URBA 2050

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

La nouvelle ère du tramway au Québec

Chronique du 3 mars 2020

Entame

La semaine dernière, la mairesse Sylvie Parent de Longueuil a dévoilé sa proposition de projet de tramway pour la ville et l'agglomération longueuilloises.

Mme Parent n'a pas dévoilé qu'un projet de transport mais encore et surtout un véritable projet de ville : elle sait que tramway moderne et développement urbain vont de pair.

En l'occurrence, il s'agirait de :

- Construire une première ligne longue de 16 km, de la municipalité de La Prairie au Cegep Edouard-Montpetit.
- Cette ligne emprunterait sur les ¾ de sa longueur le tristement célèbre boulevard Taschereau;
    - Lequel offre un immense potentiel de développement urbain;
- La ligne compterait une quinzaine de stations, dont l'une ferait la jonction avec le REM, une autre avec la station Longueuil du métro.

Je saute sur l'occasion pour entretenir les auditeurs de ce qu'est le tramway moderne.

Un peu d'histoire

On a vu dans une chronique antérieure que le tramway de première génération est disparu du Québec en 1959. Comme de pratiquement toutes les villes du monde, à de rares exceptions, dont très notoirement Toronto.

Le tramway a été réinventé par la société Alstom et il fut déployé pour la première fois à Nantes, en 1985. C'est toutefois à Strasbourg, en 1994, qu'il a pris toute sa signification :

- Premières rames à plancher bas intégral et au design ultra attrayant conçu par l'italienne Socimi qui, via Adtranz, sera ultimement intégrée à Bombardier en 2001;
- Opération globale d'urbanisme repensant du tout au tout l'accès au centre-ville et son mode de fonctionnement, lequel devint quasi en entier un espace réservé au tramway, aux piétons et aux cyclistes.

Dans la seconde moitié des années 1990, des centaines de délégations provenant de partout dans le monde se sont rendues à Strasbourg. Elles furent si enthousiasmées de ce qu'elles y ont vu que pas moins de 260 villes sont aujourd'hui dotées d'un réseau Nouveau Tramway :

- Dont Ottawa, dernière en date, qui a inauguré son O-Train le 14 septembre dernier.

Un peu de théorie maintenant

Il n'existe pas de mode « idéal » de transport collectif. Du taxi collectif au métro lourd, tout dépend d'abord et avant tout de deux facteurs :

- De l'importance de la **demande de mobilité** actuelle, ou de celle que l'on vise pour le futur, dans un corridor de déplacement donné;
- De **l'investissement initial** à consentir et des **coûts d'opération** à assumer sur horizon long, de l'ordre de 25 ans et plus.

On croit spontanément que la construction d'un métro est très dispendieuse :

- Au contraire, c'est de loin le mode le moins cher dans le cas d'un corridor de déplacement dont l'achalandage est supérieur à 100 mille déplacements par jour.

La limite de capacité d'un système bus, sous la forme du site propre tel que présentement en construction sur Pie-IX (SRB), est pour sa part de 70 000 déplacements par jour.

Durant plusieurs décennies, il n'existait aucune technologie permettant de « faire le pont » entre cette limite de l'autobus et le début de justification d'un métro :

- C'est notamment pourquoi nous avons construit la ligne Bleue du métro, même si son achalandage, encore aujourd'hui, ne dépasse guère 70 000 usagers journaliers.

La réinvention du tramway a permis de combler ce vide :

- Sa fourchette d'achalandage, pour chaque ligne, se situe entre 40 et 125 mille passagers journaliers;
- Il permet ainsi aux villes comptant jusqu'à 750 000 mille habitants, trop peu pour un métro, de se doter d'un mode attractif et structurant de transport collectif;
- Tout en permettant aux villes multi millionnaires dotées d'un métro de disposer du mode adéquat de desserte de secteurs moins densément peuplés de leur territoire.

Ce qui conduit à cette double conclusion :

- Le tramway est le mode optimal pour la ligne Eglinton présentement en construction à Toronto, comme il le sera pour les axes Notre-Dame et Lachine à Montréal;
- Mais encore et surtout, il est le mode optimal pour Ottawa, comme il le sera pour Québec, Gatineau, Longueuil et Laval.

Malheureusement, il y a la politique

Ces derniers jours, on a entendu le chef de l'opposition à la Ville de Québec, Jean-François Gosselin, dire deux choses négatives sur le projet tramway du maire Labaume :

- L'hiver, le tramway sera un tas de problèmes. Regardez ce qui se passe à Ottawa. Le REM fera face aux mêmes problèmes à Montréal;
- La preuve que le tramway est une mauvaise solution, la Ville de Bordeaux a annoncé qu'elle renonçait à en construire de nouvelles lignes.

Je réponds à M. Gosselin, concernant d'abord la neige :

- Sait-il qu'autant Québec que Montréal ont opéré des réseaux tramways durant 60 ans et qu'à l'époque, il neigeait au Québec;
- Les problèmes rencontrés cet hiver avec l'O-Train d'Ottawa sont pour la plupart des problèmes de jeunesse, qui seront vite corrigés.

Concernant Bordeaux, M. Gosselin a bien mal choisi son exemple :

- Bordeaux dispose aujourd'hui d'un réseau tramway composé de 4 lignes de 84 km de longueur, qui a transporté pas moins de 106 millions de passagers en 2018;
- Lancée par le maire Alain Juppé eu tournant de l'année 2000, l'opération tramway s'est accompagnée d'un vaste projet de renouveau urbain qui, de ville ringarde par excellence, a transformé Bordeaux en ville la plus attrayante et attractive de France;
- Enfin, si M. Gosselin a raison d'affirmer que la décision a été prise de ne plus prolonger le réseau de tramway de Bordeaux, il oublie d'en préciser le motif :
    - Parce que le réseau a été complété, Bordeaux et sa région métropolitaine étant désormais entièrement desservis;
    - Parce qu'il serait absurde et anti économique de créer de nouveaux km de réseau tramway appelés à desservir des secteurs ne justifiant pas les achalandages conséquents à cette technologie de capacité intermédiaire.

Conclusion

Monsieur Labaume, maire de Québec : ***Ne vous laissez pas distraire, tenez bon !***

Madame Parent, mairesse de Longueuil : ***Toutes mes félicitations pour votre projet !***

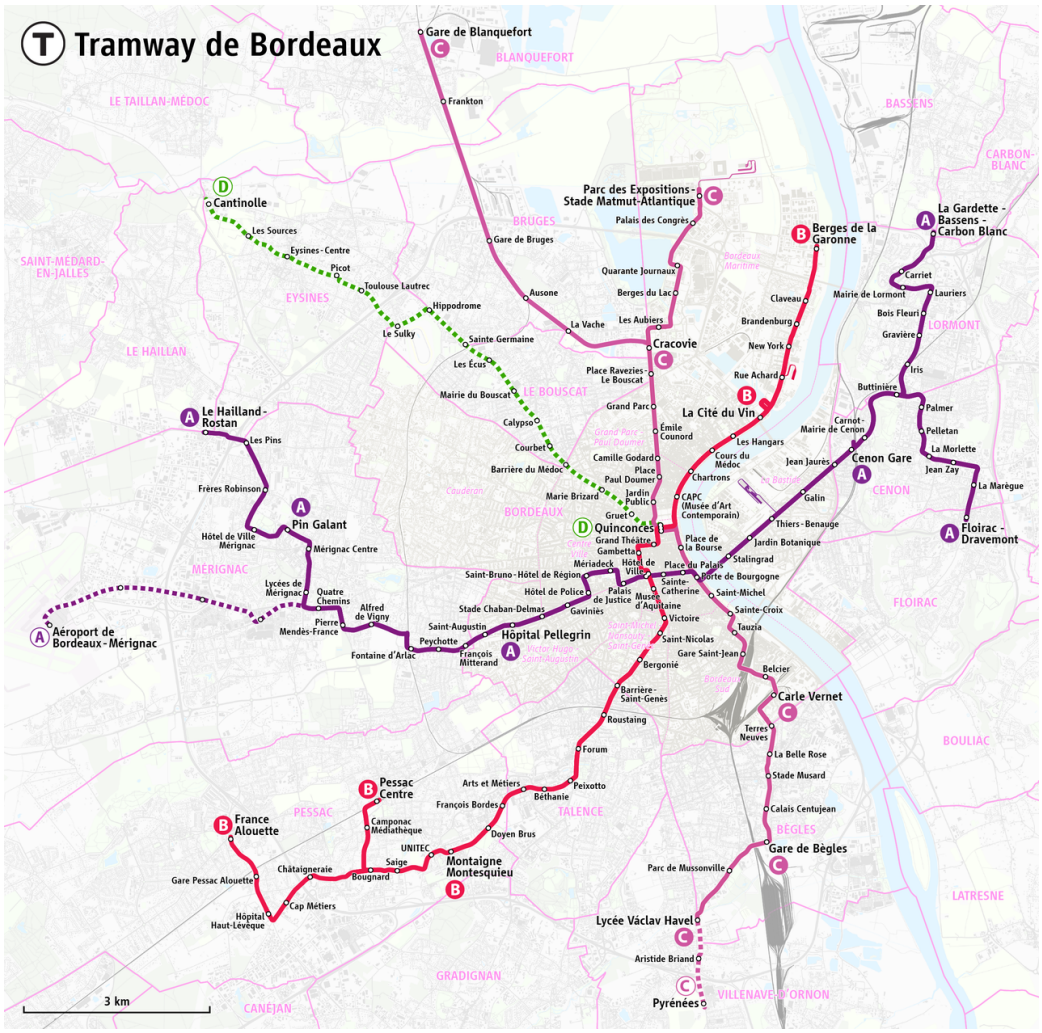
Monsieur Pedneaud-Jobin, maire de Gatineau : ***Continuez de cogner sur le clou, vous y êtes presque !***

Monsieur Demers, maire de Laval : ***Votre ville le justifie et y a droit !***

Madame Plante, mairesse de Montréal : ***J'ai tellement hâte de prendre le tramway pour me rendre à Pointe-aux-Trembles et à Lachine !***

Madame Deschamps, mairesse de Repentigny : ***Insistez pour que le tramway de l'Est emprunte le pont Le Gardeur et desserve vos citoyens !***

Messieurs Lamarche et Lussier, respectivement maires de Trois-Rivières et Sherbrooke : ***Ne serait-il pas temps que vous vous manifestiez ?***

Plan du tramway de Bordeaux

4 lignes totalisant 84 km, 130 rames, 106 millions de déplacements en 2018