

Le téléphérique urbain à Montréal : se balader ou se déplacer ? Mythes et enjeux métropolitains – Réponse à un “Appel à billets” –

Pour citer cet article :

- Riurba

"Le téléphérique urbain à Montréal : se balader ou se déplacer ? Mythes et enjeux métropolitains – Réponse à un “Appel à billets” –"

Riurba | Numéro |

URL :

<http://www.riurba.review/2017/03/le-telepherique-urbain-a-montreal-se-balader-ou-se-deplacer-mythes-et-enjeux-metropolitains-reponse-a-un-appel-a-billets/>

Date du PDF :

Florence Paulhiac répond à l'**appel à billets** lancé la semaine dernière par **Lionel Prigent** : des téléphériques en débat !

Plusieurs réflexions sur le développement de Montréal ont porté leurs regards sur l'opportunité d'implanter un téléphérique urbain. C'est notamment une proposition de la société Skylink faite à la Ville de Montréal, en 2006, qui lance le débat. Montréal fera-t-elle partie des 100 grandes villes du monde équipées d'un tel moyen de transport ? En 2012, l'idée de téléphérique urbain est reprise comme promesse de campagne par un des candidats à la mairie de Montréal : s'il est élu, le téléphérique reliera le parc du Mont-Royal, point culminant de la ville (appelé aussi La Montagne) à la rive sud de la métropole. Le projet est alors versé pêle-mêle aux autres projets du candidat, au côté du tramway notamment, et devient un élément de solution aux problèmes de mobilité et de la congestion routière. Ses atouts majeurs ? Peu coûteux (réalisation estimée à 25 millions de dollars canadiens), il pourrait transporter de 4 à 6 000 personnes à l'heure, en proposant une vue magnifique... Même si le point d'arrivée sur la Montagne est peu pertinent pour les déplacements domicile-travail. Le candidat ne sera pas élu à la mairie.

Le sujet est remis au goût du jour à l'automne 2016 par la communauté des gens d'affaires (précisément la Chambre de commerce du Montréal Métropolitain), à l'occasion d'une consultation sur l'avenir du centre-ville et le dynamisme de la métropole québécoise. Pour l'essentiel, les acteurs économiques voient dans cet audacieux lien aérien intra-urbain une occasion de renforcer les activités touristiques dans la métropole et d'en renouveler l'image. Le parcours envisagé pourrait relier deux pôles touristiques majeurs : le Vieux-Montréal, berceau historique de la ville, et le Mont-Royal, parc urbain majeur de la cité. Les précédentes réflexions avaient proposé, dès 2009, un lien entre le Parc Jean-Drapeau, sis sur les îles poldérisées de l'Expo 67, au milieu du Saint-Laurent, et le Mont-Royal. A l'époque, c'est essentiellement Barcelone la référence, considérée comme précurseure dans le domaine, dès les années 1930, mais Londres et son projet plus récent au-dessus de la Tamise seront également mobilisés, à partir de 2012. Aujourd'hui, l'expérience brestoise n'est pas étrangère à ce renouveau.

Pour la Chambre de commerce du Montréal Métropolitain, le projet de téléphérique ne peut résoudre à lui seul les enjeux de

développement du centre-ville et demeure essentiellement une attraction touristique possible. Les défenseurs de la protection de l’environnement rappellent, quant à eux, que l’électrification et le faible coût de cette énergie au Québec s’ajoutent aux atouts de capacité de ce mode de transport. Les combattants de l’immobilisme politique voient également dans un tel projet une occasion à ne pas rater et une façon de mettre Montréal sur la carte.

Nul doute, dans ce contexte, que l’expérience brestoise sera un point de repère dans les futures discussions sur le sujet.

Florence Paulhiac