

MÉMOIRE PRÉSENTÉ  
À  
L'OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE  
DE MONTRÉAL

DANS LE CADRE DU « PROJET DE VILLE : VERS UN PLAN  
D'URBANISME ET DE MOBILITÉ »

UN TRAMWAY POUR LA RIVE-SUD DE MONTRÉAL

PAR  
CHARLES FRENETTE-CYR  
ÉTUDIANT À L'UQAM

## **Introduction**

Mon nom est Charles Frenette-Cyr, j'ai 20 ans et je réside à Longueuil depuis ma naissance. Je suis un passionné d'urbanisme et particulièrement des questions sujettes aux transports en commun et à la mobilité. Je connais ma ville dans le fond de ma poche. En effet, j'adore la parcourir pour en découvrir ses multiples facettes. Cependant, ma vision de celle-ci a complètement changé depuis quelque temps. Effectivement, je suis inscrit au baccalauréat en urbanisme à l'UQAM depuis un an et le contenu de mes cours m'a fait voir les choses différemment.

Pour remettre en contexte ma situation, je suis née à Longueuil. Dans l'éducation qu'on m'a léguée, on m'a toujours dit que l'auto était la meilleure solution, qu'il fallait que j'aie une voiture pour réussir et que si je n'en possédais pas une, je ne pourrais pas être « libre ». J'y est toujours crus, comme tous mes confrères banlieusards qui sont asservis par l'automobile. Cependant, ce que je n'avais pas encore compris, c'est qu'il existe des alternatives à ce mode de vie, mais elles sont présentement inexistantes ou presque. En effet, Longueuil, c'est une ville de banlieue qui a été conçue pour l'utilisation de l'automobile. La majorité des gens qui habite la municipalité utilise exclusivement l'automobile pour faire leurs déplacements quotidiens dans la ville et ne voit pas d'autres alternatives de déplacements. J'ai eu cette mentalité jusqu'à mes 19 ans lorsque j'ai commencé à me déplacer à Montréal en transport en commun pour d'autres raisons que l'école. Je me suis alors aperçu à quel point c'était facile de se déplacer en transport en commun dans cette ville. C'était efficace, rapide et plutôt confortable! Cependant, lorsque je revenais

sur ma terre natale de l'autre côté du fleuve Saint-Laurent, je ne me sentais plus à l'aise dans les solutions de transport qui m'étaient proposées.

Lorsque j'ai commencé mon BAC en urbanisme, j'ai eu accès à un nombre de connaissances phénoménales qui ont remis en question ma conception du monde urbain. J'ai alors vu qu'il y avait un problème à Longueuil et ensuite j'ai vu que ce problème est généralisé à la majorité des grandes villes nord-américaines. Ce problème est le manque criant de transport en commun. Par transport en commun je ne parle pas de quelques lignes d'autobus qui passent au une heure et demie. Je parle d'un réseau structurant efficace, fiable et confortable qui encourage réellement les gens à délaissier leurs voitures.

## **Diagnostic et mise en contexte :**

Dans le cadre de l'élaboration d'un plan d'urbanisme et de mobilité, il est important de planifier un réseau de transport en commun pour la ville centre. Cependant, il serait aussi primordial d'inclure le développement des villes périphériques dans cette vision. En effet, une grande partie de la population de la grande région de Montréal habite les banlieues. Cette population utilise l'automobile comme premier moyen de transport et utilise marginalement le transport en commun seulement pour aller au travail. Si tous les gens utilisent leurs voitures pour se rendre sur l'île de Montréal, il y aura de la congestion routière même si on implante un bon réseau de transport en commun sur ledit territoire. De plus, dans un contexte de la lutte aux changements climatiques,

l'implantation de bons réseaux de transport en commun structurants devient encore plus primordiale. En effet, on sait d'ores et déjà que l'utilisation massive de l'automobile comme moyen de transport favorise l'étalement urbain. Aussi, on sait que l'étalement urbain conduit à une perte importante de biodiversité, se qui va à l'encontre de nos objectifs en matière de lutte aux changements climatiques de même que le transport (majoritairement fait avec des véhicules à essence individuels) est le secteur qui émane le plus de GES au Québec.

On en vient alors à comprendre qu'on a deux forces majeures à régler soit : la congestion routière et le réchauffement climatique.

Pour régler réellement le problème, il faut aller à la source de celui-ci. En effet, il serait important de donner de bonnes solutions de transport aux gens qui habitent dans les villes périphériques pour d'une part réduire l'utilisation de l'automobile pour les déplacements au sein de la ville pour augmenter la part modale du transport en commun et du transport actif.

Donc, on en vient à se demander comment améliorer l'offre de transport en commun structurant dans la région de Longueuil?

### **Recommandations face à la problématique :**

Je recommande de construire un lien structurant qui parcourt la ville d'est en ouest et du nord au sud de celle-ci. Ce lien permettrait d'augmenter l'efficacité, la rapidité et le confort du réseau de transport collectif de la Rive-Sud dans son ensemble. Aussi, il permettra d'accroître l'accessibilité aux destinations importantes de la Rive-Sud de Montréal plus rapidement et d'améliorer

l'accessibilité universelle du réseau de transport en commun.

Selon moi, le meilleur support modal pour arriver à cette fin est le tramway. En effet, celui-ci présente plusieurs avantages de taille par rapport aux autres modes de transport. Premièrement, il est très peu coûteux comparé à un *skytrain* ou à un métro. Deuxièmement, il permet d'avoir une capacité d'usagers beaucoup plus importante et une meilleure fréquence qu'un autobus conventionnel. Troisièmement, il s'intègre beaucoup mieux au paysage urbain que les autres modes de transport cités précédemment (bien que les fils électriques soient nuisibles, il existe des solutions pour pallier le problème). Quatrièmement, le tramway permet le déploiement de plus de stations que ses homologues aériens et souterrains. Cinquièmement, le tramway permet d'obtenir un réseau de transport efficace, fiable, confortable et accessible pour tous.

Pour ce qui est des avantages du tramway pour le domaine public, on peut notamment penser à ses impacts sur les finances publiques. Il demande un investissement important en premier lieu, mais par la suite il fait baisser les coûts d'entretien du reste des infrastructures (les routes se dégradent moins vite puisqu'il y a moins de véhicules, réduction du nombre de chauffeurs d'autobus nécessaires, besoins de transport adapté réduits, etc.) Sur le plan environnemental, ce mode de transport est électrifié et donc, permet de réduire les GES. De plus, la réduction du nombre d'automobiles sur les routes permet de réduire l'étalement urbain.

Pour les ménages, ce mode de transport représente des économies importantes. En effet, des ménages pourront maintenant se

départir de leur deuxième véhicule ou même ne plus en posséder un puisqu'une autre solution leur sera proposée. Se départir d'un véhicule représente une réduction importante des dépenses pour un ménage (le prix du carburant, l'assurance auto, les réparations, les taxes, etc.) De plus, l'utilisation accrue du transport en commun est un facteur qui permet d'améliorer la qualité de vie des gens. En effet, si les gens passent moins de temps pris dans la congestion routière, ils ont plus de temps pour faire autre chose par exemple, passer plus de temps avec leur famille.

Pour terminer, il serait intéressant d'apporter quelques recommandations pour faire en sorte que le futur tramway s'intègre bien dans le contexte global du réseau de transport en commun existant. Premièrement, je trouve qu'il serait important d'implanter un réseau de transport actif de type Bixi tout au long du réseau pour faciliter l'accès tramway et ainsi

encourager l'activité physique. Deuxièmement, l'afflux important de nouveaux usagers dans le réseau nécessiterait d'améliorer certaines infrastructures. En effet, notamment la ligne jaune du métro devra nécessairement avoir une fréquence de passages plus élevés et des trains pouvant contenir plus de passagers (implanter des trains Azur). Troisièmement, il serait important d'utiliser les autobus qui seront remplacés par l'arrivée du tramway pour améliorer le réseau. En effet, il serait possible de créer quelques nouvelles lignes d'autobus et d'augmenter la fréquence de certaines déjà existantes. De ce fait, la connexion au tramway se fait plus facilement et sur un plus grand territoire. Finalement, bien que ce ne soit pas une priorité, il serait tout de même intéressant de nationaliser le réseau du REM (réseau électrique métropolitain) pour permettre de créer une harmonie dans le réseau qui est présentement divisé entre des intérêts privés et publics.