

Le développement du centre-ville de Montréal a besoin d'un *Grand Virage*

Luc Gagnon, M. Sc., Ph.D.

- Président, *Option transport durable*
- Chargé de cours en développement durable, École de technologie supérieure
- 20 ans à Hydro-Québec, Conseiller principal Changement climatique
- Président de Transport 2000 en 2008-2009
- « Réviseur expert » du Groupe intergouvernemental sur l'évolution du climat



Problèmes pour accéder au centre-ville

ÉTUDE SUR L'ACCESSIBILITÉ ET LA MOBILITÉ AU CENTRE-VILLE - STRATÉGIE CENTRE-VILLE

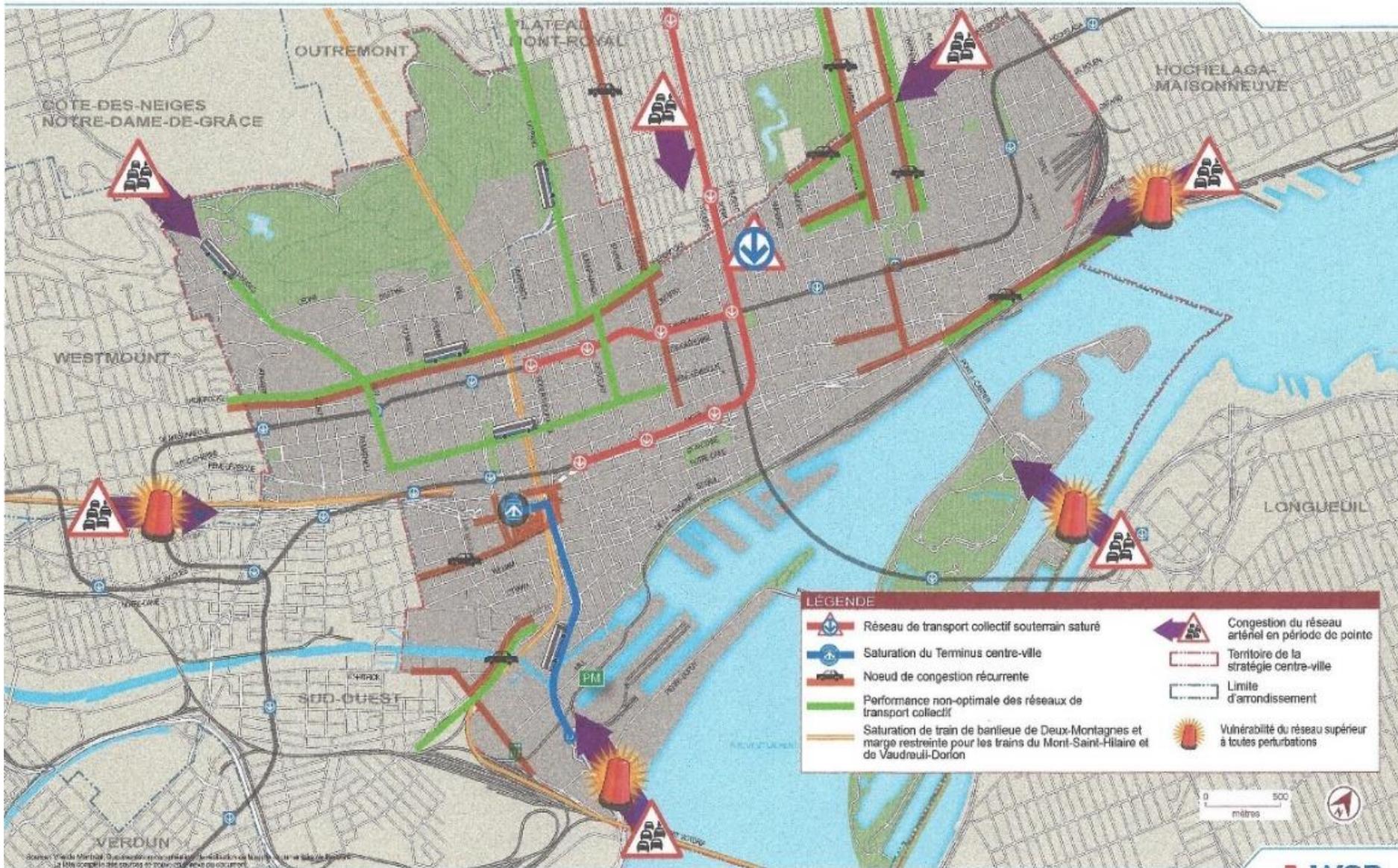
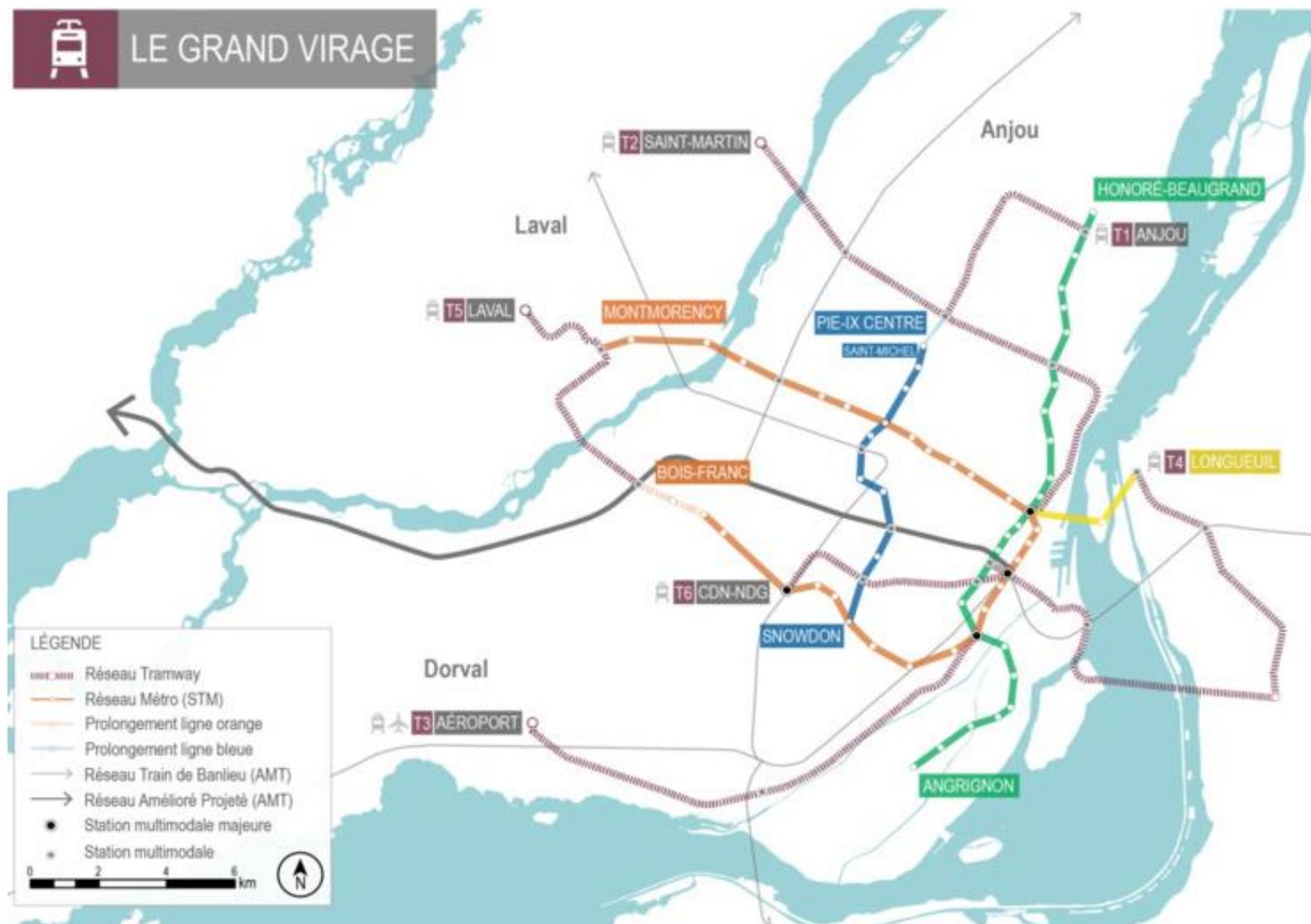


Figure 3-1

Saturation des réseaux de transport routier et collectif en période de pointe et vulnérabilité des réseaux



LE GRAND VIRAGE

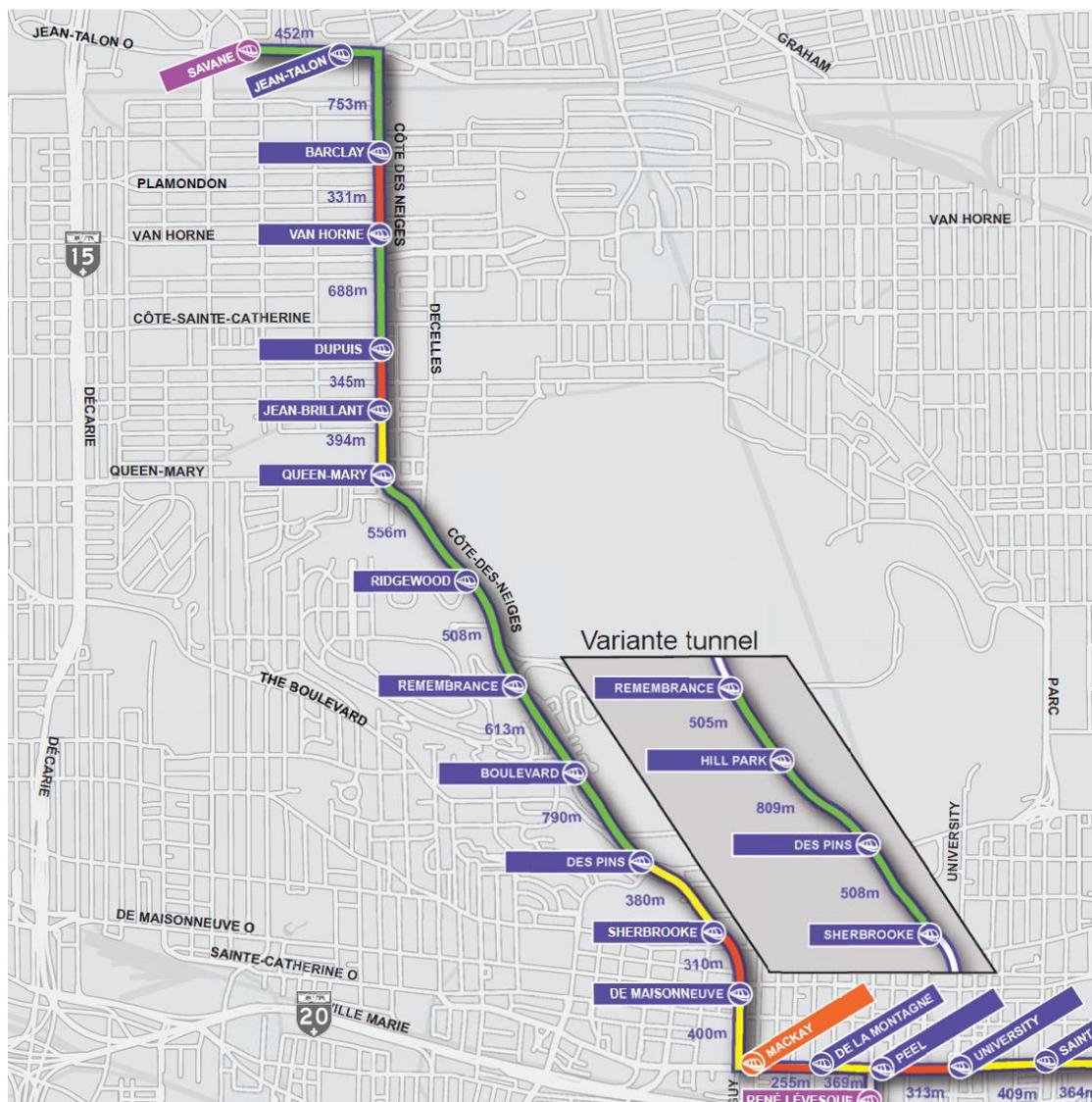


-6 lignes de tramway
-3 stations de métro

Accès du Nord-Ouest

Tramway Côtes-des-Neiges (70 000 passagers /jour)

Chantier prioritaire dans le Plan de transport de Montréal



Entrée Sud-Ouest : le tramway Lachine :

40 000 passagers par jour; 1,2G\$, incluant l'accès à l'aéroport



Accès de la Rive-Sud

Tram-train : métro Peel, métro Bonaventure,
Pont Champlain, boul.Taschereau, métro Longueuil



Réduire les problèmes d'accès : Ponts Champlain et Jacques-Cartier

	<i>Skytrain</i> du REM	Tram-train à Longueuil
Entrée à Mtl du Pont Champlain	Élimine la congestion des autobus	Élimine la congestion des autobus
Station Griffintown	Station « potentielle » = \$\$\$	Station certaine
Secteur Pont Jacques-Cartier	Aucune amélioration	-Service à Longueuil -Valorise la Ligne Jaune qui est sous-utilisée
Coûts	2 milliards \$ Viaducs et 3 km de tunnels, très coûteux	1 milliards \$ Stations peu coûteuses, dans les rues

Pont Champlain : Tram-train *versus* skytrain

Comparaison des paramètres techniques

	Skytrain	Tram-train
Longueur et vitesse maximale	Skytrain 80 m 100 km /h	Tram-Train 72 m 100 km /h
Capacité maximale d'une rame	600 passagers	542 passagers
Achalandage max : une heure, +une direction	12 000 passages	12 000 Pont 10 200 +Métro 1 800
Intervalle nécessaire	3 minutes	3 minutes 9 secondes

Problèmes d'accès au centre-ville: Est et Centre

Ligne Orange saturée

Ligne Verte doit compenser

Réseau routier saturé sur Sherbrooke et Notre-Dame

Réseaux
STM



Prolongement de la ligne Bleue du métro ??

Pas opposé à quelques nouvelles stations de métro :

Nécessité de compléter le réseau :

- Une station ligne Bleue Pie IX
- Deux stations ligne Orange à Bois-Franc

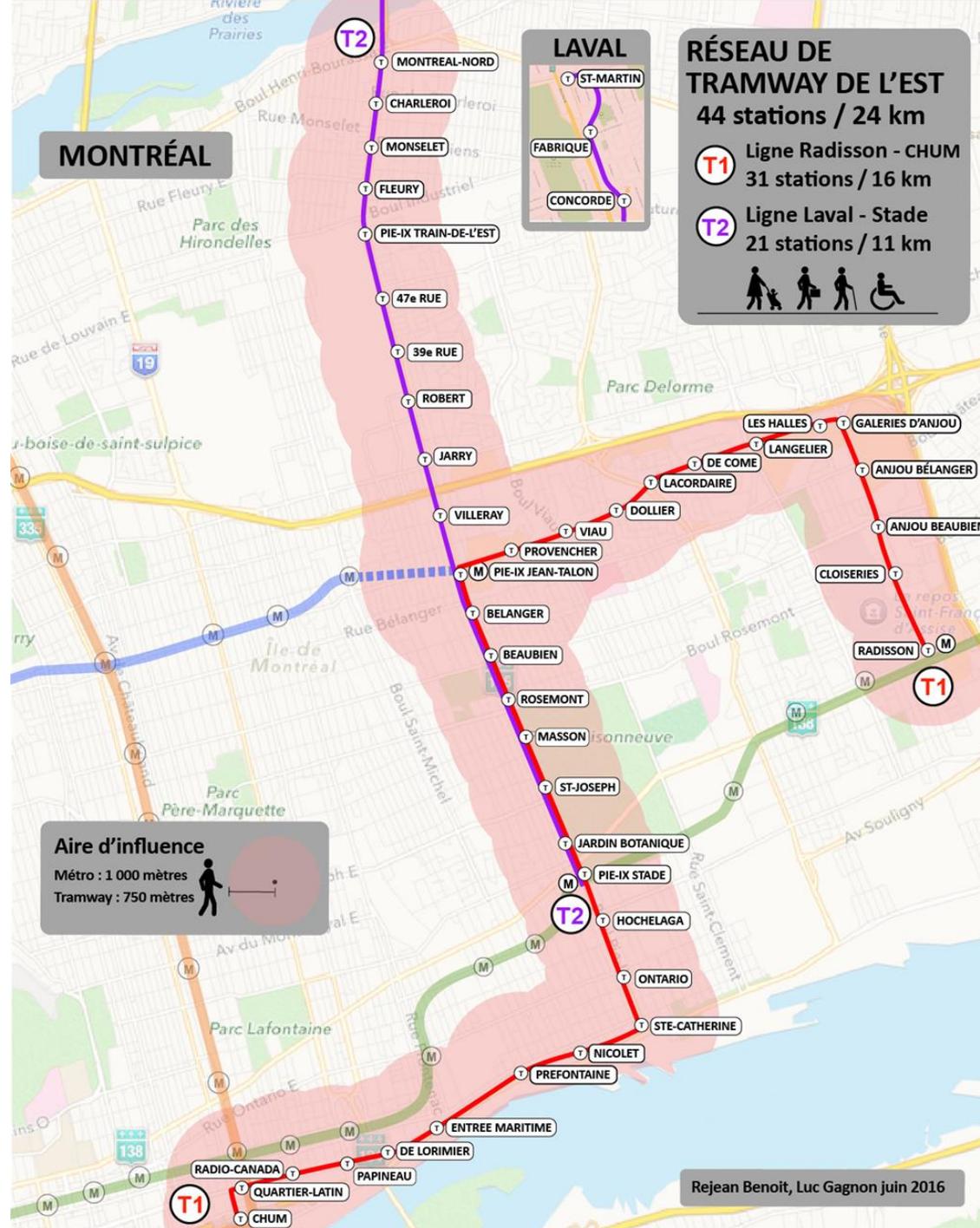
Prolongement de la ligne Bleue du métro

- **Principe du *Bon mode au bon endroit***
3\$ milliards pour des stations sous-utilisées
(6 wagons seulement, sur une possibilité de 9)
- Mais surtout, **le prolongement de la Ligne Bleue va ajouter des usagers sur la ligne Orange, la pire option en termes de réduction de la congestion**

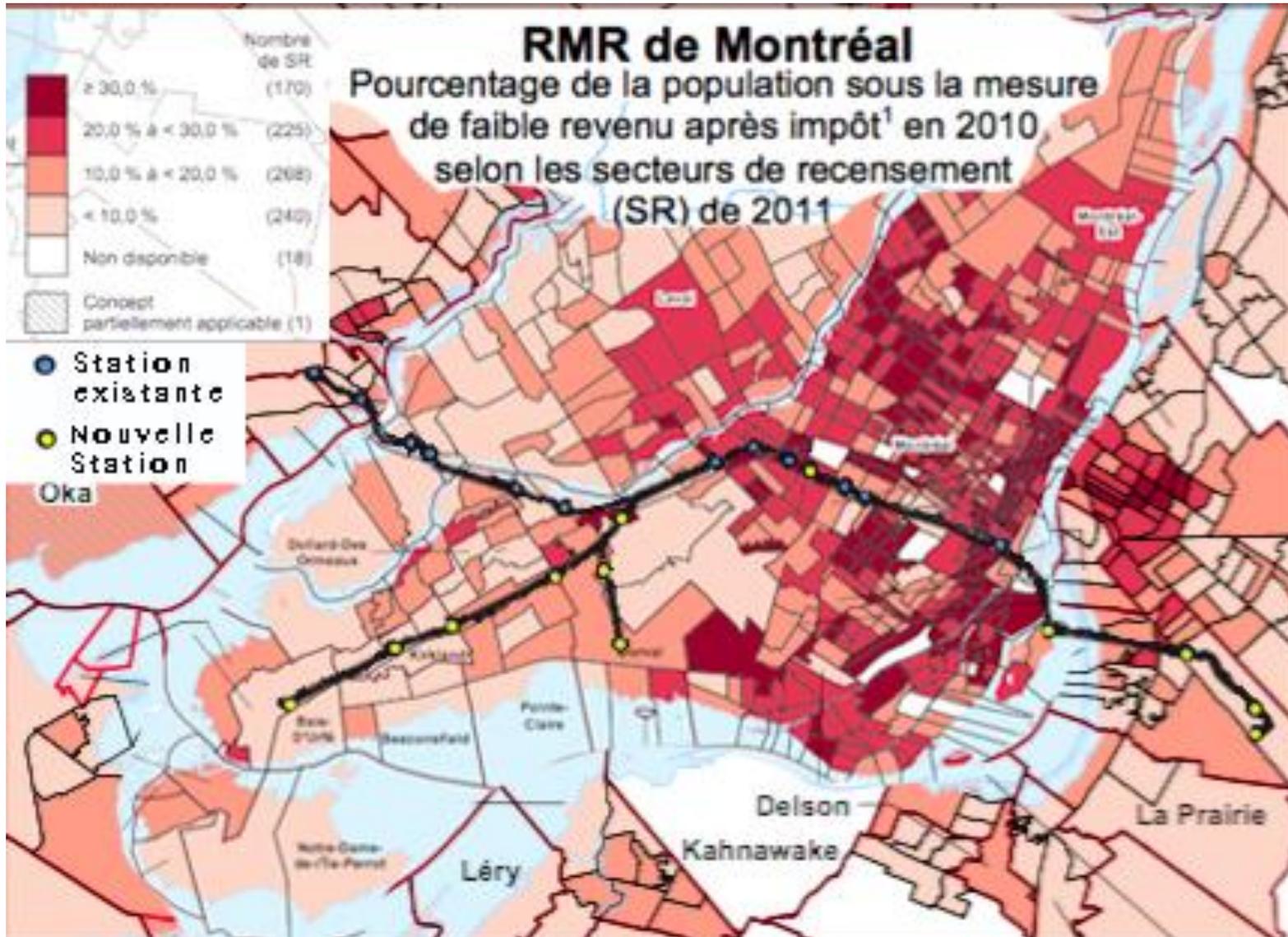
Réduction
des 3
problèmes
dans l'Est

Tramway
de l'Est :
150 000
passagers
par jour

Autant
d'usagers
que le REM,
pour 4 fois
moins cher



REM : Des tracés qui évitent les quartiers denses qui évitent les quartiers pauvres



N.B.
quartiers
pauvres
sur la
Rive-sud

Conclusion : défendre les intérêts de Montréal

**REM : Un vrai coût de près de 8 milliards \$,
sans bénéfice pour Montréal**

Pour défendre les intérêts de Montréal
et ceux de ses citoyens

Montréal doit :

- Faire arrêter le projet de REM qui va empêcher tout autre développement pour 10 ans
- Demander à l'ARTM d'évaluer rapidement les mérites de plusieurs lignes de tramway

	Lignes de tramways et ajouts de stations de métro	Nouvelles stations	km	Coûts unitaires et commentaires	M \$	Achalandage quotidien 2025
T1	Métro Radisson /Anjou / Pie IX / CHUM	44	25	Tramway : 50M\$ /km -Aucune côte majeure -Aucun viaduc -Deux virages	1600	150 000
T2	Pie IX : du Métro Pie IX (ligne Verte) à Laval (St-Martin)					20 000
M1	Métro ligne Bleue : une station coin Pie IX et Jean-Talon	1	1	Une station de métro : 350M\$		
T3	Aéroport /Dorval /Lachine / Métro Lionel-Groulx	19	20	-50M\$ /km sur 18 km -viaduc de 300 M\$ pour accès à l'aéroport	1200	40 000
T4	Métro Longueuil / Taschereau / Pont Champlain /Métro Peel	18	20	Moyenne 50M\$ /km -Km sur le pont très peu coûteux -Un viaduc à élargir	1000	70 000
M2	Métro : Poirier et Bois-Franc	2	2	700M\$ pour les deux stations	700	90 000
T5	Tramway Le Carrefour / métro Montmorency /métro Bois-Franc	10	9	Tramway : 50M\$ /km	450	20 000
T6	Métro Guy / Cotes-des-Neiges / De la Savane / Terrains Hippodrome	34	15	Moyenne 75M\$ /km -Côte importante (tranchée)	1100	70 000

Performances économiques et sociales

	Réseau électrique métropolitain	Grand virage
Composantes principales	4 lignes de Skytrain	6 lignes de tramway 3 stations de métro
Coûts réels	8 milliards \$, incluant actifs de l'AMT + stations potentielles	6 milliards \$
Nouvelles stations	12 + 2 potentielles	128 9 fois plus de stations
Nombre de passagers Horizon 2025	150 000	460 000 3 fois plus de passagers

Performances : émissions de GES

	Réseau électrique métropolitain	<i>Grand Virage</i>
Émissions directes évitées par le remplacement des autobus	18 600 t / an	356 000 t / an 28 fois plus que le REM
Émissions liées à la construction (surtout le béton)	Entre 700 000 et 960 000 t	Environ 10 fois moins
Émissions liées à l'aménagement du territoire (2025)	Étalement urbain = Hausse de 60 000 t / an	Concentration urbaine = Baisse de 45 000 t / an