

MÉMOIRE

# Le tramway, clé du Projet structurant du Grand Sud-Ouest

Consultation publique sur le  
lien structurant du Grand  
Sud-Ouest de Montréal

Février 2024

310

  
Imagine Lachine-Est

  
GRAME



# Le tramway, clé du Projet structurant du Grand Sud-Ouest

**Mémoire soumis le 11 février 2024 par Imagine Lachine-Est et le GRAME**

À l'Agence régionale de transport métropolitain (ARTM)

Dans le cadre de la consultation publique sur le Projet du grand Sud-Ouest de Montréal

**Photo page couverture** : Station de la ligne 3a de tramway d'Île-de-France Montsouris, Paris. (Crédit : Chabel)

**Pour citer ce document :**

Houbart, C., M. Huet et J.-F. Lefebvre (2024). *Le tramway, clé du Projet structurant du Grand Sud-Ouest*. Mémoire déposé par le GRAME et Imagine Lachine-Est à la consultation publique de l'ARTM sur le Projet structurant du Grand Sud-Ouest de Montréal, février, 24 p.

## Table des matières

Présentation du GRAME.....	4
Présentation d'Imagine Lachine-Est.....	4
Notre équipe de rédaction.....	4
Introduction.....	5
Rappel des cibles gouvernementales en transport collectif.....	7
Intention du GRAME et d'Imagine Lachine-Est.....	1
Situation actuelle des services de transport collectif à Lachine et dans le Grand Sud-Ouest.....	9
L'expérience du système de transport collectif des employés du GRAME.....	9
Le tramway comme solution de transport de marchandises.....	11
Scénarios privilégiés.....	13
Autres considérations importantes pour le projet du Grand Sud-Ouest.....	17
Conclusion.....	20
Ouvrages du GRAME et d'Imagine Lachine-Est en lien avec le sujet.....	21
Bibliographie.....	23

## Présentation du GRAME

Le GRAME - Groupe de recommandations et d'actions pour un meilleur environnement - est un organisme de bienfaisance fondé en 1989 qui agit en collaboration avec les citoyens, les communautés et organismes de même qu'avec les gouvernements, en intervenant sur le terrain, en déployant des programmes d'éducation et de sensibilisation et en émettant des recommandations ancrées dans la rigueur scientifique qui le caractérise depuis sa création.

Localisé à Lachine, le GRAME œuvre principalement à Lachine et dans l'Ouest du Grand Montréal, bien que certains de ses projets l'amènent à travailler avec des localités partout au Québec. Il est mandataire du programme Éco-quartier (un programme montréalais d'intervention et de sensibilisation à l'environnement destiné principalement au grand public) à Lachine depuis 12 ans et dans le Sud-Ouest depuis janvier 2024.

## Présentation d'Imagine Lachine-Est

Imagine Lachine-Est est un OBNL fondé en 2016 dont la mission est de favoriser l'éducation et l'information de la population sur les pratiques et politiques favorisant le développement urbain durable et les villes carboneutres, en général.

Plus spécifiquement, l'organisme vise à informer et développer des politiques pouvant contribuer à l'aménagement, dans le secteur de Lachine-Est, d'un écoquartier modèle, tant sur le plan environnemental que social.

## Notre équipe de rédaction

Catherine Houbart (M. Urb. – Université de Montréal),  
Directrice générale

Marie Huet (M. Sc. Enviro. – Université de Montréal),  
Chargée de projet en mobilité durable

Jean-François Lefebvre (PhD, études urbaines – UQAM-INRS), chargé de cours à l'UQAM, expert en mobilité durable et transition énergétique pour le GRAME et Imagine Lachine-Est

## Introduction

Le présent mémoire, déposé à la Consultation publique sur le Projet structurant du Grand Sud-Ouest menée par l'Agence régionale de transport métropolitain (ARTM), constitue la plus récente expression de l'analyse et du plaidoyer du GRAME et d'Imagine Lachine-Est en faveur du tramway. En 2016, le GRAME signalait deux études d'opportunité pour un lien ferroviaire structurant reliant Dorval et Lachine au Centre-Ville comparant le train léger aérien avec le tramway. C'était ce dernier qui ressortait comme étant la meilleure option, notamment de par sa capacité à conduire à un plus grand transfert modal et à l'aménagement de quartiers de type TOD. On y relatait que par dollar investi, le nombre d'utilisateurs du transport collectif serait 11 fois plus élevé pour le tramway que pour le train automatique léger (Lefebvre et al., 2016a). En 2020, les deux organismes déposaient un mémoire intitulé "Le tramway centre-ville/Lachine/Dorval, une priorité incontournable" (Tabaichount, Lefebvre et Salt, 2020) dans le cadre des consultations de l'ARTM sur le Plan stratégique de développement, lequel faisait état des arguments appuyant le tramway comme étant le bon mode au bon endroit dans cette zone. Le GRAME réalise

par ailleurs actuellement une étude d'opportunité, *Tramway, TOD, Tram-cargo et Vélo-cargo dans une perspective de décarbonation intégrée pour Montréal* dans laquelle il évalue l'intérêt de transporter aussi de petites marchandises comme des colis par tramway à Montréal.

Imagine Lachine-Est et le GRAME ne font pas cavaliers seuls; en 2007, une étude de Pabeco pour l'Arrondissement de Lachine concluait au tramway comme mode à privilégier pour Lachine (Barrieau, Bourque et Lemire, 2007). En 2008, l'implantation du tramway constituait le chantier no. 1 du Plan de transport de la Ville de Montréal, avec des premières lignes proposées desservant les axes du Parc et Côte-des-Neiges en plus du Vieux-Montréal, et une vision pour des phases ultérieures (rue Notre-Dame, boulevard Henri-Bourassa, Canal de Lachine, etc.) (Ville de Montréal, 2008). En 2020, la CDEC LaSalle-Lachine remettait une étude à l'Arrondissement de Lachine sur le potentiel du tramway comme outil de redéveloppement du secteur (Lefebvre, Gagnon et Chevalier, 2020 dans CDEC LaSalle-Lachine,

2022). En 2021, l'Arrondissement de Lachine réitérait la pertinence du tramway à travers son mémoire aussi déposé aux consultations de l'ARTM sur le PSD (Ville de Montréal, 2021). Ces derniers jours, l'ARTM elle-même confirmait le tramway comme mode recommandé pour le projet structurant de l'Est, affirmant que ce "nouveau projet [coûterait] trois fois moins cher [que le métro], [et serait] aussi performant et plus rapide à livrer tout en permettant une bonification de l'aménagement urbain". On y prévoit un transfert modal de la voiture vers le transport collectif d'environ 17% (Ouellette-Vézina, 2024).

Outre pour ses nombreux bénéfices économiques, sociaux et environnementaux, le tramway apparaît comme le bon mode au bon endroit pour le territoire du Grand Sud-Ouest étant donné la fulgurante croissance démographique qu'il est appelé à connaître dans les prochaines années. Le redéveloppement de trois secteurs sur le tracé du projet du Grand Sud-Ouest, à savoir l'Écoquartier Lachine-Est, les Galeries Lachine à l'angle Victoria/32e avenue, et le Boulevard Newman à LaSalle, attirera des dizaines de milliers de nouveaux résidents.

Le présent mémoire ne s'attardera pas sur l'intérêt et la plus-value du tramway, déjà largement analysés à travers des travaux précédents, tous listés en fin de mémoire, pour référence. Nous traiterons plutôt des éléments suivants:

1. Rappel des cibles gouvernementales en transport collectif
2. Rappel de la situation actuelle en termes de services de transport à Lachine
3. Transport de marchandises par tram-cargo
4. Scénarios privilégiés et modifications suggérées
5. Autres considérations importantes pour le projet du Grand Sud-Ouest



Tramway de Dijon. Crédit : Erkethan

## Rappel des cibles gouvernementales en transport collectif

Différents paliers de gouvernement se sont engagés ces dernières années à réaliser des objectifs et projets ambitieux d'usage du transport collectif. En voici les grandes lignes.

### **Plan Climat, Ville de Montréal**

- Transférer 25 % des déplacements en auto solo sur son territoire vers des modes moins énergivores et polluants (p. 59)

### **Plan métropolitain d'aménagement et de développement, CMM**

- Hausse de la part modale du transport en commun en période de pointe du matin à 30 % d'ici 2021 et à 35 % en 2031 (p.46)

### **Politique de mobilité durable, Gouvernement du Québec**

- Diminution de 20 % de la part des déplacements effectués en auto solo à l'échelle nationale (p.13)
- Réduction des coûts associés à la congestion pour les entreprises dans les régions métropolitaines de Montréal et de Québec (p.15)

- Réduction de 20 % des dépenses brutes des ménages allouées au transport (en dollars constants de 2017) (p.15)

### **Plan pour une économie verte, Gouvernement du Québec**

« Le développement des transports collectifs pourra compter sur un financement conséquent. Le gouvernement augmentera la part de ses investissements dans le développement des transports collectifs par rapport au développement du réseau routier. Des investissements considérables seront consacrés à la construction de réseaux structurants de transport collectif électrifiés. » (p.43)

Il est aussi utile de se rappeler de l'objectif du Québec en termes de diminution des GES:

« Dans la continuité de ses engagements internationaux, et après des consultations en commission parlementaire, le gouvernement a adopté par décret des cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre [GES] de 20 % en 2020 et de 37,5 % en 2030, par rapport à leur niveau de 1990. » (p.113)

## Intention du GRAME et d'Imagine Lachine-Est

En accord avec leur vision d'une transition juste vers la carboneutralité des collectivités montréalaises ainsi qu'en cohérence avec les cibles gouvernementales et la littérature scientifique, le GRAME et Imagine Lachine-Est formulent ici des recommandations qui visent toutes le même grand objectif: accroître le transfert modal de la voiture vers le transport collectif et limiter la dépendance à l'automobile dans le Grand Sud-Ouest, puis ailleurs à Montréal.

À notre avis, la question centrale du présent exercice de planification à laquelle nous avons le devoir de répondre optimalement est: "Quel mode et quel tracé permettront le plus grand transfert modal des déplacements actuellement effectués en automobile ?".

Tous les bénéfices que peuvent apporter le tramway en termes d'efficacité, de revitalisation urbaine, de connectivité, de coûts, de confort et de fiabilité amènent ce mode de transport à être celui qui est **le plus susceptible d'engendrer le plus grand transfert modal** vers le transport collectif dans les zones qu'il desservira. C'est pour nous ce qui compte le plus quand il est question de transition écologique juste vers une société carboneutre.

## **Situation actuelle des services de transport collectif à Lachine et dans le Grand Sud-Ouest**

La desserte en transport collectif du Grand Sud-Ouest a largement été documentée, mais il nous semble tout de même important de rappeler certains faits saillants afin de cadrer notre proposition. La portion ouest du territoire à l'étude n'est actuellement pas desservie par du transport collectif structurant, sinon le train de banlieue dont le service est fort limité et les stations, localisées en périphérie des limites territoriales des Arrondissements et de Dorval.

Sur ces trois territoires, le service de bus y est en apparence très ramifié, mais la fréquence des passages rend les déplacements locaux très laborieux. Il est difficile de se rendre à l'aéroport, au parc industriel ou au futur ÉcoQuartier de Lachine-Est depuis LaSalle, Lachine, l'est de Dorval et l'ouest du Sud-Ouest. Les déplacements entre ces secteurs sont également ardu. À Lachine, les lignes 90, 191, 495, 496 et 491 offrent un trajet plus ou moins rapide vers le Centre-Ville, mais les bus sont excessivement bondés aux heures de grande affluence et sont peu

fréquents en-dehors des heures de pointe. L'inefficacité du réseau de transport collectif pour de nombreux trajets et périodes de la journée explique pourquoi l'automobile est privilégiée dans 70% des déplacements à Lachine et à LaSalle et dans 80% des déplacements à Dorval (ARTM, 2018).

### **L'expérience du système de transport collectif des employés du GRAME**

Afin d'imager davantage les effets d'une mauvaise desserte en transports collectifs, il nous apparaît intéressant de raconter l'expérience de transport du point de vue de l'équipe du GRAME. Elle est constituée principalement d'employés résidant dans des quartiers centraux de Montréal. Environ 75% d'entre eux ne possèdent pas de voiture et utilisent la marche, le vélo ou le transport collectif pour se rendre à notre bureau de Lachine. La desserte actuelle en autobus est une source de stress puisqu'il arrive de temps à autre que le chauffeur

d'un bus trop chargé refuse leur embarquement, qu'il soit significativement en retard ou qu'il ne se présente tout simplement pas à l'arrêt; les passages deux fois par heure contraignent aussi leurs déplacements. La desserte inefficace favorise le télétravail et est nommée comme facteur influençant la décision de quitter le GRAME dans les entrevues de départ de certains employés sortants. Nous savons aussi que cela constitue une barrière à l'embauche pour le GRAME et aussi, plus largement, pour les entreprises et organismes de Lachine.

En outre, les employés ayant besoin de se déplacer à l'intérieur de Lachine ou vers Dorval en hiver pour leurs

activités professionnelles sont contraints d'utiliser un véhicule, malgré les courtes distances (quelques kilomètres). Le transport représente aussi un casse-tête lorsque notre équipe se déplace à LaSalle.

Tous reconnaissent toutefois qu'en dépit de sa faible fréquence de passage, la ligne 496 permet un déplacement très rapide entre le GRAME et la station Lionel-Groulx.

Il va sans dire qu'un système de transport comportant une desserte fréquente, fiable et confortable représentera un facteur d'attraction de main d'œuvre pour les employeurs du territoire dont notre organisme.



Tramway de Paris, 2016. Crédit : Jean-François Lefebvre

## Le tramway comme solution de transport de marchandises

Le GRAME mène actuellement une étude d'opportunité nommée *Tramway, TOD, tram-cargo et vélo-cargo dans une perspective intégrée de décarbonation pour Montréal*. Celle-ci porte sur le tramway comme solution de transport à la fois pour les individus et pour les marchandises, dans le Grand Sud-Ouest comme dans tout le Grand Montréal.

Notons que, bien que le GRAME et ses collaborateurs explorent l'idée de transporter des marchandises par tram-cargo, tous s'entendent sur l'importance primordiale de servir d'abord et avant tout les personnes. Le transport de marchandises s'avérerait donc une activité secondaire et complémentaire, mais potentiellement très positive à bien des égards.

Le tram-cargo se destine au transport des passagers et des marchandises ou uniquement des marchandises (De Langhe, 2019 dans Louis et Morel, 2022). L'un de ses attraits principaux est qu'il permet d'éliminer les véhicules de livraison dans les zones urbaines, diminuant ainsi le trafic routier. Il profite également des avantages du tramway

classique, soit la rapidité, la ponctualité, sa discrétion et une faible empreinte carbone (Louis et Morel, 2022). C'est également un mode de déplacement des petites marchandises, comme les colis, qui se combine bien avec la cyclologistique pour la livraison sur le "dernier kilomètre".

Rappelons que:

- Entre 2011 et 2019, les camions lourds ne comptaient que pour 4% des véhicules sur les routes de Montréal mais étaient responsables de 47% des décès de cyclistes et 32% des décès de piétons (Vélo Québec, dans Croteau, 2021);
- Le secteur des camions lourds et des camions légers constitue le sous-secteur du transport routier le plus émetteur de GES et celui connaissant la plus forte croissance (MELCC, 2021);
- 15 millions de camions traversent Lachine chaque année (Revitalisation St-Pierre, 2018);
- Lachine compte des centres de distribution de colis de Purolator, Amazon, UPS, FedEx, DHL et Canpar

Ainsi, dans un contexte où les transporteurs font face à des enjeux de décarbonisation de leurs activités, de pertes financières dues à la congestion routière et de pénurie de main d'oeuvre, où le camionnage nuit à la sécurité du réseau viaire local pour les piétons et cyclistes, et où les transports collectifs font face à une crise de financement tant pour leur développement, leur entretien et pour leurs opérations, le transport de petites marchandises par système combiné de tram-cargo et vélo-cargo pourrait bien s'avérer profitable. Évidemment, cela ne peut être possible que si un tramway est mis en place dans le

secteur, et ce système gagnera en compétitivité plus ce réseau de surface sera étendu.

Le choix d'un tramway pour desservir le Grand Sud-Ouest ne doit pas s'appuyer uniquement sur cette éventualité, voyons-la plutôt comme une opportunité supplémentaire. En soi, la plus-value du tramway pour le transport des individus a été largement documentée et constitue en elle-même la raison pour laquelle ce mode de transport devrait être sélectionné.

## Scénarios privilégiés

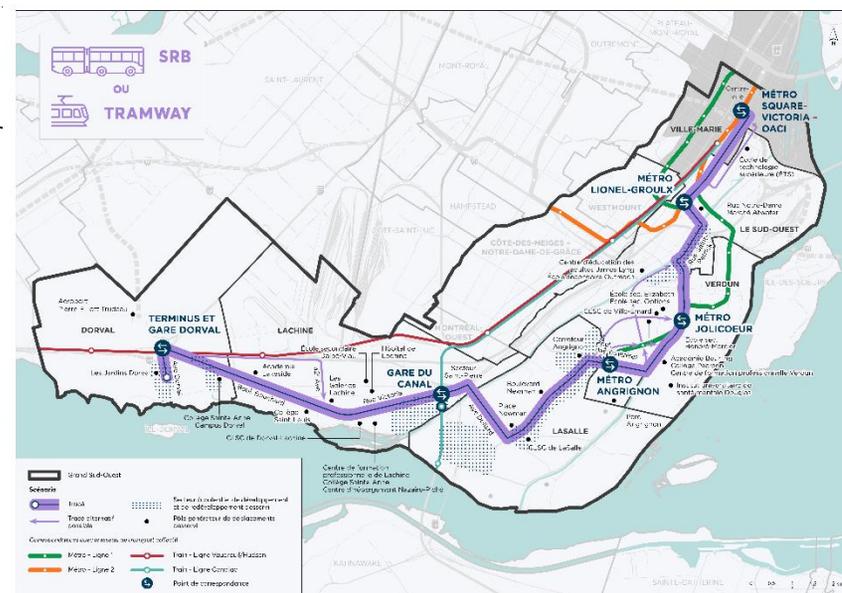
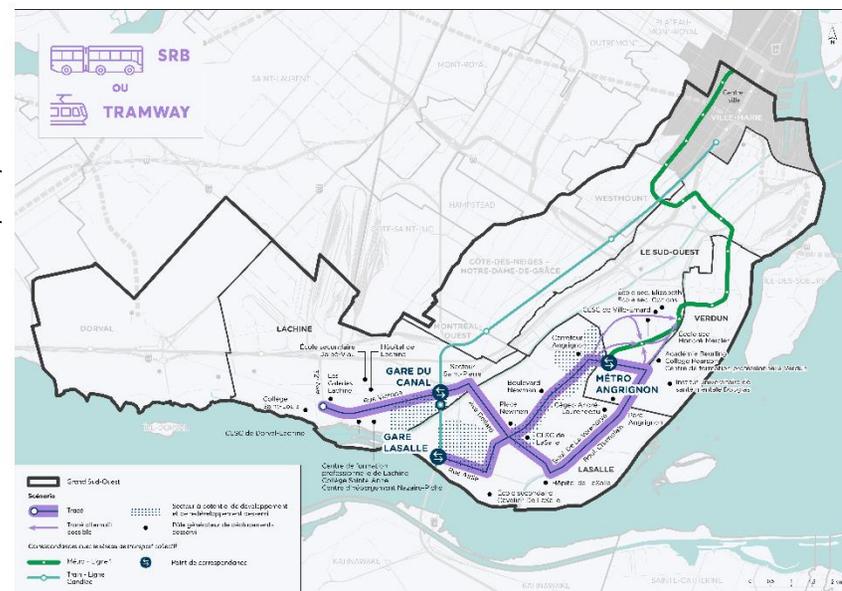
Le GRAME préconise la sélection d'une combinaison des scénarios B. et E. en mode tramway plutôt que Service rapide par bus (SRB) et souhaite apporter quelques modifications aux propositions de tracés de ces deux scénarios :

### 1) Connecter St-Pierre par un passage sur les rues St-Pierre et St-Jacques

Le quartier St-Pierre est connu comme l'un des plus enclavés de Montréal. L'actuelle ligne express qui relie les Pierrois au centre-ville, la ligne 491, n'entre pas dans le quartier, ce qui demande aux piétons de traverser le dangereux échangeur St-Pierre pour y accéder. Le tramway devra passer par l'intérieur du quartier pour le désenclaver de façon sécuritaire. La planification du tramway et celle du prochain échangeur St-Pierre devront se faire conjointement.

### 2) Connecter l'extrémité du tracé de la Gare LaSalle à l'autre antenne en passant par l'écoquartier Lachine-Est

L'écoquartier Lachine-Est est appelé à loger près de 15 000 nouveaux habitants d'ici 20 ans. Une bonne portion des immeubles résidentiels longeront le boulevard St-Joseph



Scénarios B (Lachine, Le Sud-Ouest – LaSalle, 2 antennes) et E (Dorval – Ville-Marie). Source : ARTM

### **3) Passer par la 32e avenue à Lachine**

Un autre développement immobilier d'envergure est attendu à Lachine, celui du redéveloppement du secteur des Galeries Lachine, aux abords de la 32e ave. Tout juste au nord se trouve un quartier résidentiel assez dense et défavorisé. Le passage d'une ligne de tramway à proximité faciliterait ainsi les déplacements d'un grand nombre de personnes en plus d'encourager le développement d'un nouveau complexe immobilier de type TOD.

### **4) Desservir le parc industriel de Lachine**

Le deuxième plus grand pôle d'emplois du Grand Montréal est actuellement très mal desservi par le transport collectif, et c'est particulièrement vrai à Lachine. Outre le taxi collectif, disponible à certaines plages horaires 7 jours sur 7, seule la ligne 196 parcourt le parc industriel de Lachine, du lundi au vendredi. Une personne habitant, disons, au coin de Provost et de la 12e avenue dans l'est de Lachine et travaillant à l'usine d'embouteillage de Coca Cola sur Fairway mettra, à 8h le matin, 48 minutes pour se rendre à son travail, en empruntant deux bus, contre 16 minutes en voiture. L'attractivité des employeurs du parc industriel serait nettement améliorée si ces derniers pouvaient compter sur un tramway pour transporter leur main d'œuvre, et le transfert modal de la voiture vers le transport

collectif pourrait y être massif. De plus, cette antenne dans le parc industriel pourrait éventuellement permettre le transport de colis par tram-cargo en provenance de plusieurs distributeurs du secteur et de les relier éventuellement à l'aéroport Montréal-Trudeau et au Port de Montréal.

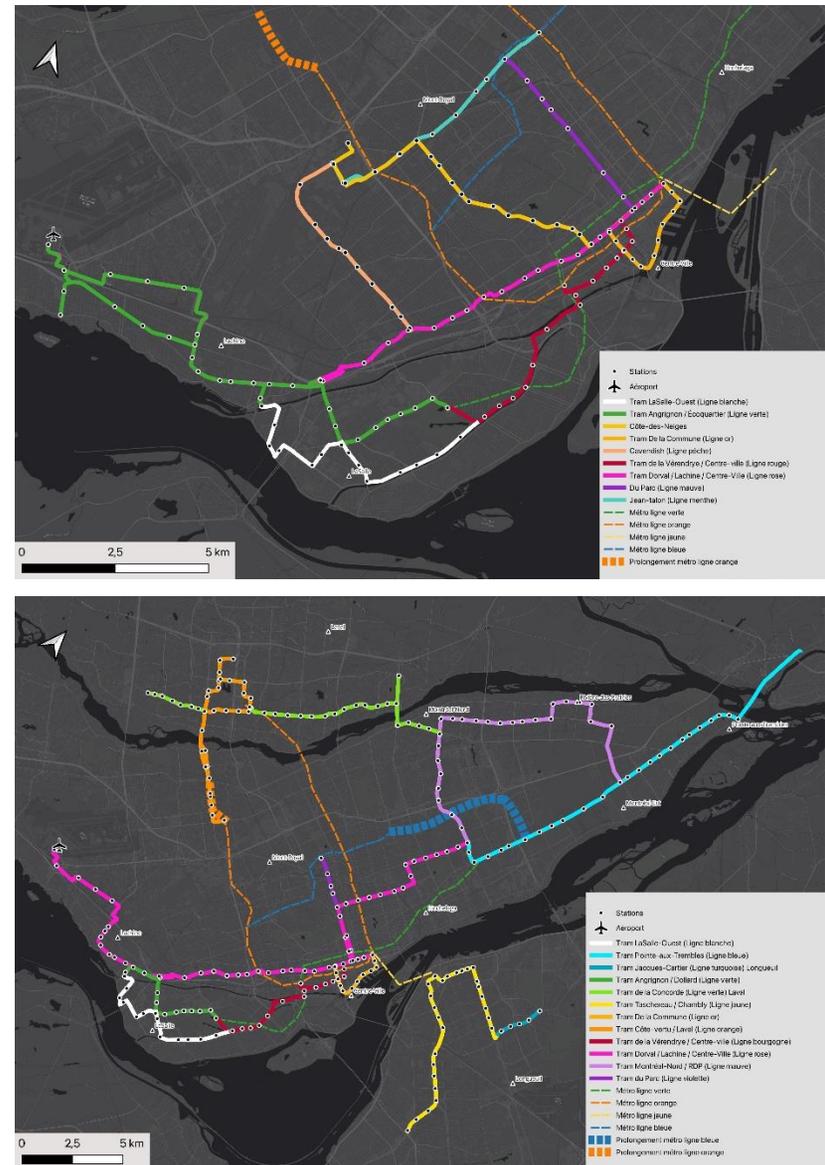
### **5) Ajouter une boucle au Centre-Ville passant par de la Commune**

Pour compléter la réalisation du premier segment d'un éventuel réseau pan-montréalais, il nous apparaît important de planifier du même souffle une boucle au Centre-Ville passant possiblement par les rues de la Commune, Peel, René-Lévesque et Berri. C'est un tracé qui était planifié au Plan de transport 2008 de Montréal comme faisant partie des trois premières nouvelles lignes de tramway du territoire (avec les axes du Parc et de la Côte-des-Neiges) et qui se justifie par une immense concentration d'emplois sur son tracé ainsi qu'une affluence touristique particulièrement élevée. C'est un développement qui complète parfaitement la stratégie de piétonnisation du Vieux-Montréal, elle aussi nommée au Plan de transport de 2008, et qui sera initiée dès cette année.



Tracés recommandés par Imagine Lachine-Est et le GRAME (non optimisés). Source : Imagine Lachine-Est. Crédit : Marc-Olivier Mathieu

Le GRAME et Imagine Lachine-Est rejettent par ailleurs le scénario F. fondé sur le prolongement de la ligne verte en mode souterrain. Le métro est définitivement la colonne vertébrale du réseau de transport collectif montréalais et change la donne en termes de mobilité dans les quartiers qu'il dessert. Impossible d'imaginer Montréal sans métro. Ceci dit, pour encourager un transfert modal massif vers le transport en commun et réduire le taux de possession d'un véhicule, il faudra dès que possible compter sur un réseau de transport collectif structurant très étendu. Le coût énorme de construire de nouvelles stations de métro, combiné à l'important délai requis pour livrer un tel projet, mine complètement notre capacité comme société d'atteindre les objectifs de transfert modal que nous nous sommes donnés. De plus, l'importante quantité de carbone intrinsèque associée à sa construction constitue un fardeau non négligeable, comparativement à l'empreinte carbone de l'implantation d'un tramway.



Scénarios d'expansion future du réseau de tramways dans le Grand Montréal. Source : Imagine Lachine-Est. Crédit : Marc-Olivier Mathieu

## Autres considérations importantes pour le projet du Grand Sud-Ouest

Outre ses suggestions sur le tracé, le GRAME demande à l'ARTM de recommander les éléments suivants:

### **1) Système public opéré par un opérateur de transport collectif**

Le réseau de tramway doit absolument être opéré par une organisation publique qui opère déjà un réseau de transport collectif. Il ne faut pas privatiser de corridors de transport collectif ni monnayer leur achalandage.

De plus, les usagers doivent pouvoir s'attendre à un nouveau service qui s'inscrit en continuité avec le reste du réseau déjà existant, où les transferts sont facilités, où la réponse à des défauts et pannes de système est bien rodée et où les failles communicationnelles sont limitées.

À ceux qui disent que le tramway constitue encore un nouveau mode de transport auquel s'adapter après le métro, le bus, le SRB et le REM, nous répondons qu'il a un immense potentiel de croissance car il répondra adéquatement aux besoins d'une large portion du territoire montréalais actuellement non desservi par un système structurant. Ce faisant, il ne restera pas longtemps

au stade d'anecdote dans le développement du territoire montréalais.

### **2) Création d'options express ne s'arrêtant pas toutes les stations**

L'enjeu de la rapidité du déplacement est important lorsqu'il s'agit de convaincre des citoyens de troquer leur voiture pour le transport collectif. Nous soutenons qu'il est important de considérer la totalité du temps de parcours d'un usager, de la porte de sa maison jusqu'à sa destination, plutôt que la vitesse commerciale d'un mode de transport, pour évaluer la rapidité d'une option de transport collectif. Ainsi, le tramway se positionne avantageusement par rapport à d'autres modes plus lents comme le bus ou plus difficiles d'accès comme le métro et le train aérien.

Néanmoins, le trajet entre Dorval et le centre-ville sera inévitablement plutôt long en arrêtant le tram à chaque station. Afin d'offrir une alternative très compétitive pour les trajets d'une extrémité à l'autre de la ligne, il sera judicieux de planifier une ligne express sur le même tracé, qui s'arrêtera uniquement à quelques stations-clés.

### **3) Maintien des lignes de bus express**

Toujours dans un souci de maintenir des trajets rapides entre l'ouest du Grand Sud-Ouest et le Centre-Ville, il sera important de maintenir les lignes de bus express, minimalement la ligne 491 qui emprunte la rue Provost, à Lachine, du moins en attendant une éventuelle ligne de tram longeant l'autoroute 20. La multicit  des options de transport pour un citoyen d motoris  demeure dans tous les cas un facteur important de satisfaction à l'égard du transport collectif; nous voulons à tout prix éviter d'emprisonner les usagers dans un seul mode comme c'est le cas actuellement avec le REM.

### **4) Déplacement de la gare du Canal au croisement de Victoria**

Afin de faciliter le transfert modal entre le tramway et le train, nous recommandons à l'ARTM d'évaluer le déplacement de la gare du Canal au nord de son emplacement actuel, au croisement de la rue Victoria. Ce sera l'occasion du même coup de la confirmer comme une installation permanente, alors que la gare actuelle a un statut temporaire. Si ce déplacement s'avère impossible

---

<sup>1</sup> La cyclologistique désigne le secteur d'activités commerciales de distribution de marchandises par vélo et vélo-cargo.

ou peu pertinent, il sera intéressant de construire un corridor piéton qui facilitera le déplacement des gens entre la gare et la station de tram la plus proche (corridor couvert, chauffé, etc.).

### **5) Planification du tramway pour y transporter des marchandises (tram-cargo)**

La planification de ces nouvelles lignes de transport devrait intégrer dès le départ la possibilité d'y transporter également des marchandises, comme des colis. Cela signifie entre autres d'envisager des stations agissant comme lieux de transbordement pouvant accueillir des activités de cyclologistique<sup>1</sup>, ainsi que des espaces de récupération de colis à destination directe des usagers. Nous poursuivons notre étude d'opportunité et informerons l'ARTM de ses développements au fil des prochains mois. Cela contribuera à diminuer les impacts du camionnage dans les quartiers résidentiels, notamment au niveau des accidents, de l'usure de la voirie et de la congestion.

## **6) Insertion dans un réseau plus grand et réfléchi de manière intégrée**

Il est nécessaire de prévoir ce tracé de sorte qu'il puisse être facilement relié, éventuellement, au tramway de l'Est. Ensuite, il faudra plancher sur l'ajout d'une ligne reliant Lachine au métro Vendôme puis au Centre-ville, par Notre-Dame-de-Grâce. À cette ligne pourront se greffer des liens nord-sud sur du Parc, Côte-des-Neiges et Cavendish, ainsi qu'un lien est-ouest sur Jean-Talon, entre autres.

Des lignes de tramway à Laval et sur la Rive-Sud seront éventuellement créées et connectées à celles de Montréal, le tout dans l'esprit du développement du Réseau de transport collectif structurant décrit au Plan stratégique de développement 2021-2035 de l'ARTM (p.91).

Il nous apparaît important de communiquer sur les projets (celui de l'Est, celui du Grand Sud-Ouest et éventuellement les autres) non pas isolément, mais de façon à rappeler qu'ils s'intègrent dans une stratégie plus vaste et porteuse pour Montréal. Nous avons tous soif d'un vaste réseau pan-montréalais capable de vraiment changer la donne en termes de mobilité durable et de décarbonation du territoire du Grand Montréal, et il est nécessaire de concevoir dès maintenant chacun des projets comme une partie d'un plan d'ensemble porteur et partagé.

## Conclusion

En somme, Imagine Lachine-Est et le GRAME recommandent à l'ARTM d'opter pour le tramway comme mode de transport pour le projet du Grand Sud-Ouest et d'ajuster et bonifier le tracé pour répondre à un ensemble de besoins répartis sur le territoire.

Ils recommandent en outre de planifier le projet pour le relier éventuellement facilement à d'autres développements de lignes de tramway dans le Grand Montréal.

Les deux organismes sont heureux d'enfin prendre part à cette planification tant attendue d'un lien structurant pour le Grand Sud-Ouest et réitèrent leur collaboration pour les étapes subséquentes.

C'est le tramway qui permettra le plus grand abandon de trajets effectués actuellement en automobile, et c'est exactement ce que cela prend pour limiter à la fois la congestion routière, les GES émis par le secteur des transports, les accidents de la route et les dépenses des ménages en transport. Vivement que ce projet soit sur les rails!

## Ouvrages du GRAME et d'Imagine Lachine-Est en lien avec le sujet

Le GRAME et Imagine Lachine-Est vous invitent à consulter les différents ouvrages déjà réalisés sur le tramway et le corridor Lachine/Dorval - Centre-ville, particulièrement les études d'opportunités de 2016 portant sur un lien ferroviaire Lachine/Dorval - Centre-ville, l'étude de la CDEC élaborée en collaboration avec nos organismes sur le potentiel de redéveloppement qu'apporte le tramway pour Lachine ainsi que le mémoire du GRAME sur le Plan stratégique de développement (PSD) déposé aux consultations de l'ARTM à cet effet.

2016



Lefebvre, J.-F., J. Théorêt, R. Benoit, C. Denommé et J. Ferreira (2016a), **Pour un lien ferroviaire structurant reliant Dorval au centre-ville, Étude d'opportunité réalisée pour la Cité de Dorval par le GRAME.** [En ligne] <https://grame.org/REM2016BAPEDorval.pdf>

Lefebvre, J.-F., J. Théorêt, R. Benoit, C. Denommé et J. Ferreira et (2016b), **Pour un lien ferroviaire structurant reliant Lachine au centre-ville, Étude d'opportunité réalisée pour l'arrondissement de Lachine par le GRAME.** [En ligne] <https://grame.org/REM2016BAPELachine.pdf>

*En 2016, le GRAME et ses collaborateurs ont mené deux études d'opportunité complémentaires, l'une sur un lien ferroviaire entre Lachine et le Centre-Ville et l'autre sur un lien ferroviaire entre Dorval et le Centre-Ville, pour le compte de l'Arrondissement de Lachine et de la Cité de Dorval. L'étude démontrait entre autres l'avantage concurrentiel du tramway par rapport au métro automatique léger.*

2020



Lefebvre, J.-F., L. Gagnon et H. Chevalier avec la collaboration de K. Salt (2020). **Le tramway Lachine / centre-ville, un outil de redéveloppement.** Étude réalisée pour l'arrondissement de Lachine, par la Corporation de développement économique et communautaire (CDEC) LaSalle-Lachine avec la collaboration d'Imagine Lachine-Est et du GRAME. [En ligne, en annexe du mémoire de la CDEC LaSalle-Lachine sur le projet de PPU du secteur Lachine-Est] [https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P118/7-6\\_cdec\\_lasalle-lachine.pdf](https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P118/7-6_cdec_lasalle-lachine.pdf)

Gagnon, L. et J.-F. Lefebvre (2020). **Comparaison des options de transport collectif pour l'arrondissement de Lachine.** Étude réalisée pour l'arrondissement de Lachine de la ville de Montréal, par la Corporation de développement économique et communautaire (CDEC) LaSalle-Lachine avec la collaboration d'Imagine Lachine-Est et du GRAME.

Tabaichount, B., J.-F. Lefebvre et K. Salt (2020). **Le tramway centre-ville/Lachine/Dorval, une priorité incontournable.** [En ligne] <https://grame.org/wp-content/uploads/2024/01/Memoire-Le-tramway-centre-ville-Lachine-Dorval.pdf>

*Ce mémoire rédigé en 2020 dans le cadre des consultations publiques sur le Plan stratégique de développement de l'ARTM comporte un argumentaire supportant le tramway à Lachine ainsi que des recommandations toujours d'actualité.*

2022

Louis, A., H. Chevalier, P. Bourque et J.-F. Lefebvre (2022). **Mémoire du comité transport de Lachine sur le PPU de Lachine-Est.** [En ligne] [https://grame.org/wp-content/uploads/2024/01/Memoire-PPU\\_Lachine-Est\\_OCPM\\_Groupe-travail\\_Comite-transport.pdf](https://grame.org/wp-content/uploads/2024/01/Memoire-PPU_Lachine-Est_OCPM_Groupe-travail_Comite-transport.pdf)

Louis, A. et M. Morel (2022). **Tram-cargo et vélo-cargo à Lachine : Transformer les défis en opportunités.** [En ligne] [https://grame.org/wp-content/uploads/2024/01/Memoire-2022-07-28\\_Tram-cargo-et-velo-cargo-Lachine\\_Revue-de-litterature-GRAME.pdf](https://grame.org/wp-content/uploads/2024/01/Memoire-2022-07-28_Tram-cargo-et-velo-cargo-Lachine_Revue-de-litterature-GRAME.pdf)

2024

Lefebvre, J.-F. et M.-O. Mathieu (2024). **Combiner écoquartiers et tramways, condition sine qua non d'une transition juste en mobilité.** Revue URBANITÉ, Hiver 2024, p. 21-25. [En ligne] <https://ouq.qc.ca/wp-content/uploads/2024/02/urbanite-hiver-2024.pdf>

## Bibliographie

ARTM (2018). Enquête Origine-Destination 2018. [En ligne] [https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2020/06/document-mobilite\\_EOD\\_2018.pdf](https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2020/06/document-mobilite_EOD_2018.pdf)

ARTM (2021). Plan stratégique de développement 2021-2035. [En ligne] [https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2021/04/PSD\\_adopt%C3%A9\\_R0A\\_2021-04-162.pdf](https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2021/04/PSD_adopt%C3%A9_R0A_2021-04-162.pdf)

ARTM (2024). Scénarios de modes et de tracés. [En ligne, portail de consultation publique] <https://consultationgso.artm.quebec/scenarios-de-mode-et-de-trace>

CDEC LaSalle-Lachine (2022). Consultation publique sur le projet de PPU du Secteur Lachine-Est - Mémoire sur les recommandations du rapport collectif d'avril 2017). [En ligne] [https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P118/7-6\\_cdec\\_lasalle-lachine.pdf](https://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P118/7-6_cdec_lasalle-lachine.pdf)

Communauté métropolitaine de Montréal (2012). Plan métropolitain d'aménagement et de développement. [En ligne] [https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/03/pmad\\_plan\\_metropolitain\\_aménagement\\_developpement.pdf](https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/03/pmad_plan_metropolitain_aménagement_developpement.pdf)

Croteau, A. (2021, 3 décembre). «Notre ultime volonté, c'est de réduire le nombre» de camions lourds à Montréal, affirme la Ville. [En ligne] <https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/651729/notre-ultime-volonte-c-est-de-reduire-le-nombre-de-camions-lourds-a-montreal-affirme-la-ville>

Gouvernement du Québec (2018). Politique de mobilité durable 2030. [En ligne] [https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/transports/ministere-des-transports/publications-amd/Plan\\_de\\_mobilite\\_durable/PO\\_politique-mobilite-durable\\_MTMDDET.pdf](https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/transports/ministere-des-transports/publications-amd/Plan_de_mobilite_durable/PO_politique-mobilite-durable_MTMDDET.pdf)

Gouvernement du Québec (2020). Plan pour une économie verte 2030. [En ligne] <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/environnement/publications-adm/plan-economie-verte/plan-economie-verte-2030.pdf>

Lefebvre, J.-F., J. Théorêt, R. Benoit, C. Denommé et J. Ferreira (2016a), Pour un lien ferroviaire structurant reliant Dorval au centre-ville, Étude d'opportunité réalisée pour la Cité de Dorval par le GRAME. [En ligne] <https://grame.org/REM2016BAPEDorval.pdf>

Lefebvre, J.-F., J. Théorêt, R. Benoit, C. Denommé et J. Ferreira et (2016b), Pour un lien ferroviaire structurant reliant Lachine

au centre-ville, Étude d'opportunité réalisée pour l'arrondissement de Lachine par le GRAME. [En ligne] <https://grame.org/REM2016BAPELachine.pdf>

Litman, T. (2023) Parking Requirement Impacts on Housing Affordability, The Costs of Residential Parking Mandates and Benefits of Reforms, 20 November, Victoria Transport Policy Institute, 29 p.

Louis, A. et M. Morel (2022). Tram-cargo et vélo-cargo à Lachine : Transformer les défis en opportunités. [En ligne] [https://grame.org/wp-content/uploads/2024/01/Memoire-2022-07-28\\_Tram-cargo-et-velo-cargo-Lachine\\_Revue-de-litterature-GRAME.pdf](https://grame.org/wp-content/uploads/2024/01/Memoire-2022-07-28_Tram-cargo-et-velo-cargo-Lachine_Revue-de-litterature-GRAME.pdf)

Tabaichount, B., J.-F. Lefebvre et K. Salt (2020). Le tramway centre-ville/Lachine/Dorval,

une priorité incontournable. [En ligne] <https://grame.org/wp-content/uploads/2024/01/Memoire-Le-tramway-centre-ville-Lachine-Dorval.pdf>

Revitalisation Saint-Pierre (2018). Enjeux et problématiques du Développement Durable à

Saint-Pierre. [En ligne] [https://www.revitalisationsaintpierre.ca/MemoireEnjeuxProblematique\\_DD\\_SaintPierre.pdf](https://www.revitalisationsaintpierre.ca/MemoireEnjeuxProblematique_DD_SaintPierre.pdf)

Ville de Montréal, Service des infrastructures, transport et environnement, Direction des transports, Division du développement des transports (2008). Plan de transport 2008. [En ligne] [https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/plan\\_de\\_transport\\_2008\\_1-avec\\_compression.pdf](https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/plan_de_transport_2008_1-avec_compression.pdf)

Ville de Montréal (2020). Plan Climat 2020-2030. [En ligne] [https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/Plan\\_climat%2020-16-16-VF4\\_VDM.pdf](https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/Plan_climat%2020-16-16-VF4_VDM.pdf)

Ville de Montréal (2021, 14 janvier). Le tramway pour transformer et revitaliser Lachine à échelle humaine. [En ligne] [https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=5798,42657625&dad=portal&schema=PORTAL&id=33278](https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5798,42657625&dad=portal&schema=PORTAL&id=33278)