

Un projet urbain d'envergure pour le sud-est de Montréal, le nouveau tramway sur Ontario



Photo : Gracieuseté de l'AMT

Mémoire présenté à la Commission du conseil municipal sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif ainsi qu'à la Commission du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures

Madame Louise Harel, députée de Hochelaga-Maisonneuve

Monsieur Réal Ménard, député de Hochelaga

4 septembre 2007



1. Préambule

Le Plan de Transport 2007, soumis à la présente consultation, s'intitule à juste titre « Réinventer Montréal ». Dans l'ensemble, il s'agit d'une vision ambitieuse que nous partageons, axée principalement sur les transports collectifs.

Il nous a semblé d'autant plus nécessaire d'intervenir dans le cadre de cette consultation que nous comprenons, qu'une fois adopté, le Plan de transport servira de feuille de route pour la priorisation des principaux chantiers à réaliser durant les vingt prochaines années.

Nous soumettons que le Plan de transport, excellent à bien d'autres égards, ne dégage pas une vision satisfaisante du transport collectif dans la partie sud-est du territoire de l'Île de Montréal.

On pourra nous répondre que l'éventuelle modernisation de la rue Notre-Dame permettrait le déploiement de voies réservées mais il s'agit surtout d'un transport en commun de transit, avec la possibilité d'un maximum de cinq arrêts sur une voie rapide de plusieurs kilomètres.

Certes le Plan de transport annonce la prolongation de la ligne 5 du métro, de Saint-Michel à Pie IX et le train de l'Est qui devrait plutôt porter le qualificatif d'Extrême-Est mais il s'agit d'une desserte dans la partie nord de l'Île de Montréal.

Qui plus est, les autres voies de déplacements collectifs retenues dans le Plan de transport sont dans l'axe nord-sud, soient Côte-des-Neiges, Avenue du Parc et Pie IX, alors que depuis la navigation sur le fleuve et le chemin du Roy jusqu'à maintenant, une majorité des rues de services pour les résidents de Montréal se trouvent dans l'axe est-ouest.

Montréal opte pour le tramway

Comme le mentionnait monsieur André Lavallée, responsable de l'aménagement urbain et du transport au comité exécutif de la Ville de Montréal, le premier chantier qui sera doté, dès cette année, d'un comité-directeur, vise l'implantation d'un réseau de tramway pour une mise en service le plus rapidement possible.

Avec raison le Plan de transport mentionne, à la page 54, que le tramway « rejoint les objectifs du Plan d'urbanisme...en raison de sa capacité de renforcer la structure urbaine et de revitaliser des artères et des



quartiers ». D'autant que les tramways modernes sont dorénavant parfaitement fonctionnels dans nos conditions climatiques et garantissent «des systèmes fiables, attrayants, conviviaux et confortables ».

S'il s'avère évident qu'une desserte complémentaire au métro et au réseau piétonnier pour favoriser les déplacements intra centre-ville, s'impose dans le secteur des Affaires-duVieux-Montréal-du Havre, nous souhaiterions que soit retenu pour fin d'examen le projet d'une navette en boucle dans ce secteur historique avant que le choix d'un tramway ne soit définitif.

Un tramway sur la rue Ontario pour les déplacements est-ouest

Par ailleurs, dans le cadre du réseau initial de tramways envisagé, il faut éviter que les lignes subséquentes soient exclusivement dévolues aux déplacements nord-sud comme c'est le cas dans le Plan de transport .

En effet, les seules lignes complémentaires de tramway proposées sont celles de l'avenue du Parc et du chemin de la Côte-des-Neiges et nous soumettons qu'une ligne complémentaire sur la rue Ontario, dans un premier temps, du Marché Maisonneuve à la Place des Arts, devrait être un des scénarios examiné, dans le cadre du réseau initial.

Le développement plus récent, des déplacements nord-sud sur le territoire montréalais, ne doit pas occulter l'importance, de tout temps, des déplacements est-ouest.. D'ailleurs dans la partie ouest du territoire de l'île ,en plus des 35 stations de métro à l'ouest de la Place des Arts pour effectuer ses déplacements, la population peut compter sur un formidable réseau de trains de banlieue qui offre 18 stations montréalaises sur la ligne Dorion-Rigaud et 9 stations montréalaises sur la ligne Deux-Montagnes.

Jusqu'en 1959, la population du sud-est de Montréal a été desservie par un tramway dont l'emprise se trouvait sur la rue Ontario. De grandes institutions culturelles, religieuses, commerciales, institutionnelles et touristiques se trouvent à proximité de ce parcours : parmi elles le Marché Maisonneuve, la Maison de la culture Maisonneuve, la Maison de la culture Frontenac, des écoles, le cégep du Vieux-Montréal, la grande Bibliothèque, l'UQAM, l'Îlot Voyageur, la Place des Arts, des salles de spectacles, des grandes surfaces commerciales et bien d'autres.





En plus de desservir une population en forte demande de transport en commun et d'offrir une option complémentaire à la ligne de métro, fort achalandée, qui dessert le Village gai, plus au sud et le Pôle Olympique, plus au nord sur la rue Pierre-de-Coubertin, le projet de tramway sur Ontario permettrait de réaliser des opérations de revitalisation d'importance et aurait un impact extraordinaire sur l'environnement urbain comme le recherche le Plan de transport 2007.

D'autant que le concept de réaménagement de la rue Notre-Dame, en prévoyant le déplacement et la diminution du nombre de voies ferrées du CN qui se trouvent entre les rues Viau et Dickson, et en prévoyant l'ouverture du boulevard l'Assomption, qui reliera la rue Notre-Dame à la rue Jean-Talon, offre la perspective emballante de désenclaver 2,6 millions de pieds carrés, à proximité du centre-ville, à des fins de mixité d'usages.

Dans une deuxième phase, la rue Ontario qui se termine présentement en cul-de-sac, à l'est de l'ancienne biscuiterie Viau, où se réalise un important projet de développement résidentiel, pourrait se déployer incluant son tramway jusqu'au boulevard l'Assomption et servir d'appui à la revitalisation de ce secteur urbain.



2.. Mise en contexte

2.1 Aspects démographiques

Comme le souligne une des notes techniques du Plan de transport, les gains absolus les plus importants en terme de population entre 1996 et 2001, hormis les arrondissements Saint-Laurent et Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles, sont situés dans les arrondissements plus centraux comme Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce (+ 5 570), Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension (+ 3 820), Mercier – Hochelaga-Maisonneuve (+ 2 920) et Ville-Marie (+ 2 780). Cela tend donc à démontrer qu'une réelle densification des secteurs centraux commence à poindre à l'horizon, pré-requis jugé primordial par les spécialistes en transport à l'utilisation des transports en commun. Les projections pour 2021 font d'ailleurs état d'une croissance de 4,3% pour le Sud-Est, ce qui est remarquable compte tenu de la diminution prévue dans d'autres arrondissements centraux, notamment Le Plateau Mont-Royal ou Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension.

2.2 Perspectives d'emploi

Avec plus de 46 000 emplois, soit 4,2% de tous les emplois de l'île de Montréal, l'arrondissement Mercier – Hochelaga-Maisonneuve arrive au 7^e rang, devant Dorval, Pointe-Claire et Anjou, pourtant reconnus pour l'importance de leurs secteurs industriels. Par ailleurs, selon les données des documents techniques du Plan de transport, l'emploi devrait connaître une croissance de 10,1% d'ici 2021 dans l'arrondissement Mercier – Hochelaga-Maisonneuve, ce qui le place dans le peloton de tête de l'agglomération.

Ainsi, compte tenu de la croissance de l'emploi et de la population annoncés, il y aurait tout intérêt à y faciliter les échanges, notamment par une desserte améliorée et facilitée du transport en commun. À notre avis, tout doit être mis en œuvre pour que les résidents des arrondissements centraux puissent se déplacer le plus facilement possible en transport en commun, pour la simple et bonne raison que si ces résidents optent pour la voiture, ils traverseront les quartiers les plus denses de Montréal.

Nous avons beau considérer qu'une partie des problèmes reliés à l'auto provient du navettage quotidien des résidents des banlieues qui traversent les quartiers centraux, il faut aussi reconnaître que les Montréalais sont de grands utilisateurs de la voiture. Il faut donc en faire davantage pour rendre le transport en commun encore plus attrayant et le tramway est la solution qui se démarque le plus, comme en font foi les expériences européennes couronnées de succès. Ceci étant, les initiatives touchant le vélo, l'autopartage, le covoiturage, la gestion de la demande, etc. ne doivent pas être ignorées mais plutôt accompagner le projet de tramway que nous proposons.



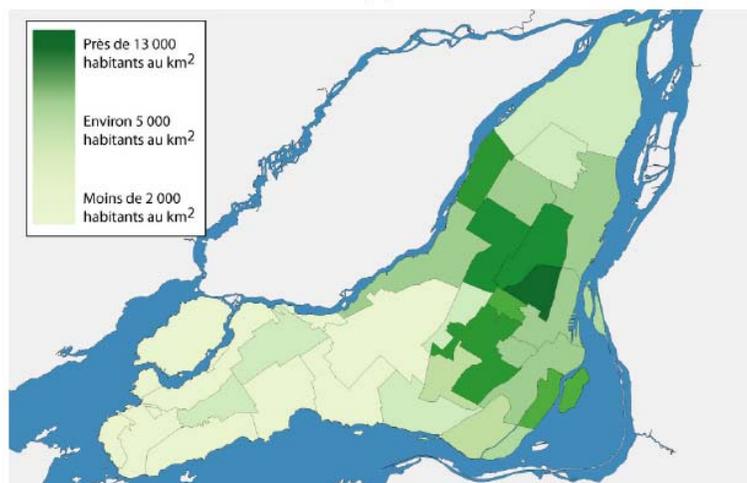
2.3 Densité de l'habitat et utilisation du TC

Comme le souligne à juste titre le Plan de transport, en matière de transport des personnes, la densité de la population est un élément clé. Non seulement elle s'avère déterminante pour ce qui est de la qualité de service de transport en commun qui peut être offerte, mais elle influence aussi les conditions de stationnement et de circulation locale.



Compte tenu de l'état des finances publiques, nous considérons qu'il importe de limiter les risques au niveau des investissements et de miser sur l'amélioration de l'offre de transport en commun dans des secteurs qui présentent d'ores et déjà des conditions gagnantes.

La figure suivante, issue de la documentation accompagnant le Plan de transport, illustre avec éloquence le lien de causalité entre densité et réseau de transport. On y remarque que les secteurs les plus denses sont situés dans l'axe du réseau de métro. L'implantation d'une ligne de tramway sur la rue Ontario, dans un secteur déjà dense, accentuerait donc la densification et par conséquent minimiserait les risques quant aux investissements.



Source : Statistique Canada, recensement 2001

2.4 Motorisation des ménages

La motorisation des ménages est un autre indicateur essentiel à l'analyse de l'utilisation du transport en commun. À cet égard, des variations notables sont observées à travers la ville et la région.

Comme l'illustre la figure suivante, le nombre de ménages sans voiture est nettement plus élevé au centre de l'île qu'il ne l'est aux extrémités. Entre 47 % et 60 % des ménages des secteurs centraux de l'île (Centre-ville, Centre-Ville périphérique, Sud-Est, Plateau Mont-Royal, Villieray) ne possèdent pas de véhicule.

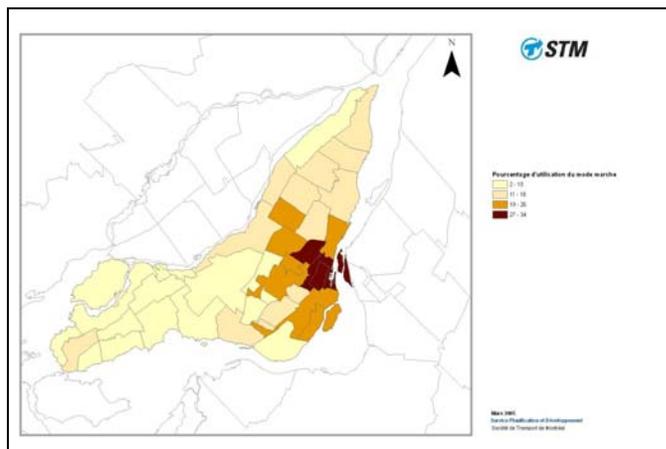


De plus, on peut y voir aussi l'effet positif du réseau de métro. Le lien de causalité entre nombre de ménages sans automobiles et l'axe du réseau de métro est sans équivoque.

Faut-il le souligner à nouveau, une bonne desserte par transport en commun repousse l'achat d'un véhicule et en réduit sa dépendance, ce qui constitue le fil conducteur du Plan de transport

2.5 Portrait des déplacements

Le taux moyen de possession automobile par ménage présente un portrait inversé de la pratique de la marche, ce qui laisse évidemment supposer un certain lien entre ces deux facteurs. Le secteur Sud-Est est un endroit où l'on marche beaucoup, comme le souhaite la vision du Plan de transport. Cette pratique étant déjà bien établie dans le quartier, cela constitue un gage de réussite à la faveur du développement du duo marche-TC, au demeurant souhaité par le plan de transport. Cela sera d'autant plus encouragé par d'autres projets du Plan de transport, notamment l'amélioration des conditions de pratique de la marche (sécurité, convivialité et confort) aux points d'embarquement majeurs du transport en commun. Bref, si la population d'Hochelaga-Maisonneuve marche déjà beaucoup pour se rendre aux points d'embarquement du transport en commun, on ne peut se tromper en avançant qu'en améliorant les conditions de pratique de la marche et en implantant un mode de transport aussi attrayant que le tramway, le succès de l'opération soit assuré.



Pourcentage d'utilisation de la marche

Par ailleurs, le sud-est de Montréal est une destination importante de l'île de Montréal, que ce soit pour le travail, les études ou le magasinage, etc. Comme on peut le constater dans le tableau suivant, si nous excluons pour des raisons évidentes le centre-ville et son secteur périphérique, le secteur Sud-Est arrive au 6^e rang, devant même Pointe-Claire, Anjou et Dorval, pourtant considérés comme de grands générateurs de déplacements.



Déplacements TMM, tous motifs, sans retour, pointe du matin, 2003 (> 2%)

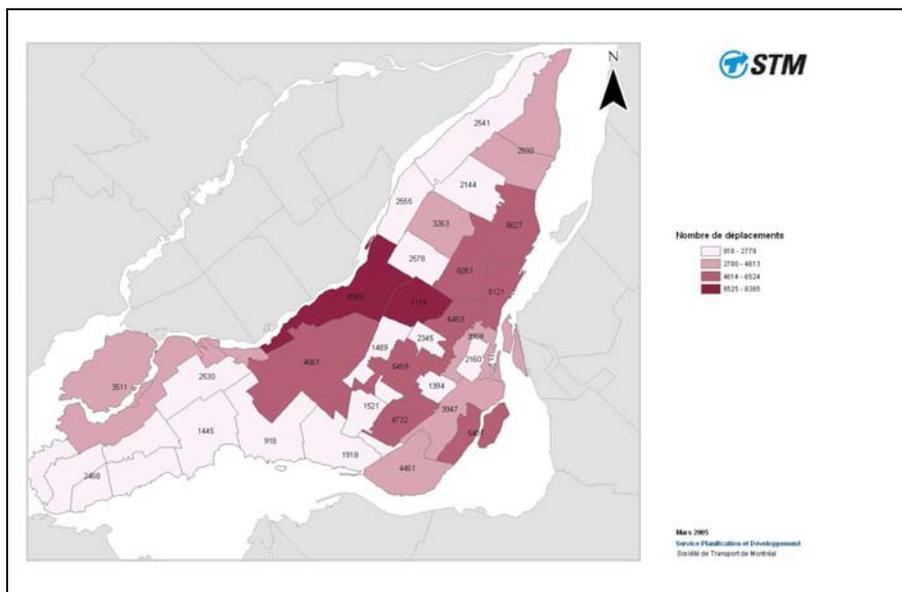
Secteurs municipaux	Tous motifs	% / Montréal
Montréal: Centre-Ville	173 114	17.3
Saint-Laurent	76 533	7.6
Centre-Ville périphérique	75 063	7.5
Montréal: Ahuntsic	69 140	6.9
Montréal: Côte-des-Neiges	68 645	6.9
Montréal: Villeray	38 384	3.8
Montréal: Rosemont	37 409	3.7
Montréal: Sud-Est	27 859	2.8
Montréal: Mercier	27 294	2.7
Pointe-Claire	27 206	2.7
Lasalle	26 665	2.7
Dorval, Ile-Dorval	25 687	2.6
Montréal: Plateau Mont-Royal	24 997	2.5
Montréal-Nord	24 605	2.5
Saint-Léonard	23 303	2.3
Anjou	21 503	2.1
Montréal: Saint-Michel	21 386	2.1
Montréal: Sud-Ouest	20 624	2.1

Source : Adapté de AMT, Enquête OD 2003, Traitement STM.



En poussant l'analyse et en ciblant la destination centre-ville, axe privilégié du projet proposé, on observe que le Sud-Est constitue une origine privilégiée des déplacements vers le centre-ville. La figure suivante illustre l'importance de la destination du centre-ville.

Déplacements TMM à destination du Centre-Ville, tous motifs, sans retour, pointe du matin





3. Retombées du tramway – l'expérience européenne

Le tramway présente de nombreux avantages par rapport à l'autobus. Tout d'abord, il offre une plus grande capacité, ce qui diminue les coûts d'exploitation et il évolue en site propre, du moins la plupart des nouveaux tramways qui ont vu le jour ces dernières années, ce qui lui permet d'accroître sa vitesse commerciale et d'être plus régulier car il n'est pris dans des embouteillages. De plus, comme l'a déjà souligné à juste titre monsieur Alain Juppé, ex-maire de Bordeaux et ancien premier ministre de la France, lors d'une conférence prononcée à Montréal, avec le projet de tramway, on refait la ville. C'est une occasion unique de repenser les milieux urbains traversés.



Monsieur Juppé soulignait également que les réseaux de tramway allient un savant mélange de tradition et de modernité. Le tramway à Bordeaux évoque des images des années 1950, et en même temps on se rend compte qu'avec la climatisation et le confort de roulement on est en pleine modernité. Mais, le plus important, c'est la reconquête d'espaces pour les piétons et pour les vélos, des façons de se déplacer privilégiés par le Plan de transport. Le tramway c'est donc bien plus qu'un moyen de transport, c'est un stimulateur d'urbanité.

Le retour du tramway est un événement marquant de la dernière décennie en France. Il a déclenché un engouement qui déborde les frontières de la France. En fait, c'est toute l'Europe qui succombe aux charmes du tramway.

Comme le souligne un document produit par l'AMT, « Le Nouveau Tramway est utilisé à la fois comme moyen privilégié d'améliorer la mobilité interne à l'agglomération, comme outil de requalification, d'embellissement et d'amélioration de la qualité de vie des rues et artères qu'il emprunte, et par extension des quartiers desservis, ainsi que comme instrument de maximisation des opportunités de développement et redéveloppement du coeur de l'agglomération. »¹

¹ Le Nouveau Tramway, Contribution à la réflexion en cours concernant un possible retour du tramway dans les rues de Montréal, Agence métropolitaine de transport, Préparé par Richard Bergeron, Responsable des analyses stratégiques, Janvier 2003



Conclusion

Le tramway que nous vous demandons d'étudier dans l'axe de la rue Ontario représente selon nous un changement de perception majeur de la ville et de la qualité de vie de ses habitants. Il s'inscrit dans la Vision du transport proposé par la Ville de Montréal visant à réduire la dépendance à l'automobile en favorisant le transport en commun et les transports actifs. Il est également respectueux des orientations du Plan d'urbanisme. Il se propose de rendre le transport en commun confortable, silencieux, peu polluant.

D'autre part, ce projet de tramway rééquilibre l'offre de déplacements collectifs entre l'ouest et l'est de l'Île de Montréal et favorise la revitalisation de quartiers anciens, majoritairement francophones, rendus plus attrayants pour l'installation de nouvelles familles immigrantes.

Enfin, un aspect non négligeable de ce projet est la collaboration des commerçants de la Promenade Ontario. Ceux-ci sont bien conscients des inconvénients qu'ils auront à subir durant les travaux mais ils sont conscients des retombées et du potentiel énorme que représente le tramway.



Projet illustré sur la carte en annexe