

REVITALISATION du PONT VICTORIA pour le TRANSPORT EN COMMUN

- | | | |
|------------------|---------------------------|----------------|
| •12h 00 - 12h 15 | Arrivée / Buffet | |
| •12h 15 - 12h 20 | Mot de bienvenue | Paul Bourque |
| •12h 20 - 12h 45 | Historique | David Hanna |
| •12h 45 - 13h 00 | Questions | |
| •13h 00 - 13h 30 | Notre proposition | PierreBarrieau |
| •13h 30 - 13h 45 | Questions | |
| •13h 45 - 13h 50 | Structure / pont Victoria | Pierre Brisset |
| •13h 50 - 14h 00 | Questions / conclusion | Paul Bourque |

Concilier développement local et déplacements métropolitains : les grands axes de transports de Montréal.

Le concept du NIMBY (*Not In My BackYard*- Pas dans ma cour) explique bien l'opposition locale d'un projet métropolitain qui vient brimer la quiétude locale. Les gens ne veulent pas que l'aéroport change les trajectoires de vol à cause du bruit et par crainte de voir diminuer les valeurs foncières ; les gens ne veulent pas que l'on ajoute deux voies supplémentaires à l'autoroute, ou ne veulent pas que le dépôt soit agrandi.

Depuis plus d'une décennie, de plus en plus de responsabilités ont été transférées aux paliers gouvernementaux inférieurs.

Pendant longtemps les arrondissements ont été critiqués parce qu'elles ne prennent pas leurs responsabilités au sérieux.

La routine qui s'était installée était que la ville centre impose son projet car l'arrondissement n'avait de contre-proposition.

Cependant, les arrondissements sortent de leur adolescence, sont devenus des adultes et ont leurs propres idées. Les problèmes débutent.

Plusieurs arrondissements centraux se voient imposer des projets d'infrastructure lourds afin d'assurer le déplacement des travailleurs vers le centre-ville. Les arrondissements proposent leurs propres projets afin de développer leurs propres quartiers.

Afin de mieux comprendre les enjeux de développement local et de la réalisation des projets d'infrastructure de déplacement métropolitains, deux conférences seront présentées portant sur :

La solution inespérée à la congestion et au développement durable

PS (Entre l'invitation et la conférence du 25 Août 2008:

en première page dans le Journal de Montréal du 18 Août 2008

“Le fédéral décidé à investir < exclusif > “UN NOUVEAU PONT CHAMPLAIN”)

Le pont Victoria et «La Soutaine» La Montreal & Southern Counties 1909-1956

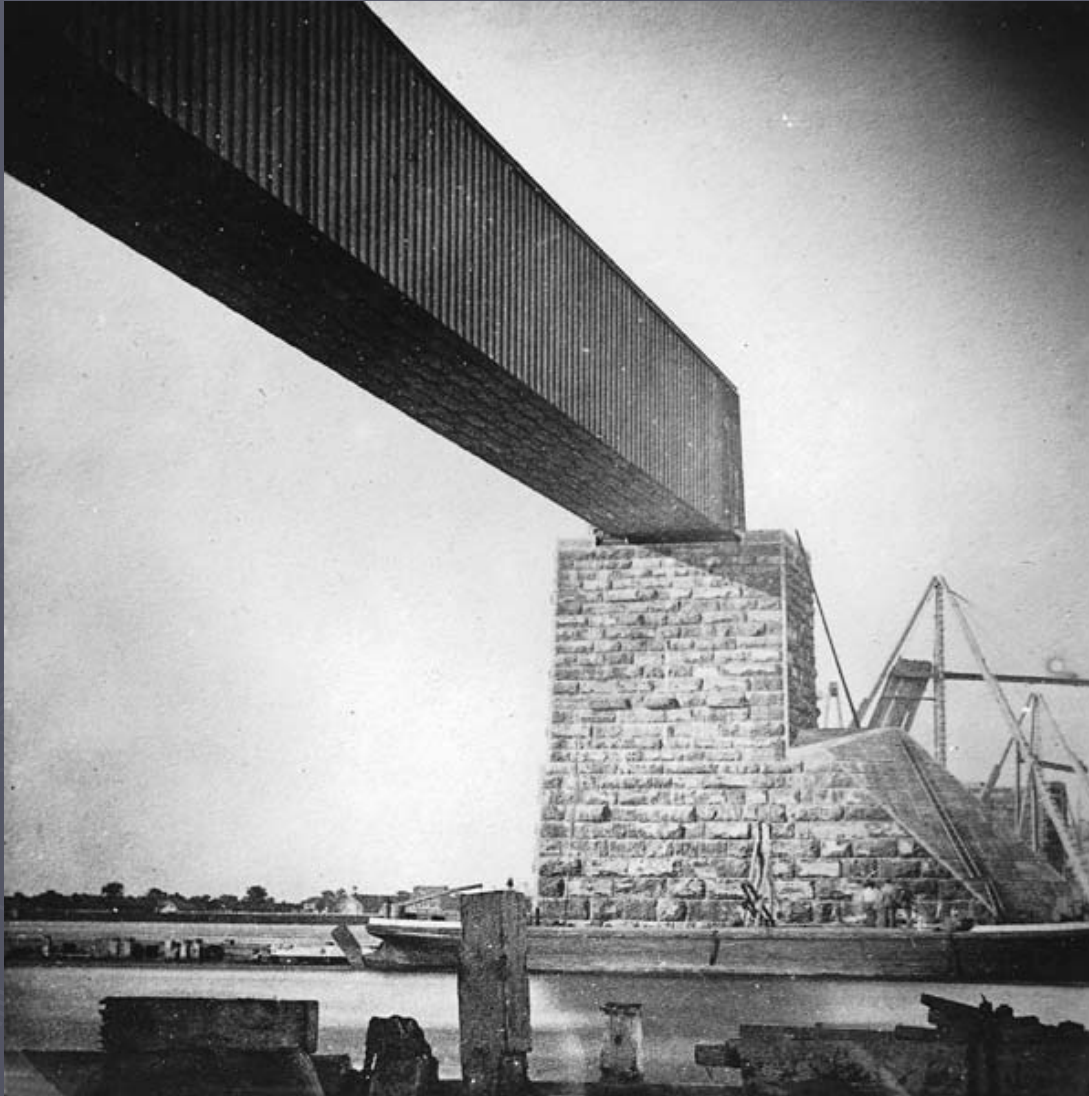
David B. Hanna

Département d'études urbaines et touristiques

Pont Victoria 1859



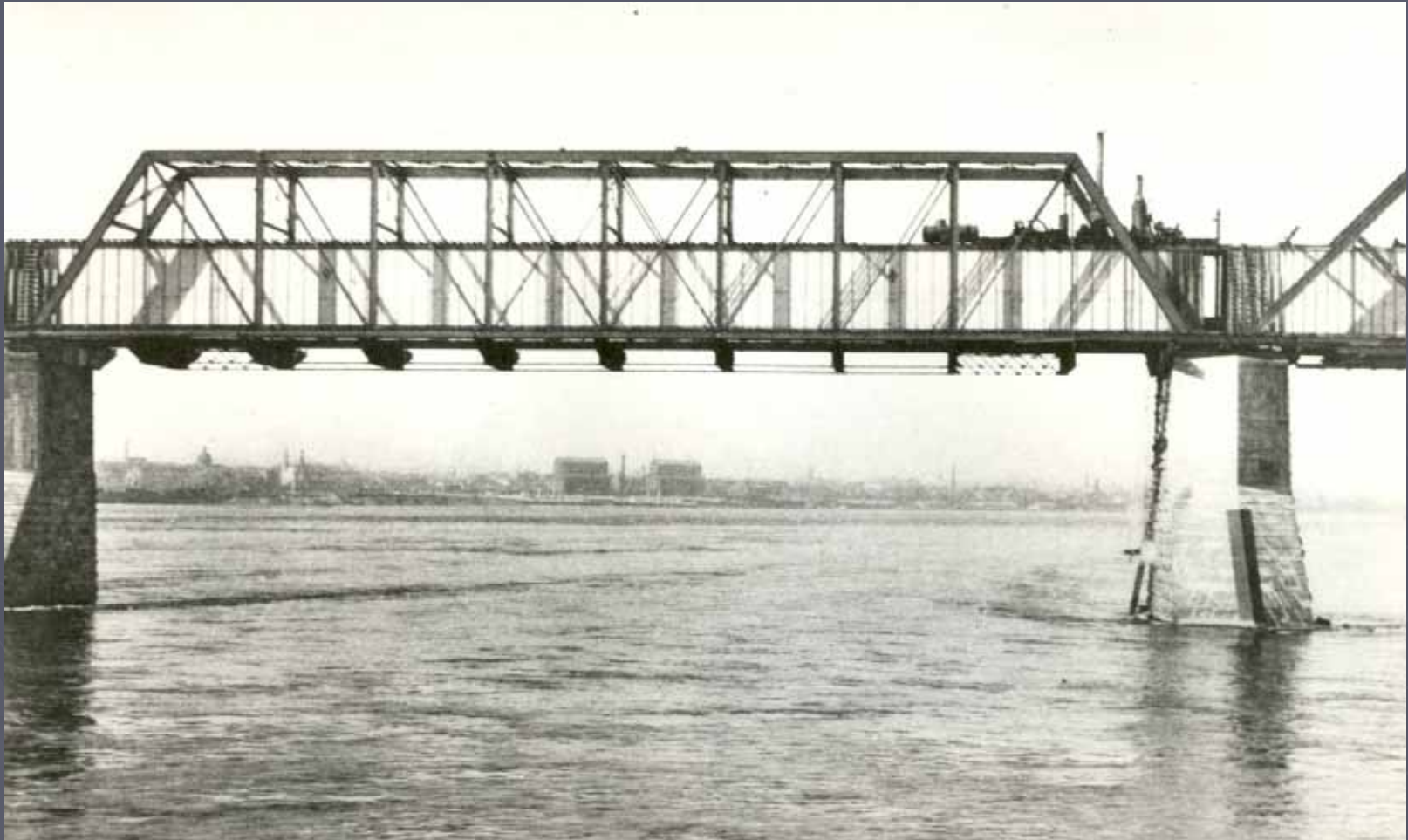
Construction du pont en 1854-1859



Source: Archives Notman, musée McCord

- Les piliers sont construits pour soutenir le tube carré en métal avec une voie ferrée.
- Ils sont conçus pour un élargissement potentiel en amont pour soutenir un pont à deux voies.

Pont Victoria reconstruit 1897-1898



Source: Henri Carré, *Art in Montreal*

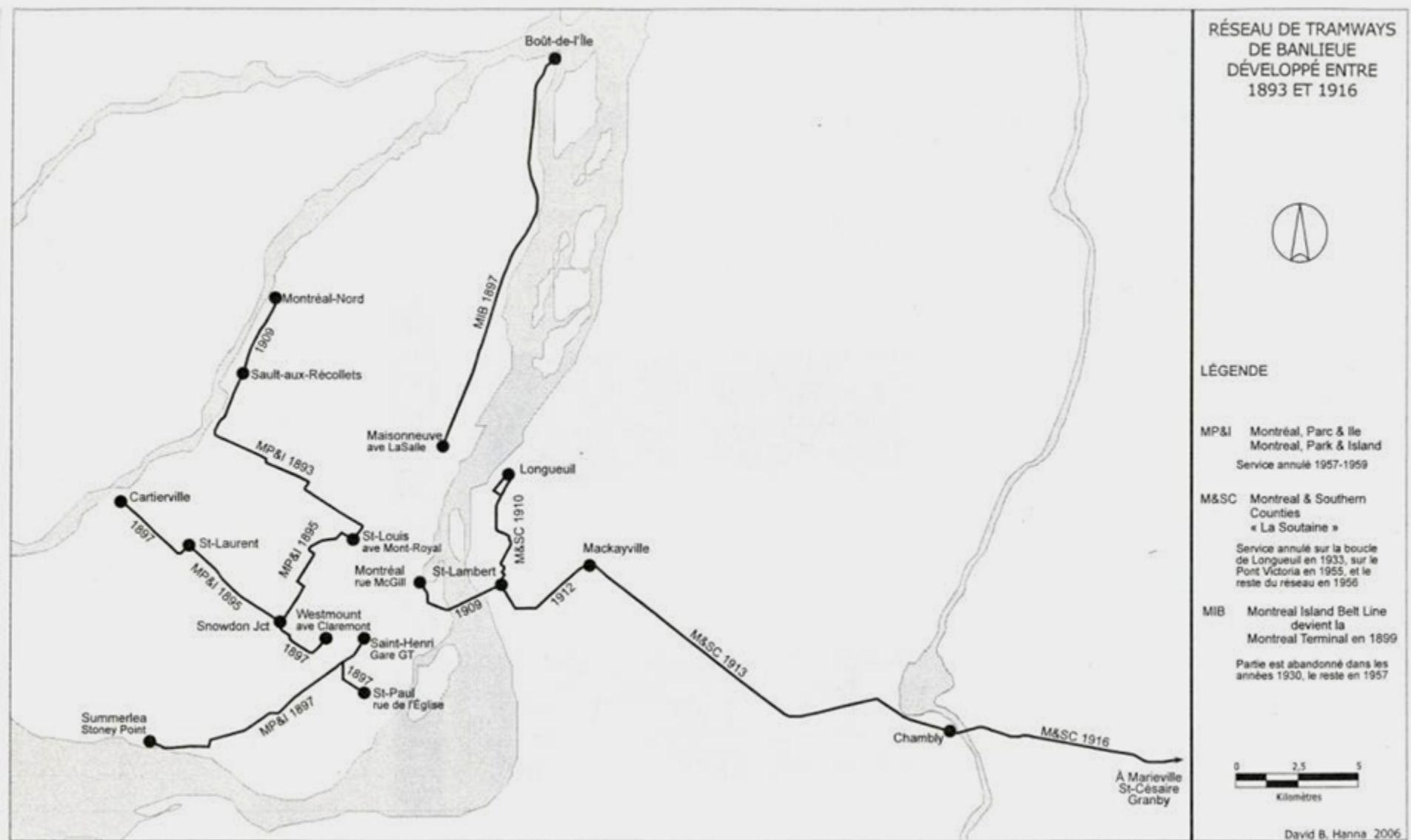
- Le nouveau pont à treillis métallique enveloppe le vieux pont sur un côté et offre une deuxième voie de l'autre.
- La nouvelle voie ouverte, le vieux pont est démantelé et aménagé pour recevoir l'autre voie ferrée.
 - La structure en porte-à-faux est visible en dessous pour soutenir éventuellement les voies carrossables externes au pont.

Le Pont Victoria aujourd'hui avec les voies carrossables en porte-à-faux



Source: Ville de Montréal

Réseau de tramways de banlieue

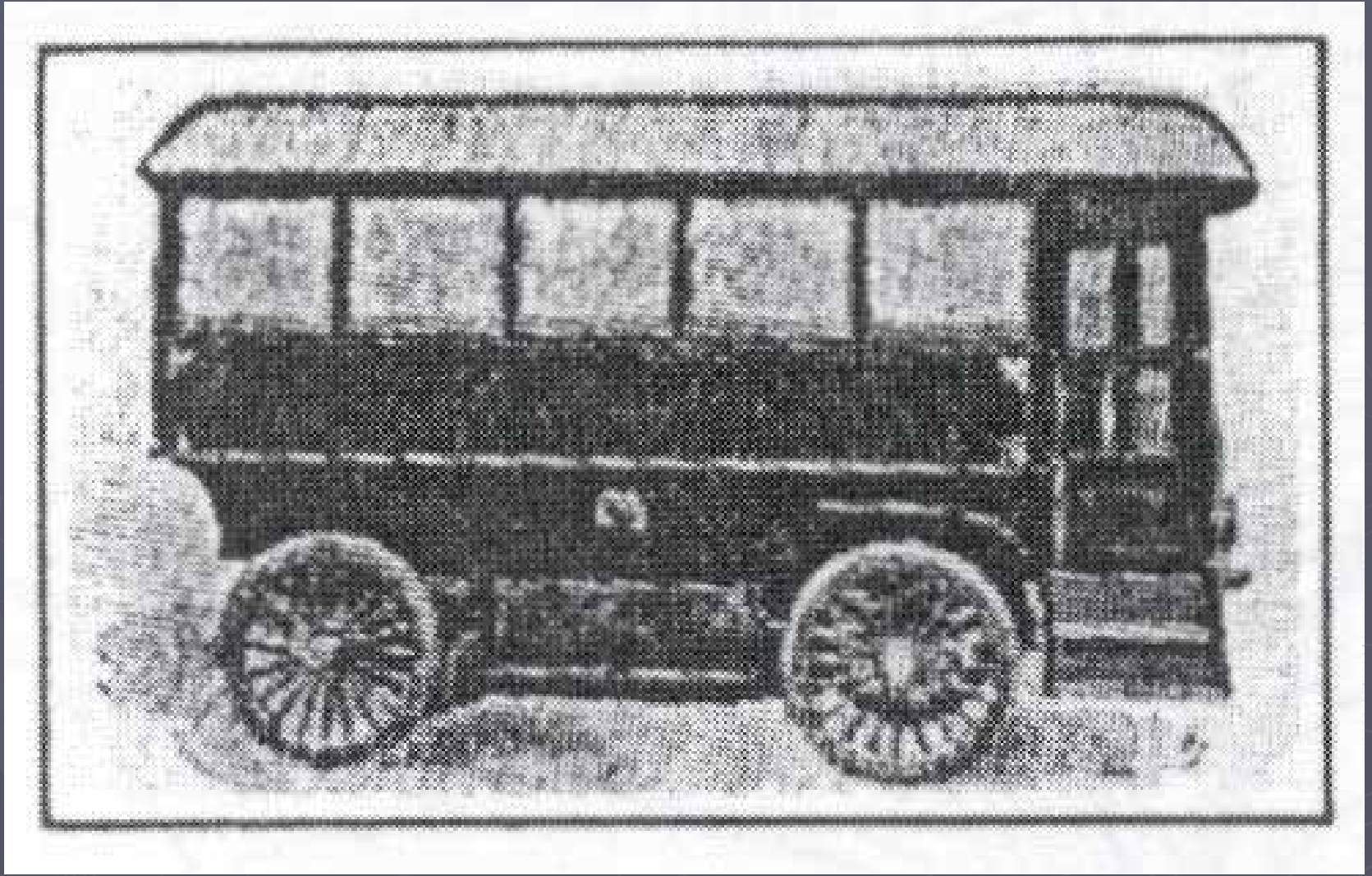


Tracé des lignes de la M&SC



Source: David Hanna - 2008

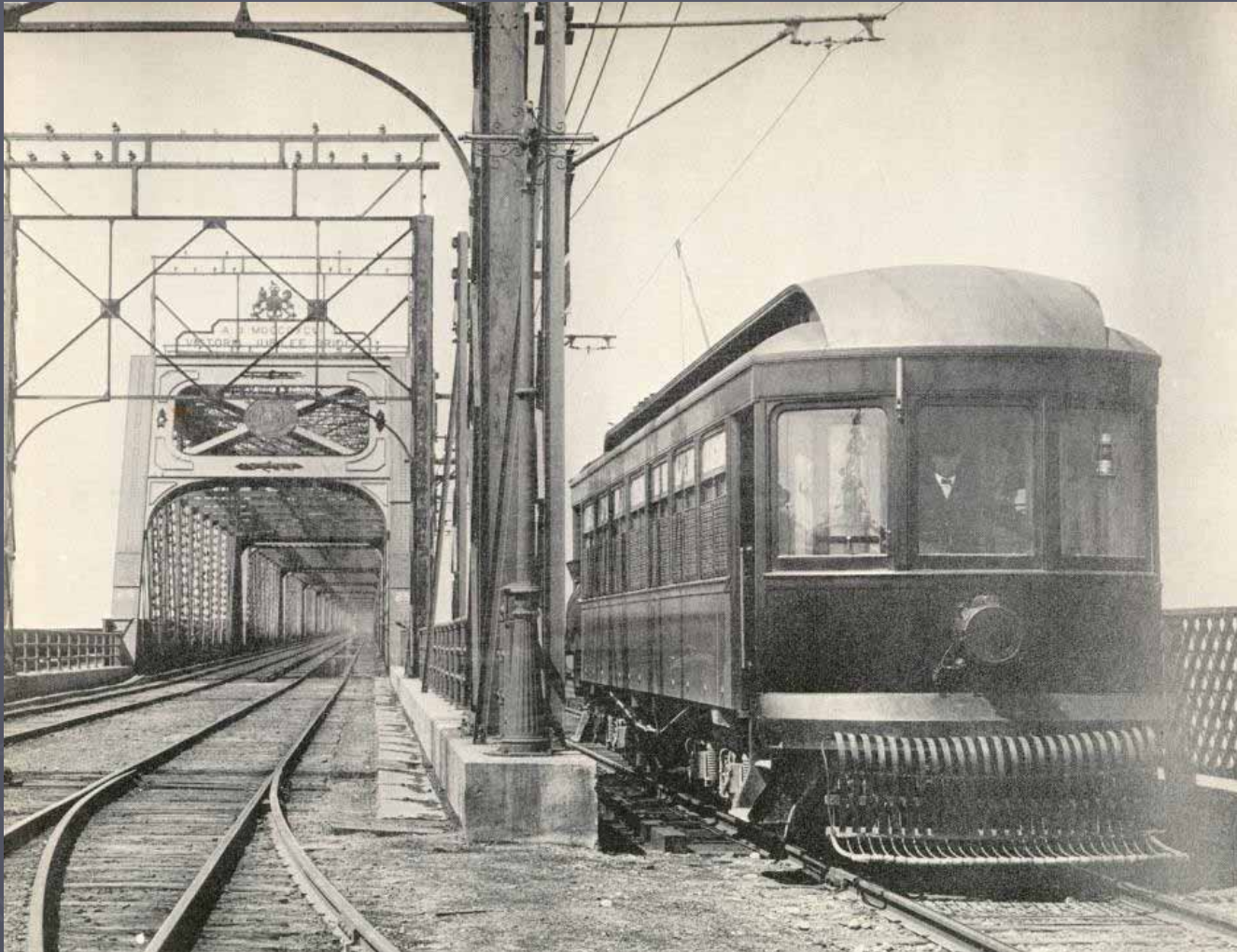
Les premiers bus sur le pont Victoria en 1904



Source: Archives nationales du Canada

Montreal & South Shore Auto Car Co. 1904-1905
Navette entre Saint-Lambert et le Square Victoria.

Le tramway inaugural de la Montreal & Southern Counties sur le Pont Victoria en 1909



Source: Clegg & Lavallée, *Catenary through the Counties*

Le premier tram arrive à Saint-Lambert.

Le terminus de Montréal de la «Soutaine» en 1955 à proximité du centre-ville au Vieux-Montréal



Un tram en acier traverse le canal de Lachine en direction du terminus de Montréal en 1955



Source: Robert Craig Memorial Library, Ottawa

Dimensions du char: 48 pieds (14,6 m) de long; 8.5 pieds (2,6 m) de large

Poids vide: 56 660 lbs / 25 700 kg ; 6 425 kg par essieu

Poids plein: 67 260 lbs / 30 510 kg ; 7 627 kg par essieu

Capacité: 52 places assises et un chauffeur

Convoi de quatre trams en direction du Pont Victoria à l'heure de pointe en 1955



Source: Clegg & Lavallée, *Catenary through the Counties*

Poids vide: 208 000 lbs / 94 000 kg

Poids plein: 256 800 lbs / 116 485 kg

Capacité : 240 personnes assises et 4 chauffeurs

Les chars les plus lourds de la «Soutaine» quittant Montréal



Source: Thomas Grumley, *Montreal & Southern Counties Railway Co*, photo par Al Paterson

Poids vide par char: 68 000 lbs / 31 000 kg; 7750 kg par essieu

Poids plein par char: 78 200 lbs / 35 472 kg; 8868 kg par essieu

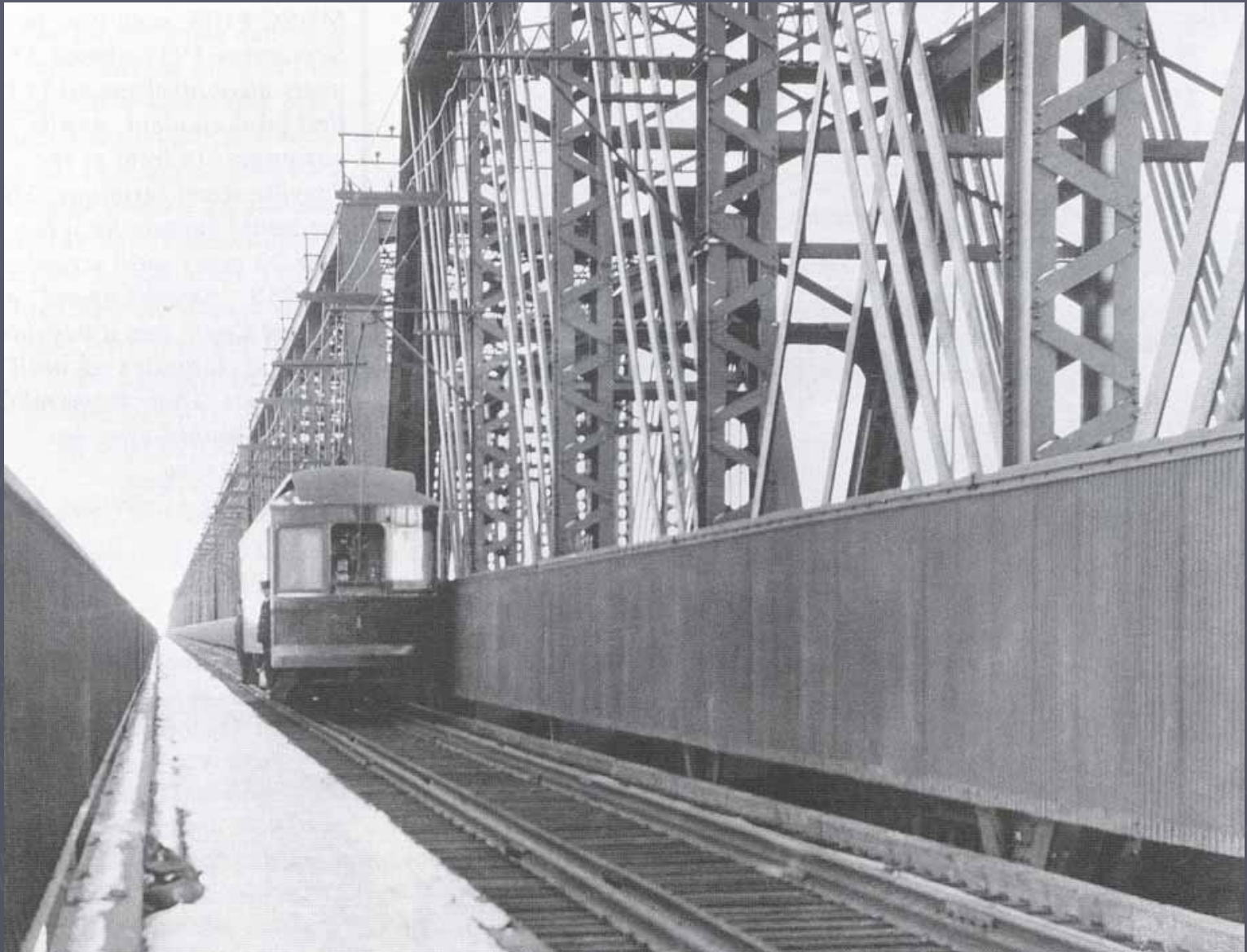
Capacité par char: 50 places assises et un chauffeur opérant toujours en double.

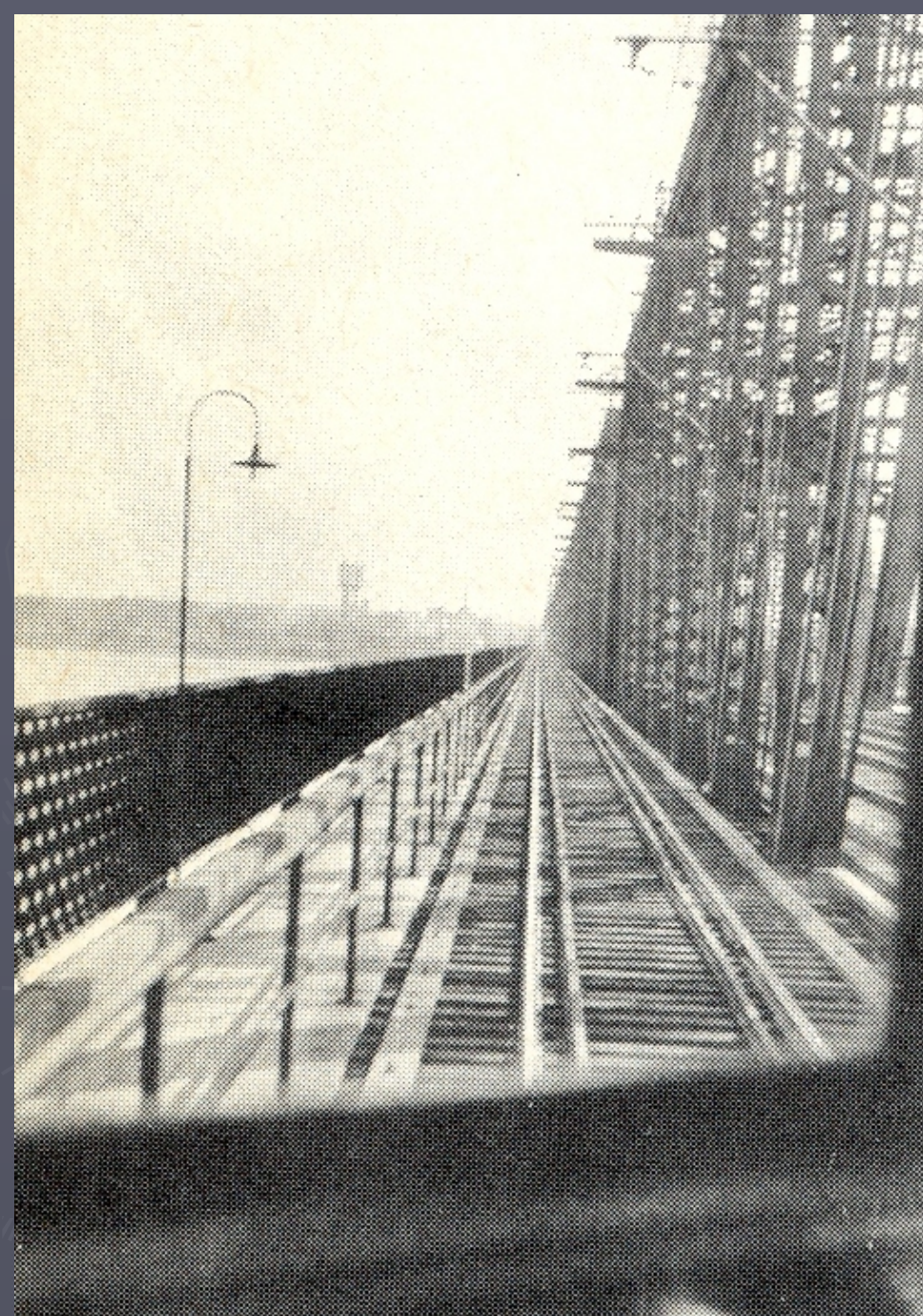
Tram en acier quittant le Pont Victoria avec passage piétonnier et cyclable à côté en 1955



Source: Thomas Grumley, *Montreal & Southern Counties Railway Co.*, photo par Al Paterson

Tram arrivant de la rive sud sur le Pont Victoria en hiver





Vue sur la piste
piétonnière et
cyclable sur le
Pont Victoria

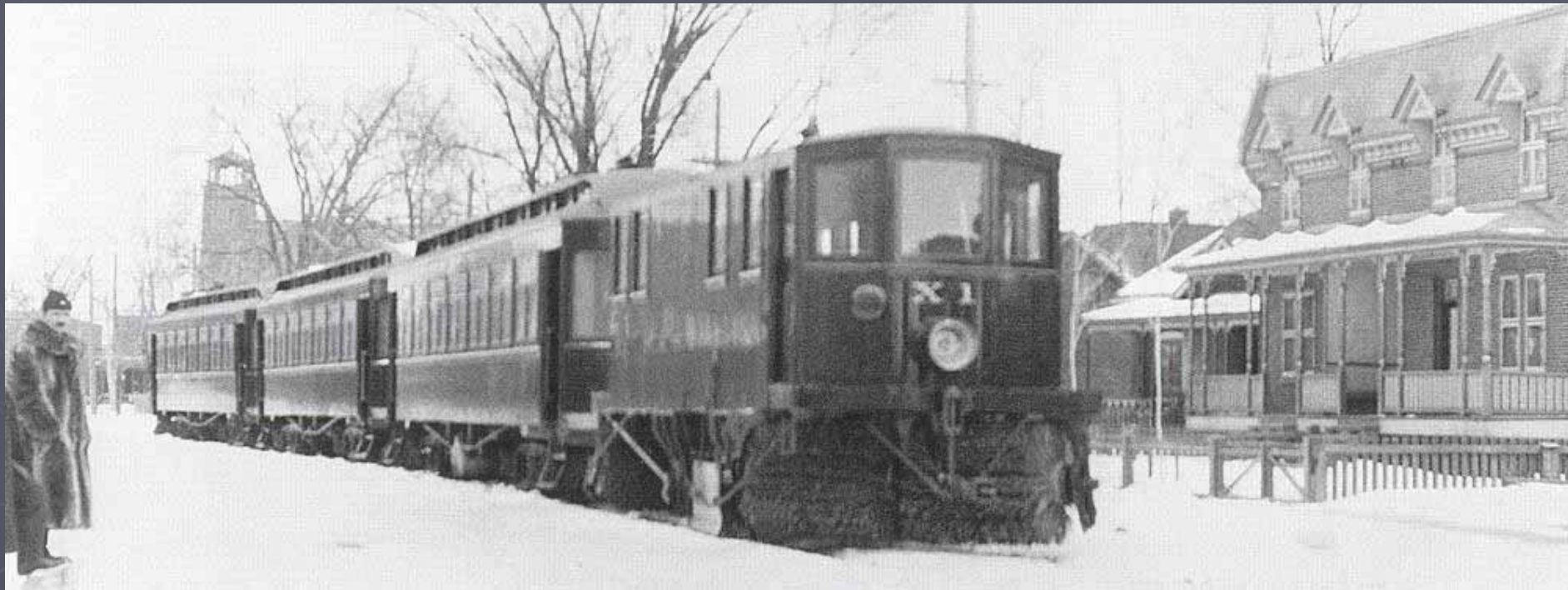
Locomotive balayeuse - 1955



Source: Robert Craig Memorial Library, Ottawa

Source: Clegg & Lavallée, *Catenary through the Counties*

Convoi de trams tiré par un char chasse-neige à St-Lambert en 1912



Source: Archives nationales du Canada

Convoi spécial pour un groupe à destination de Chambly



Source: Clegg & Lavallée, *Catenary through the Counties*

Poids total vide: 268 000 lbs / 131 000 kg

Poids total plein: 329 000 lbs / 149 235 kg

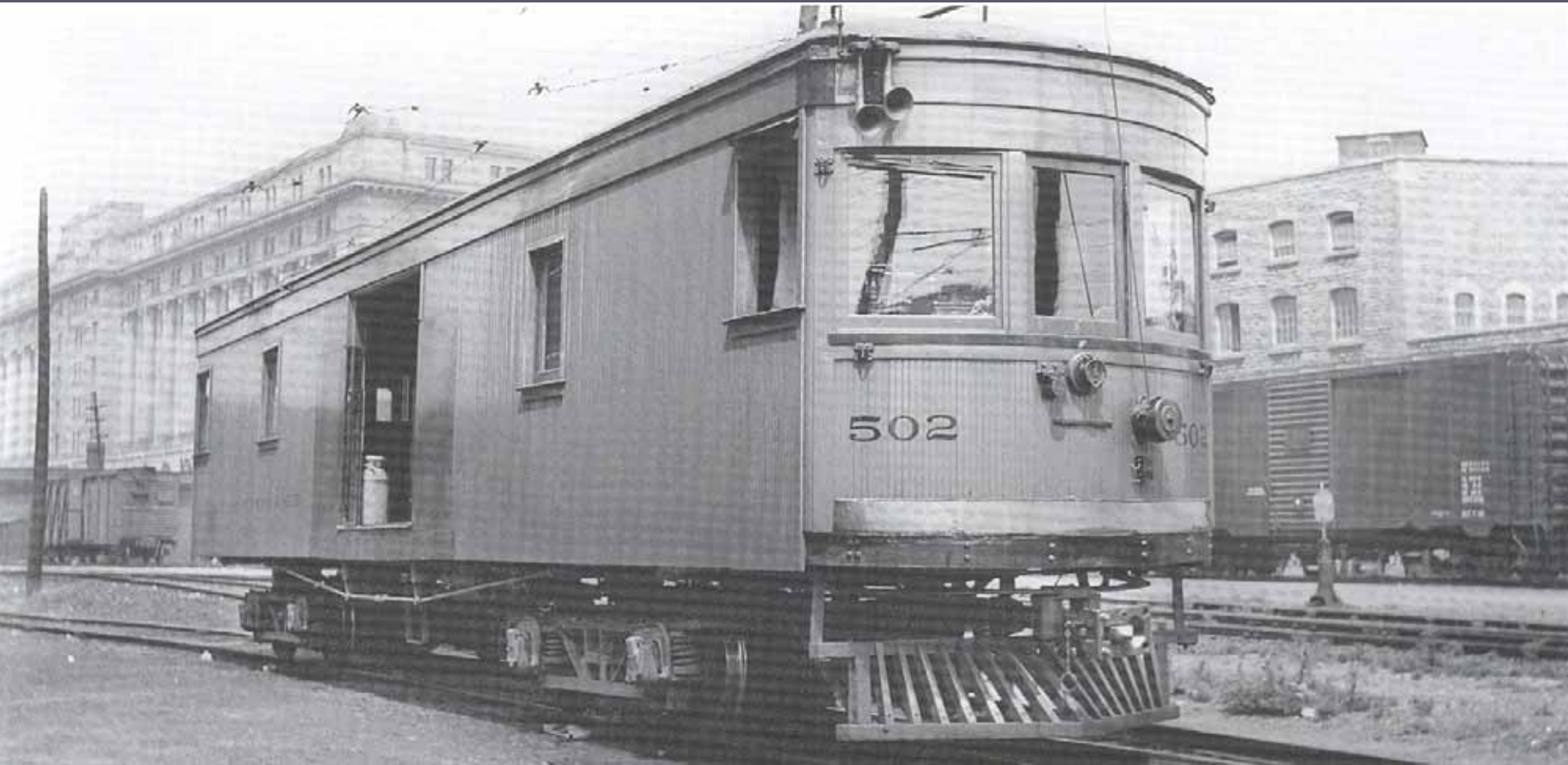
Capacité totale: 300 personnes assises et 5 chauffeurs

La ligne de Tramway est prolongée jusqu'à Granby en 1916



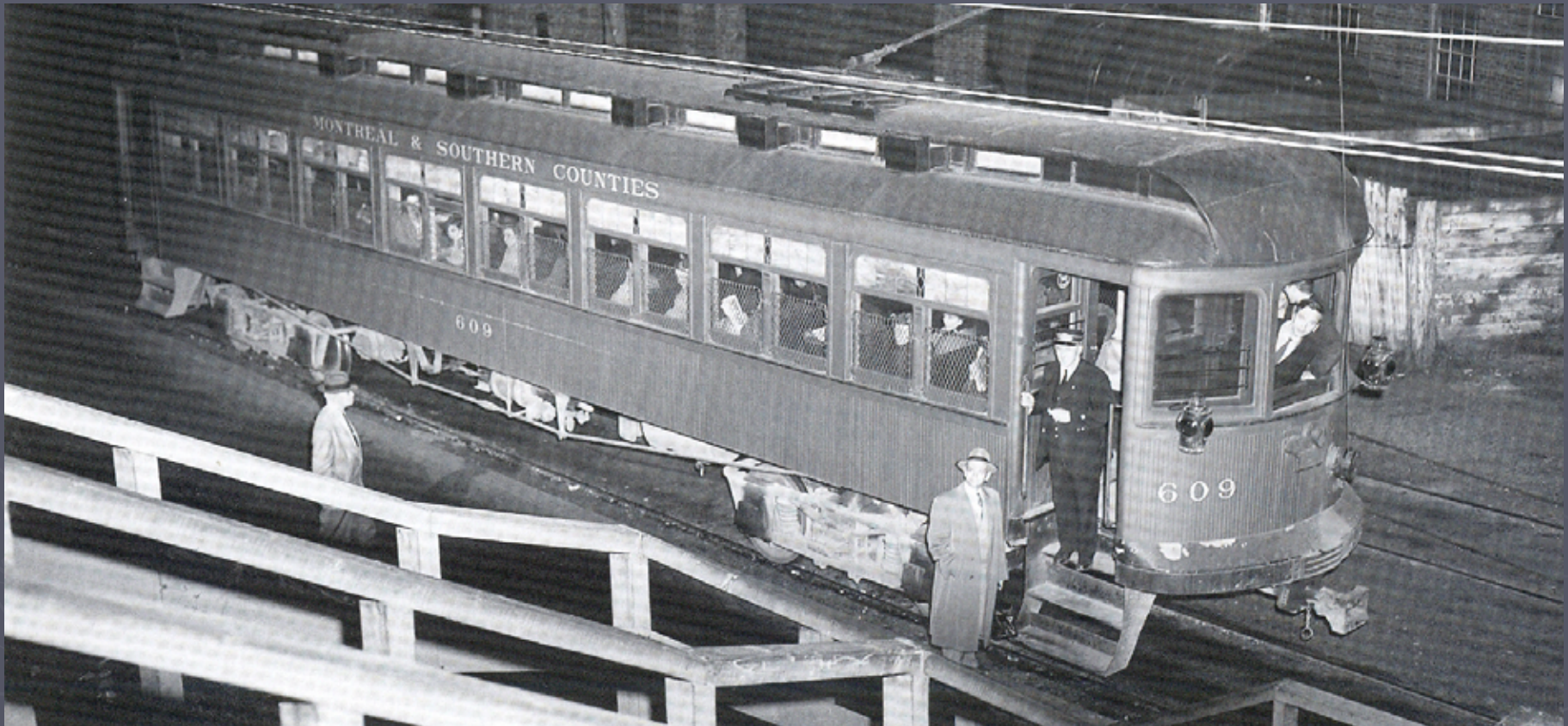
Source: Thomas Grumley, *Montreal & Southern Counties Railway Co.*, Photo par Raymond Corley

Des trams à marchandises transportent le lait frais à Montréal chaque jour



Source: Thomas Grumley, *Montreal & Southern Counties Railway Co.*, photo par Al Paterson

Le dernier tram de la « Soutaine »



Source: Archives nationales du Canada

-Le 19 juin 1955, après minuit, le dernier tram quitte Montréal à cause d'une subvention du gouvernement Duplessis pour la conversion du porte-à-faux, côté Montréal, du pont Victoria en voie carrossable pour autos.

-Le 13 octobre 1956, le réseau M&SC est fermé faute de passagers, dû à l'amputation du lien avec Montréal.

Tableau 1

Fréquences M & SC par jour en 1955

59 départs pour St-Lambert / Longueuil

75 départs pour Greenfield Park / Laflèche

15 départs pour St-Hubert / Chambly

Total : 5 millions de voyageurs par an le tout assuré par seulement 48 trams

Plus de 100 000 voyageurs par char, environ 2000 voyages par an par char

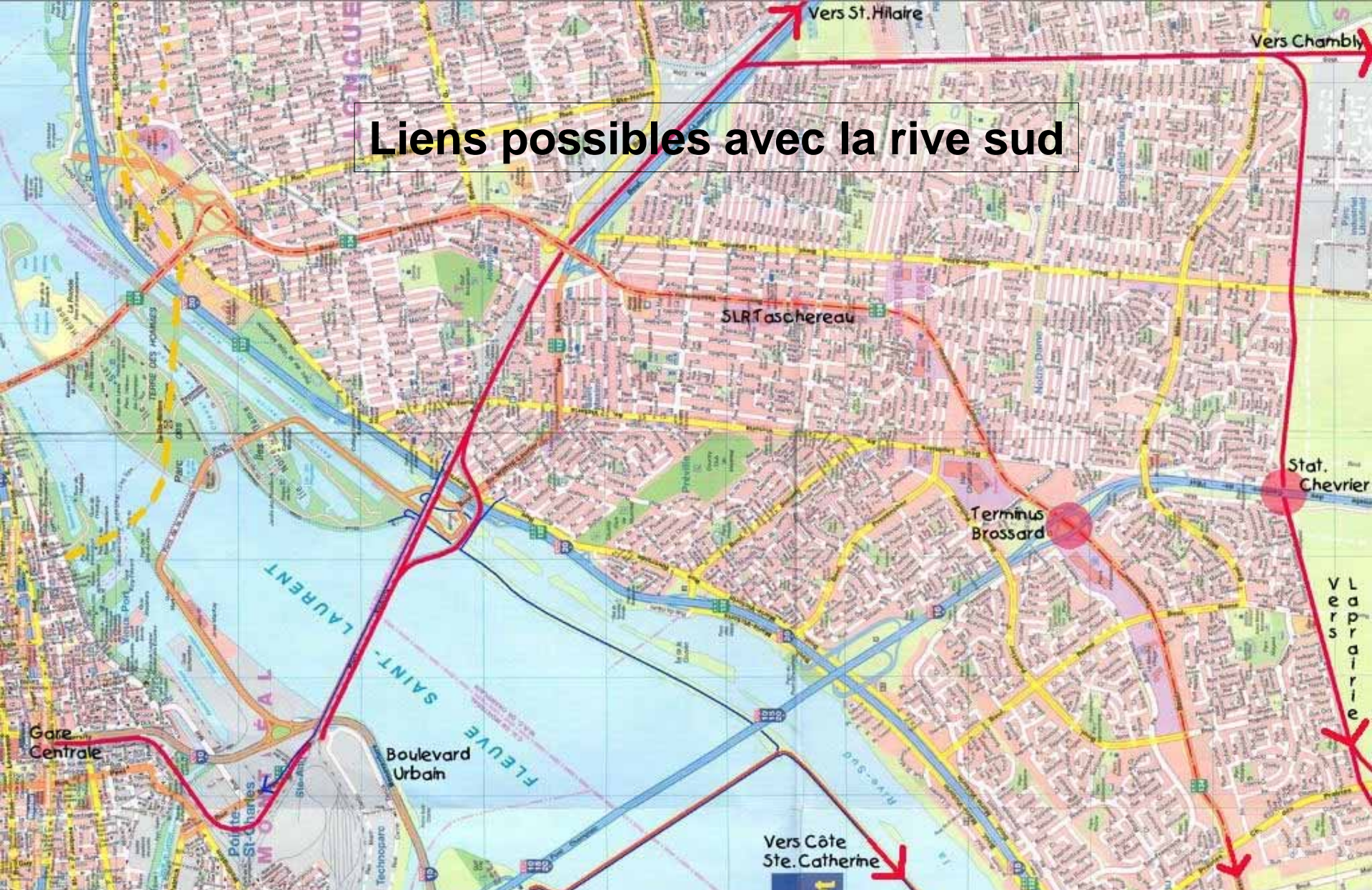
Tableau 2

Durée du voyage M & SC en 1955

Montréal	0 mn	(terminus d'Youville)
Saint-Lambert	15 mn	
Greenfield Park	21 mn	(sur Churchill)
Mackayville (Laflèche)	25 mn	(boul. Grande-Allée)
Sunlight City (Laflèche)	31 mn	(Soucy & Maricourt)
Montée Saint-Hubert	34 mn	(sur Maricourt)
Springfield Park (Saint-Hubert)	36 mn	(Orchard & Maricourt)
Castle Gardens (Saint-Hubert)	37 mn	(boul. Gaétan-Boucher)
East Greenfield (Saint-Hubert)	38 mn	(Cornwall & Maricourt)
Brentwood (Saint-Hubert)	39 mn	(Autoroute 30)
Brookline (Saint-Hubert)	41 mn	(Rideau & Maricourt)
Chambly	48 mn	(dans le village)

Source: David Hanna

Liens possibles avec la rive sud



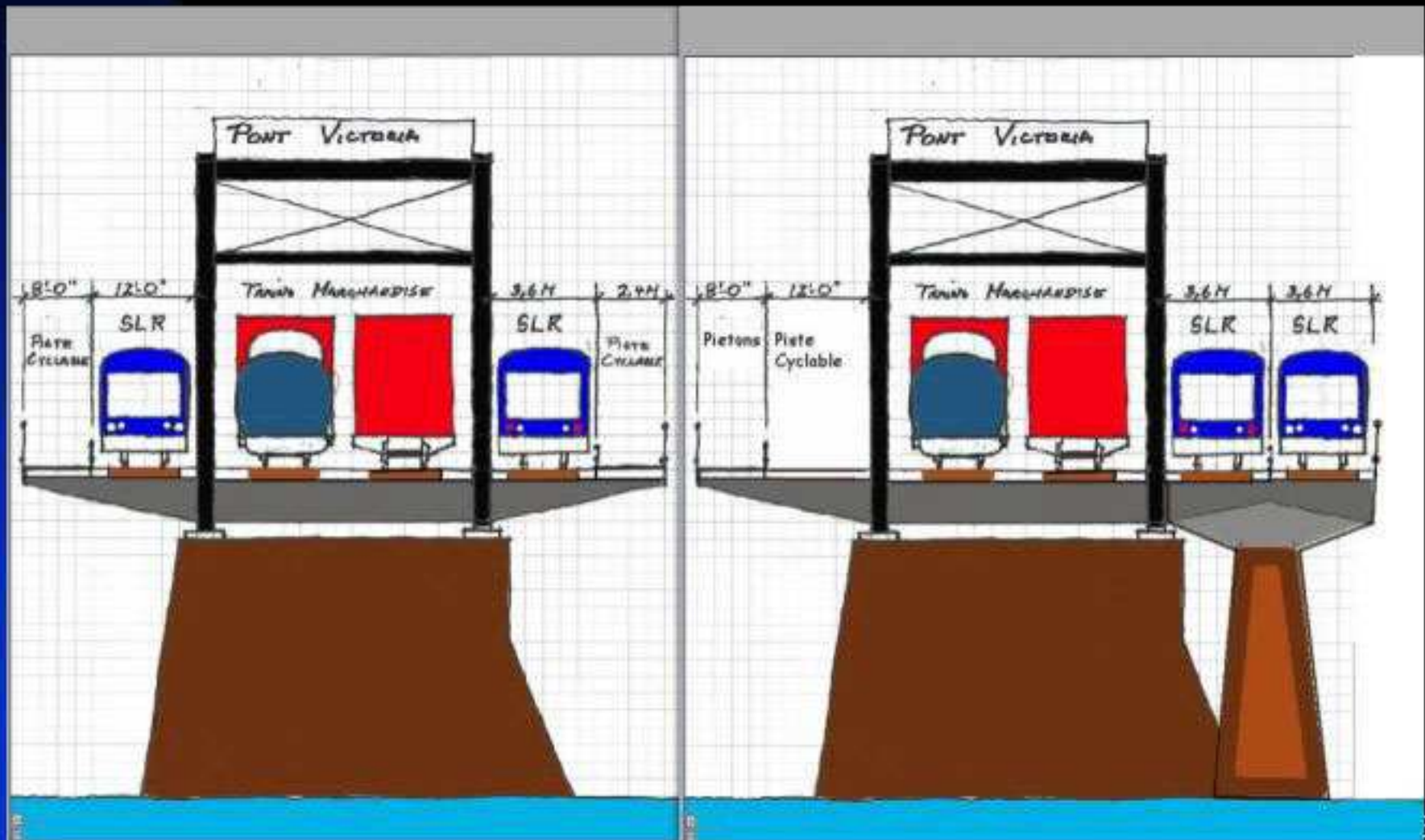
- Pont J.C. dans la voie réversible du centre. (Un tramway à la fois sur une voie avec entrecroisement possible à l'île Sainte Hélène) (Le métro pourrait être remplacé par des rames tram-trains qui pourraient aller en surface et se marier avec un réseau sur la Rive-Sud).
- Remise en service des tramways sur le pont Victoria. (Le faible volume de trafic local serait dévié via le pont de la Concorde)
- Conversion des voies réservés pour autobus ((A-10) avec barrières amovibles comme sur le pont Bisson (A-13)
- Utiliser l'estacade pour restaurer le service de co-voiturage vers Sainte-Catherine; utilisé en 1990.

Pierre Brisset
Relance du
Tramway sur le
Pont Victoria
25 Août 2008

Liens de transports entre Montréal et Longueuil:

Alternatives de structure sur le pont Victoria:

- En porte-à-faux sur la structure existante,
- Sur pilotis indépendant au pont.





Radisseurs à rajouter au besoin

Deux poutres ajoutés une en dessous du rail int. et l'autre à mi chemin entre les deux rails, la troisième poutre existante alignée avec le rail extérieur

27'-0"
9'-0"
27'-0"
9'-0"

Ⓛ suspende en dessous des fermes principaux du pont

Pierre Brisset, Architecte.
GROUPE DE RECHERCHE URBAINE (GRU)
Transports, Bâtiments,
Intégration dans le territoire
4344 Bourbonnière, Mtl, Qc, H1X 2M4
Tel: (514)899 5314, Fax:(514)899 9226.
Courriel: gruhm@sym.parc.gc.ca
WEB: <http://gruhm.org/>



Reconfiguration des ponts entre Montréal et la rive-sud

Par

Pierre Barrieau

Consultant

Part-time Faculty Concordia University

Contractual teacher York University

Développement de la ville

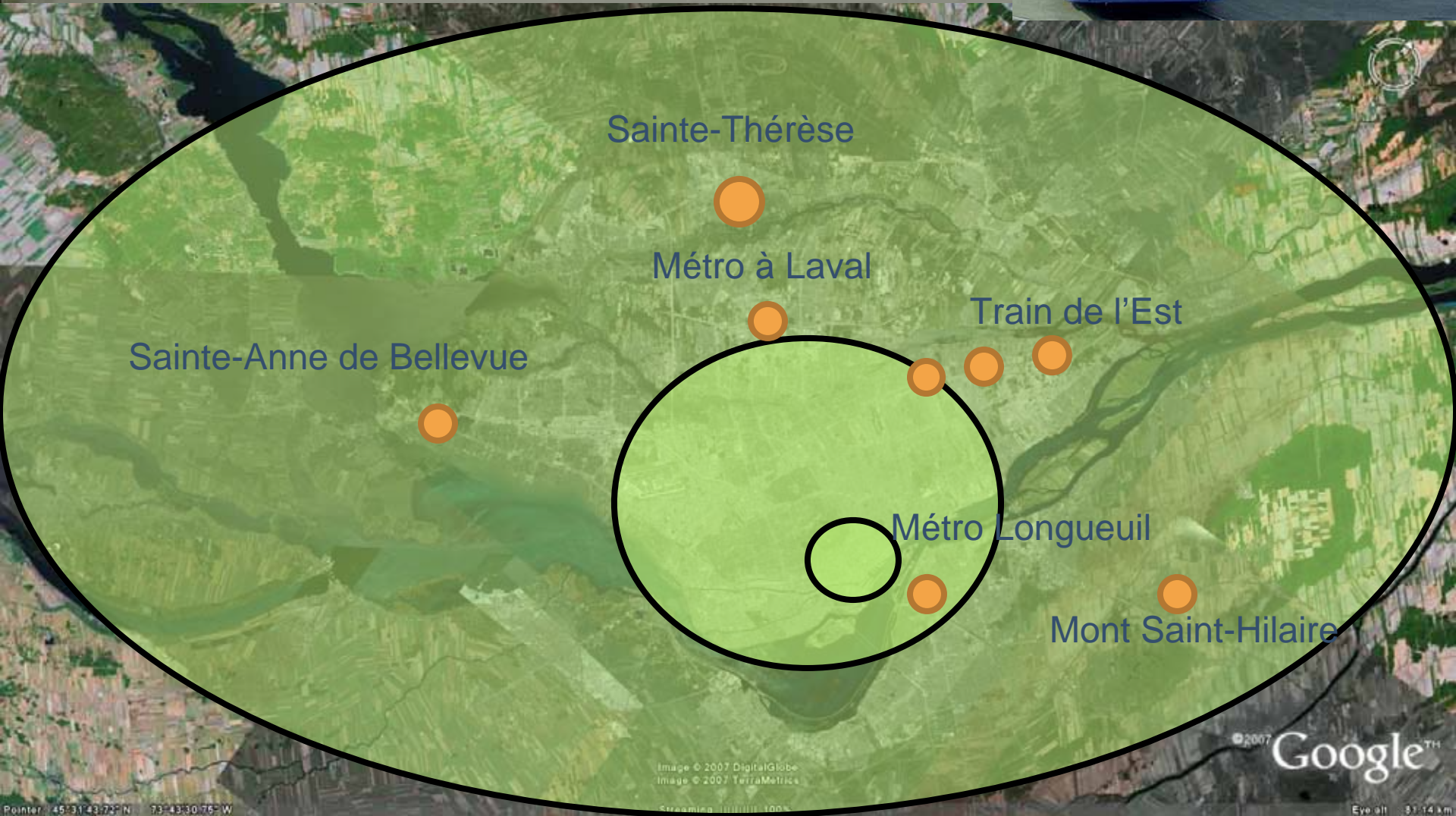




Image © 2008 DigitalGlobe
Image © 2008 TerraMetrics
© 2008 Tele Atlas
© 2008 Europa Technologies
Streaming 100%

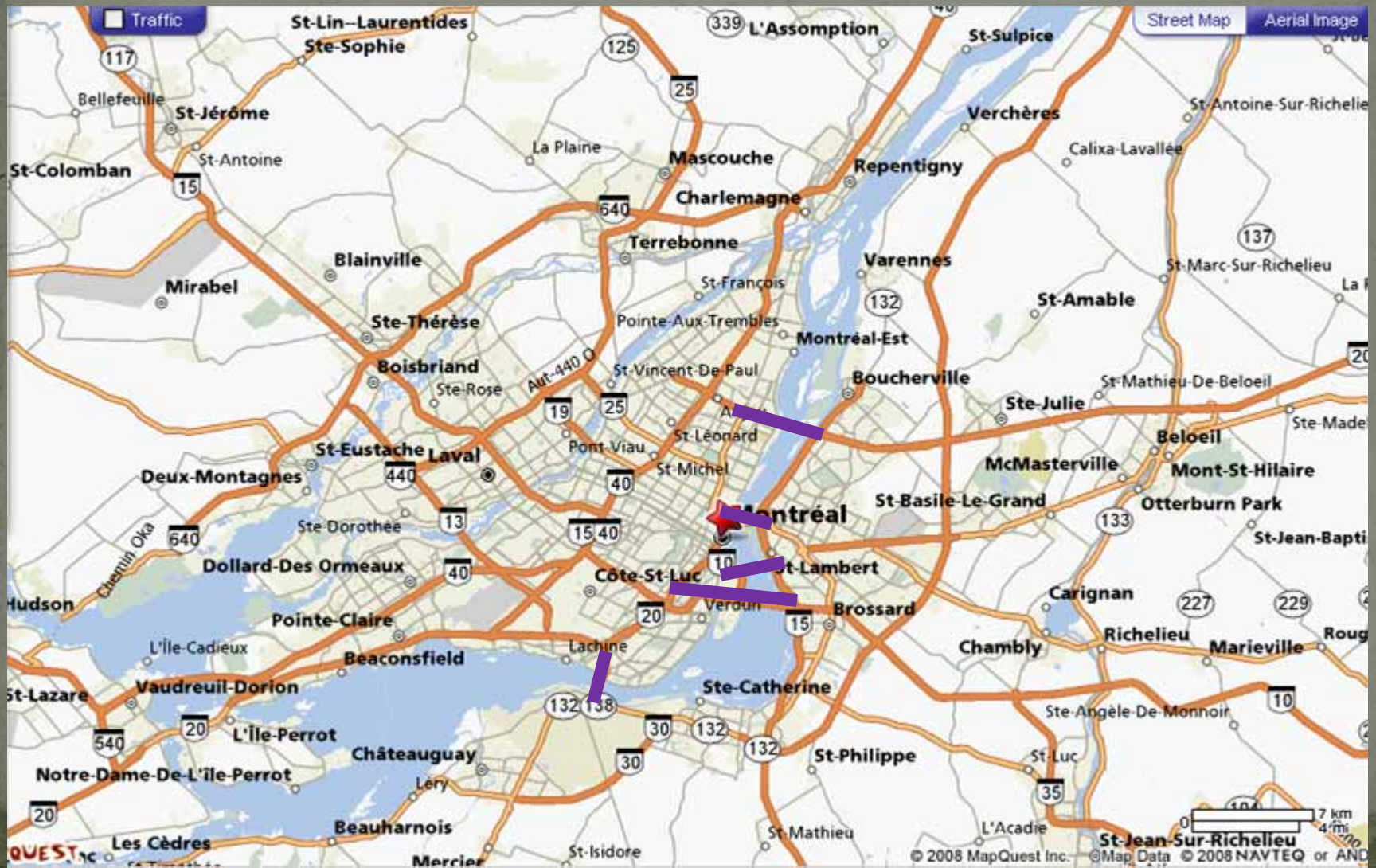
Google™

Pointer 45°30'47.12" N 73°35'30.64" W

Eye alt 77.31 mi

Diagnostic

Liens Routiers Montréal-Rive Sud





TRAINS DE BANLIEUE
DIRECTION BLAINVILLE—SAINT-JÉRÔME

MONTMORENCY

DE LA CONCORDE
CARTIER

TRAINS DE BANLIEUE
DIRECTION DEUX-MONTAGNES

HONORÉ-BEAUGRAND

SAINT-MICHEL

JEAN-TALON

TRAINS DE BANLIEUE
DIRECTION DEUX-MONTAGNES

CÔTE-VERTU

**LONGUEUIL—
UNIVERSITÉ-DE-SHERBROOKE**

BERRI-UQAM

TRAINS DE BANLIEUE
DIRECTION DORION-RIGAUD

SNOWDON

TRAINS DE BANLIEUE
DIRECTION MONT-SAINT-HILAIRE

TRAINS DE BANLIEUE
DIRECTION DELSON-CANDIAC

LIONEL-GROULX

Légende

- Station de métro
- Station intermodale
- Train de banlieue
- Ascenseur



RÉSEAU DES TRAINS DE BANLIEUE DE L'AMT



Site propre autobus TCV-Champlain-A10



	CMM	Montréal	Laval	Courette Nord	Rive-Sud	Courette Sud
Population	3 600 000	1 800 000	376 000	538000	371 000	539 000
Stations de métro	68	64	3	0	1	0
Station de train	53	25	3	8	1	16
Part modale TC	15%	23%	9%	2%	7%	2%

PASSAGES DE VÉHICULES

(en millions)

Total 148 016 240

¹ Évaluation fondée sur les données de comptage de la circulation de la PJCCI

² Comptage de la circulation – Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée

³ Comptage de la circulation –Thousand Islands Bridge Authority

⁴ Joint International Bridge Authority – États financiers de base



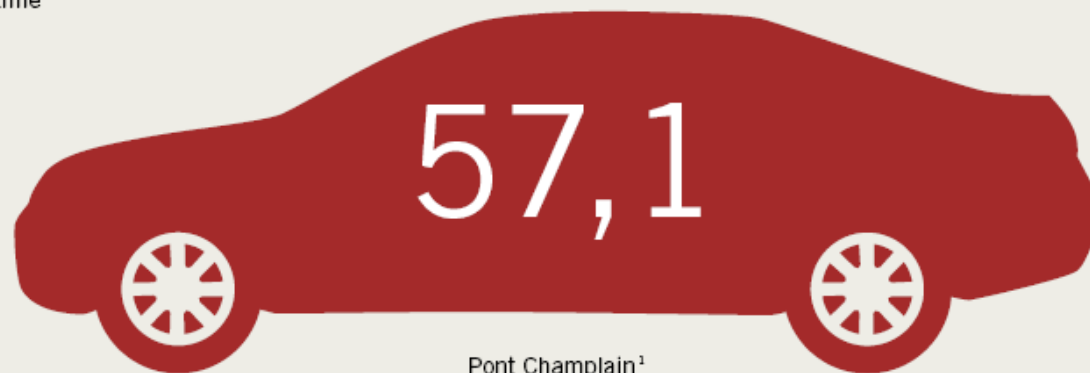
Autoroute Bonaventure¹



Pont Honoré-Mercier¹



Pont Jacques-Cartier¹



Pont Champlain¹

Déplacements véhiculaire par jour (2000)

	Mercier	Champlain	Victoria	Jacques Cartier	Pont-tunnel L.H.L
	75 000	134 000	37 000	118 000	116 000

Déplacements véhiculaire par jour (2000) par voie

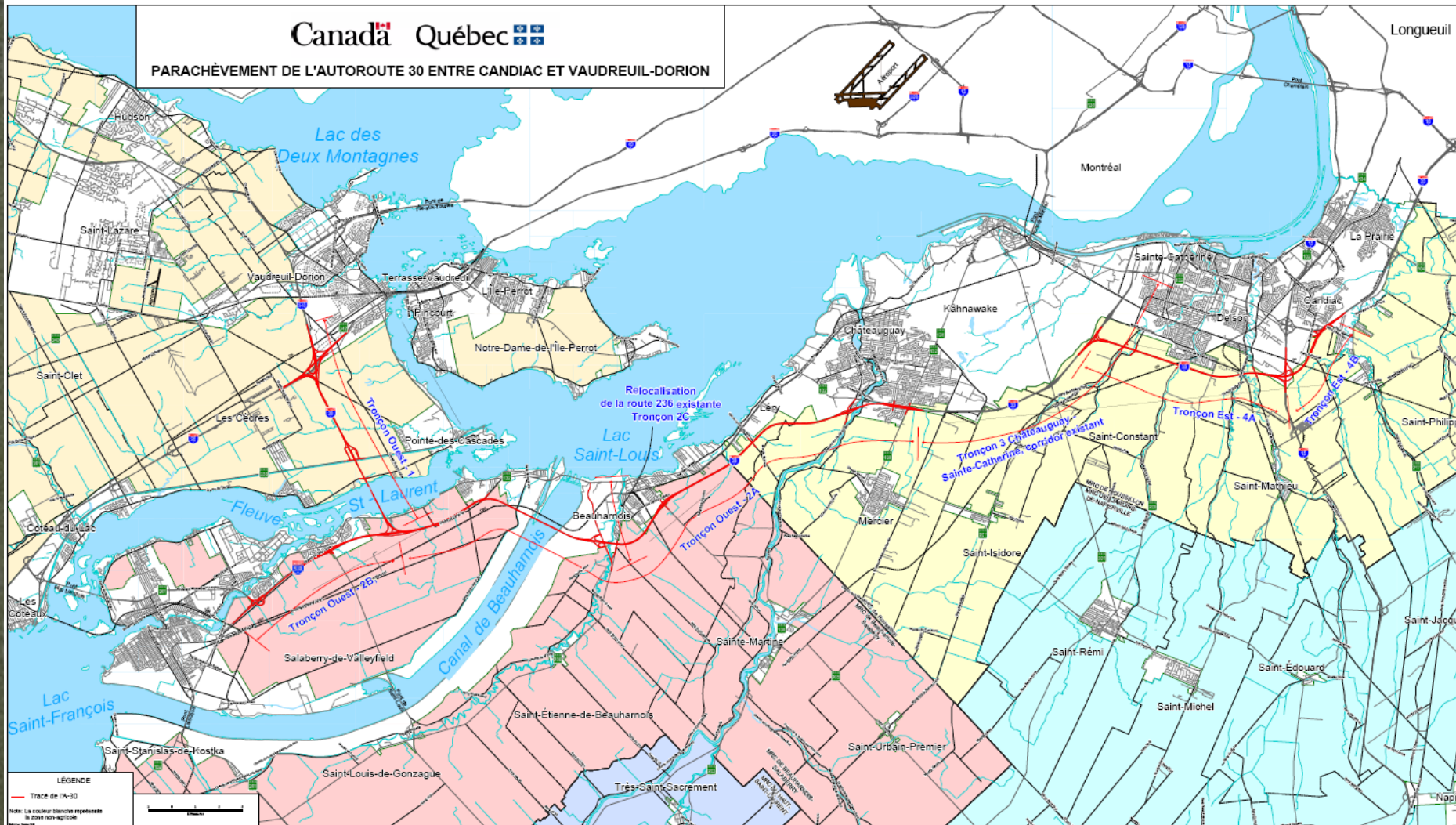
	Mercier	Champlain	Victoria	Jacques Cartier	Pont-tunnel L.H.L
d.v.j.	75 000	134 000	37 000	118 000	116 000
Nombre de voies	4	6	2	5	6
d.v.j.p.v	18 750	22 333	18 500	23 600	19 333

Projets en cours

A-30

Canada Québec

PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 30 ENTRE CANDIAC ET VAUDREUIL-DORION



Nouveau Pont Champlain

- Discuté depuis plusieurs années
- Usure accentué par les activités de camionnage (1 camion peut avoir plus d'impact que 40 000 automobiles)
- Augmentation de la capacité de l'autoroute 15 entre l'autoroute 30 et Turcot
- Relance du projet du SLR

Systeme Léger sur Rail – Autoroute A-10



AMT
Agence métropolitaine de transport

Figure 5.2.1

Tracé recommandé
Implantation d'un SLR dans l'axe de l'autoroute 10/Centre-Ville (Montréal)

- Tracé recommandé
- - - Prolongement potentiel
- Station proposée
- Station future
- - - Espace proposé pour un garage / ateliers

Axes de développement

- Autoroute 10
- Roland-Therrien
- Taschereau
- Moise-Vincent
- Jacques-Cartier





Source: AMT 2008

Notre proposition

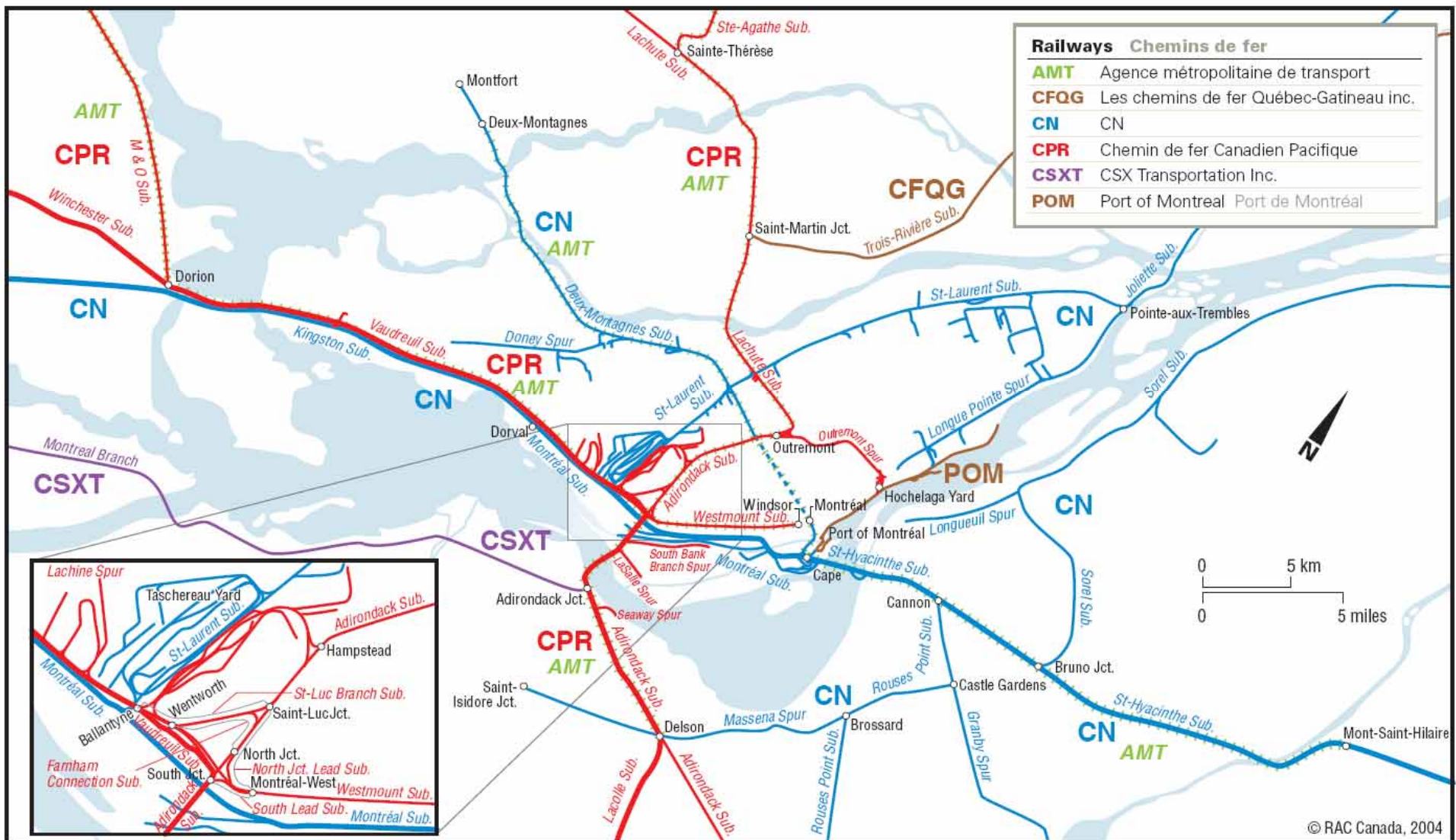
Un plan de transport collectif pour la rive-sud de Montréal

Besoins

- 4 Principaux types de déplacements:
 - Montréal-Rive Sud
 - Montréal-Couronne Sud
 - Rive Sud – Rive Sud
 - Couronne Sud – Couronne Sud
- 4 types de TC lourd à offrir
 - Métro
 - Train de banlieue
 - Tramway
 - Autobus sur accotement autoroute + BRT

Réseau ferroviaire Montréal

Montreal Railways Chemins de fer de Montréal



Notre solution

- Convertir les 2 chaussées du pont victoria en voie ferrée pour les transports collectifs
- Implanter 3 lignes de tramway se rabattant sur la voie ferrée
- Implanter 2 lignes de RER et convertir la ligne St-Hilaire
- Convertir le site propre du pont Champlain autobus en site propre dédié aux autobus et HOV
- Construire un réseau BRT sur les accotements des autoroutes tel que 10, 20, 25, 30, 25 ainsi que 132...

Une autre piste à étudier pour bonifier le projet

- Convertir la ligne jaune du métro en ligne tramway, permettant de faire une boucle tramway entre le centre-ville de Montréal (Sainte-Catherine), la ligne jaune, le Boulevard Taschereau, le corridor de l'A-10, le pont Victoria, gare centrale, rue Sainte-Catherine.

Tout ceci pour une somme équivalente au projet du SLR.

Les projets restent cependant à définir, (choix des axes, technologies, etc qui pourraient faire varier le coût du projet.)

REVITALISATION du PONT VICTORIA

pour le

TRANSPORT EN COMMUN

Rencontre 25 Août 2008

MERCI POUR VOTRE PARTICIPATION

Paul Bourque PABECO Inc.

À une prochaine!