

**UN TRAMWAY AU
VIEUX-MONTREAL: UN
ATTRAIT TOURISTIQUE
OU UNE SOLUTION DE
TRANSPORT DURABLE?**

Une mobilité complexe

Notre mobilité est marquée par la diversité de nos besoins personnels, de l'offre et de la demande, de l'étendue de notre territoire et de la dispersion des multiples activités. Nos déplacements ne relient plus seulement le domicile et le travail, ils varient selon notre mode de vie, le territoire qu'on fréquente et de notre emploi de temps.

Des contraintes communes qui influencent nos déplacements et nos programmes journaliers (Kaplan 2004)

- Le temps : les horaires des services, du travail, des membres de familles à déposer ou récupérer
- L'espace : la localisation des services, du travail, des lieux d'attrait touristiques et culturels, des autres personnes et des nœuds de communications

Nous nous déplaçons donc en «zigzag» (en faisant beaucoup de bifurcations). Nous cherchons des conditions optimales de déplacement:

- Fluidité/rapidité: La possibilité de se rendre à destination en peu de temps.
- Flexibilité: La capacité à s'arrêter où l'on veut et quand on veut selon le lieu de destination.
- Confort: Un mode propre, spacieux, des sièges propres, pas trop remplis de personnes, une température convenable et une ambiance paisible

La liberté permet de faire des choix personnels :

Habiter en banlieue, travailler et se divertir au Centre-ville de Montréal. Les moyens de transport sont les outils de base qui permettent de faire ces choix. De toute évidence, c'est souvent l'automobile qui est priorisée dans ce choix. Comparativement aux transport en commun, elle assure les conditions optimales qui facilitent les déplacements. (Allemand, 2004)

Toutefois, l'utilisation excessive de l'auto-privée engendre des nuisances environnementales et sociales sérieuses :

- L'émission de gaz à effet de serre
- Le réchauffement climatique
- Les congestions routières
- Des pertes économiques.



Ensemble, partageons la route! http://www.roulonspourlavenir.com/liste_breves.php

Vers une mobilité durable

« Trouver des solutions de transport durable qui tiennent compte des besoins en déplacement sans compromettre l'environnement »

Répondre aux besoins en déplacement tout en respectant l'environnement

La société de transport de Montréal (STM) a signé une nouvelle charte sur le développement durable de l'union internationale des transports publics en 2006 (UITP).

Le tramway représente pour Montréal un mode plus attrayant qui respecterait les objectifs visés, dont l'électrification des véhicules, un faible émetteur de nuisances environnementales et une meilleure fluidité de la desserte.

Objectif : Renforcer la desserte et la fluidité des déplacements, dans les secteurs centraux de l'île

Le tramway moderne : plus qu'un mode de transport, un outil d'aménagement

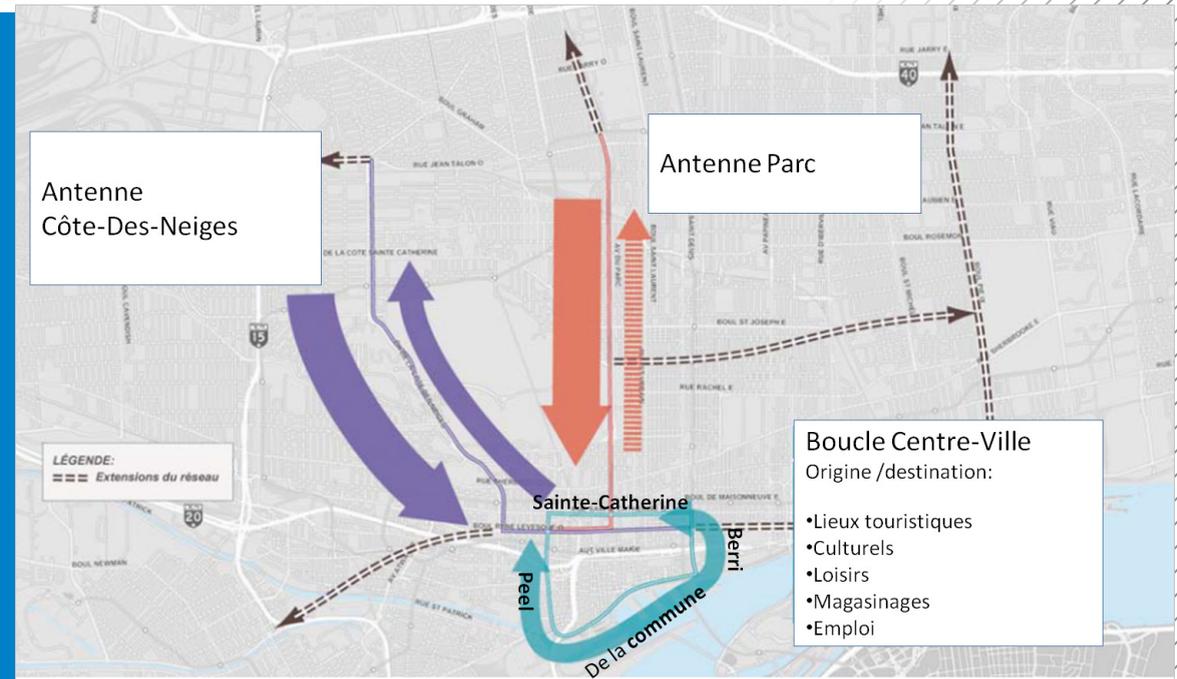
Le tramway moderne (en bref) :

- plus grande capacité
- rapide
- sécuritaire
- confortable

Son implantation en site propre permet un meilleur partage de l'espace public avec les autres modes, assure la régularité du service et accompagne la revitalisation urbaine des villes

Le réseau proposé s'étend sur 22 km répartis sur trois lignes : ligne du chemin Côte-des-Neiges, ligne du Parc, et la Boucle Centre-ville.

Plus de 350 000 déplacements dans le périmètre du Vieux-Montréal seraient possible grâce à ce tracé.



Un tramway dans le vieux-montreal



Un tramway moderne. source: smtc-grenoble.org

Une boucle sous estimée?

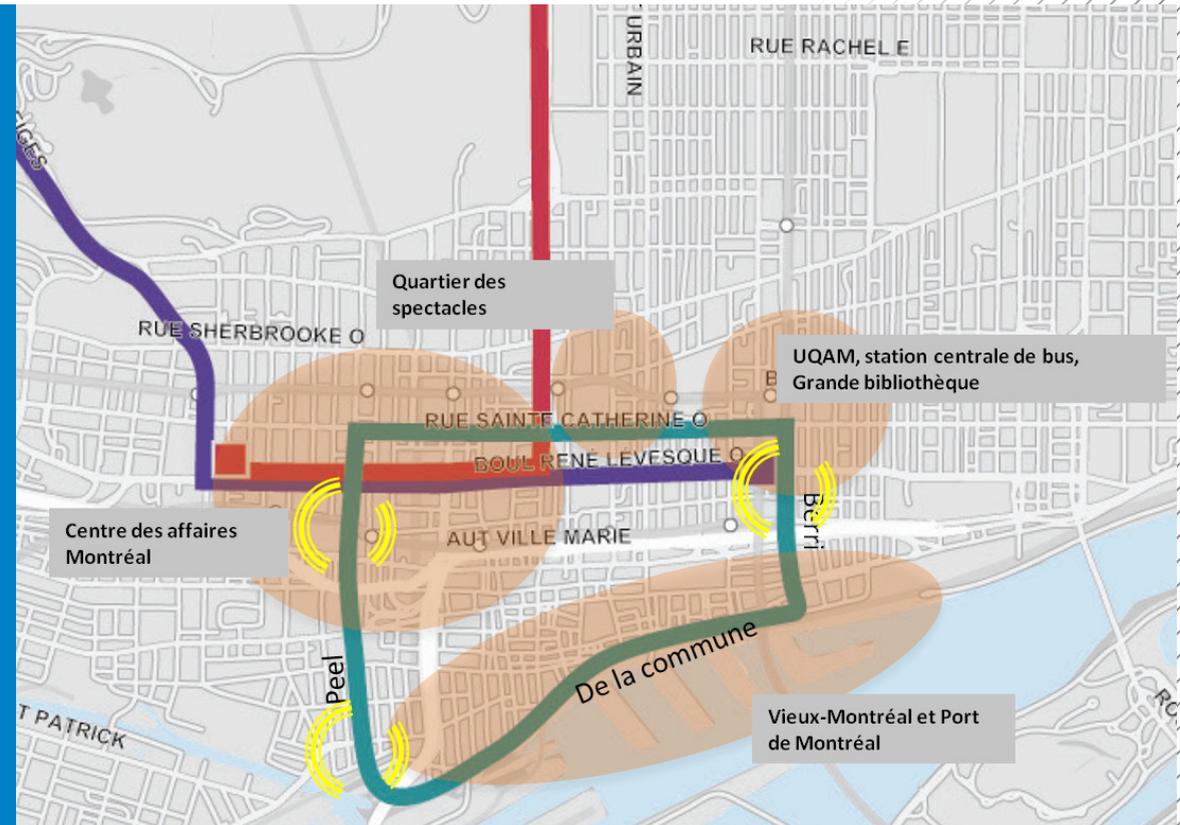
Le tracé de la boucle centre ville vise surtout les déplacements internes (circulateur urbain). Il renferme deux axes majeurs de desserte commerciale, touristique et culturelle : Sainte-Catherine et De la Commune. Le tracé serait en correspondance avec les lignes de métro orange et verte et quelques nœuds de transport.

La boucle renferme le Havre de Montréal, le Vieux-Montréal, le Vieux-Port de Montréal, et plusieurs voies commerciales et institutionnelles importantes : McGill, René-Levesque, Berri, University, Peel. Le territoire de la boucle constitue un centre d'intérêt majeur qui génère beaucoup de déplacements.

Des motifs de déplacements variés

Le Vieux-Montréal est plus qu'un quartier touristique il est aussi un milieu de vie. On y retrouve plusieurs logements, hôtels, commerces, institutions et places publiques. Localisée au centre de quartiers et projets urbains, cette boucle peut permettre une multiplicité des motifs de déplacement pour divers voyageurs (travailleurs, visiteurs, résidents).

La pluralité des modes de transports collectifs et des activités que couvre le territoire du tracé, bénéficierait d'une connectivité intéressante avec les équipements publics majeurs de différents centres d'intérêts.



Légende:  Noeud intermodaux  Centres d'intérêts

Une boucle au centre de quartiers urbains qui engendre une multiplicité de motifs de déplacements. Source: Rapport Genivar 2009

Réorienter le tracé pour accommoder les déplacements

Sainte-Catherine : Certes une artère commerciale et culturelle importante, mais ses caractéristiques physiques ne sont pas convenables pour l'implantation d'un tramway en site propre.

Boulevard René Levesque: Spacieuse, ses voies pourraient facilement permettre le partage entre usagers de l'espace public. Le boulevard René-Levesque traverse d'est en ouest le centre-ville de Montréal. Cette artère est longée par de grands édifices, des tours à bureaux et d'importants équipements publics de la ville.



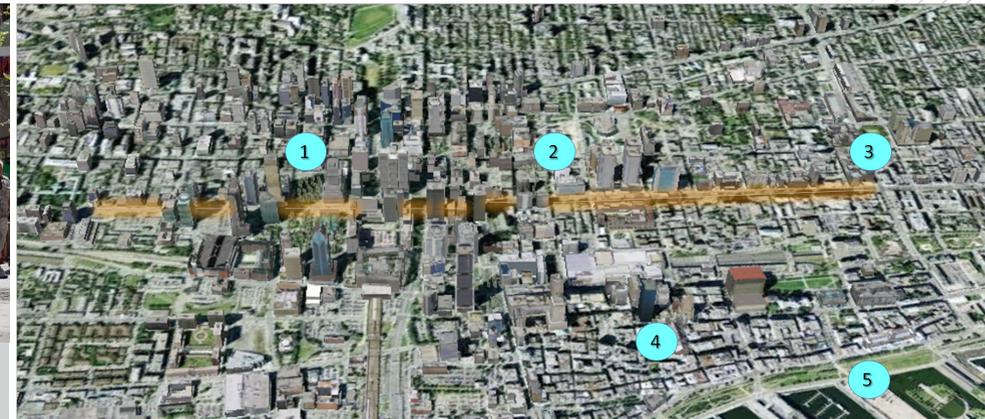
St-Catherine: Cette rue fait souvent l'objet de lieu de rassemblement pour des festivités, évènements spéciaux et des manifestations.



René Levesque: Un boulevard spacieux qui permet le partage de la chaussée avec d'autres usagers.



Sainte-Catherine: Rue à caractère piéton, bien desservie par le réseau le métro



- 1 Centre des affaires de Montréal
- 2 Quartier des spectacles
- 3 Station de bus, Bibliothèque Nationale
- 4 Vieux-Montréal
- 5 Vieux-Port de Montréal

René Levesque : Un axe central qui relie les quartiers urbains où l'on trouve d'importants générateurs d'achalandages. (plan Google earth 2012)

Plus qu'une boucle touristique : Un catalyseur d'intermodalité

Objectif : Faire du tracé un connecteur d'intermodalité pour apporter une flexibilité et une fluidité dans les déplacements, mais aussi une unification avec son milieu urbain et ses équipements publics.

Ajuster la vocation touristique de cette boucle en tenant compte des besoins en déplacement de tous usagers et des différents motifs. Pouvoir se déplacer vers des destinations multiples, selon notre programme ou nos obligations, dans des conditions optimales.

Des stations stratégiques

- À proximité des équipements publics majeurs pour faciliter l'accès aux transports en commun et éviter les congestions routières
- À proximité de services de transports collectifs variés et des infrastructures de transports majeures pour diminuer les effets de rupture de charge.
- Sur des voies de circulation avec une structure physique appropriée pour un meilleur partage des usages sur l'espace public et garantir un confort et une fluidité dans nos déplacements
- À des intersections majeures dans le Centre-Ville pour servir de point de repère au Centre-Ville et pour revaloriser certains secteurs avoisinants



Aux alentours de Berri/René-Levesque et René-Levesque/University. Des intersections larges en mitoyenneté avec des équipements publics majeurs et une intermodalité importante.