

Richard Bergeron, chroniqueur urbain
Ici Radio-Canada Première 95,1 FM, émission Le 15-18

La mauvaise idée du monorail

Chronique du 27 septembre 2023

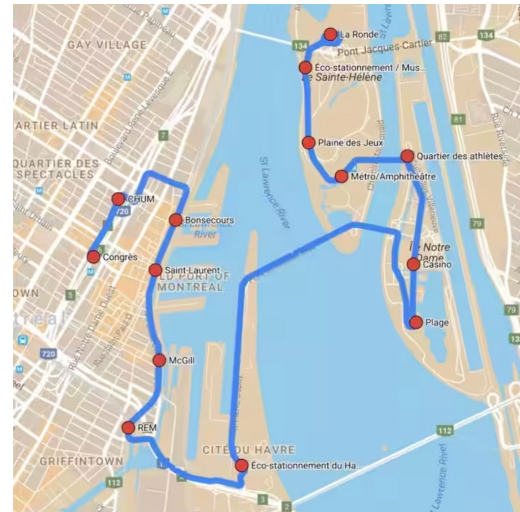
La semaine dernière, un groupe mené par l'ex-ministre Raymond Bachand a proposé un projet de monorail touristique qui relierait le Vieux-Montréal au parc Jean-Drapeau :

- Il s'agissait en fait de la relance d'une proposition vieille d'au moins 10 années, déjà relancée en 2018, et qui refait pour une seconde fois surface aujourd'hui.

J'ai choisi par le biais du titre de cette chronique de ne pas vous faire languir quant à mon opinion sur ce projet : j'y suis défavorable. Reste à expliquer pourquoi.

Le projet

Les promoteurs s'appuient sur ces deux images pour vendre leur projet.



La première image est très séduisante en ceci qu'elle illustre un système d'une extraordinaire légèreté : soutenues par une structure minimaliste, les trains « flottent » littéralement au-dessus de nos têtes. Qui plus sans bruit, puisque les trains rouleraient sur pneus. Ce qui change des structures lourdes du REM et de ses bruyantes rames !

La seconde image illustre le tracé d'environ 12 km proposé, du **Palais des congrès** à **La Ronde**, et ses 14 stations.

On annonce une capacité de 310 personnes pour les trains, ce qui en ferait un matériel mi-lourd, genre REM, et rend suspecte l'impression de légèreté que l'on s'efforce de donner. Quant aux coûts, annoncés à 1,1 milliard (G\$), ils constitueraient une véritable aubaine... si c'était vrai. Enfin, le projet serait réalisé dans le cadre d'un partenariat public-privé.

Quid des stations ?

Les promoteurs des modes de transport collectif sur structures aériennes « oublient » trop souvent de parler des stations. On l'a vu avec le REM proposé par CDPQ-Infra, particulièrement en relation avec le boulevard René-Lévesque. On le voit aujourd'hui avec cette proposition de monorail.

Ledit monorail serait très semblable à celui en service depuis 2004 à Las Vegas. Or, voici deux stations de ce monorail.



L'opération d'un système aérien de la capacité annoncée oblige à accueillir jusqu'à 800 personnes à plusieurs mètres au-dessus du sol. Cela exige non seulement de prévoir les escaliers conséquents mais, **accessibilité universelle oblige**, au moins un ascenseur. Le **Code du bâtiment** ayant ses exigences, très élevées quand il s'agit d'un lieu public, cela revient, littéralement, à construire un imposant bâtiment au milieu des rues :

- Imaginez un tel bâtiment face au Marché Bonsecours ou à l'intersection des rues Saint-Laurent et De la Commune !
- Et il n'y en aurait pas que deux, mais bien 14 !

Non, les monorails ne sont pas des structures légères. Au contraire, ils sont très envahissants... au minimum par le biais de leurs stations.

Partenariat public-privé dites-vous ?

Le projet de monorail serait entièrement réalisé sur le domaine public de la Ville de Montréal et, éventuellement, de la Société immobilière du Canada, dans le cas où le Vieux-Port serait concerné. Ce qui suffit pour conclure que ce projet ne peut voir le jour sans la pleine collaboration des pouvoirs publics.

L'évocation d'un partenariat public-privé suggère que la Ville et les gouvernements devraient participer au financement. La contribution financière la plus évidente de la Ville serait qu'elle renonce à charger tout « droit d'occupation du domaine public »... lesquels s'élèveraient à un niveau pharamineux avec un tel projet. Québec et Ottawa devraient-ils pour leur part y aller chacun de plusieurs centaines de millions de dollars ?

Une question de principe

L'argument principal que mettent de l'avant les promoteurs des solutions aériennes de transport collectif est qu'elles ne nuisent pas à la circulation automobile. C'est leur version de ce **principe implicite** voulant que le transport collectif soit implanté sous terre, dans les airs, à côté (train de banlieue), bref, n'importe où ailleurs que dans les rues, puisque celles-ci appartiennent « de droit » à l'automobile.

Je suis d'abord et avant tout un urbaniste. C'est à ce titre que j'ai été amené à m'intéresser aux technologies et modes de transport. J'ai d'abord constaté que l'automobile de masse détruisait la ville, la détruisait physiquement et en détruisait l'esprit. Puis je me suis demandé quelle façon de se déplacer en ville procurerait l'occasion de se **réapproprier les rues et refaire une beauté** à la ville.

Animé par ce **principe alternatif**, mon moment **EUREKA** fut la découverte de la transformation de la ville de Strasbourg, en 1994, à la faveur de l'implantation du tramway moderne :

- Il faut croire que ce ne fut pas un EUREKA uniquement pour moi puisque, comme je le soulignais en août dernier, le nombre de villes ayant adopté le tramway moderne s'élève au dernier décompte à pas moins de **291**;

Depuis lors, je n'ai cessé de faire la promotion du tramway moderne. Non sans quelques succès, à tout le moins sur papier. C'est ainsi que dès 2003, la Société du Havre proposait le tramway moderne sur De la Commune. En 2008, c'est Gérald Tremblay que j'ai convaincu de proposer le tramway moderne autant sur De la Commune que sur le boulevard René-Lévesque.

Je suis un fier partisan du dicton ***Cent fois sur le métier, remettez votre ouvrage***. Le 29 mars 2022, je proposais à cette antenne la construction d'un réseau tramway interne au centre-ville, façon Toronto et Portland (Oregon). Au début du mois (6 septembre), je proposais cette fois que le *Projet structurant de l'Est* (PSE) soit réalisé sous la forme du tramway moderne... déployé sur toute la longueur du boulevard René-Lévesque.

Conclusion

Gardons-nous des images léchées mais trompeuses des promoteurs de telle ou telle autre technologie de transport urbain. La preuve est désormais faite, à pas moins de 291 exemplaires je le rappelle, qu'à Montréal comme ailleurs, le tramway moderne sera – ou ne sera pas – la nouvelle façon de se déplacer au centre-ville autant que vers le parc Jean-Drapeau, Pointe-aux-Trembles, Montréal-Nord ou Lachine.