

Verrons-nous le retour du tramway à Montréal ?

Richard Bergeron et Paul Lewis

Numéro 766, juillet-août 2013

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/69588ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Centre justice et foi

ISSN

0034-3781 (imprimé)

1929-3097 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Bergeron, R. & Lewis, P. (2013). Verrons-nous le retour du tramway à Montréal ? *Relations*, (766), 34-35.



Verrons-nous le retour du tramway à Montréal?

Le nouveau tramway est un instrument privilégié de la relance de Montréal.

RICHARD BERGERON

L'auteur, urbaniste, est chef de Projet Montréal et candidat à la mairie de Montréal

Certains réseaux de tramway ont traversé les époques: aux Pays-Bas, en Allemagne et, plus près de nous, à Toronto. Ce sont toutefois des cas d'exception, puisqu'au cours des années 1950, ils furent démantelés pratiquement partout. General Motors en fut le principal instigateur aux États-Unis¹. À Montréal, c'est avec un bel enthousiasme qu'en un temps record nous avons fait disparaître le tramway de nos rues.

Aujourd'hui, c'est du nouveau tramway dont il est question. Quiconque a fait l'expérience de la version modernisée du tramway souhaite que ce mode de transport soit implanté à Montréal le plus rapidement possible. Ce sont les Français qui ont réinventé le tramway. Comme d'autres, ils avaient tout fait pour adapter leurs villes à l'automobile. Dès le milieu des années 1970, ils constatèrent qu'ils avaient commis une grave erreur, la stratégie du « tout à l'auto » étant en voie de tuer le cœur historique des villes françaises. L'inauguration du réseau du nouveau tramway de Nantes, en 1984, de Grenoble en 1987 et de Strasbourg en 1993, a fait la preuve que le déclin des villes-centres n'était pas irrémédiable, tout le contraire. Depuis lors, toutes les villes françaises de plus de 50 000 habitants ont réintroduit le tramway. L'Italie a suivi, de même que l'Espagne, l'Autriche ou encore l'Irlande. L'Amérique (Houston, Phoenix) n'a pas échappé à une tendance de plus en plus mondiale, qui a récemment conquis le Proche-Orient (Jérusalem) et l'Afrique du Nord (Casablanca).

L'ANCIEN ET LE NOUVEAU

Le nouveau tramway innove quant à chacun des motifs qui avaient conduit au démantèlement du tramway dans sa forme ancienne. On le disait vieillot, désuet: rien ne fait plus moderne maintenant. Englué dans la circulation, il était inefficace: implanté en site exclusif, le nouveau tramway se moque de la circulation. Il était bruyant et inconfortable: le nouveau tramway est le mode de transport dont l'accès est le plus aisé, pour les personnes en fauteuil roulant notamment, et il file dans un silence monacal. Les fils et les rails déparaient la ville: l'implantation du nouveau tramway est l'occasion d'une opération d'embellissement urbain s'étendant sur toute la longueur du corridor emprunté. Le tramway n'avait pas plus de capacité qu'un autobus: les rames du nouveau tramway accueillent de 150 à 300 passagers, remplaçant jusqu'à cinq autobus.

Je pourrais continuer longtemps à vanter les vertus du nouveau tramway. Il suffit de dire que plus de 100 villes du monde en ont fait l'instrument principal de leur inscription résolue dans le XXI^e siècle.

ESSENTIEL ET COMPLÉMENTAIRE

Le nouveau tramway ne doit être opposé ni au métro, ni à l'autobus urbain. Il prend simplement sa place entre ces deux modes, contribuant à enrichir une offre globale de transports urbains de qualité. Il coûte cher, rétorquent les sceptiques. En réalité, les coûts d'investissement sont trois à quatre fois moindres que ceux du métro et les coûts d'exploitation, deux à quatre fois moindres que ceux de l'autobus. En

fait, le métro, le nouveau tramway, l'autobus et le train de banlieue composent *ensemble* une offre globale qui doit être développée sans tarder, l'objectif devant être de doubler l'achalandage du transport collectif d'ici une vingtaine d'années.

Pour finir, parlons de développement économique. Le Québec ne produisant ni pétrole, ni automobiles, son économie est déficitaire de 25 milliards de dollars pour l'achat de ces produits. Deux études réalisées par SECOR (en 2004 et en 2010) ont démontré que les transports collectifs sont trois fois moins chers que l'automobile pour l'usager, en plus de créer trois fois plus d'emplois que cette dernière dans l'économie du Québec. Par conséquent, investir dans le tramway et dans les transports collectifs électrifiés est incontestablement le choix économique le plus censé que nous puissions faire. En prime, le nouveau tramway s'est révélé partout dans le monde un formidable moteur de développement urbain qui attire l'investissement le long des corridors empruntés. En quelques années, tous les terrains vacants ou sous-utilisés, comme les stationnements de surface, cèdent la place à des immeubles aux fonctions diverses, au premier rang desquelles figure l'habitation.

Ainsi, l'implantation d'un réseau de nouveau tramway permettrait à Montréal de redevenir concurrentielle face aux banlieues en termes d'attractivité résidentielle pour les classes moyennes. Tout Montréalais ne peut qu'être doublement séduit par cette perspective. ●

1. R. Bergeron, « Une industrie vorace », *Relations*, n° 702, août 2005.



Bien des villes sont plus novatrices que Montréal en matière de transports publics et d'aménagement urbain. Le tramway y occupe souvent une place de choix, pour le plus grand plaisir des usagers. Doit-il et va-t-il enfin réapparaître, tel qu'annoncé, dans les rues de Montréal?

Le retour du tramway à Montréal est improbable.

PAUL LEWIS

Montréal rêve du tramway depuis au moins une vingtaine d'années. Les Montréalais devront sans doute se contenter d'en rêver encore longtemps, car le projet apparaît pour le moins incertain.

Le tramway est une technologie du XIX^e siècle. Il est malgré tout parfaitement adapté à la ville contemporaine, surtout dans ses déclinaisons modernes. Montréal pourrait en tirer profit, d'autant qu'il présente des avantages indéniables, comme le montre l'expérience de nombreuses villes européennes ou nord-américaines. Plus agréable que l'autobus, même s'il est moins polyvalent, son parcours ne pouvant être modifié pour s'ajuster à la demande ou aux travaux, il présente en outre l'avantage d'une plus grande capacité et, surtout, il fonctionne à l'électricité, source d'énergie non polluante, renouvelable, sans émission de gaz à effet de serre (au Québec du moins). Ses avantages sur le métro sont aussi bien réels (sauf peut-être sur le plan de la capacité): les coûts de construction sont moindres; le spectacle urbain est plus captivant pour les usagers; l'accès est facile, se faisant depuis le trottoir, plutôt qu'en sous-sol. Le tramway permet de plus de valoriser la rue. Plusieurs y voient d'ailleurs un puissant moteur de re-développement, bien que ce ne soit pas toujours le cas.

UN PROBLÈME DE FINANCEMENT

La Ville de Montréal a proposé de réintroduire le tramway dans son *Plan de*

transport (2008); elle en faisait même son premier chantier (sur 21). Le tramway devait entrer en fonction en 2017. Les responsables des transports à la Ville visent maintenant 2021, l'«horizon de l'espoir», qui paraît toutefois peu probable. Même au-delà de 2021, les perspectives ne sont guère encourageantes. C'est principalement le financement du projet qui pose problème.

Les grandes infrastructures de transport (sur rail) sont à la charge du gouvernement du Québec. Mais ce dernier ne semble pas croire au tramway, même s'il a fait du transport collectif sa priorité et que l'électrification des transports collectifs constitue l'un de ses chantiers. Le gouvernement privilégie plutôt le prolongement du métro (surtout le prolongement de la ligne bleue dans l'est de l'île de Montréal, qui est une «priorité absolue»), de même qu'un système léger sur rail (SLR, une sorte de tramway) sur le nouveau pont Champlain. Le SLR est incontournable puisque le pont doit être reconstruit d'ici dix ans; une somme de près de deux milliards de dollars a été réservée dans le *Plan québécois des infrastructures 2013-2023*. Les trois prolongements du métro, pour leur part, étaient évalués à au moins six milliards en 2009.

En comparaison, le coût du tramway est relativement raisonnable: environ un milliard de dollars pour la première ligne de 13 km (Côte-des-Neiges et centre-ville). Sur une base annuelle, ce n'est pas une dépense extravagante. Les gouvernements peuvent assurément le financer. Un groupe de travail sur le financement du tramway,

formé par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain en 2012, estimait toutefois que la Ville seule ne pouvait financer le tramway, la pression sur les finances municipales étant trop forte. Il fallait associer au projet différents partenaires. Sans le gouvernement du Québec, la réalisation du tramway apparaît donc improbable.

D'AUTRES SOLUTIONS PRIORITAIRES

Pour séduisant qu'il soit, le tramway n'apparaît sans doute pas comme la meilleure solution à court terme: les coûts sont très élevés pour les bénéfices que nous pourrions en retirer. De l'aveu même des responsables de la Ville, la première ligne de tramway ne parviendra à attirer que très peu d'automobilistes; l'essentiel des usagers seront ceux de l'autobus ou du métro. Il y a peut-être mieux à faire avec l'argent des contribuables pour développer l'utilisation du transport collectif, par exemple des voies réservées aux autobus. Car c'est là l'objectif que nous devons tous poursuivre: réduire la dépendance à l'automobile et augmenter non seulement l'achalandage, mais également la part du transport collectif dans les déplacements faits dans la région de Montréal.

Le tramway a fait un retour remarqué dans de nombreuses villes qui l'ont adopté avec enthousiasme. En avons-nous les moyens? J'aimerais dire oui. Mais cela ne semble pas le cas, surtout que ce n'est peut-être pas la meilleure solution, à court terme, alors que nous manquons d'argent pour assurer les missions de base de l'État québécois. ●

L'auteur est professeur titulaire à la Faculté de l'aménagement de l'Université de Montréal