



Montréal, vendredi le 7 septembre 2007

**PRÉSENTÉ DANS LE CADRE DE LA COMMISSION SUR LE PLAN DE  
TRANSPORT DE LA VILLE DE MONTRÉAL**

Par :

Normand Noël, capitaine  
Croisières Navark inc  
81, chemin de la Rive  
Longueuil, Qc  
J4H 4C9

*Croisières Navark offre notamment 4 services de navettes nautiques dédiées aux piétons et cyclistes exclusivement, dans la région de Montréal.*

**Ce mémoire tente de faire la lumière sur 3 questions :**

1. Est-ce que les navettes nautiques effectuent un service de transport en commun?
2. Est-ce que les navettes nautiques devraient faire parti du réseau de transport en commun?
3. Est-ce que les navettes nautiques sont en mesure de déplacer des gens (travailleurs) aux heures de pointe?

## **Bref historique du transport par voie d'eau**

Dans un passé non si lointain, à l'époque où tous les gens résidaient près des cours d'eau, le transport maritime était le moyen de transport le plus utilisé, et ce tant pour les citoyens que les marchandises. Encore aujourd'hui, le transport maritime demeure le moyen de transport privilégié pour la marchandise devant parcourir de longues distances, ainsi que dans les secteurs où le réseau routier est peu développé (ex. Le Grand Nord). Toutefois, ce dernier semble avoir perdu sa place, au fil des décennies, dans le Montréal Métropolitain, au chapitre du transport de passagers-travailleurs, sur une base quotidienne. Il est étonnant de voir que le fleuve St-Laurent a perdu sa place au dépend du boulevard St-Laurent ! Le temps où les navettes fluviales, nombreuses, parcouraient le Saint-Laurent afin d'amener des passagers venus d'à travers le monde pour visiter l'expo 67 sur l'île Sainte-Hélène est disparu!

Situation d'autant plus étonnante que le transport maritime, est reconnu pour sa capacité de déplacer de plus grandes charges que le transport routier, et ce en émettant des quantités moindres de polluants atmosphériques.

Au début du siècle, avant la construction des ponts, les seuls moyens de traverser entre Longueuil et Montréal, étaient naturellement par bateaux l'été et les ponts de glaces l'hiver, qui ont laissé leur place dès que les ponts ont été adoptés.

Toutefois, quelques initiatives de transports de passagers par bateau ont vu le jour au cours des 15 dernières années. Ces services, appelés navettes nautiques ou navettes fluviales, ont été mis en place dans un objectif de récréo-tourisme, liés essentiellement à l'essor du cyclotourisme. La section qui suit présente les principaux éléments caractérisant ces services.

## Historique des navettes nautiques (destinés au piétons et cyclistes exclusivement).

Les navettes nautiques ont été instaurée dans le but de raccorder des pistes cyclables entre elles afin de faciliter les déplacements des cyclistes de loisirs (plus sécuritaire que certains chemins, trajets plus courts etc.).

*Il est important de distinguer les services de navettes nautiques actuelles :*

SERVICES	Trajet alternatif pour cyclistes ou piétons	Clientèle	Destination	Objectif
<b>Longueuil-Montréal</b>	Pont Jacques-Cartier Métro Piste cyclable de la voie maritime et du pont de la Concorde	Touristique  Agrément  Résidants de proximité	a) Quais du Vieux-Port de Montréal. b) Piste cyclable du Canal-de-Lachine c) Parc National des îles-de-Boucherville via les autres navettes.	Tour de bateau économique  Restaurant à proximité pour sortie de couple
<b>Vieux-Port de Montréal – île Sainte-Hélène</b>	Pont de la Concorde Métro	Touristique	Photos panoramiques du centre-ville et pique-niques	Tour de bateau économique
<b>Promenade Bellerive – îles de Boucherville</b>	Aucun	Résidants de proximité	Parc National des îles –de- Boucherville	Transport
<b>Longueuil – île de Boucherville</b>	Aucun	Résidants de proximité	Parc National des îles –de- Boucherville	Transport
<b>Boucherville – îles de Boucherville</b>	Aucun	Résidants de proximité	Parc National des îles–de- Boucherville	Transport
<b>Lachine-Châteauguay</b>	Via St-Lambert ou via île Perrot pour un trajet additionnel de 40 km	Résidants de proximité	Piste cyclable du Canal-de-Lachine  Réseau cyclable du Châteauguay	Transport
<b>McMasterville – St-basile-le-Grand-Chambly</b>	Route provinciale à 90km/h sans accotement et peu sécuritaire pour les cyclistes.	Résidants de proximité	Piste cyclable du Canal de Chambly	Transport sécuritaire.  Remplace une piste cyclable.

*Il est donc important de noter que les deux premiers services existent malgré les alternatives évidentes. Ces derniers, existent donc davantage pour offrir des déplacements plus intéressants et plus agréables que les trajets alternatifs.*

***Toutefois, tous les autres services permettent de desservir des sites inaccessibles autrement.***

Par ailleurs, il est important de préciser que tous ces équipements ont été mis en place pour offrir soit une alternative au moyen de transport traditionnel, ou pour offrir le seul moyen d'accès pour une destination.

Il est donc clair que, lorsqu'il n'y pas de route alternative, ces services devraient être intégrés au réseau de transport en commun. Lorsqu'il y a des moyens alternatifs, cela doit être considéré que pour l'agrément. D'ailleurs, ils n'ont pas été conçus ni développés dans le but d'offrir aux citoyens un service de transport en commun par voie d'eau d'envergure.

*Il devient donc important de distinguer le transport en commun et celui destinés aux heures de pointe.*

Les différents obstacles actuels à l'adaptation de ces services au transport en commun pour les travailleurs aux heures de pointe sont :

- ↳ Les quais d'embarquement sont difficiles d'accès (routes et congestions du réseau routier).
- ↳ Les espaces de stationnements sont limités ou inexistant (cela a été développé pour les cyclistes).
- ↳ Les capacités d'accueil sont largement inférieures aux besoins.
- ↳ Les destinations d'arrivée sont très isolées et loin du réseau de transport en commun actuel (station de métro). Elles ne présentent aucune intégration au réseau de transport en commun actuellement en place.
- ↳ Les équipements sont destinés à des usages saisonniers exclusivement (estival).

Ainsi, afin d'instaurer un service de transport en commun maritime aux heures de pointe efficace il faudrait :

- ↳ Des quais d'embarquements plus faciles d'accès pour les usagers et sans délais de congestion
- ↳ Des espaces de stationnements adéquats au volume de passagers attendus, à proximité de ces quais d'embarquements
- ↳ Une capacité d'accueil du service et des embarcations adéquate
- ↳ Une intégration fonctionnelle et efficace au réseau de transport en commun en place
- ↳ Des équipements adaptés à la navigation en toute saison, sur une base annuelle.

## **Des avenues de solution :**

Il existe des équipements plus adaptés pour offrir un transport en commun aux heures de pointe permettant d'avoir un impact réel sur le réseau routier.

### **Aéroglesseurs**

- ↳ Permet une utilisation 12 mois par année
- ↳ Infrastructure requise plus simple
- ↳ Tirant d'eau réduit permettant l'accès à toutes les rives
- ↳ Coût d'opération très élevé
- ↳ Expertise très faible au Québec

### **Bateaux traversiers**

Bateaux tel que l'on connaît sur les différentes traverses (Québec-Lévis; Rivière-du-Loup, Tadoussac, Sorel etc).

- ↳ Grande expertise au Québec
- ↳ Utilisable presque 12 mois par année
- ↳ Capacité largement satisfaisante
- ↳ Tirant d'eau important (cela réduit les sites en rives possibles).
- ↳ Infrastructure requise importante

## **Objectifs à viser :**

### **Alléger le réseau routier :**

Il ne faut pas transférer un usager du transport en commun traditionnel vers le bateau. Il faut donc offrir un produit qui va attirer une nouvelle clientèle qui n'utilise pas le système actuel (au même titre que les trains).

### **Un service annuel**

Il ne faut pas oublier que ce service, s'il n'est qu'estival, n'apporte rien au réseau routier qui est déjà très déchargé durant l'été (beaucoup de travailleurs sont en congés). Il prendrait tout son sens de septembre à mai (période qu'actuellement, tous les services de navettes nautiques sont inopérants).

### **Desservir le centre-ville de Montréal en priorité**

Le seul futur pour un service de transport en commun par voie d'eau pour les gens qui travaillent est de desservir le centre-ville de Montréal (plus forte concentration de travailleurs et où le réseau routier est très affecté aux heures de pointes).

Ainsi, il pourrait y avoir une série de traversiers/aéroglesseurs qui arrivent de différentes zones (Repentigny, Pointe-aux-Trembles, Varennes, Boucherville, Longueuil, Brossard, Sainte-Catherine, Châteauguay). Les quais d'arrivées seraient en fait d'immenses terminaux (semblable à des aéroports) chauffés raccordés directement au réseau de métro/tramway/autobus. Les quais de départs seraient d'immenses stationnements incitatifs joints à des terminaux d'autobus.

## **Instaurer un service efficace et adapté au besoin: les navettes actuelles ne sont pas du transport en commun pour heure de pointe**

Il s'avère très peu intéressant de croire que les bateaux actuellement en place pourraient faire une différence, s'il y avait des départs plus tôt le matin... Tout d'abord, même sans ces départs matinaux, les retours (entre 15h30 et 18h), sont déjà à pleines capacités les belles journées! Nous ne pourrions donc pas accueillir plus de monde et leur garantir le retour... De plus, ces services sont seulement en place durant la période d'accalmie sur le réseau routier (de juin à septembre). Même en étirant les services de mai à octobre ou de avril à décembre : quel usagers sera intéressé à garer son automobile à 300m du bateau, marcher sous les pluies d'automne durant près de 8 minutes pour, par exemple, accoster au Vieux-port de Montréal, quai Jacques-cartier, pour ensuite marcher jusqu'à la station de métro Champs-de-Mars, pendant près de 10 minutes sous cette même pluie, ou verglas? Cela permettrait de desservir une clientèle qui, par exemple voyage déjà à vélo le matin, ou qui marche le pont Jacques-Cartier!

### **Capacité requise pour un projet efficace**

Comme tous les gens travaillent des blocs d'heures semblables, il faut une grande capacité à bord de ces embarcations : cela doit permettre de transporter une grande quantité de gens dans une période très courte. Il est donc simple, pour évaluer les besoins, de calculer combien d'automobilistes se rendent au centre –ville de Montréal, et combien il faudrait retirer de la route pour que le réseau se porte bien. Il est naturel de penser que la capacité du navire est de l'ordre de 2000 à 3000 places à l'heure pour certains trajets.

### **Modalités d'opération : une question de partenariat**

Tous les services de navettes actuels ne pourraient survivre sans l'apport financier de partenaires, au même titre que l'aréna ou la bibliothèque.

Pour des services majeurs, afin de maximiser les ressources tant au niveau financier que pour l'expertise requise dans l'opération de tels services une avenue mériterait grandement d'être investiguer.

### **La Société des traversiers du Québec, dont voici la mission :**

Contribuer à la mobilité  
des personnes et des marchandises  
en assurant des services de transport maritime  
de qualité, sécuritaires, et fiables,  
favorisant ainsi  
l'essor social, économique et touristique  
du Québec

Cette société paragouvernementale aurait la capacité financière d'acquérir les navires requis pour les services, et avoir recours des compagnies privées locales, pour l'opération des services....Cette avenue permettrait notamment aux villes de sauver des coûts

exorbitants reliés au paiement de telles embarcations tout en s'assurant une opération au coût minimal, par des gens ayant l'expertise dans ce domaine.

C'est d'ailleurs de cette façon que fonctionnent tous les services de traversiers d'importance au Québec.

### **Conclusion**

On oublie trop souvent que Montréal est une île et que la meilleure façon de s'y rendre, sera toujours par bateaux... mais il faut les bons bateaux.

Et que dans la mesure où la voie d'eau est la seule voie qui existe, elle devrait être intégrée au réseau de transport en commun, telle que le fait la Société des traversiers du Québec qui a longuement réfléchi à cette question pour les secteurs où la seule route possible est par bateau (ex. Tadoussac et Sorel).

Bien des villes ont su intégrer l'apport des bateaux dans le transport des passagers – travailleurs aux heures de pointe (Vancouver, NY etc) et cela mérite grandement d'être étudié à fond.

Des réponses claires :

**Est-ce que les navettes nautiques effectuent un service de transport en commun?**

Oui. Les bateaux transportent un maximum de gens, avec un minimum d'équipement.

**Est-ce que les navettes nautiques devraient faire parti du réseau de transport en commun?** Oui, si et seulement si, le bateau effectue un trajet qui est l'unique voie d'accès réaliste pour les gens visés (piétons et cyclistes).

**Est-ce que les navettes nautiques sont en mesure de déplacer des gens (travailleurs) aux heures de pointe dans la notion de transport en commun telle que l'on connaît?** Non, et jamais elles n'ont été conçues dans cet objectif. L'impact actuel serait trop négligeable. Il faut plutôt se tourner vers des services de grande envergure, qui peuvent fonctionner à l'année.