

## Meilleure densification, moins d'éco-embourgeoisement

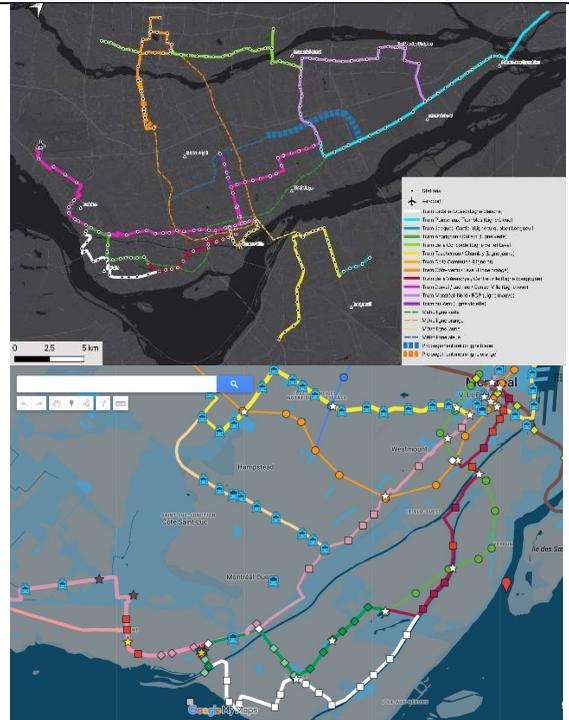
En permettant d'offrir beaucoup plus de stations avec le tram, beaucoup plus de ménages y auront accès à pied. C'est la clé pour favoriser le transfert modal vers les transports collectifs. On réduit aussi l'éco-embourgeoisement en évitant de concentrer la densification autour d'un nombre limité de stations de métro, tout en permettant une hausse significative de l'offre résidentielle (incluant les futurs écoquartiers). C'est la seule option qui permet de réduire la dépendance à l'automobile et les coûts qui y sont associés.



## Relier le tram du Grand Sud-Ouest au tram de l'Est

Alors que l'ARTM s'enligne pour favoriser un tramway pour le Projet structurant de l'Est, il apparaît évident que les deux réseaux devront être reliés, pour former un lien électrifié est-ouest pour Montréal. Laval et Longueuil pourront également réaliser leur propre réseau de tramways.

Dès que la réalisation du réseau de base du Grand Sud-Ouest sera assurée, on devra planifier l'ajout d'une ligne reliant Lachine au métro Vendôme puis au centre-ville, par NDG. À cette ligne pourra se greffer des liens nord-sud sur Cavendish, Côte-des-Neiges et Du Parc, ainsi qu'un lien est-ouest avec un tram sur Jean-Talon.



## Le tramway, clé du Projet structurant du Grand Sud-Ouest

En étant plus structurant que l'autobus et beaucoup moins coûteux que le métro, le tramway permettra de développer un vaste réseau complémentaire à celui du métro.

Au lieu de mettre chaque ville, chaque arrondissement, en compétition avec son voisin, on peut amorcer, ensemble, la mise en place du vaste réseau de train léger de surface qui permettra (enfin!) de réussir à la fois d'atteindre les objectifs de transfert modal, de réduction des coûts pour les ménages, de baisse des temps de déplacement, de diminution des accidents et de décarbonation des transports.

Imagine Lachine-Est vous encourage à appuyer l'implantation du réseau de trams du Grand Sud-Ouest, en répondant au sondage de l'ARTM ou en déposant un mémoire, d'ici au 11 février: <https://consultationso.artm.quebec/>

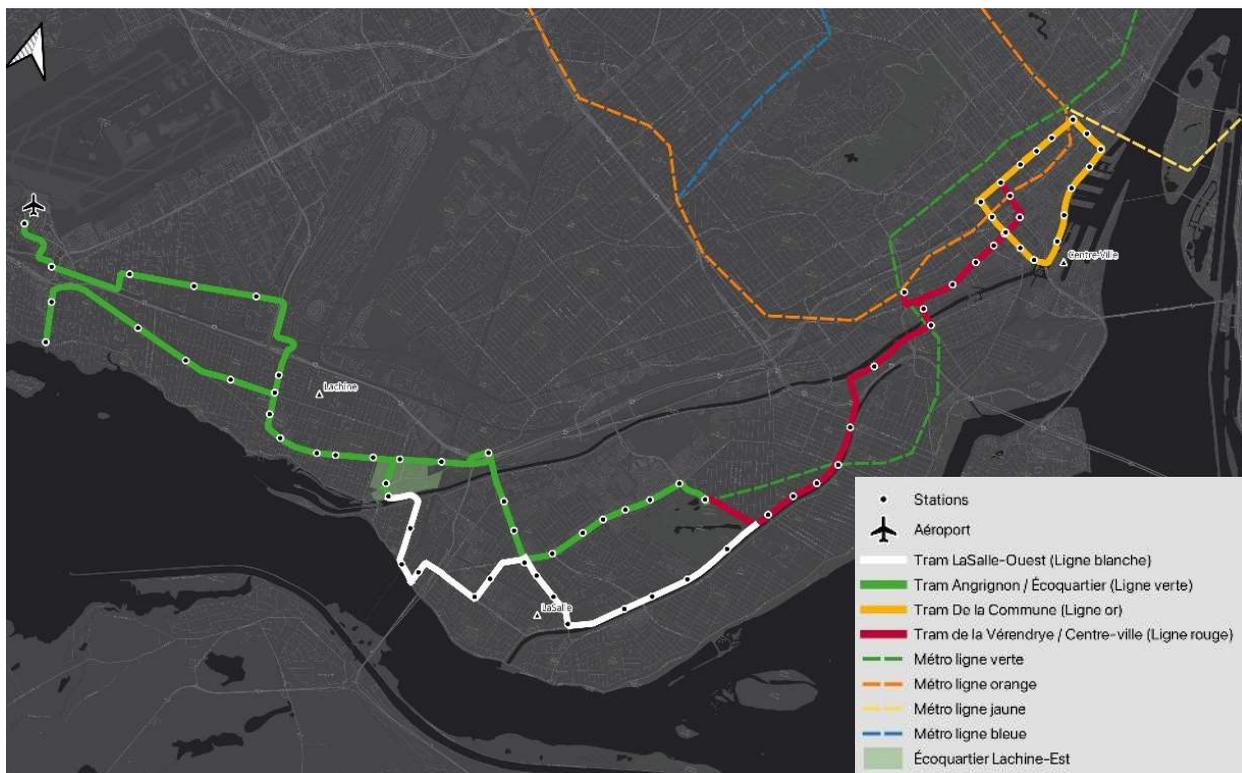
**Vous voulez appuyer l'implantation du tram du Grand Sud-Ouest et son intégration à un vaste réseau pour Montréal, Longueuil et Laval :**  
contactez-nous : [imagineLachineest@gmail.com](mailto:imagineLachineest@gmail.com)

Réalisé par  le 28 janvier 2024.



Chaque dollar investi dans le réseau de tramways et trains-trams permettra d'aménager au moins 6 fois plus de kilomètres de lignes et au moins 12 fois plus de stations qu'un métro!

L'extension de métro envisagée pour 6 stations sur 8,5 km coûterait environ 9 G\$. Pour des budgets similaires, le Grand Sud-Ouest pourra se doter, en une dizaine d'années, d'un vaste réseau de tramways de près de 50 km pour 4 lignes et près de 70 stations.



### Le tram réduit les temps de déplacements

La vitesse commerciale (la vitesse incluant les arrêts) d'un tram en site propre avec priorité aux feux de circulation peut s'approcher des 30 km/h. C'est beaucoup plus que l'autobus (entre 12 et 22 km/h) et presque autant que le métro (34 km/h pour la ligne verte). De plus, un tram express irait encore plus vite en sautant quelques stations. Dans une étude réalisée par Imagine Lachine-Est et le GRAME, nous démontrons que le tramway permet de réduire les temps de parcours pour la majorité des déplacements comparativement au métro ou à l'autobus, en combinant accessibilité et fréquence.

### Le tram est accessible universellement

Le *Grand virage* vers un réseau de trams pan-montréalais permettra d'obtenir rapidement plus de 130 nouvelles stations de transport collectif structurant, électrifié et accessible universellement (soit deux fois plus que le métro, sans dépendre du bon vouloir des ascenseurs).



### Moins coûteux à opérer que les autobus

Même si les investissements de départ sont importants, le tramway permet des économies significatives dans les coûts d'opération. Pour 2 villes françaises de grandeur équivalentes, la contribution de la collectivité par déplacement est de 1,75€ par voyage à Toulon (438 000 habitants) qui n'offre qu'un service d'autobus alors qu'elle n'est que de 0,72€ à Montpellier (465 000 hb) qui dispose d'un réseau maillé de tramways.



Carte à gauche :

- nous demandons une station au cœur du quartier Saint-Pierre,
- une antenne dans l'écoquartier de Lachine-Est (idéalement un lien par LaSalle—ouest),
- que le tram emprunte la 32<sup>e</sup> Ave pour desservir le secteur nord densément peuplé,
- qu'une antenne soit ajoutée vers le parc industriel (accès aux emplois),
- que l'on se rende jusqu'au métro Berri-UQAM tout en ajoutant une boucle sur De la Commune.