

OCPM Bridge-Bonaventure

Mémoire Transport collectif
Le tramway Vintage de Montréal

Présenté par :

Vianney Bélanger
1701, rue St-Patrick, suite 704

7 juin 2023

Mémoire Transport collectif Le tramway Vintage de Montréal

Le renforcement des connexions et les déplacements en transport actif et collectif au cœur de la mobilité

Nous avons une préoccupation quant à la réorganisation du réseau routier aux abords du pont Victoria l'item 1.3 de l'objectif 1 (page 58). Dans la présentation du 9 mai, les représentants de la ville ont mentionné qu'il y aurait par le réaménagement proposé un transfert de l'ordre de 40% du trafic de transit sur le futur boulevard Bonaventure. Nous sommes d'avis que ce transfert n'est pas suffisant pour apaiser le trafic, notamment sur les rues Bridges et Mill. Il faut un réaménagement qui permet de transférer plus de 75% du trafic de transit afin d'atteindre l'objectif de créer un nouveau milieu de vie exemplaire pour le secteur Bridge-Bonaventure et la Pointe-du-Moulin.

Il y a un consensus général sur le fait que le secteur Bridge-Bonaventure est unique, chargé d'histoire et comprend sur son territoire plusieurs éléments patrimoniaux qui doivent être mis en valeur. Par ailleurs, c'est le souhait de la grande majorité des intervenants qui ont participé aux différentes consultations des 3 dernières années de l'importance du transport collectif structurant (comme une station REM dans le secteur) mais également d'avoir un moyen de transport collectif du nord au sud afin de relier entre eux le Vieux-Montréal et Vieux-Port, la Pointe-du-Moulin, le quartier des artisans, le Bassin Wellington et Pointe Saint-Charles.

Nous croyons qu'il y a là une opportunité unique de rappeler un pan de l'histoire de Montréal de plus d'un siècle en matière de transport collectif urbain, soit le Tramway de Montréal et ainsi compléter l'objectif 4 (page 61).

Tramway de Montréal Vintage

Selon nous, il serait pertinent de mettre en place un système de navettes rappelant le Tramway de Montréal afin de relier les quartiers du secteur Bridge-Bonaventure et le Vieux-Montréal. Ce système de navette pourrait emprunter les rails existants déjà en place et maximiserait son usage tout en agissant comme élément de mitigation face aux désagrément liés à une voie ferrée uniquement commerciale. Présentement, cette infrastructure majeure au cœur de la ville est sous-utilisée et dans le contexte actuel des changements climatiques et socio-économiques postpandémie, il est pertinent de tourner cette nuisance à l'avantage de tous. Cette solution de transport collectif ne créerait donc pas de nouveaux encombrements dans les rues existantes et deviendrait une attraction récréotouristique permettant d'agrandir le secteur touristique du Vieux-

Le tramway Vintage de Montréal

Montréal jusqu'au quartier des artisans, en passant par le Bassin-Wellington et la Pointe-du-Moulin.

Ce projet de transport collectif ferait revivre le « Tramway de Montréal » lequel a permis dans les années 1860 le développement de la ville et qui fut jusqu'en 1959 le moyen de transport collectif principal de la métropole. Le parcours prendrait son départ au cœur du secteur touristique le plus achalandé de la métropole à son l'extrémité est du Vieux-Montréal et Vieux-Port (presqu'en vis-à-vis de la Tour de l'horloge) et longerait tous les points d'intérêt du Vieux-Montréal et du Vieux-Port avant d'atteindre la Pointe-du-Moulin en passant par le quai Bickerdike, le quartier des artisans et se terminerait à l'extrémité ouest au bâtiment abandonné du CN (du Grand Tronc) sur la rue Bridge. En aménageant un lieu piéton, à partir de ce bâtiment, les usagers pourraient rejoindre en moins de cinq minutes de marche la future station du REM et éventuellement prolonger le parcours jusqu'à la station du REM.



En d'autres mots, ce rappel historique du Tramway de Montréal peut être considéré comme une antenne du REM desservant le Vieux-Montréal et le secteur touristique du Vieux-Port et les équipements publics que sont le musée Pointe-à-Calière, le Centre des sciences, la Gare maritime, le futur musée Autochtones, le futur Centre d'interprétation sur l'industrialisation de Montréal (CIIM), le quartier des Artisans et enfin, renforcer le pôle de services de proximité du bassin Wellington. Par ailleurs, il desservirait les résidents du Faubourg Québec à l'est du Vieux-Montréal, le Vieux-Montréal, les futurs résidents de la Pointe-du-Moulin et le bassin Wellington et contribuerait à justifier la pertinence de la station du REM dans le secteur Bridge-Bonaventure. Ce qui répondrait à ce manque de transport collectif dans le secteur comme plusieurs participants l'avaient soulevé lors des

Le tramway Vintage de Montréal

audiences de l'OCPM en 2019 et durant les ateliers thématiques de la Table de concertation.

Cela dit voici quelques points d'informations importants qui rendent ce projet réaliste et qui mérite l'attention des différentes parties prenantes. C'est un projet mobilisateur qui peut atteindre l'imaginaire ainsi que l'émotion de beaucoup de montréalais et supporter une vision plus large du développement du secteur Bridge-Bonaventure.

Points d'informations et éléments justificatifs

- Les emprises des voies ferrées dans le Vieux-Montréal, la Pointe-du-Moulin et le bassin Wellington jusqu'à la rue Bridge appartiennent à la SIC, selon notre information;
- Il faut comprendre qu'il y aura un partage de la voie ferrée entre les activités du Port de Montréal et le futur Tramway Vintage ce qui est possible dans la mesure où les quelques trains de marchandises journaliers demeureront prioritaires sur la voie partagée;
- La reconstitution des wagons des rames (2 voitures) est possible car toute l'information existe au musée ferroviaire de St-Constants (plans et devis, etc.);
- Ces wagons vintage peuvent être munis des systèmes à la fine pointe de la technologie comme les rames du REM;
- Il existe une sous-station électrique à la Pointe-du-Moulin qui peut électrifier le tronçon illustré au croquis;
- Ce Tramway Vintage de Montréal serait sans doute une attraction touristique importante pour la ville de Montréal en plus d'être un moyen de déplacement pour les résidents;
- Il améliorera la qualité de vie urbaine du nouveau quartier 15 minutes Bridge-Bonaventure et contribuera à l'effort de carboneutralité recherché par les autorités municipales d'une part et d'autre part, il sera un geste fort de développement écoresponsable;
- Il sera un élément important pour le développement économique du secteur Bridge-Bonaventure et la viabilité de toute la gamme des services de proximité et équipements communautaires;
- La mobilité du tourisme est aussi un élément important de cette viabilité économique, notamment pour le quartier des artisans;
- Ce tronçon de transport collectif permettant une connexion avec le REM appuie une densification du secteur Bridge-Bonaventure et de la Pointe-du-Moulin;
- Ce projet est un lien structurant connectant tous les quartiers résidentiels sur son parcours d'est en ouest : Faubourg Québec, Vieux-Montréal, Pointe-du-Moulin et le bassin Wellington;
- Il permet de développer le site COSCO pour y accroître l'offre commerciale avec une mixité résidentielle;

Le tramway Vintage de Montréal

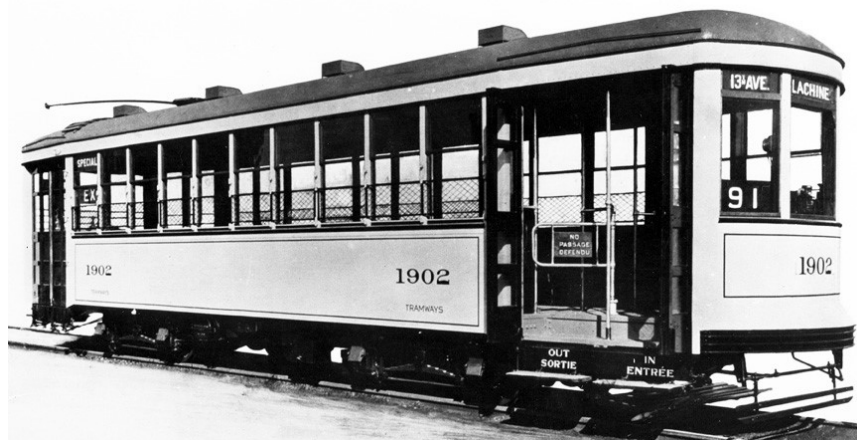
- La remise en valeur du bâtiment abandonné sur la rue Bridge qui deviendrait le terminal ouest du trajet et le Centre de l'histoire du Tramway de Montréal;
- Le tracé permet d'envisager à moyen terme le développement de la zone du quai Bickerdike (stationnement - îlot de chaleur);
- La navette pourrait être exploitée par la SIC;
- Il faut explorer comment l'entreprise privée peut contribuer financièrement à la réalisation de ce projet structurant par des commandites et autres;
- Il est possible de compter sur l'expertise de CPDQ Infra pour la technologie pertinente pour l'opération automatisée des rames de ce tramway;
- Enfin, ce projet renforcerait le caractère unique du secteur Bridge-Bonaventure à proximité du cœur économique de la métropole.

Cette proposition implique forcément le partage des voies ferrées existantes de transport des marchandises notamment la voie qui traverse le Vieux-Montréal en provenance du Port-de-Montréal. Bien entendu, nous savons qu'il y a des embûches afin de réaliser ce rêve mais nous croyons sincèrement que ce projet serait bénéfique et particulièrement apprécié des montréalaises et montréalais.

Finalement, mentionnons que cette navette maximiserait l'usage des stationnements localisés sur les jetés dans le Vieux-Port et repondrait ainsi à l'objectif 5 (page 61).

Recommandation

Nous recommandons que la Ville de Montréal mette en place un comité représentant toutes les parties prenantes concernées dont notamment la SIC, le Port de Montréal, le CN, Parcs Canada et l'Association des commerçants du Vieux-Montréal afin d'étudier la faisabilité de cette proposition de **tramway vintage** et des conditions requises pour sa mise en œuvre dans les meilleurs délais. Ce comité serait sous la gouverne de la Ville de Montréal.



Le tramway Vintage de Montréal**Conclusion**

Nous avons ici une belle opportunité d'étudier un système de transport collectif alternatif qui permettrait de mettre en valeur les infrastructures existantes qui sont présentement sous-utilisées et de faire un clin d'œil à un pan important de notre histoire. Avec de la créativité, de l'ingéniosité et de la volonté, nous serons avec les parties prenantes en mesure de mettre sur pied ce projet mobilisateur inspirant et utile!