

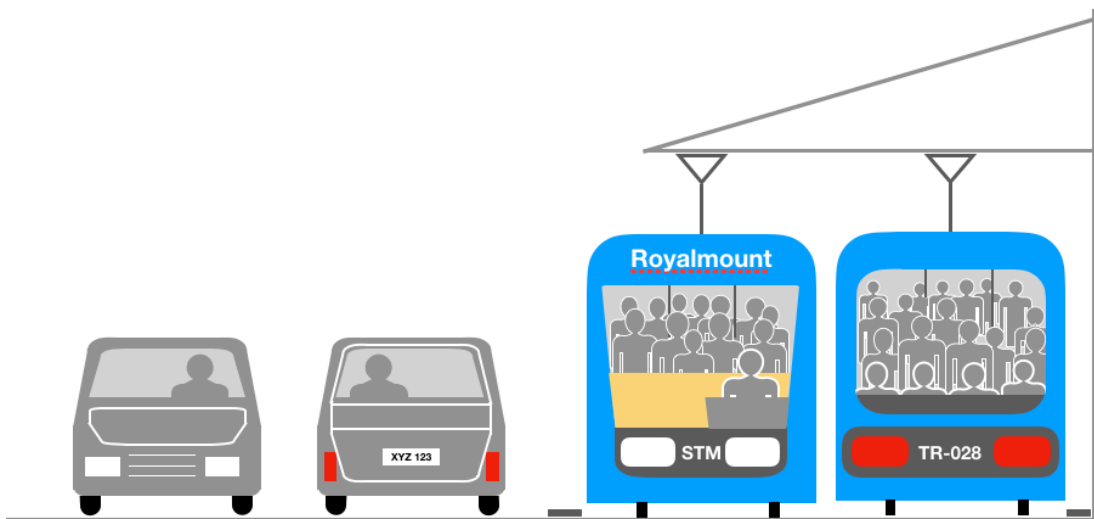
Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation

Consultation publique sur Les impacts du projet Royalmount Mémoire sur le projet

Le tramway ; la solution pour réduire la congestion routière générée par le Royalmount et par les projets immobiliers du secteur Namur De La Savane

Le psychiatre Yves Kossovsky explique le succès du tramway :

« le tramway semble en mesure d'attirer vers les transports en commun des usagers nouveaux, qui ne prenaient pas le bus, mais se décident pour le tramway puis en viennent à fréquenter l'ensemble du réseau. »



9 janvier 2019

Réjean Benoit

Réjean Benoit est analyste en transport. En 2006, il créa la base de données Tramworld® répertoriant aujourd'hui 24 000 tramways modernes et métros légers dans 400 villes dans le monde. Il a rejoint la firme de génie Genivar (aujourd'hui faisant partie de la firme WSP) entre 2009 et 2013 où il participé comme analyste aux études de Préfaisabilité et Faisabilité du tramway Côte-des-Neiges – Centre-ville de Montréal. À cette période, il a eu le privilège de travailler avec plusieurs experts mondiaux du tramway, dont ceux de Systra. Ces études du tramway au coût de 5 millions \$ ont été financées par la ville de Montréal, la STM et Hydro-Québec.

En 2013, il écrivait un livre sur le développement de 30 réseaux de tramways modernes : Tramworld disponible sur iTunes. Il exploite le site Internet www.Tramworld.net

Absence de contact avec l'équipe de WSP ayant produit l'étude du Royalmount

Réjean Benoit a travaillé entre 2009 et 2013 avec quatre membres de l'équipe de WSP ayant produit l'étude du Royalmount. Ces dernières années, il n'a eu aucun contact avec ces derniers, hormis un échange rapide via Facebook avec l'un d'eux en février 2018 qui saluait ma guérison d'une maladie.

Le projet Royalmount

Le Royalmount sera un centre commercial de grande superficie incluant des infrastructures d'hébergement touristique et de divertissement, localisé à l'angle des autoroutes 15 et 40, dans le secteur industriel de la Ville de Mont-Royal près du métro De la Savane.

Le Royalmount, un projet qui dynamisera ce secteur de Montréal

Un tel projet est intéressant pour une ville en effervescence comme Montréal. Il est préférable qu'un tel projet se réalise près du cœur de Montréal plutôt qu'en périphérie où il serait peu probable qu'une grande partie des visiteurs utilisent le transport collectif. Hors centre de l'île, un tel projet deviendrait un moteur d'étalement urbain comme l'a été le DIX30.

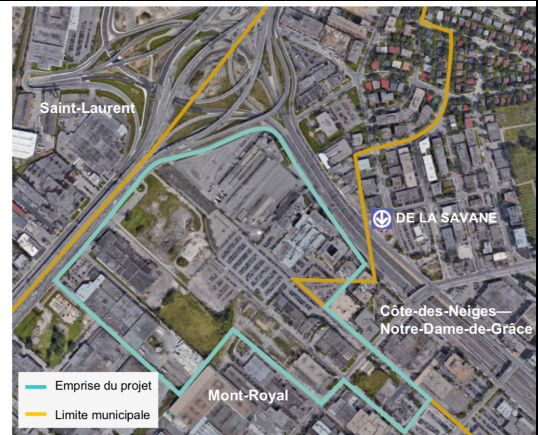
Néanmoins, il est souhaitable de s'assurer que ce projet et les projets immobiliers dans le secteur ne congestionnent pas davantage la rue Jean-Talon Ouest et De la Savane comme le Marché central a apporté de la congestion sur le boulevard de l'Acadie.

Pour réduire la congestion appréhendée de ce projet, je proposerai, dans les prochaines pages, un saut qualitatif dans l'offre du transport collectif pour réduire la congestion de ce secteur Namur De La Savane.

Le Royalmount

Le promoteur prévoit sur son site:

- Jusqu'à 1,5 million de pieds carrés d'espace de bureau
- 100 000 pieds carrés d'espace pour le bien être du corps et de l'esprit
- 200 commerces et boutiques
- 100 restaurants et bars
- 5 hôtels avec environ 800 chambres

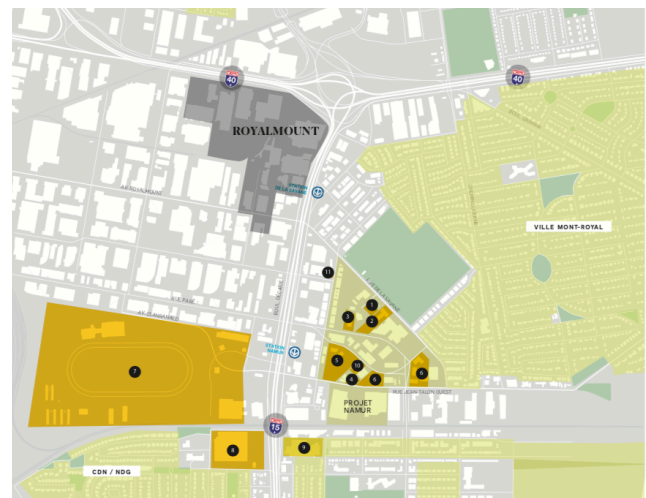


Constat

Ce projet réduira l'étalement urbain en favorisant le développement au cœur de l'Île de Montréal et évitera la construction d'un autre «power center» de centres de divertissement hors du centre urbain de Montréal.

Nombreux projets immobiliers dans le secteur Namur De La Savane

	Densification	
1	Le Namur	176
2	Côté Ouest	254
3	MÀ	158
4	Rêve	170
5	Vue	900
6	Rouge	686
7	Hippodrome	5 000
8	Carr. Décarie	?
9	Westbury	900
10	Blü	75
11	Le Jockey	21
	Total condos	8 340



Extrait de la figure Rapport Carbonleo, Royalmount, page 35, 20181127

Les 8 300 nouveaux logements du secteur Namur De La Savane seront dans un rayon de 1 500 mètres du Royalmount. Par exemple, le complexe de condos « Rouge » avec 686 unités à l'intersection Victoria et Jean-Talon est à 1 300 mètres de l'entrée du Royalmount. Le site sera assurément un lieu attractif pour les résidents du « Rouge », mais requière 19 minutes de marche à 4 km/h. Lorsqu'il y a pluie ou qu'il fait froid, 19 minutes de marche risque de réduire le nombre fois où les résidents du secteur profiteront du Royalmount pour leurs divertissements.

Constat

Il manque clairement un mode de transport structurant entre les immeubles résidentiels du Triangle et le Royalmount, tout comme pour l'hippodrome pour fusionner ces espaces de vie. Une ligne d'autobus ne peut être qualifiée de mode de transport structurant.

4 accès au Royalmount en auto contre pour un accès en transport collectif structurant

Le document *Dossier de consultation Impacts du projet Royalmount* de la Commission sur le développement économique et urbain et l'habitation résume l'impact du projet sur les transports:

Accessibilité :

- **4 accès véhiculaires** pour la clientèle;
- **1 passerelle** pour piétons et cyclistes jusqu'à la station de **métro De la Savane**;
- **1 débarcadère** pour autobus touristiques.
- **Navettes** directes vers l'aéroport et la gare du REM

140 000 déplacements par jour (70 000 en auto-conducteurs) avec 35 % de part modale pour le transport collectif et actif

Les hypothèses 2A et 2B du promoteur indiquent que la part modale pourrait accroître jusqu'à 63 % entre 17 h et 18 h pour diminuer le nombre auto-conducteurs.



On remarque sur la figure ci-dessus que les automobiles auront 4 accès au site du Royalmount. En comparaison, les usagers du transport collectif structurant bénéficieront d'un seul accès à la station de métro De la Savane après de la construction d'une passerelle chauffée et climatisée. Grâce à ces quatre accès, l'automobile sera toujours avantagée par rapport au transport collectif.

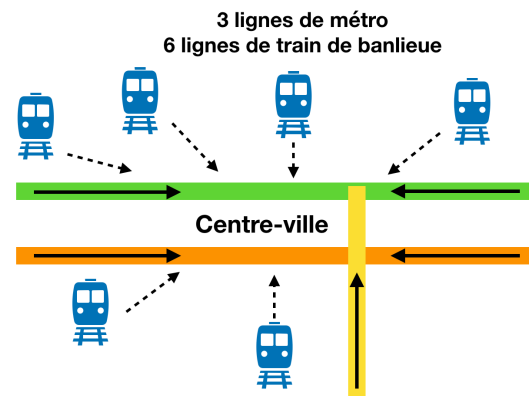
Il y aura des navettes directes vers l'aéroport et les stations du REM. Des lignes d'autobus seront probablement redessinées pour accroître l'intérêt de se rendre en autobus au Royalmount. Mais est-ce que ce sera suffisamment pour convaincre suffisamment les citoyens demeurant à proximité à ne pas utiliser majoritairement leurs voitures? Les résidents de Ville de Mont-Royal demeurant près des stations du REM Mont-Royal et Canora utiliseront-ils davantage les navettes que leurs automobiles pour se rendre au Royalmount?

Constat

On constate que l'offre de transport en automobile est beaucoup plus grande que l'offre en transport collectif.

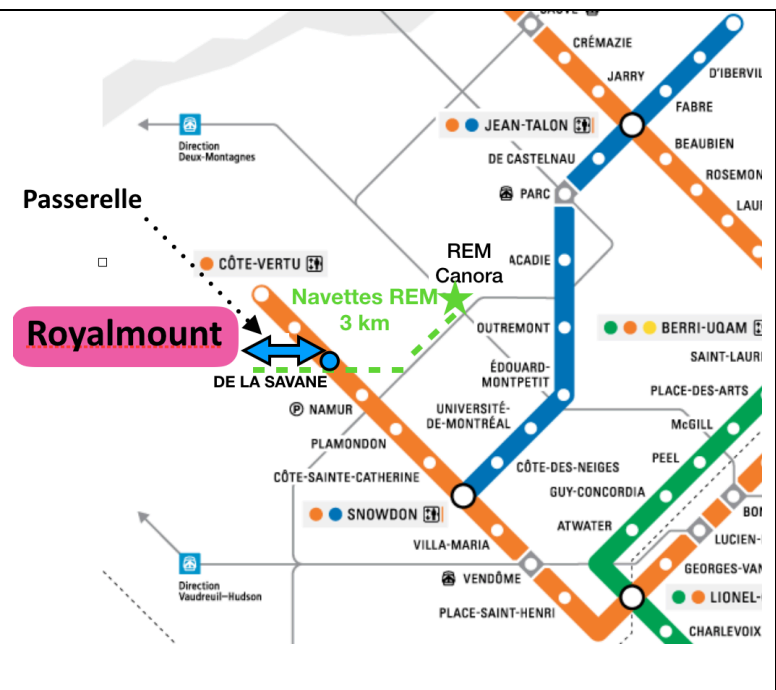
Le transport collectif désavantagé face à la flexibilité de l'automobile sauf au centre-ville

L'automobile est presque toujours avantagée sur le transport collectif, mis à part au centre-ville où on retrouve 3 lignes de métro. Ces trois lignes agissent comme 5 lignes, car la Orange et Verte apportent des usagers de chaque direction contrairement à la ligne Jaune et aux trains de banlieue. Aussi, les forts tarifs de stationnement incitent la majorité des visiteurs à ne pas utiliser leur voiture. Cela explique pourquoi le centre-ville atteint 60 % de part modale.



Le site du Royalmount sera beaucoup moins bien desservi par le transport collectif que le centre-ville. Même si une passerelle rejoint le métro De la Savane, il y a seulement que 2 stations au nord pour apporter des usagers au site.

Il y assurément 28 stations au sud de la station De la Savane, mais plus on s'éloignera, plus le temps de déplacement augmente. L'utilisateur de la ligne Bleue doit effectuer une correspondance à Snowdon et celui de la ligne Verte à Lionel-Groulx. Lorsqu'un usager ne demeure pas à distance de marche d'une station de métro, il doit utiliser l'autobus avec une correspondance supplémentaire. La combinaison métro autobus n'est pas reconnue pour sa flexibilité, ce qui fera perdre des clients utilisateur du transport collectif au Royalmount.



En auto, les visiteurs du Royalmount accéderont au réseau autoroutier via la 15 ou la 40. D'autres demeurant plus près du site utiliseront la rue De la Savane ou les voies de desserte de Décarie.

Au niveau local, les citoyens de Ville Mont-Royal souhaitant rejoindre le Royalmount auront accès à la station de métro Acadie et des navettes à la station du REM Canora, ainsi qu'aux circuits d'autobus de la STM. Ceux souhaitant rejoindre le site en auto utiliseront la rue De la Savane.

Constat

Le transport par automobile offre une plus grande flexibilité que le transport collectif.

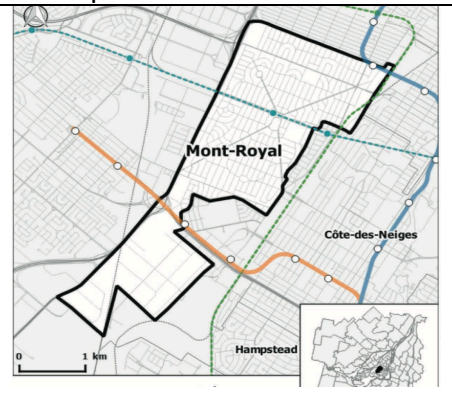
Le transport collectif traditionnellement peu utilisé à Ville Mont-Royal

Lorsqu'un citoyen n'a pas une station de transport structurant près de son origine, ainsi que près de sa destination, le taux d'utilisation du transport collectif chute comme on peut le voir dans cet

extrait de l'Enquête OD 2013 pour Ville Mont-Royal¹. 69 % des citoyens utilisent leur auto dans leurs déplacements (80 % sont conducteur, pour environ 55% du total).

En comparaison, le transport collectif représente 20 % de la part modale 24 heures.

Par MODE - 24 hres (tous motifs sauf retour)	Produits	
- Motorisés (nb)	26 400	89.5%
- Automobile (nb)	<u>20 600</u>	69.8%
- Conducteur	80.5%	
- Passager	19.5%	
- T.C. Public (nb)	<u>5 800</u>	19.6%
- Métro	38.6%	
- STM (bus)	54.1%	
- Train	25.8%	
- STL, RTL, CIT	1.9%	
- Bimodal	7.1%	
- Autres motorisés (nb)	<u>500</u>	1.7%
- Non motorisés (nb)	3 000	10.2%



La majorité des citoyens de Ville Mont-Royal auront le choix entre leur voiture, une navette, la station de métro de L'Acadie (avec correspondance à Snowdon) ou l'autobus pour se rendre au Royalmount.

On peut douter du succès de l'autobus pour inciter les clients du Royalmount à utiliser le transport collectif. Régis Labeaume, Maire de Québec résumait ainsi la vision de bien de citoyen de l'autobus en 2013: « Je ne connais pas 100 personnes à Québec qui rêvent demain matin de prendre l'autobus »². Effectivement, il y a rien d'attrayant dans un bus en comparaison au confort et à la flexibilité d'une voiture.

Une autre solution de transport collectif est proposée pour les résidents de Mont-Royal avec des navettes directes vers la station du REM Canora. Le psychiatre Yves Kossovsky présentait ainsi le faible intérêt de cette option « les parkings relais couplés à des bus ne fonctionnent pas, probablement du fait d'une rupture de confort trop importante avec la voiture individuelle »³. Est-ce qu'une navette aura plus de succès, on peu en douter.

Sans une meilleure offre quantitative et qualitative, on peut craindre que la majorité des citoyens de Ville Mont-Royal utilisent plus leurs voitures que les transports collectifs pour rejoindre le Royalmount. Est-ce que l'utilisation du transport collectif pour l'ensemble des visiteurs du projet sera moindre qu'anticipé ? Est-ce que ceci produira plus de congestion routière aux abords du projet et nuira à l'attrait du projet pour les visiteurs?

Constat

Un transport collectif structurant augmente la qualité de l'offre du transport collectif. Un transport collectif est structurant est nécessaire pour être plus complet face au confort et à la flexibilité de la voiture.

¹ Enquête Origine-Destination 2013, page 92 sur 194

² Radio-Canada <http://ici.radio-canada.ca/regions/quebec/2013/10/21/003-debat-labeaume-lemelin-lundi.shtml>

³ Atelier du tram, Un tramway porteur de valeurs positives, 2015

http://www.tramworld.net/Doc/AtelierDuTram_F2_TramwayValeursPositives.pdf

Corriger l'erreur historique de Denis Coderre en offrant un nouveau mode de transport structurant dans le secteur Namur De La Savane

En 2008, l'Administration Tremblay avait lancé les études de pré faisabilité et faisabilité du tramway Côte-des-Neiges – Centre-ville au coût de 5 millions \$.

Les résultats étaient impressionnants. Ce réseau de 13 km conçu par le consortium Genivar-Systra⁴ avec l'aide de la STM aurait été le plus performant en nombre de déplacements par km de réseau, devant les tramways de Boston ou de Toronto.

Tableau 6.3 Comparaison de l'achalandage par kilomètre de ligne de la première ligne du tramway de Montréal aux autres réseaux de SLR en Amérique du Nord

Rang	Système	Déplacements /an (Milliers de voyages)	Longueur réseau (voies: km)	Déplacements/an/km (Milliers de voy /km)
1	Montréal	26 618	13,2	2 017
2	Boston	81 843	45,7	1 791
3	Calgary	69 990	45,0	1 555
4	Toronto	89 552	86,1	1 040
5	Edmonton	13 355	13,1	1 019
6	Houston	12 014	12,0	1 001
7	Tramway de Portland	3 500	6,3	556
8	Buffalo	5 543	10,6	523
9	San Francisco	42 756	83,1	515
10	Los Angeles	42 222	88,9	475

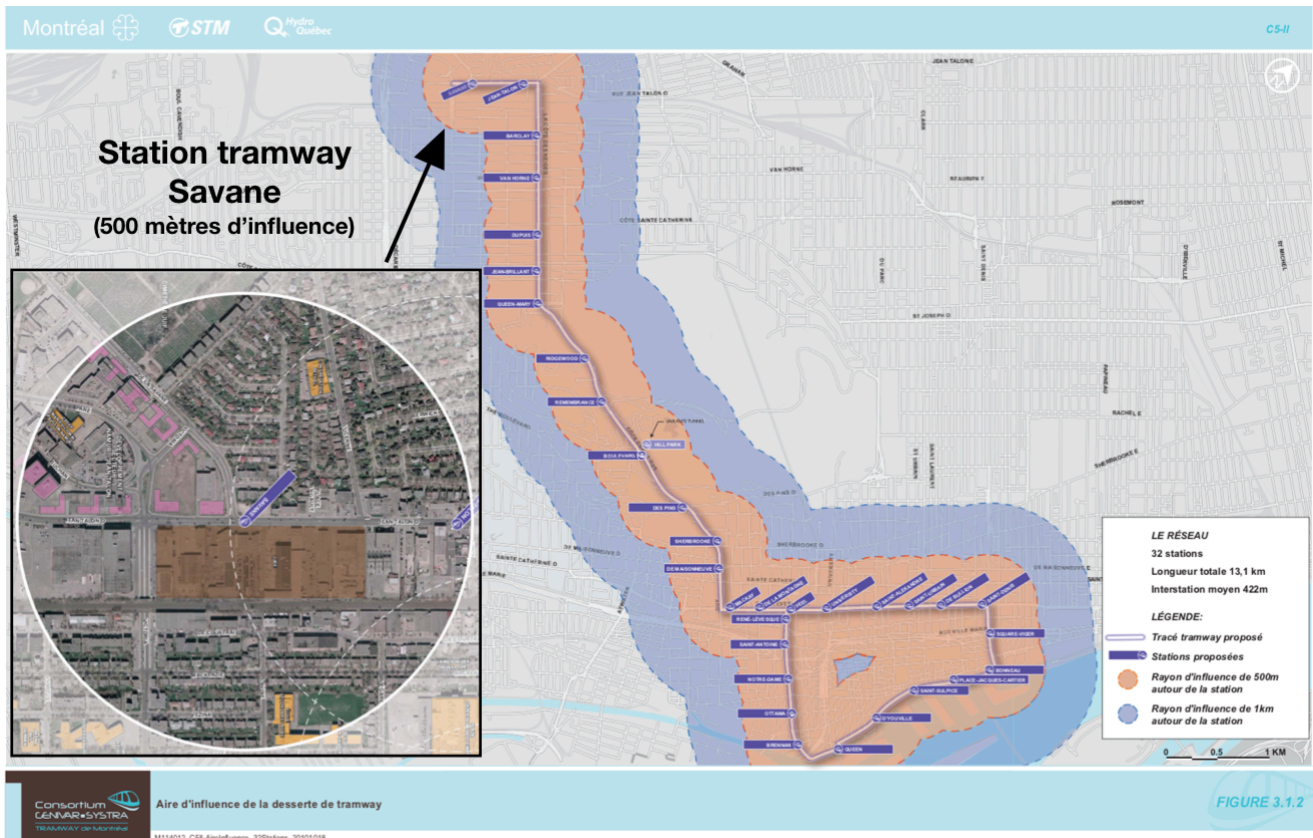
Tramway de Montréal, Étude de faisabilité, C3 Prévisions d'achalandage, p. 13, 2013-01-08 (original en blanc, retracé en noir)
http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1134327/07_Volume_C_3_ptie_1.pdf

<p>La Chambre de commerce du Montréal métropolitain a publié le rapport Groupe de réflexion sur le financement du tramway⁵ en 2012</p> <p>Résumé du projet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 70 000 déplacements • 100 000 citoyens à moins de 500 mètres • 320 000 emplois à moins de 500 mètres • 1 milliard \$ 	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Le tramway en chiffres</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Longueur de la ligne</td> <td>13,4 km</td> </tr> <tr> <td>Nombre de stations</td> <td>32</td> </tr> <tr> <td>* L'achalandage de 70 000 déplacements par jour ne tient pas compte des clientèles ponctuelles captées lors des grands événements, tels le Grand Prix de Montréal et les festivals.</td> <td>Clientèle à terme du tramway* 70 000 déplacements/jour 26 M déplacements/année</td> </tr> <tr> <td>Vitesse commerciale</td> <td>de 18 à 20 km/h</td> </tr> <tr> <td>Fréquence</td> <td>4 minutes aux heures de pointe 7 min 30s aux heures creuses</td> </tr> <tr> <td>Coût du projet</td> <td>1 G\$ (76,3M\$/km)</td> </tr> <tr> <td>Population desservie</td> <td>100 000</td> </tr> <tr> <td>Emplois desservis</td> <td>320 000</td> </tr> </tbody> </table>	Le tramway en chiffres		Longueur de la ligne	13,4 km	Nombre de stations	32	* L'achalandage de 70 000 déplacements par jour ne tient pas compte des clientèles ponctuelles captées lors des grands événements, tels le Grand Prix de Montréal et les festivals.	Clientèle à terme du tramway* 70 000 déplacements/jour 26 M déplacements/année	Vitesse commerciale	de 18 à 20 km/h	Fréquence	4 minutes aux heures de pointe 7 min 30s aux heures creuses	Coût du projet	1 G\$ (76,3M\$/km)	Population desservie	100 000	Emplois desservis	320 000
Le tramway en chiffres																			
Longueur de la ligne	13,4 km																		
Nombre de stations	32																		
* L'achalandage de 70 000 déplacements par jour ne tient pas compte des clientèles ponctuelles captées lors des grands événements, tels le Grand Prix de Montréal et les festivals.	Clientèle à terme du tramway* 70 000 déplacements/jour 26 M déplacements/année																		
Vitesse commerciale	de 18 à 20 km/h																		
Fréquence	4 minutes aux heures de pointe 7 min 30s aux heures creuses																		
Coût du projet	1 G\$ (76,3M\$/km)																		
Population desservie	100 000																		
Emplois desservis	320 000																		

⁴ En novembre 2018, Systra obtenait un contrat de 12,5 M \$ pour accompagner et conseiller la ville de Québec dans la conception de leur projet de tramway. https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/espace-presse/actualites/fiche_autres_actualites.aspx?id=18906

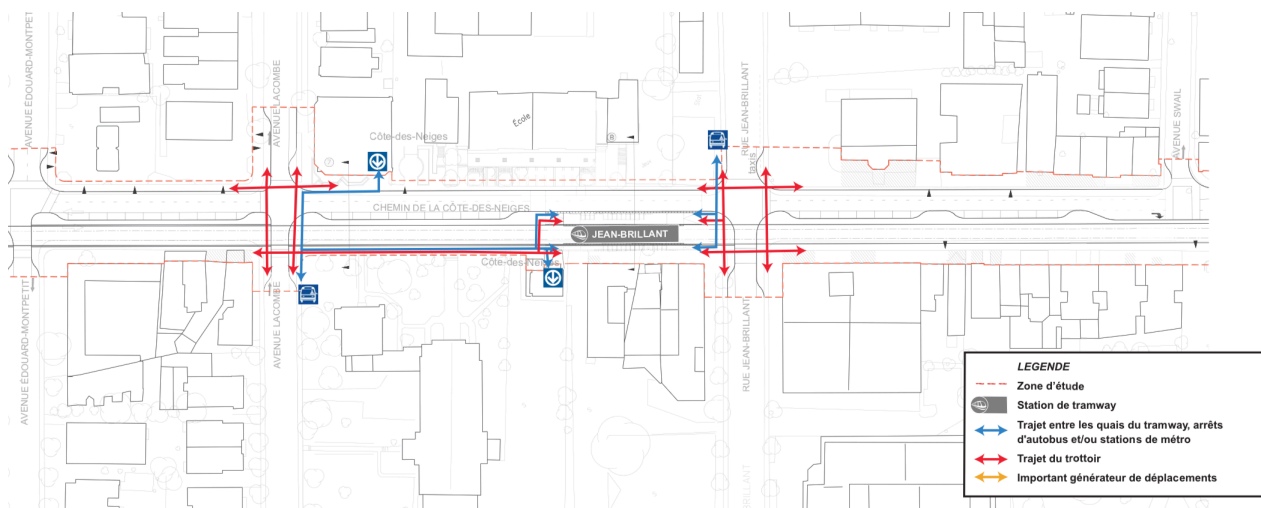
⁵ Groupe de réflexion sur le financement du tramway de Montréal, CCMM, 2012, page 32
www.ccmm.qc.ca/images/courriel/2012_2013/autres/rapporttramway_final_hr.pdf

Le réseau planifié en 2012 s'arrêtait à la station Savane à l'intersection De La Savane et Jean-Talon.



Station de tramway Savane⁶

Les plans des stations ont été conçus avec la STM pour intégrer le réseau de tramway au métro. Ici la station Jean-Brillant⁷ devant le métro ligne Bleue station Côte-des-Neiges:



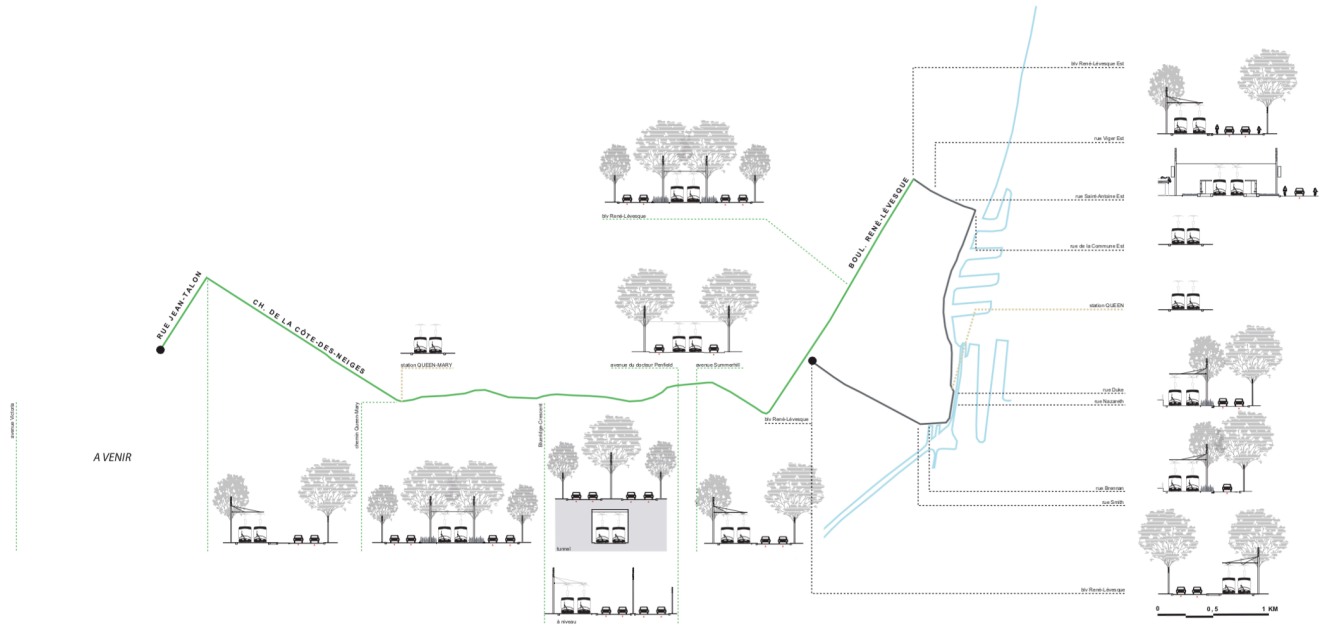
⁶ Étude de faisabilité Tramway de Montréal, Multimodalité, fusion des pages 15 et 18
http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1134327/09_Volume_C_5_ptie_2.pdf

⁷ Idem, page 37

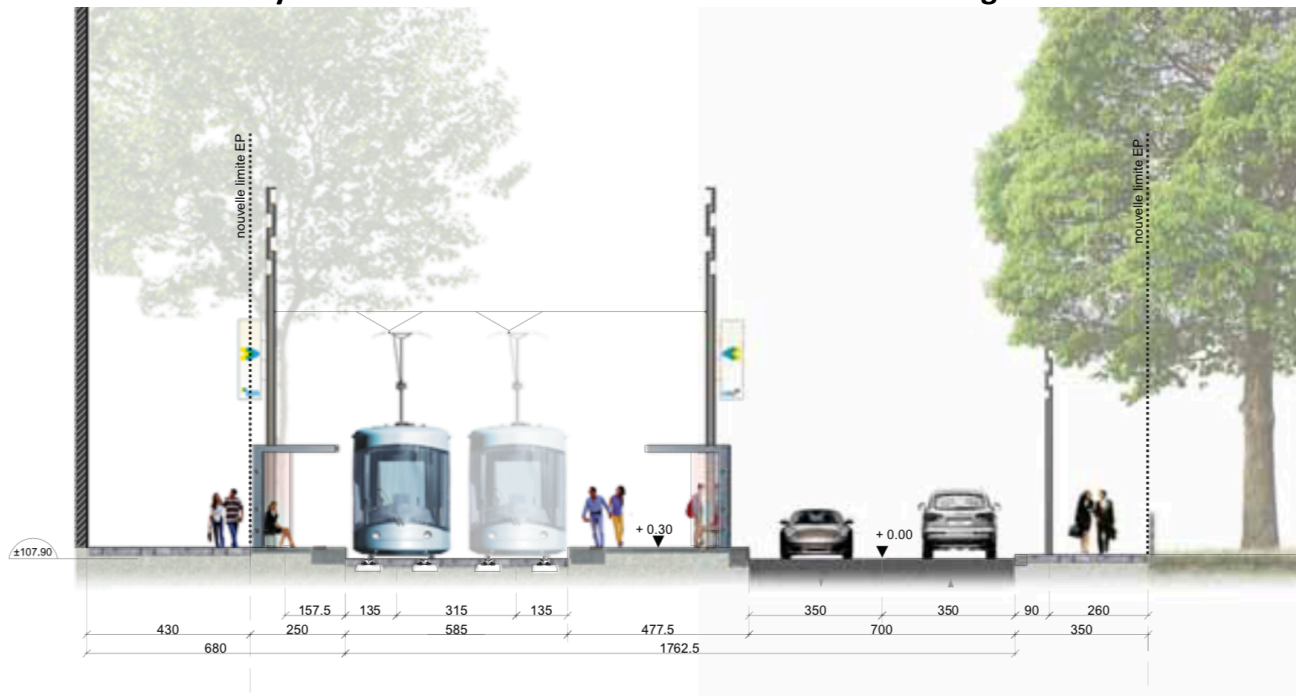
L'aménagement des 26 stations a été complété hormis les deux stations sur Jean-Talon

Synthèse de l'insertion des stations⁸

B. PARTIS D'AMÉNAGEMENT
 SYNTHÈSE DE L'INSERTION À L'ÉCHELLE DE LA LIGNE



La station de tramway devant la station de métro Jean-Brillant⁹ de la ligne Bleue



⁸ Étude de faisabilité Tramway de Montréal, Aménagement, D-3, page « X », http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1134327/11_Volume_D_3.pdf

⁹ IDEM, page 54

Est-ce qu'un tramway dans le secteur Namur De La Savane rendrait le transport collectif plus compétitif?

Un tramway convaincrerait nombreux visiteurs à utiliser les transports publics en réduisant leur temps de déplacement. Partout dans le mode, le tramway fait augmenter considérablement l'utilisation du transport public.

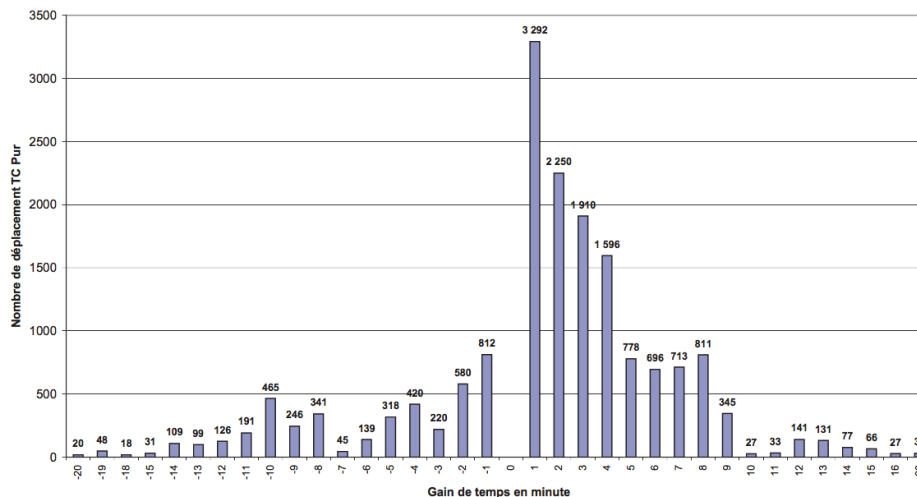
La STM avait indiqué en aout 2010 dans une étude préliminaire que les utilisateurs du tramway Côte-des-Neiges allaient gagner chaque matin 24 544 minutes¹² en comparaison au service de bus.

Gain et perte de temps

utilisateurs TC actuels avec le tramway – pointe AM 6h00 à 8h59

• gain de 5 et plus	3 878
• gain de temps	12 926
• bilan voyageurs-minutes:	24 544 d'économie

Nombre de déplacement selon le gain de temps



PRÉLIMINAIRE

Constat

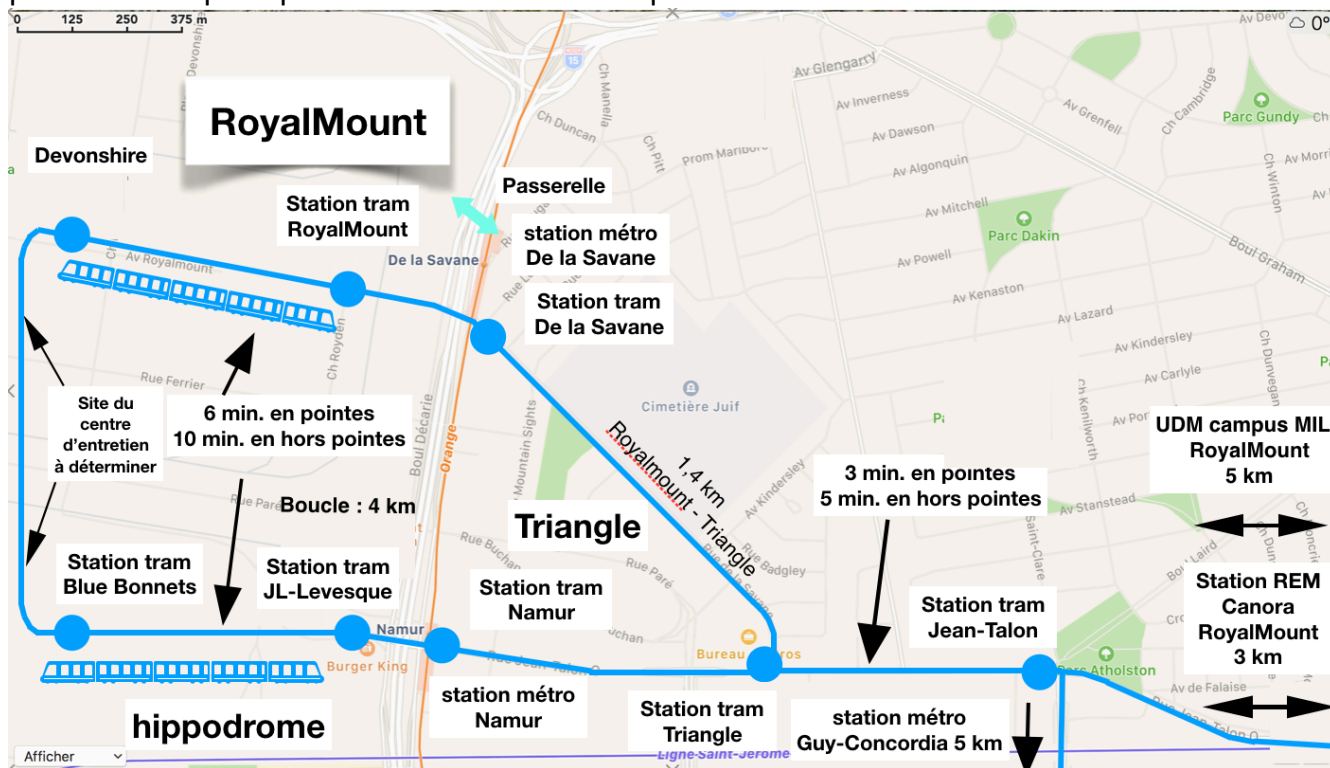
Le tramway fera gagner beaucoup de temps aux usagers de la STM et rendrait le transport collectif plus compétitif face à l'automobile.

¹² Étude de faisabilité de la première ligne Volume C3 - Partie I – Prévisions d'achalandage Vol-C3-I_Achalandage page 32

Prolonger le projet de tramway jusqu'au projet Royalmount

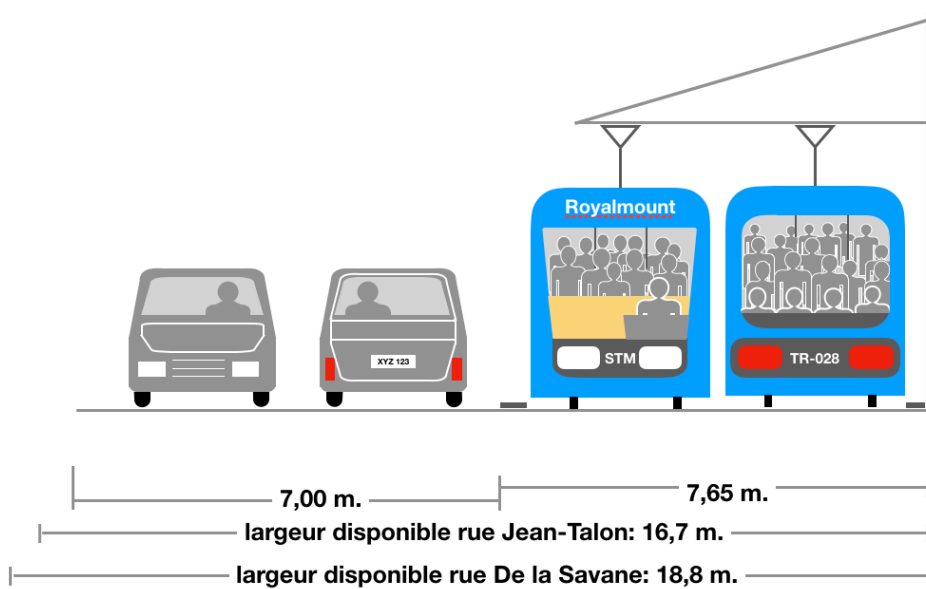
Le réseau planifié en 2012 s'arrêtait à l'intersection De La Savane et Jean-Talon. Il serait simple de le prolonger ce réseau sur 2 km jusqu'à Royalmount.

Voici une esquisse pour prolonger avec une boucle vers Royalmount en incluant l'hippodrome pour 4 km de plus que les 13 km initialement prévus.



Ainsi, en prolongeant le réseau initial de tramway jusqu'au Royalmount, le tramway donnerait accès direct au complexe à des milliers de clients potentiels.

Pour bien tirer le plein potentiel de la rue Jean-Talon, il serait nécessaire de prolonger le tramway de **1,3 km** supplémentaire vers l'Est jusqu'à la station Canora du REM et 2 autres km à l'Est jusqu'au nouveau Campus MIL de l'Université de Montréal.



Est-ce que tramway rendrait le transport collectif plus attrayant ?

Certains demandent: pourquoi tant de gens préfèrent l'auto au bus et au métro? Explications du psychiatre Yves Kossovsky de Lyon en France: « Le bus et le métro, vécus comme un service public peu agréable, sont subis comme un moyen de transport inévitable. » « le tramway semble en mesure d'attirer vers les transports en commun des usagers nouveaux, qui ne prenaient pas le bus mais se décident pour le tramway puis en viennent à fréquenter l'ensemble du réseau. »¹³

Est-ce les citoyens de Ville Mont-Royal qui sont parmi ceux qui ont les plus hauts revenus au Québec seront nombreux à prendre un bus ou une navette pour rejoindre le Royalmount ? Est-ce que plus que l'on est riche moins on prend le bus ? Probablement.

En contraste, on voit Tim Cook, le patron milliardaire de Apple apparaître dans une vidéo promotionnelle du tramway de Barcelone¹⁴. Oui, il y a espoir d'attirer les citoyens les plus riches vers les transports publics.



Les effets du tramway sur la fréquentation du transport public

L'augmentation de la fréquentation du transport public est très importante avec l'arrivée du tramway. La Revue géographique de l'Est¹⁵ (en France) avait comparé en 2012 l'effet tramway sur des villes de moyennes tailles avec un groupe de villes similaire sans tramway.

Les résultats sont impressionnants pour les villes avec un nouveau tramway avec une hausse de 18% de la fréquentation après 3 ans, contre une stagnation pour le groupe témoin de villes.

Tableau 3. Évolution de la fréquentation du transport public avant et après la mise en service du tramway ; comparaison avec un panel d'agglomérations témoins

	Agglomération		Panel témoin	
	A-3 à A-1	A0 à A+3	A-3 à A-1	A0 à A+3
Nantes	4,8 %	7,3 %	1,3 %	1,0 %
Grenoble	-5,8 %	27,3 %	1,7 %	1,2 %
Rouen	11,6 %	10,1 %	-3,0 %	-1,2 %
Strasbourg	-2,3 %	8,9 %	-1,8 %	3,5 %
Montpellier	5,6 %	3,8 %	-1,1 %	-9,7 %
Orléans	-5,5 %	25,6 %	-1,0 %	-1,6 %
Nancy	-17,6 %	23,7 %	0,0 %	0,3 %
Caen	3,2 %	9,6 %	-9,8 %	-0,1 %
Bordeaux	-11,2 %	37,9 %	-15,9 %	11,3 %
Clermont-Fd.	-5,2 %	37,3 %	4,7 %	-0,3 %
Moulhouse	-34,2 %	11,2 %	4,2 %	-0,2 %
Valenciennes	-3,5 %	8,1 %	2,8 %	0,7 %
Le Mans*	-3,5 %	14,2 %	-3,6 %	-2,3 %
Nice*	131,4 %	30,8 %	2,6 %	-1,7 %
<i>Moyenne</i>	<i>4,8 %</i>	<i>18,3 %</i>	<i>-1,3 %</i>	<i>0,1 %</i>

* Pour Le Mans et Nice, seules les deux années suivant la mise en service sont disponibles.

Réalisation : V. Gagnière d'après des données Certu

¹³ Atelier du tram, Un tramway porteur de valeurs positives, 2015

http://www.tramworld.net/Doc/AtelierDuTram_F2_TramwayValeursPositives.pdf

¹⁴ Tram Barcelone https://twitter.com/TRAM_Barcelona/status/1072830958758494214

¹⁵ Revue géographique de l'Est, 2012 <http://rge.revues.org/3508>

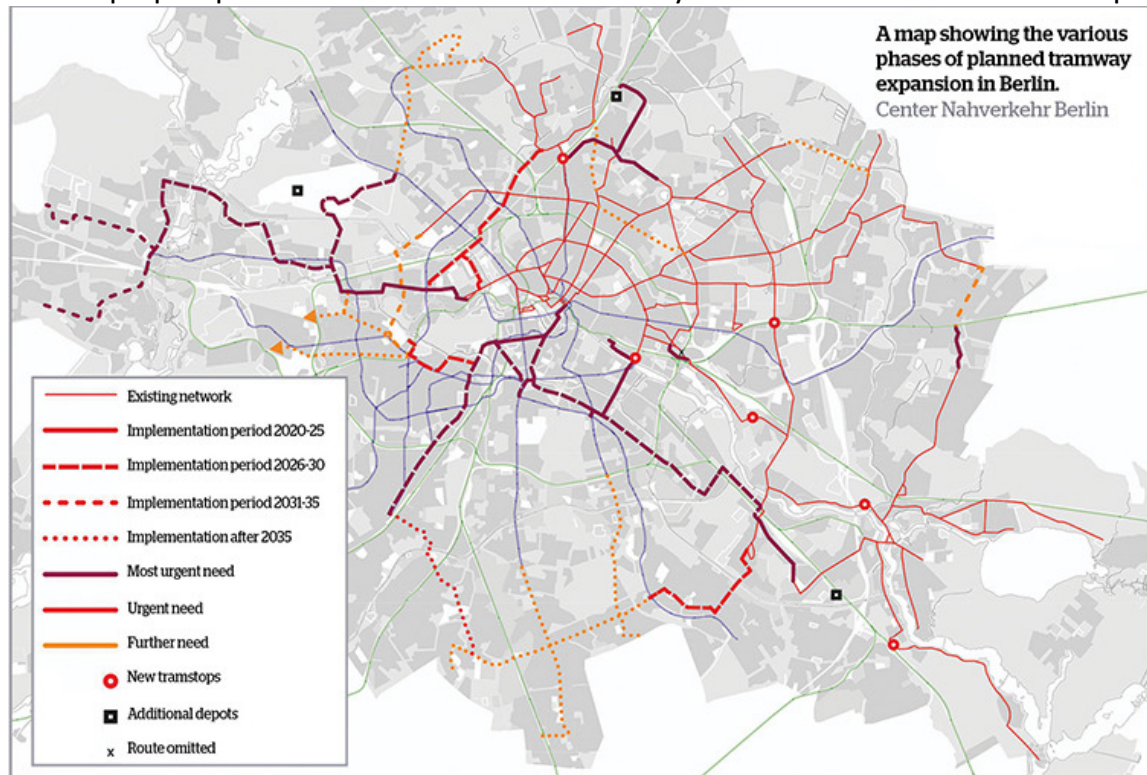
Berlin Est, certaines rues commerciales très dynamiques avec peu de circulation

En juillet 2018, j'ai effectué un voyage d'études à Berlin. Le contraste est impressionnant entre la congestionnée Berlin Ouest et Berlin Est avec ses tramways. Je suis allé sur la charmante rue Kastanienallee où se croisent vélos, autos et tramways. Malgré les nombreuses terrasses, bars, commerces et 5 étages résidentiels, il y a peu de circulation. Voici, une photo prise un jeudi soir, alors que les terrasses sont pleines. On y voit très peu de circulation.



Photo, Réjean Benoit, juillet 2018.

Cela explique que Berlin va étendre les tramways à l'Ouest de la ville. Voici les projets¹⁶ :



¹⁶ <http://transporturbain.canalblog.com/archives/2018/01/10/36019119.html>

Nouveau mode de financement

La Caisse de dépôt et placement du Québec a obtenu du gouvernement un financement de 10\$ le pied carré des développeurs immobiliers qui sont les principaux bénéficiaires des transports collectifs structurants. Ce nouveau mode de financement ouvre la porte pour la réalisation de nouveaux projets structurants au Québec

Le Royalmount et les autres développeurs du secteur seraient très avantagés par un tramway devant leurs installations. La ville de Montréal pourrait demander au gouvernement du Québec de lui permettre de réclamer un montant similaire pour financer une partie d'un nouveau réseau de tramway.

Recommandations

1. Offrir un nouveau système de transport structurant dans le secteur Namur De La Savane afin d'unir les pôles de loisir, d'emplois, résidentiels et créer un lien de transport convivial avec les autres secteurs à l'Ouest de la montagne;
2. Étudier comment le projet de tramway Côte-des-Neiges – Centre-ville prolongé jusqu'au projet Royalmount pourrait réduire la congestion routière du projet;
3. Demander au gouvernement du Québec une loi pour financer un projet de transport structurant similaire à celui offert à CDPQ-Infra;
4. Rendre conditionnel le projet Royalmount à sa participation financière à un fond pour créer un nouveau transport collectif structurant;
5. Exiger la participation des autres promoteurs immobiliers à ce fond pour créer un nouveau transport collectif structurant;
6. Mettre à jour l'étude de faisabilité du tramway en ajoutant des nouvelles stations jusqu'au projet Royalmount et celui de l'hippodrome;
7. Étudier la possibilité d'installer le centre d'entretien et remisage des tramways près de la rue Devonshire ou à l'Ouest de l'hippodrome;
8. Corriger l'erreur historique de l'Administration Coderre qui a tabletté le projet de tramway Côte-des-Neiges – Centre-ville en relançant ce projet pour accompagner le projet Royalmount.

Réjean Benoit
2 janvier 2019