

Tramway – PSE et Hippodrome

Chronique du 15 janvier 2024

Je ne m'attendais pas reparler du tramway si tôt dans la saison. C'est que nous avons eu droit à deux divines surprises au cours des derniers jours, à savoir que le tramway était désormais envisagé pour le Projet structurant de l'Est (PSE) et pour l'Hippodrome... tel que je le recommandais avec insistance depuis des mois, des années même dans le cas de l'hippodrome. J'y vois, enfin, un retour au bon sens.

Projet structurant de l'Est

Nous apprenions la semaine dernière que l'équipe du PSE est revenue sur terre en évoquant l'hypothèse que le PSE prenne la forme d'un tramway. Celui-ci compterait 31 km de voies et 28 stations. Le coût de ce projet serait de 13 milliards de dollars (G\$).

Commençons par parler de la pertinence de cette annonce, bien que pour l'heure elle laisse plusieurs questions en suspens :

- En présence d'une demande de mobilité de niveau intermédiaire, comme c'est le cas dans l'Est de l'île, une **technologie de transport de capacité intermédiaire**, en l'occurrence le tramway, est à l'évidence la solution à privilégier;
- Pour l'heure, le tracé des 31 km n'a pas été présenté. Ce qu'il est important de souligner au stade actuel, c'est que s'agissant d'un mode circulant au niveau du sol, le tracé initialement envisagé par CDPQ-Infra doit être respecté. En clair : **le tramway doit venir au centre-ville**, où il desservira le boulevard René-Lévesque sur toute sa longueur;
- Le tramway est d'abord un mode de desserte des populations vivant le long de son corridor, plutôt que de rabattement, par autobus ou via des stationnements incitatifs, d'usagers provenant de plus loin (trains de banlieue, par exemple). C'est pourquoi la distance entre les stations est partout dans le monde de 500 mètres environ. Or, on parle ici d'inter-stations deux fois supérieures (1 100 mètres). En prenant en compte les segments du tracé peu habités, c'est tout de même une quarantaine de stations, non pas 28, qui devraient être envisagées;

Là où le bât continue de blesser, c'est au niveau des coûts annoncés. À 13 G\$, ce projet reviendrait à 419 M\$ / km et 464 M\$ / station, ce qui en ferait sans conteste le tramway le plus cher du monde. Encore que l'on a ici l'occasion de voir le chat sortir du sac :

*« **Les coûts de construction (...) frôleraient les 5 G\$, selon l'estimation actuelle. C'est en ajoutant les frais contingents, comme les provisions pour risques et les frais de financement, qu'on en arrive à une facture globale de 13 G\$** »*

Henri Ouellette-Vézina, La Presse, 12 janvier 2024

Le 4 octobre dernier, j'ai consacré une chronique à ce que devrait être la méthode appropriée au calcul des coûts des projets de transport collectif. En vertu de cette méthode, **c'est le montant de 5 G\$, et lui seul, qui devrait être retenu.**

À mon sens, les provisions pour risque et autres contingences ne sont que **fadaises** de gens timorés, jouant à se faire peur. D'ailleurs, ces fadaises sont d'origine récente. De 1962 à 1988, nous avons construit le métro de Montréal en un seul geste quasi ininterrompu. C'était l'époque où nous n'avions pas peur de notre ombre et où nous savions faire. Même que c'était encore le cas entre 2002 et 2007, quand le métro fut prolongé à Laval.

Historique de la construction du métro de Montréal

	Lignes	Inauguration des stations	Stations (nombre : note 1)	Tunnels (km : note 2)
Phase 1	Orange , Verte et Jaune	1966-1967	26	25
Phase 2	Verte, Est et Ouest	1976-1978	17	16
Phase 3	Orange Ouest et Bleue	1980-1988	22	22
Phase 4	Orange Est - Laval	2007	3	5
Réseau			68	68

Note 1 : 73 si l'on compte en double ou en triple (Berri-UQAM) les stations de correspondance

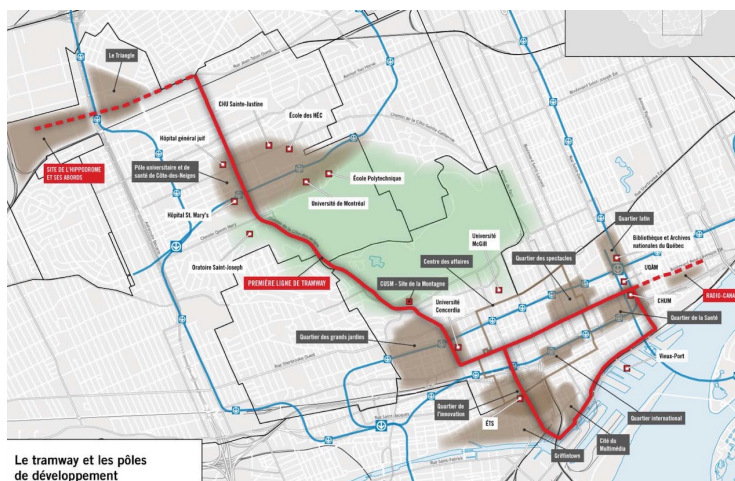
Note 2 : Sans compter les arrières-gares

À quoi diantre peut-il bien servir d'avancer que ce que l'on sait devoir coûter 5 G\$ en coutera plutôt 13 G\$? On est tombés sur la tête ou quoi ?

En passant, ces 5 G\$ de coûts réels estimés du PSE sous forme tramway me rassurent quant au tramway de Québec : CDPQ-Infra nous offrira bel et bien ce projet pour 4 G\$.

Hippodrome

L'image ci-contre présente le projet dit de **Première Ligne** tramway présenté par Gérald Tremblay en 2011. On remarquera les pointillés qui, partant de l'intersection Côte-des-Neiges / Jean-Talon, se rendent au cœur de l'hippodrome. Je ne suis pas peu fier de dire que c'est moi qui ai convaincu le maire Tremblay d'ajouter ces pointillés. Ceci pour dire que la proposition récente de l'administration est en fait une nouvelle vieille d'une bonne douzaine d'années.



Le tramway et les pôles de développement

Tel qu'évoqué par la Ville, cette ligne tramway aurait une longueur de 6 km, du cœur de l'hippodrome à l'avenue Du Parc. Or, une ligne tramway aussi courte et totalement isolée ne serait pas viable. Assumant que le tramway soit implanté sur le boulevard René-Lévesque, dans le cadre du PSE tel que vu plus haut, cette ligne tramway de la rue Jean-Talon pourrait être prolongée et inscrite dans un véritable réseau de 3 façons :

- Soit elle emprunte Côte-des-Neiges, tel qu'envisagée à la **Première Ligne** de 2011;
- Soit encore elle emprunte l'avenue Du Parc, comme l'envisageait l'AMT en première moitié des années 2000;
- Soit enfin la ligne Jean-Talon est prolongée jusqu'au boulevard Saint-Laurent, puis gagne le centre-ville via cet axe, comme je le proposais quand j'étais en politique.

La mairesse Plante n'a certes pas avancé cette idée du tramway utilisé en tant qu'axe structurant du développement de l'Hippodrome à l'insu de la quinzaine d'autres partenaires du GALOP. En soi, c'est une excellente nouvelle que les travaux de ce groupe s'orientent dans cette direction.

Là où je ne ris plus, c'est lorsque je constate que cette option tramway viendrait simultanément à la réalisation du projet dit Cavendish-Cavendish.

Illustration produite par la Ville lors de l'annonce du tramway pour l'Hippodrome

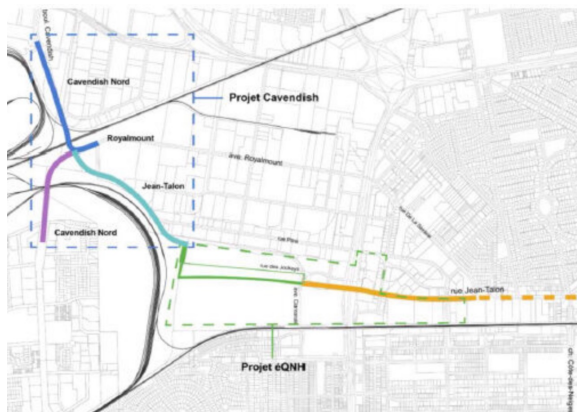
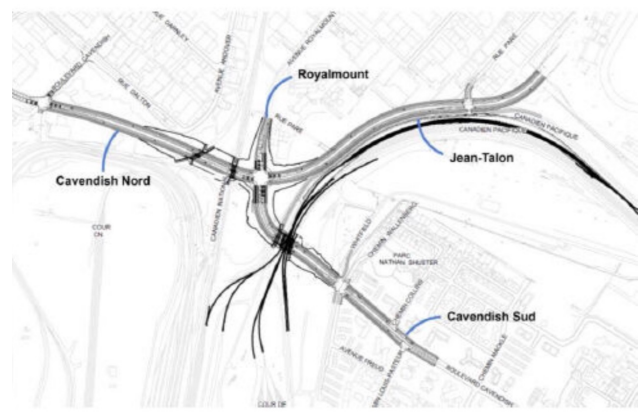


Illustration du projet Cavendish-Cavendish de la Ville



Je vous ai de nombreuses fois parlé du **projet factice Cavendish-Cavendish**, factice en ce sens que l'on sait qu'il ne se réalisera jamais, puisque la population comme les Élus de la municipalité de Côte-Saint-Luc y sont fortement opposés.

En fait, Cavendish-Cavendish est l'hameçon, le poisson, c'est-à-dire le véritable objectif, étant de construire, via l'Hippodrome, une voie routière de contournement de l'échangeur Décarie nord, continuellement congestionné, comme le demandent depuis 30 ans les automobilistes et camionneurs en provenance de l'A-40. Si l'on faisait cela, on détruirait en large partie le potentiel de qualité de vie du futur quartier de l'Hippodrome.

La mairesse Plante et ses partenaires du GALOP font-ils aujourd'hui du tramway un second hameçon visant à faire subrepticement accepter cette nouvelle voie routière ?