrignon (options 1 et 2)

## Carte du tracé complet :

Phase 1 et 2 du Tramway Dorval/Lachine/métro Lionel-Groulx (scénario via l'emprise ferroviaire au nord du parc Turcot)

