

Ensemble vers un plan de déplacement local

Enjeux de transport dans l'arrondissement de Ville-Marie



Document produit par le Comité de déplacement local Ville-Marie

TABLE DES MATIÈRES

1	SOMMAIRE	1
1.1	Le comité de déplacement local	1
2	MISE EN CONTEXTE	2
3	PORTRAIT DE L'ARRONDISSEMENT VILLE-MARIE	5
3.1	Portrait sociodémographique de l'arrondissement de Ville-Marie	18
3.2	Les pôles d'attraction de l'arrondissement de Ville-Marie	18
3.3	Portrait de l'évolution du parc automobile dans l'agglomération	19
3.4	Portrait des déplacements dans l'arrondissement	19
3.5	Portrait des déplacements internes	20
4	VISION	21
4.1	Les piétons	21
4.2	Les cyclistes	21
4.3	Le transport en commun	22
4.4	La circulation automobile et le camionnage	22
4.5	Vision intégrée du déplacement local	22
5	ENJEUX DE DÉPLACEMENT	24
5.1	Enjeux de déplacement dans l'arrondissement de Ville-Marie	24
5.2	Quartier Sainte-Marie	27
5.3	Quartier Saint-Jacques	29
5.4	Quartier Peter McGill	31
6	CONCLUSION	34
6.1	Principales recommandations	34
7	ANNEXE	35
7.1	Liste des documents consultés	35

1 SOMMAIRE

Les problématiques liées au transport des biens et personnes sont au cœur des préoccupations des résidents de l'agglomération urbaine de Montréal. Chaque jour, des milliers de personnes convergent vers le centre-ville de la métropole pour y travailler, apprendre, échanger ou se divertir. À cela s'ajoute le camionnage et les besoins en livraison des entreprises localisées dans l'arrondissement. Évidemment, de nombreux enjeux en matière de sécurité sont associés à tout ce transit. De leur côté, les résidents de l'arrondissement subissent quotidiennement les nuisances engendrées par le grand nombre de déplacements.

À ce jour, aucun exercice de planification n'a été réalisé, afin d'assurer une meilleure cohabitation entre la circulation de transit et la population locale. Pourtant, le *Plan de transport* adopté en 2008 exigeait que les villes et les arrondissements produisent des plans locaux de déplacement, au cours des trois années suivant son adoption, afin de tracer «les balises nécessaires quant aux aménagements routiers, piétonniers et cyclables¹».

Dans ce contexte, un comité de travail a été formé par des organismes et des résidents du quartier afin de préparer un document de réflexion sur les enjeux de déplacement dans l'arrondissement de Ville-Marie. Ce mémoire démontre l'urgence de mener, à l'instar de certains autres arrondissement, une réflexion transversale sur la problématique du transport, et ce dans le but d'améliorer la qualité de vie des résidents de l'arrondissement de Ville-Marie et des usagers du centre-ville de Montréal.

Au cours des dernières années, les tables de quartier ont produit de nombreux documents de réflexions sur l'aménagement de l'arrondissement de Ville-Marie et les questions de transport. Pour réaliser ce document, le comité a intégré l'ensemble des priorités des tables de quartiers liées au transport et a analysé une trentaine de mémoires portant sur des enjeux d'aménagement dans Ville-Marie. Des résidents de chacun des quartiers de l'arrondissement ont également participé aux rencontres du comité afin de transmettre directement leurs préoccupations.

1.1 LE COMITÉ DE DÉPLACEMENT LOCAL

Comité de travail

Jean-Benoît Garneau-Bédard	TANDEM Ville-Marie
Jérémie Watters	Rayside Labossière
Raphaëlle Rinfret-Pilon	CDC Centre-Sud
Christine Carron	Table de concertation du Faubourg Saint-Laurent
Marion Steiner	Interaction du quartier Peter-McGill
Denis Plante	Citoyen du quartier Saint-Jacques
Serge Tardif	Citoyen du quartier Saint-Jacques
Craig Steinberg	Citoyen du quartier Peter-McGill
Mathieu Carrier	Citoyen du quartier Sainte-Marie
Philippe Cossette	Rayside Labossière
Stevan Derrien	Rayside Labossière
Florian Janvier	Éco-quartier Sainte-Marie
François Theasdale	TANDEM Ville-Marie

Contact

Jérémie Watters
Jeremie.watters@rayside.qc.ca
514-935-6684

Cartographie, graphisme et conception du document

Rayside Labossière

Photo en couverture : Pierre-Luc Daoust

¹ Plan de transport de Montréal, Ville de Montréal, 2008, p.20, <http://goo.gl/TSEL7r>

2 MISE EN CONTEXTE

Au cours de la dernière décennie, les problèmes liés à la mobilité n'ont fait qu'amplifier. Au cœur des préoccupations des résidents de l'agglomération urbaine de Montréal, les problématiques liées au transport des biens et personnes (la pollution, la congestion, l'efficacité et l'accessibilité aux transports en commun et actif, la sécurité, la santé, etc.) présentent un défi de taille en matière de planification. À petite échelle, ces problématiques varient selon que l'on vive dans une petite rue tranquille de banlieue ou dans un arrondissement aussi central que celui de Ville-Marie. Ainsi, dans l'arrondissement de Ville-Marie les impacts négatifs du transport sont principalement liés à la circulation de transit, au camionnage, aux stationnements de surface, au manque et parfois à la déficience des infrastructures cyclables et piétonnières, à la pollution et aux vitesses pratiquées par les véhicules à moteur.

Sur le plan régional, l'arrondissement de Ville-Marie revêt une importance institutionnelle et économique évidente par la présence de ses infrastructures culturelles et universitaires, de son centre des affaires et des milliers d'emplois qui en découlent. Chaque jour, des milliers de personnes en provenance de l'extérieur de l'arrondissement viennent apprendre, se divertir, travailler et échanger. Conséquemment, des centaines de véhicules pénètrent au cœur de l'arrondissement en traversant des quartiers habités, engendrant au passage des nuisances que subissent les résidents. Il ne faut pas oublier que l'agglomération urbaine de Montréal profite grandement du dynamisme qu'insuffle le fait d'avoir un des centres-villes les plus habités en Amérique du Nord.

Dans les trois districts de l'arrondissement, de plus en plus de voix s'élèvent afin de faire respecter la qualité de vie des résidents et de garantir la sécurité et la quiétude de leur quartier. Parallèlement, la ville centre de Montréal a donné aux arrondissements le mandat de concevoir un plan local de déplacement. Cet exercice découle du *Plan de transport* adopté en 2008 par la Ville de Montréal : la conception, par chaque arrondissement, d'un plan local de déplacement constitue un des 21 chantiers de ce plan de transport. L'arrondissement de Ville-Marie n'a toujours pas entrepris la mise en œuvre

d'une telle démarche. Bien que les orientations du plan de transport de la Ville de Montréal soient en grande partie respectées dans les projets particuliers d'urbanisme (PPU) de Sainte-Marie et des Grands Jardins, il n'y a toujours pas de plan qui vise à doter l'arrondissement d'une stratégie d'ensemble cohérente en matière de transport.

Quelques arrondissements ont déjà réalisé leur plan local de déplacement. Par exemple, l'arrondissement Saint-Laurent a engagé les firmes Tecslut et Aecom afin de concevoir le plan en partenariat avec les fonctionnaires de l'arrondissement. Du côté de l'arrondissement Rosemont-Petite-Patrie, c'est l'arrondissement qui a pris en charge la réalisation du plan local de déplacement en réalisant les consultations sur le terrain. Plus près de nous, dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, la démarche fut entreprise par le Comité circulation du Plateau-Mont-Royal, soutenue par la Maison d'Aurore. Ce comité citoyen a tenu des audiences publiques, des séances d'information et de consultations publiques, a organisé des concours (dans le but de sensibiliser la population) et a produit des propositions concrètes pour le Plan de déplacement urbain de l'arrondissement.

Pendant ce temps, dans l'arrondissement de Ville-Marie, différents projets, parfois portés par le milieu communautaire, parfois portés par la Ville de Montréal ont créé des occasions pour la population de s'exprimer sur les questions d'aménagement et de transport. À titre d'exemple, la démarche de *Quartier vert et sécuritaire*² a permis de collecter de l'information sur les problématiques liées aux transports dans Sainte-Marie. Sur le plan institutionnel, les nombreux mémoires déposés à l'Office de consultation publique de Montréal constituent également une source indéniable d'informations.

Aussi, l'arrondissement de Ville-Marie dispose de plusieurs documents stratégiques intéressants qui ne sont malheureusement pas utilisés à leur

² Quartier vert et sécuritaire, CDC Centre-Sud, http://www.cdccentresud.org/tiki-download_file.php?fileId=405

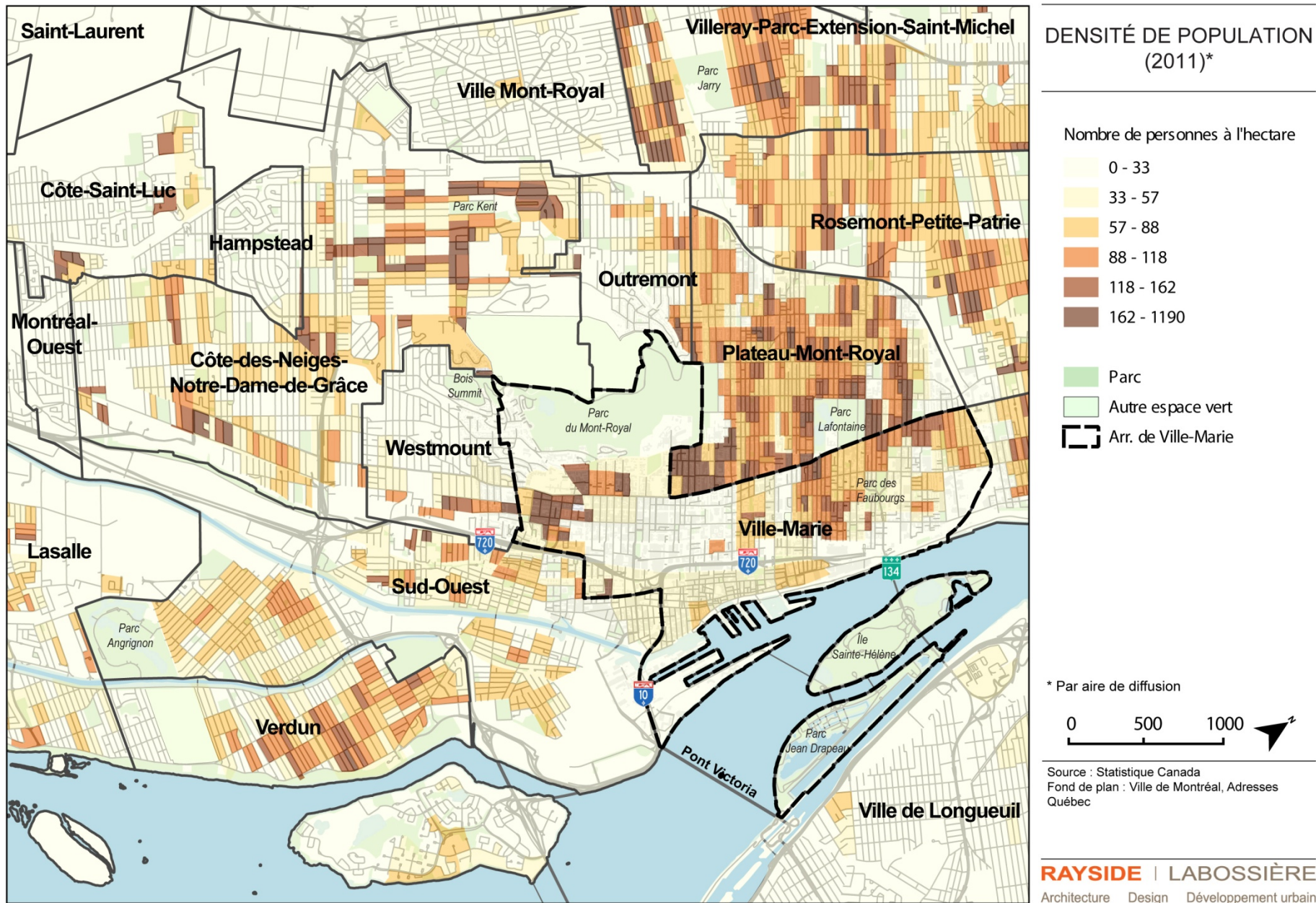
plein potentiel. Par exemple, la *Charte du piéton*³ ou encore le *Plan de camionnage*⁴ de la Ville de Montréal ne sont pas exploités, pour le premier dans la planification ou, pour le second dans l'application sur le terrain. Le manque de cohérence dans la planification des transports dans l'arrondissement en est que plus évident. Cette planification est souvent découpée en petits morceaux par secteur (pôle Frontenac, Vieux-Montréal, PPU du Quartier des grands jardins, etc.). Il devient alors difficile d'avoir une vue d'ensemble des problématiques transversales qui sont communes à l'ensemble du territoire de l'arrondissement de Ville-Marie.

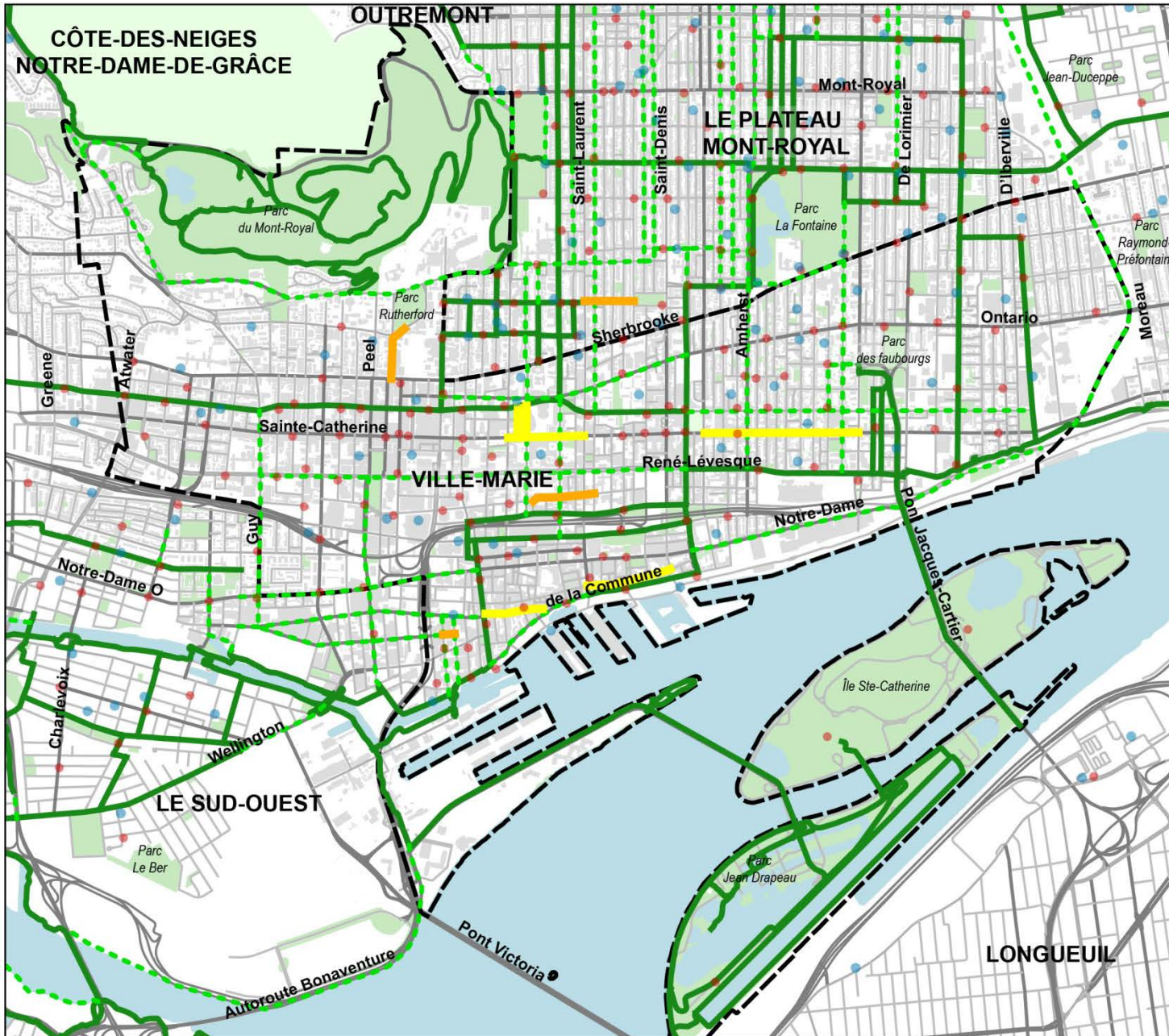
C'est entre autres pourquoi le Comité de déplacement local exige de l'arrondissement de Ville-Marie qu'il procède à une démarche d'élaboration d'un plan de déplacement local qui implique une participation citoyenne et sera appliqué de façon systématique sur l'ensemble du territoire concerné. Afin de contribuer à cette démarche de planification, nous proposons un portrait des enjeux, des solutions possibles qui reflètent les préoccupations citoyennes et surtout une vision d'aménagement qui devrait guider la planification urbaine de l'arrondissement de Ville-Marie.

³ Charte du piéton, *Plan de transport de Montréal*, Ville de Montréal, 2008, p.41,
<http://goo.gl/TSEL7r>

⁴ Plan de camionnage, <http://goo.gl/vugGbE>

3 PORTRAIT DE L'ARRONDISSEMENT VILLE-MARIE





TRANSPORT ACTIF

Réseau cyclable

— Existant

- - - - - Projeté

• Station de bixi

• Communauto

Rue piétonne

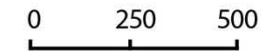
— Année

— Été

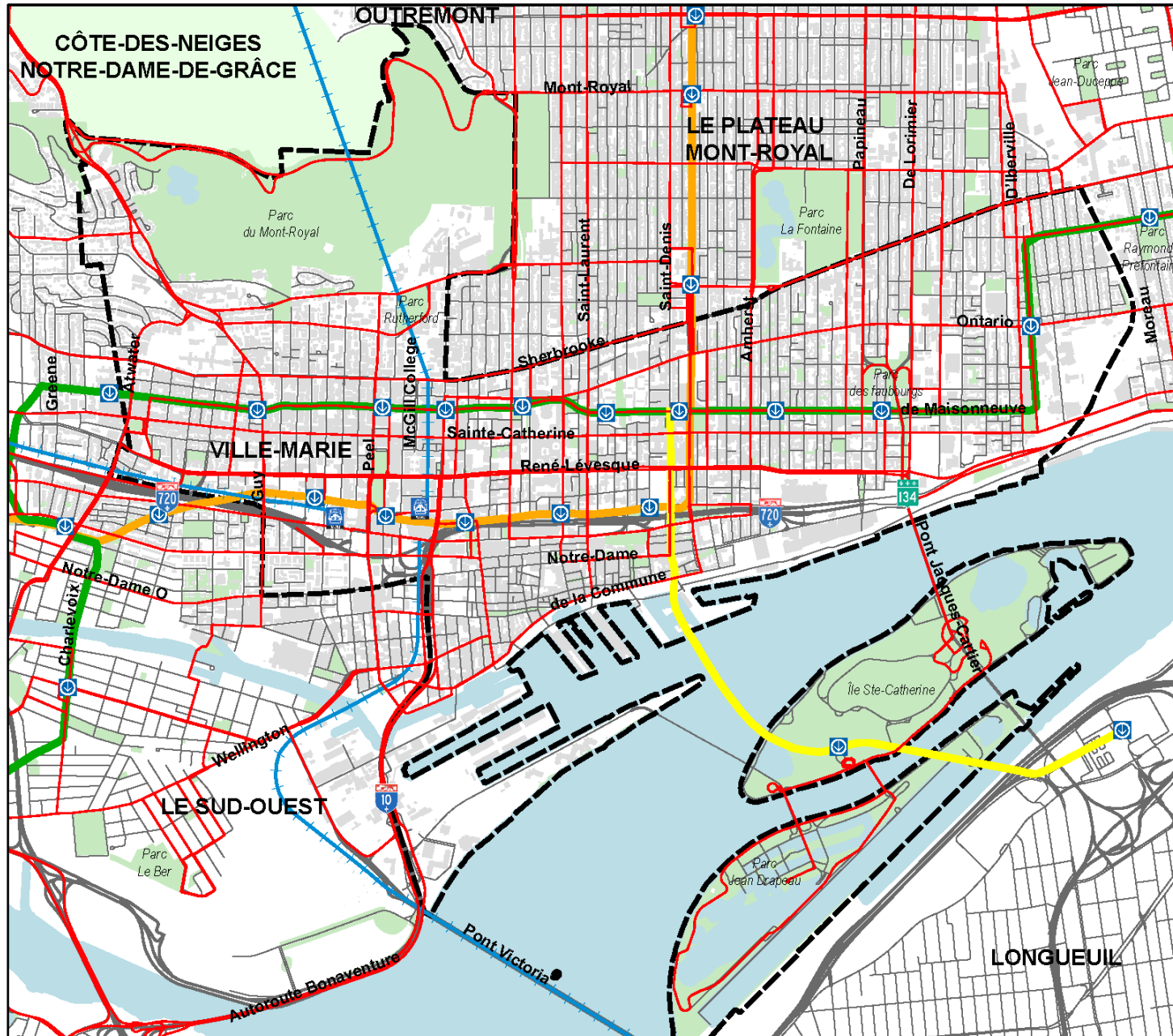
■ Parc

■ Autre espace vert

▭ Arr. de Ville-Marie

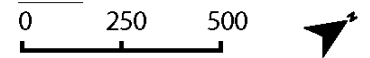


Sources : Ville de Montréal, Bixi, Communauto
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec

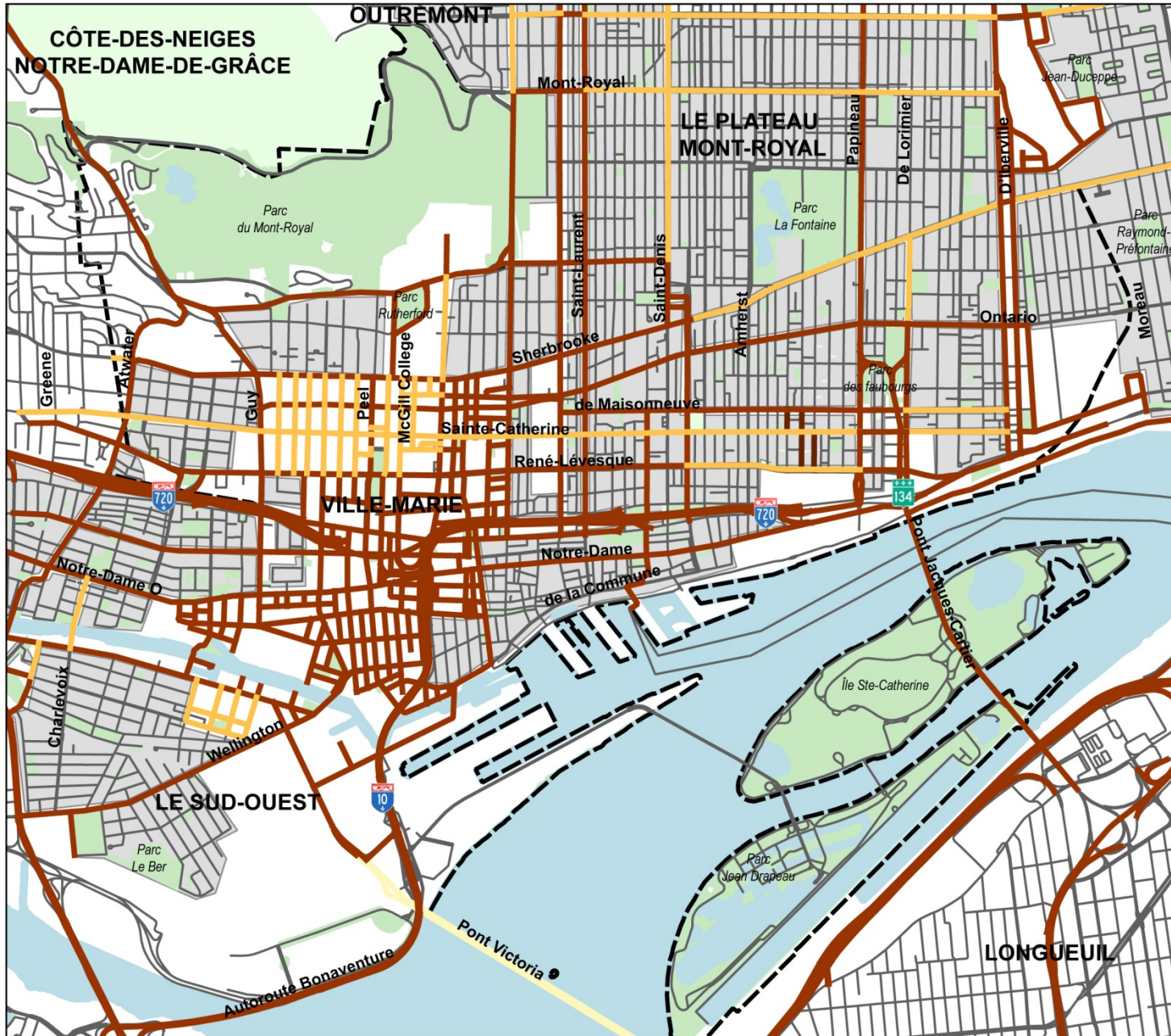


TRANSPORT COLLECTIF

- Ligne verte
- Ligne orange
- Ligne jaune
- Train de banlieue
- Autobus
- Parc
- Autre espace vert
- Arr. de Ville-Marie

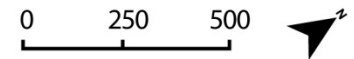


Source : Agence Métropolitaine de Transport,
Société de Transport de Montréal,
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses
Québec

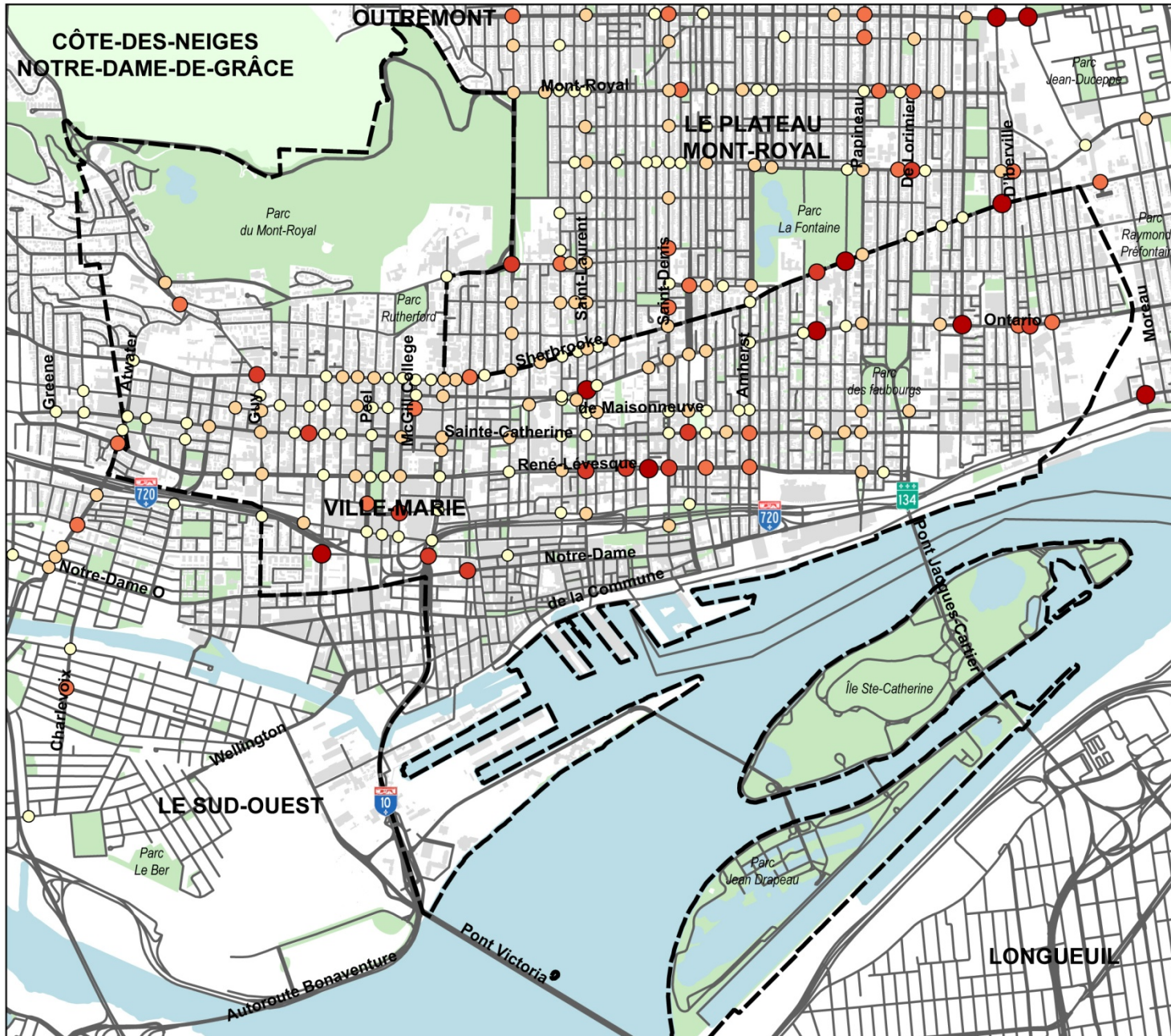


RÉSEAU DE CAMIONNAGE

- Route interdite
- Route interdite partiellement
- Route non-classifiée
- Route permise
- Route restreinte
- Parc
- Autre espace vert
- Arrondissement Ville-Marie



Source : Gouvernement du Québec
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec



DANGER AUX INTERSECTIONS (2006-2011)

Taux de danger *

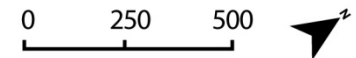
- Moins de 1,2
- 1,21 - 1,5
- 1,51 - 1,75
- 1,76 - 2
- Plus de 2

- Parc
- Autre espace vert
- ▭ Arrondissement Ville-Marie

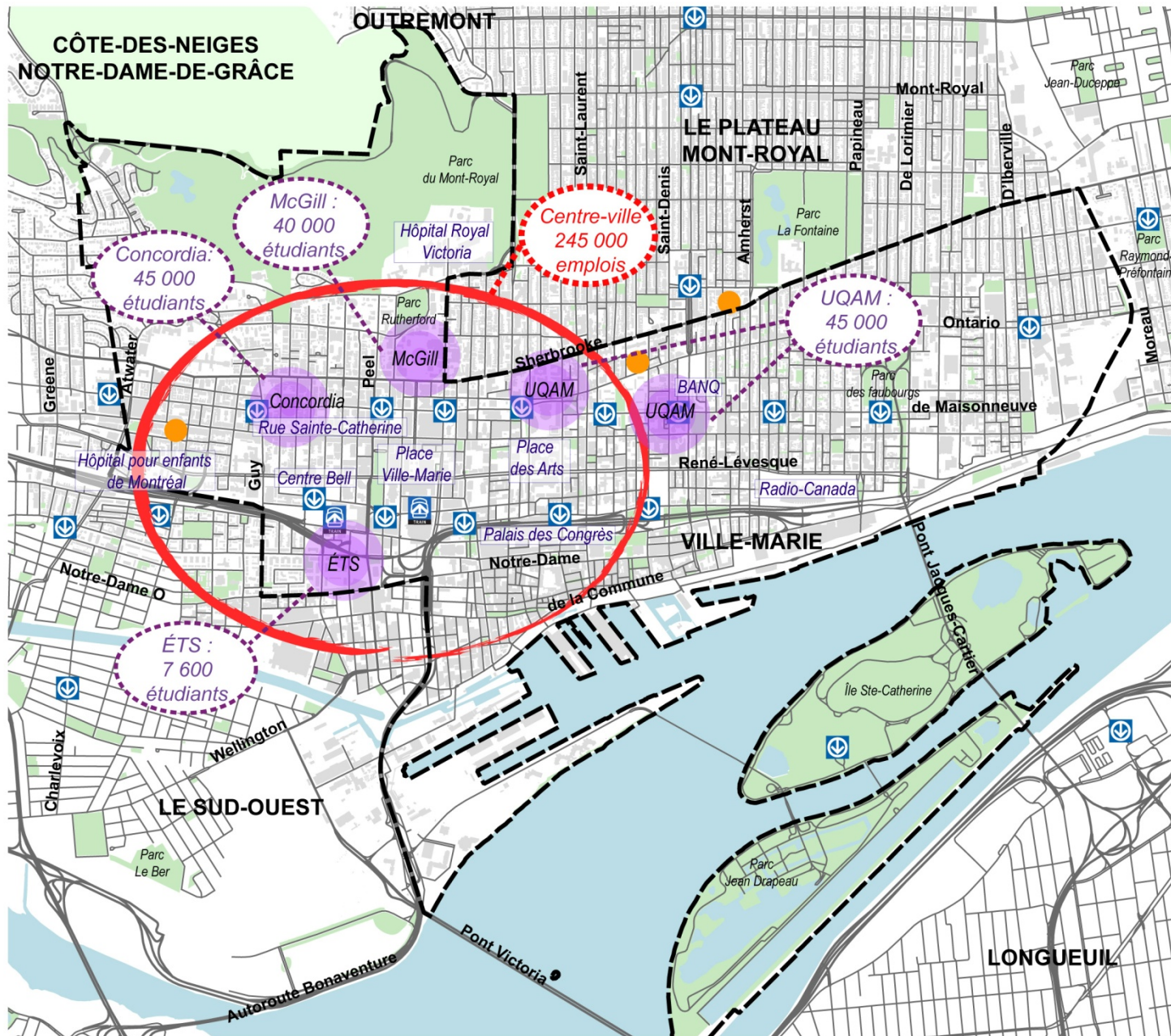
* Seules les intersections présentant plus de cinq accidents sont représentatives et donc représentées. Le taux de danger aux intersections est calculé selon la formule :

$$\frac{6Vf + 3Vs + Vm}{V}$$

Où :
 Vf = Victimes tuées
 Vs = Blessures sérieuses
 Vm = Blessures mineures
 V = Nombre d'accidents de l'intersection



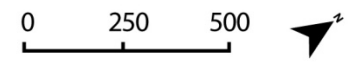
Source : Gouvernement du Québec, Société d'assurance automobile du Québec
 Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec



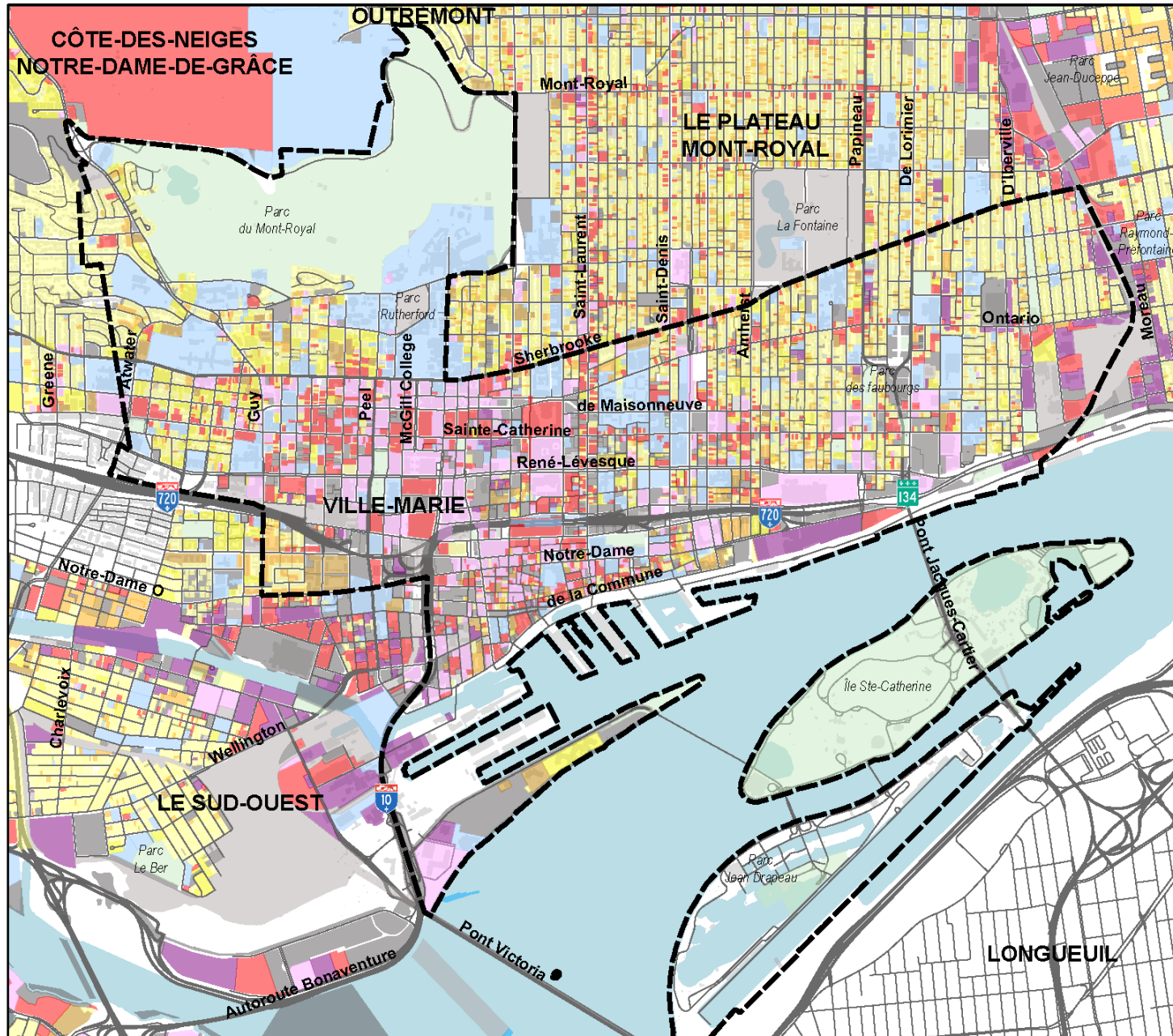
GÉNÉRATEURS DE TRANSPORT

- Centre-ville
- Université
- Cégep

- Parc
- Autre espace vert
- Arr. de Ville-Marie



Source : Commission scolaire de Montréal, Enfance famille, CMM
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec



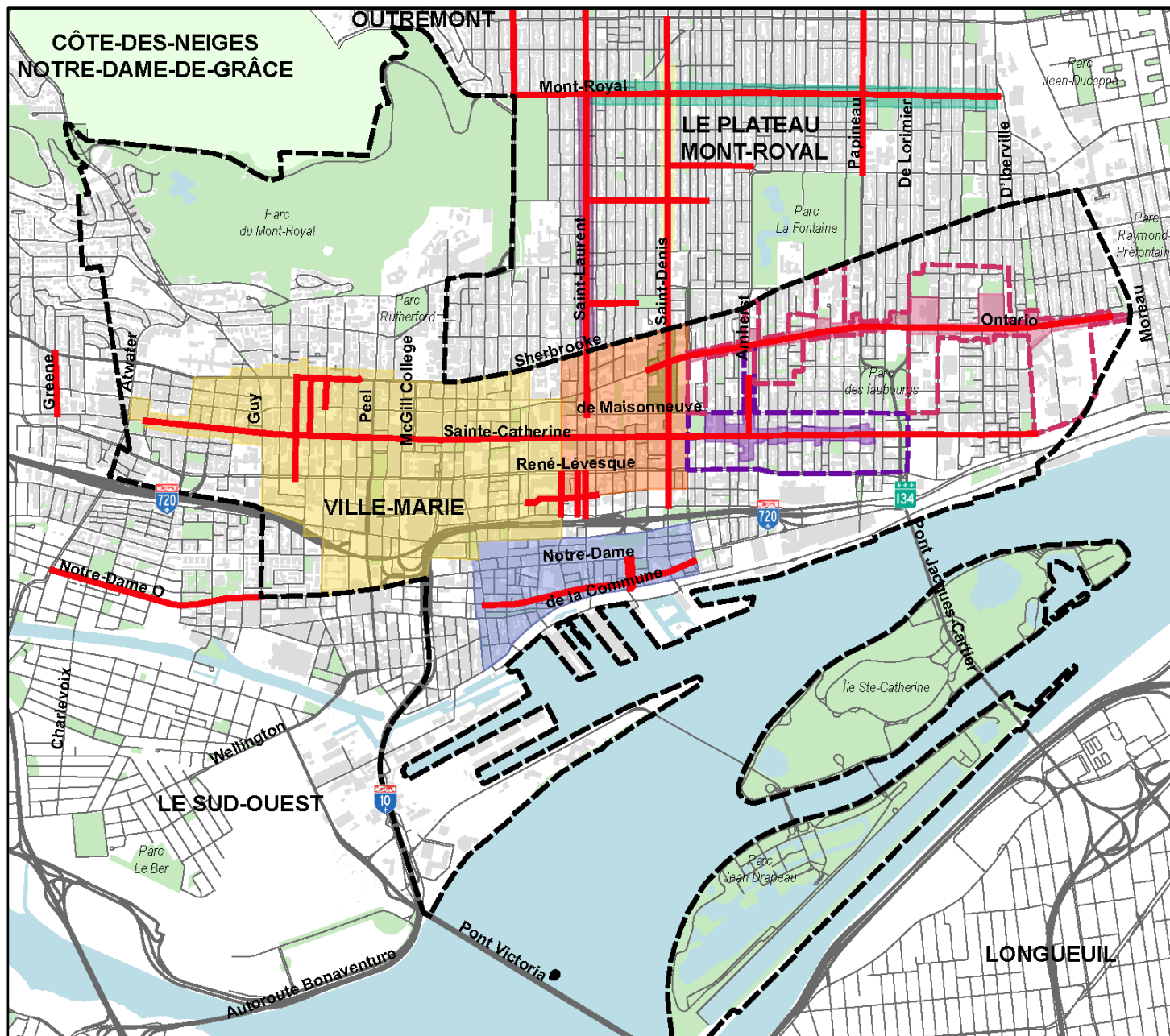
UTILISATION DU TERRITOIRE (2012)

- Résidence (jusqu'à 24 logements)
- Résidence (25 logements et plus)
- Condo (jusqu'à 24 logements)
- Condo (25 logements et plus)
- Commerce de détail
- Bureau
- Industrie
- Institution
- Parc et espace vert
- Utilité publique
- Stationnement et terrain vacant

Arr. de Ville-Marie



Source : Communauté métropolitaine de Montréal
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec



ARTÈRES COMMERCIALES

- Artère commerciale
—

- Société de développement commerciale
 - SDC Destination Centre-Ville
 - SDC du Quartier Latin
 - SDC du Vieux-Montréal
 - SDC du Village
 - District commercial du SDC du Village
 - SDC Pignon sur Saint-Denis
 - SDC Mont-Royal
 - SDC Saint-Laurent

- Regroupement de commerçants
 - RCPR Ontario
 - District commercial du RCPR Ontario

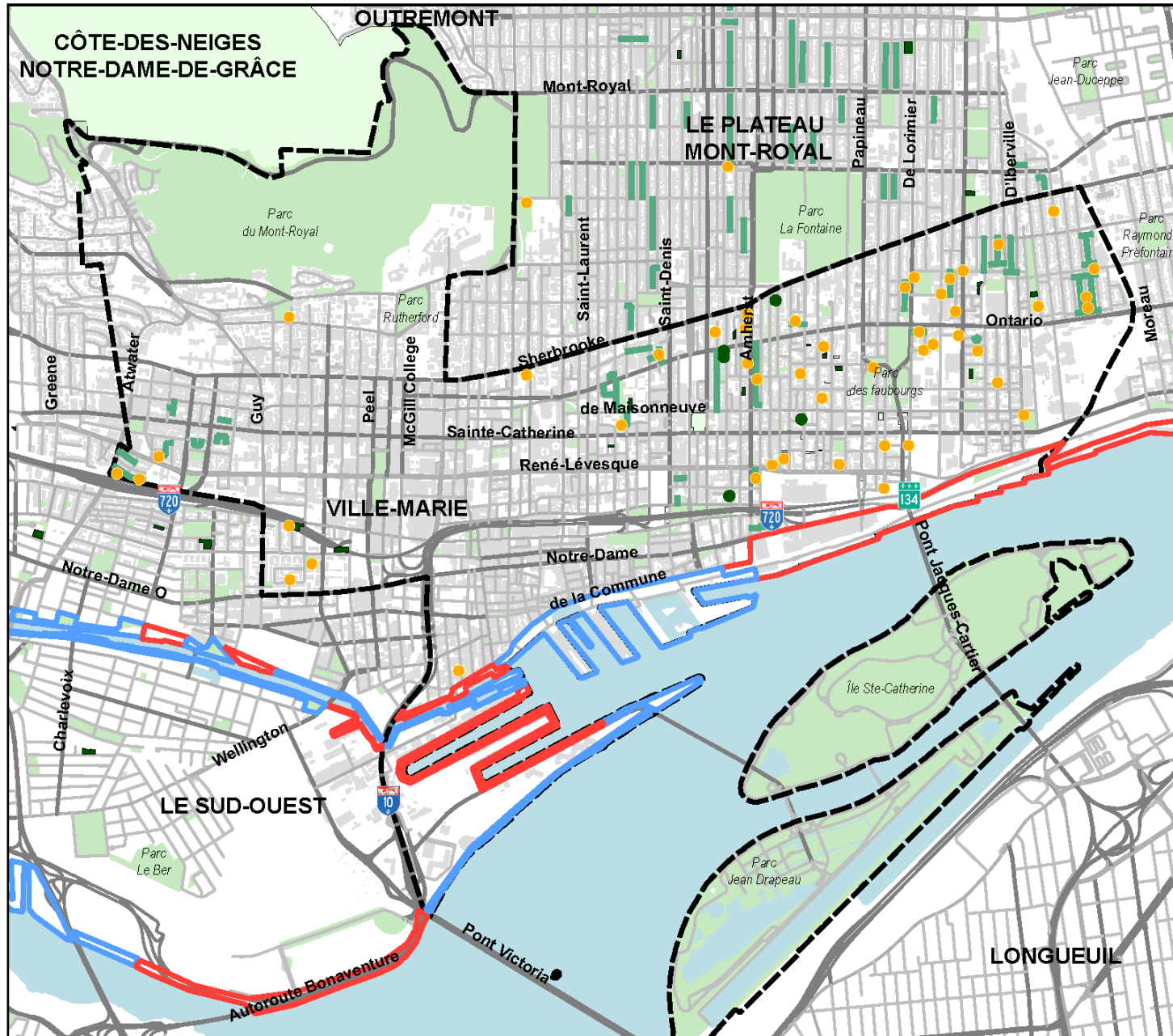
- Corporation de développement urbain
 - CDU du faubourg Saint-Laurent

- Parc

- Autre espace vert

- Arr. de Ville-Marie

Sources : Ville de Montréal et Convergence
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec

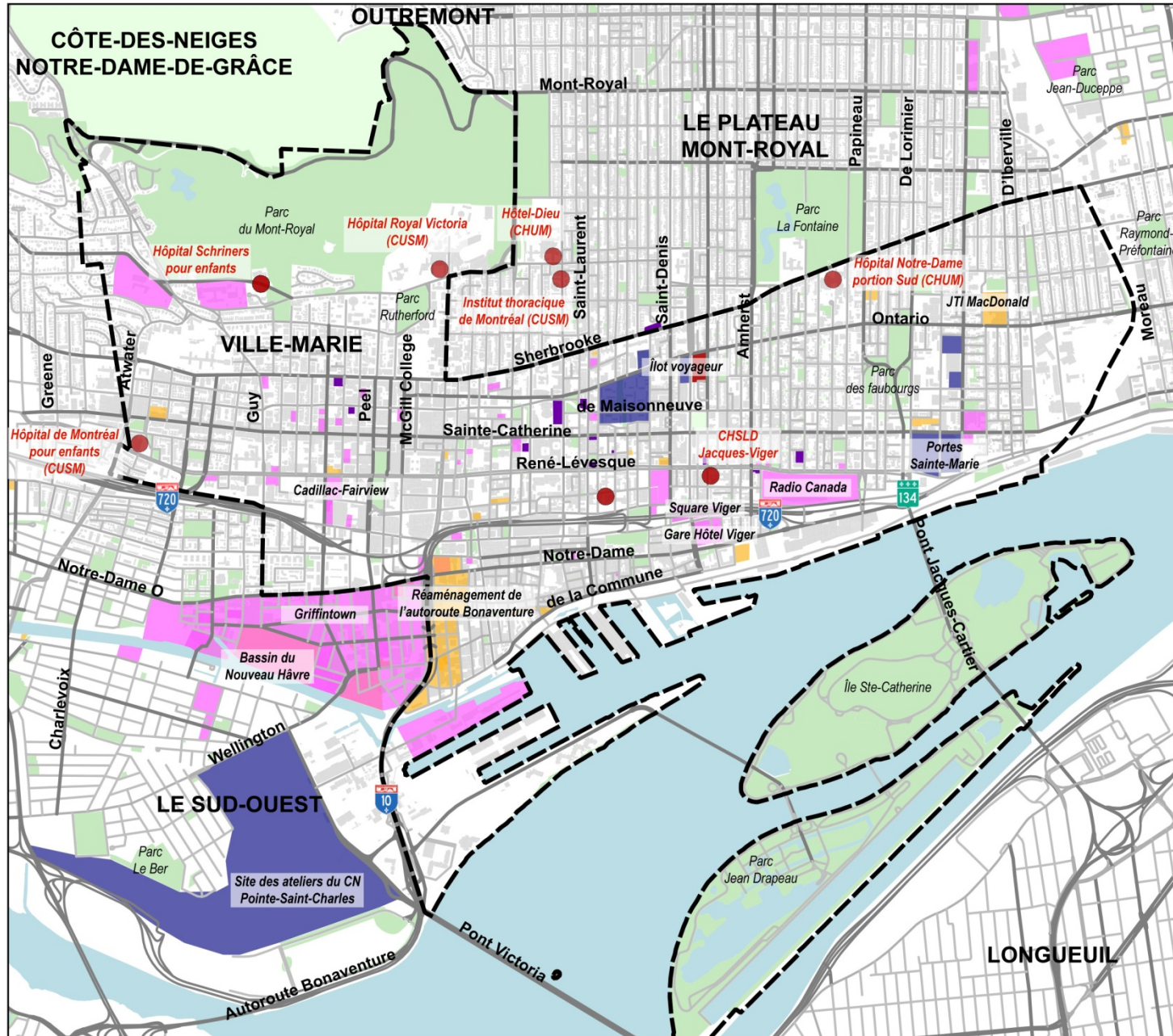


ESPACES VERTS ET BLEUS

- Jardin communautaire
- Ruelle verte
- Sentier urbain
- Compostière
- Accessibilité aux berges
 - accessible
 - inaccessible
- Parc
- Autre espace vert
- Arr. de Ville-Marie

0 250 500

Source : Ville de Montréal, Sentier urbain, Regroupement des éco-quartiers
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec



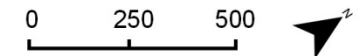
GRANDS PROJETS

Stade

- En arrêt
- En construction
- En développement
- Hypothèse
- Terminé

Site excédentaire du réseau de la santé

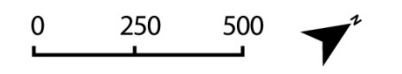
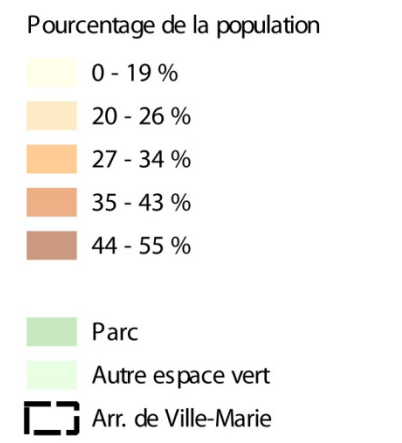
- Parc
- Autre espace vert
- Arr. de Ville-Marie



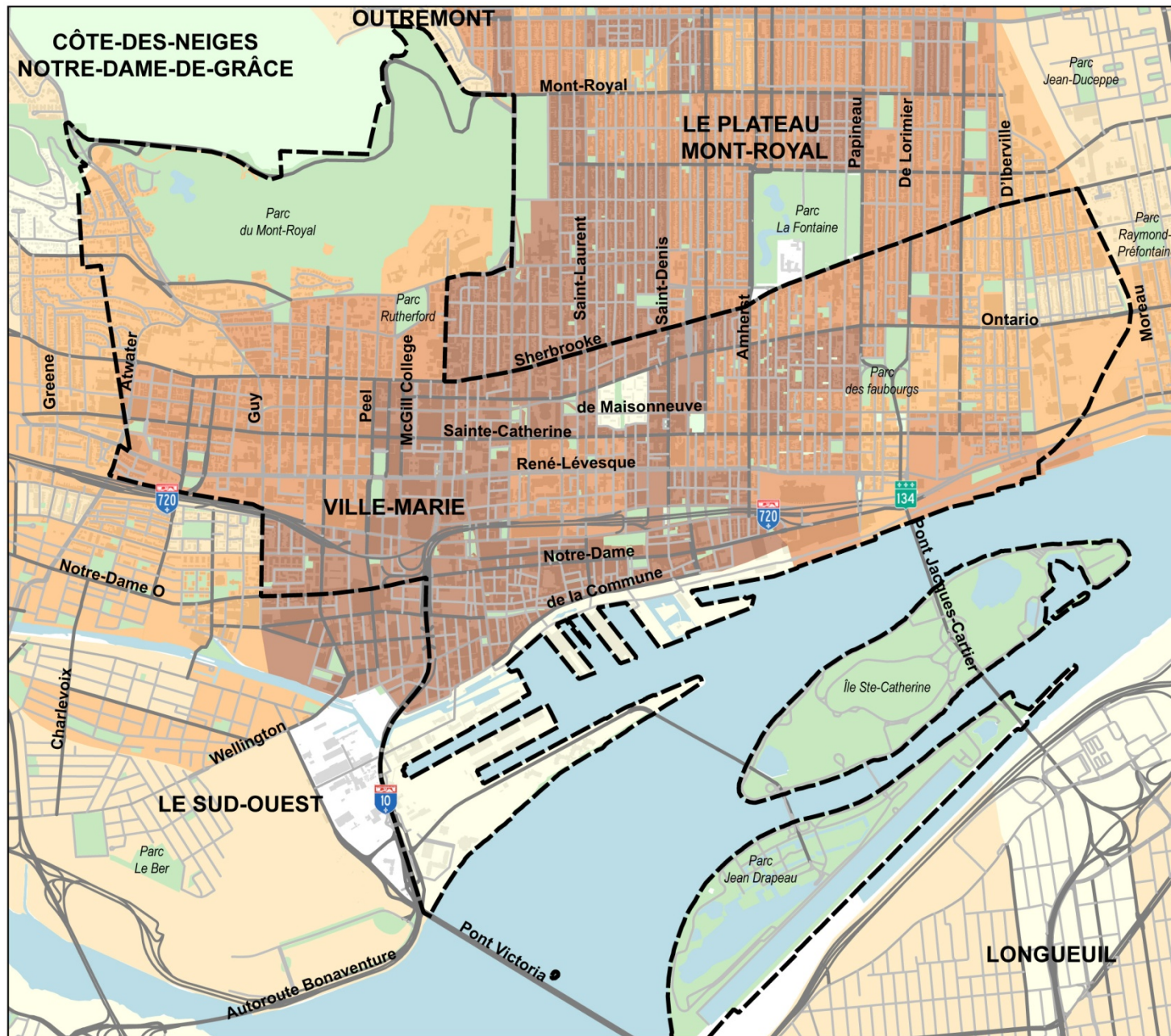
Source : Rayside Labossière
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec



POPULATION UTILISANT L'AUTO POUR ALLER AU TRAVAIL (2011)



Sources : Ville de Montréal, ENM 2011
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec



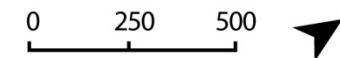
POPULATION UTILISANT LE
TRANSPORT ALTERNATIF POUR
ALLER AU TRAVAIL (2011) *

Pourcentage de la population

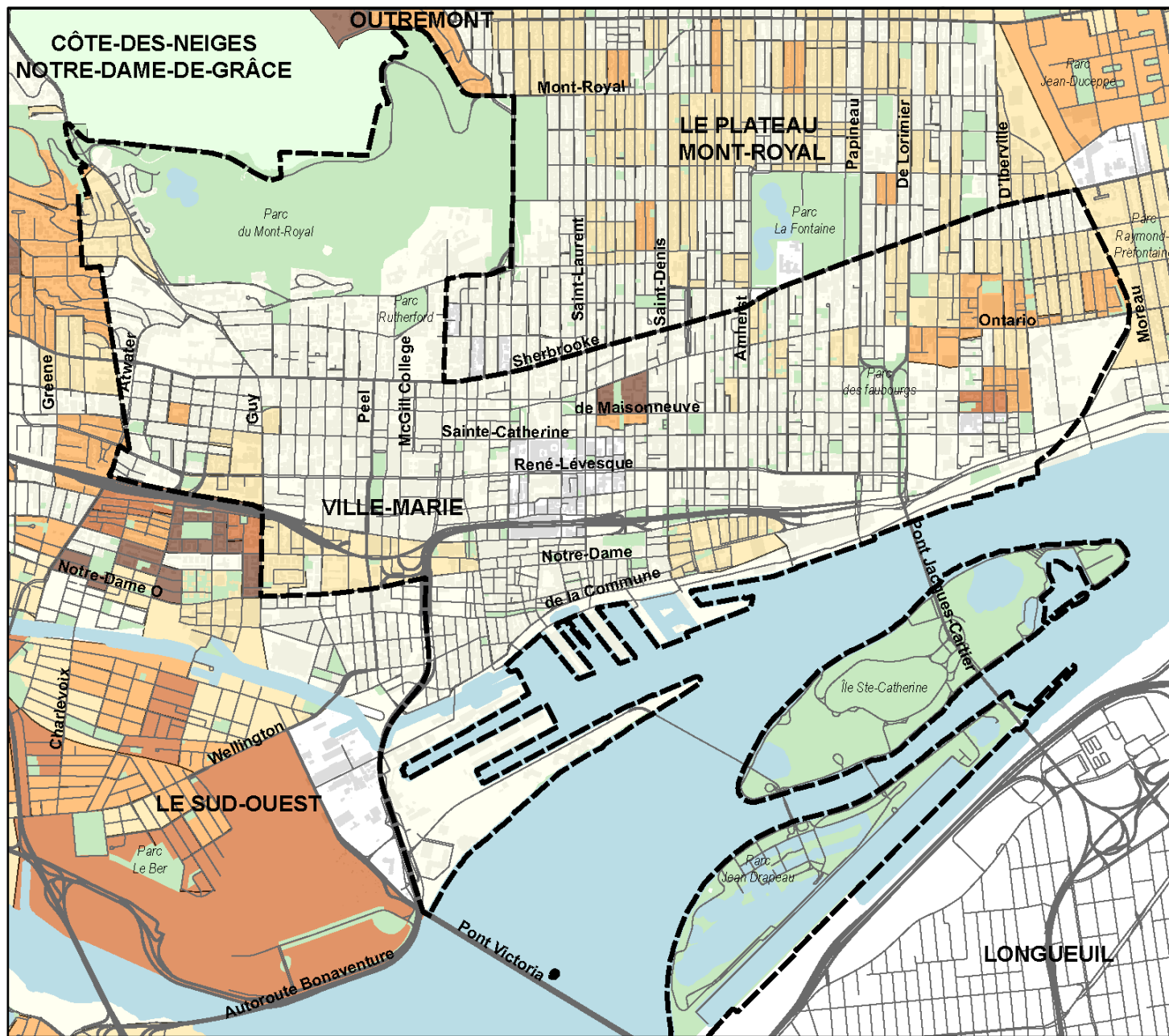
- 0 - 2 %
- 2 - 6 %
- 6 - 12 %
- 12 - 19 %
- 19 % et plus

- Parc
- Autre espace vert
- Arr. de Ville-Marie

* Le transport alternatif est un mode de transport autre que l'usage de l'automobile, notamment l'usage individuel de l'automobile, tel que les déplacements à pied et à vélo, mais aussi le covoiturage et les transports en commun.



Sources : Ville de Montréal, ENM 2011
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec



PROPORTION D'ENFANTS DE 14 ANS ET MOINS (2006)*

- 0% - 10%
- 11% - 15%
- 16% - 20%
- 21% - 25%
- 26% et plus
- Parc
- Autre espace vert
- Arr. de Ville-Marie

* Par aire de diffusion

0 250 500

Source : Statistique Canada
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec

3.1 PORTRAIT SOCIODÉMOGRAPHIQUE DE L'ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE

Neuvième arrondissement le plus peuplé, l'arrondissement de Ville-Marie compte un peu plus de 84 000 résidents, ce qui représente 5,1% de la population totale de la Ville de Montréal. Depuis 1986, année à laquelle la population de l'arrondissement était à son plus bas, elle ne cesse d'augmenter. Cela signifie d'une part qu'il y a un regain marqué pour le centre-ville et les quartiers centraux comme milieu de vie et, d'autre part, que la politique de densification du centre-ville commence à porter fruit.

Évolution de la population totale et de sa densité pour l'arrondissement de Ville-Marie

Années	Population totale	Taux de croissance	Densité (habitants/km ²)*
1986	69 159	-2,2	4 772,9
1991	68 894	-0,4	4 754,6
1996	71 788	4,0	4 954,3
2001	74 832	4,1	5 164,4
2006	78 876	5,1	5 443,5
2011	84 013	6,1	5 798,0

*14,49 km² représente l'aire utilisée à des fins de calcul pour la densité

Source : Statistique Canada, 1986, 1991, 1996, 2001, 2006, 2011

À l'instar de beaucoup d'autres villes nord-américaines, le centre-ville de Montréal profite du retour en ville des baby-boomers. Néanmoins, les statistiques démontrent qu'en plus des baby-boomers, les 25-39 ans participent grandement à l'augmentation de la population de l'arrondissement. On peut facilement supposer que c'est ce qui a fait augmenter de 600, en dix ans, le nombre d'enfants entre 0 et 4 ans. Aussi, il faut noter que le nombre de personnes âgées est demeuré stable à

l'exception de la tranche des 65-69 ans qui a connu une progression de plus de 700 individus pendant la même période. Conséquemment, entre 1986 et 2011 la densité de la population a augmenté de plus de 1 000 habitants au km² dans l'arrondissement de Ville-Marie pour atteindre près de 5 800 habitants/km². À titre comparatif, l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, qui est le plus densément peuplé à Montréal compte plus de 12 300 habitants/km². L'augmentation de la population, et par conséquent de la densité, qui s'observe depuis 1991 devrait se poursuivre au cours des prochaines années. En ce sens, les nombreux projets de tours d'habitations de type condominium devraient y contribuer significativement.

De plus en plus de familles s'établissent dans Ville-Marie, elles étaient 12 575 en 1991 et sont, en 2011, 15 835. Il est à noter que seules les familles avec conjoints, c'est-à-dire avec deux parents, ont contribué à cette augmentation. En effet, le nombre de familles monoparentales a diminué légèrement pendant la même période.

3.2 LES PÔLES D'ATTRACTION DE L'ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE

Le travail et les études sont les principales sources de déplacements (enquête OD 2008). En effet, ils génèrent respectivement 51% et 29% des déplacements en pointe du matin dans la région métropolitaine. L'arrondissement de Ville-Marie compte trois grandes universités et quelques collèges qui amènent environ 100 000 étudiants sur une base régulière. De plus, l'arrondissement compte plus de 288 000 emplois (emplois-Ville-Marie, 2013) localisés principalement dans les districts Saint-Jacques et Peter-McGill, soit le quart de l'ensemble des emplois de toute l'agglomération montréalaise. Il va sans dire que cette concentration confère le rôle de pôle central à l'arrondissement de Ville-Marie. Même si le nombre d'emplois a diminué de plus de 12 000 entre 2006 et 2007, selon les estimations de la CMM, il ne semble pas y avoir une tendance à la délocalisation.

Les grandes institutions, les équipements d'envergure régionale, les attractions touristiques majeurs, les grands festivals et la rue Sainte-Catherine (qui est la plus grande artère commerciale au Canada) amènent leur lot de visiteurs. L'arrondissement Ville-Marie regorge de points d'attractions et de raisons d'y

venir. Ainsi, chaque année des millions de personnes visitent l'arrondissement, le plus souvent à pieds.

3.3 PORTRAIT DE L'ÉVOLUTION DU PARC AUTOMOBILE DANS L'AGGLOMÉRATION

Le parc automobile dans la région de Montréal est en constante augmentation. En fait, le nombre de véhicules augmente plus rapidement que le nombre de personnes vivant sur le territoire. Ainsi, entre 1986 et 2010 la région métropolitaine a vu sa population passer de 2 921 357 personnes à 3 859 318, soit une augmentation de 937 961 habitants. De ce nombre, 823 549 se sont installés à l'extérieur de l'île.

Pendant la même période, le nombre de véhicules est passé de 1 278 114, en 1986, à 2 057 739, en 2010; une hausse de 779 624 voitures et camions légers (VUS). Pour l'ensemble de l'agglomération, le taux de motorisation est passé de 0,44 à 0,53 voiture par personne. Toutefois, pour avoir un portrait plus juste de la situation il faut prendre le taux de motorisation des ménages. Ce dernier est passé dans l'agglomération urbaine de Montréal de 1,05, en 1987, pour s'établir à 1,23 automobile par ménage en 2008 (enquête OD). L'enquête Origine-Destination de 2008 révèle également que plus on s'éloigne du centre-ville, donc de l'arrondissement de Ville-Marie, plus le taux de motorisation des ménages augmente.

Afin de chiffrer cette information, l'enquête Origine-Destination de 2008 indique que l'arrondissement de Ville-Marie, avec près de 80 000 résidents, présente un taux de motorisation de 0,32 automobiles par personne et 0,59 automobiles par ménage. Ce sont donc 53,2% des ménages qui ne sont pas motorisés, 37,9% possède un véhicule et 7,8% en possède deux. Par soucis de comparaison, notons que les ménages de l'île de Montréal sont seulement 32,5% à ne pas être motorisés, tandis que 17,6% en ont deux. Afin d'appuyer le fait que, plus on s'éloigne du centre-ville, plus le taux de motorisation des ménages augmente, on remarque que la Couronne Nord a un taux de motorisation de 1,7 autos par logis, soit 6% d'entre eux sans voiture, 37,1% avec un véhicule et 43,2% en possédant deux.

Les déplacements automobiles restent les plus nombreux et occupent donc la plus grande proportion dans les modes de déplacements utilisés dans

l'agglomération. En effet, des 2 214 000 déplacements effectués en heure de pointe du matin, 1 402 000 sont effectués en voitures (1 150 000 par des conducteurs et 252 000 par des passagers). Selon l'enquête Origine-Destination de 2008, on peut dire que plus on s'éloigne du centre-ville et plus la population a recours au transport alternatif. Alors que 51% des déplacements du centre-ville se font en automobile, ce sont 63% d'entre eux pour la Couronne Nord. De même, pour le centre-ville, 22% des déplacements s'effectuent en transport en commun et 20,1% en transport actif, contrairement à 6,3% et 7,3% respectivement pour la Couronne Nord.

3.4 PORTRAIT DES DÉPLACEMENTS DANS L'ARRONDISSEMENT

L'enquête origine-destination permet de connaître, pour les districts Peter-McGill et Saint-Jacques combinés, le nombre, les motifs, le mode, l'origine et la destination des déplacements en heure de pointe du matin et pour toute la journée. Bien que les derniers résultats de cette enquête remontent à 2008, (les résultats de 2013 seront disponibles en 2014), ils permettent tout de même d'illustrer les grandes tendances dans les déplacements des personnes.

Ainsi, en heure de pointe du matin c'est plus de 255 000 déplacements que génère à lui seul le centre-ville. En 24 h, c'est plus de 600 000 déplacements qui sont ainsi produits par ce dernier. De ce nombre, 58% sont effectués en transport en commun et actif. L'automobile n'est toutefois pas en reste dans le centre-ville avec près de 240 000 déplacements effectués. Il faut ajouter à tous ces déplacements en voiture des milliers d'autres qui ne servent qu'à transiter vers d'autres arrondissements ou, en sens inverse, vers la Rive-Sud. En effet, l'arrondissement de Ville-Marie est aussi un lieu de transit important de par sa situation géographique et la présence du pont Jacques-Cartier. Le trafic pour le pont cause des embouteillages sur les rues Ontario, Papineau et Sherbrooke. Cela cause énormément de nuisances, particulièrement aux heures de pointe. Aussi la présence de l'autoroute Ville-Marie, amène également son lot de problèmes.

Bien que l'arrondissement de Ville-Marie soit desservi par 15 stations de métro et de nombreuses lignes d'autobus, il demeure des endroits qui ne profitent pas de cette offre, particulièrement certains secteurs dans Sainte-

Marie et dans Saint-Jacques. Aussi, sur le plan du transport actif la sécurisation des déplacements à vélo est une priorité. Par exemple, il n'est pas facile de traverser l'arrondissement d'est en ouest notamment en raison du manque de piste cyclable sur le boulevard de Maisonneuve à l'est de la rue Berri. De plus, afin d'améliorer la qualité, et encore une fois la sécurité, des déplacements piétons la largeur des trottoirs devrait être revue en plus de la sécurisation de nombreuses traverses piétonnes. En ce sens, il est important de noter qu'il y a de nombreux accidents impliquant des piétons ou des cyclistes happés par des automobiles sur une base quasi quotidienne.

3.5 PORTRAIT DES DÉPLACEMENTS INTERNES

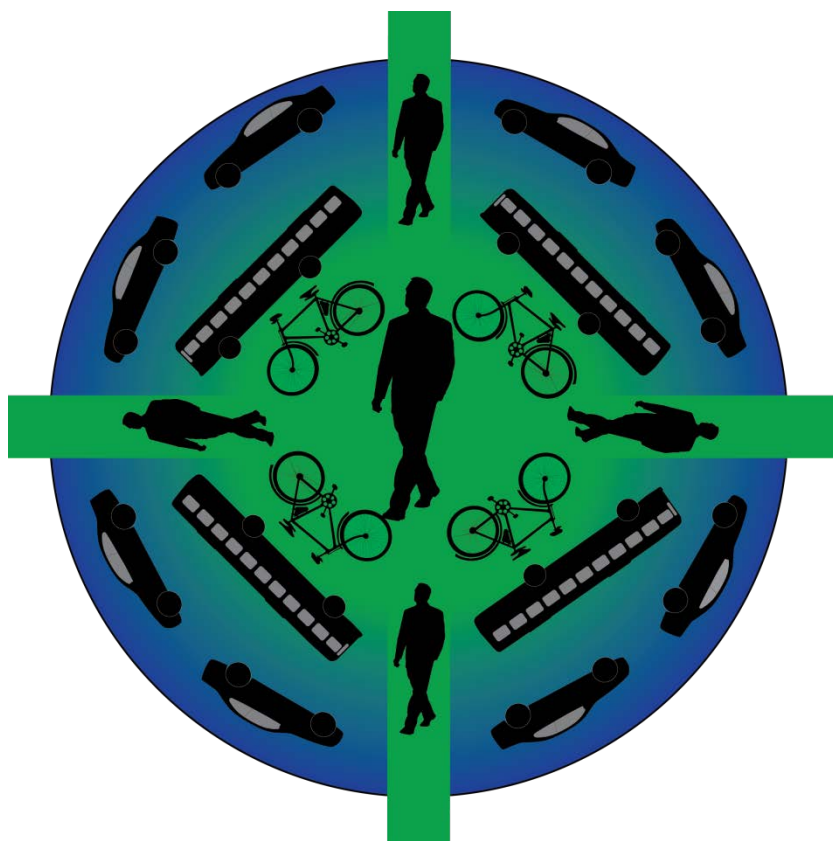
L'enquête origine-destination de 2008 permet de savoir que plus d'un tiers des résidents de l'arrondissement de Ville-Marie utilise l'automobile pour se déplacer (38,8%), tandis que 32,9% empruntent le transport en commun et que 24,8% privilégient le transport actif.

Bien que la part modale de l'automobile ne soit pas excessive pour les résidents du territoire, l'arrondissement Ville-Marie est un espace stratégique de transit entre le centre-ville, l'est de l'île et la rive sud de Montréal. La congestion routière sur les artères principales, telles que les rues Sherbrooke et Ontario, vient nuire aux déplacements internes. Alors que l'on donne actuellement préséance aux déplacements vers l'extérieur du quartier, et vers le pont Jacques-Cartier notamment, en consacrant certaines artères locales au transport vers la banlieue, certains axes devraient être exclusivement destinés aux déplacements locaux durant les heures de pointe. Cette mesure de catégorisation permettrait non seulement de faciliter le transit des résidents, mais aussi de désengorger les flux automobiles vers et depuis la couronne sud de la métropole.

Les déplacements internes de l'arrondissement se définissent également par ses déplacements souterrains. Notons ses quatorze stations de métro permettant un vaste réseau de transport intérieur. Les piétons ont aussi accès au réseau souterrain de l'UQAM et à la ville souterraine, soit près de trente kilomètres de tunnels sous terre, pouvant accueillir des milliers de piétons sous des dizaines de rues.

4 VISION

C'est en rassemblant les informations contenues dans plusieurs mémoires, documents de planification et documents produits dans le cadre de différents programmes (par exemple, *Mon école à pied, à vélo*⁵, ou encore la démarche de *Quartier vert et sécuritaire*) que le Comité de déplacement local Ville-Marie s'est doté d'une vision d'aménagement qui correspond aux aspirations tant citoyenne que de celles de nombreuses institutions. Cette vision se veut simple et rassembleuse, et c'est ce que nous croyons être sa plus grande force.



4.1 LES PIÉTONS

Le piéton est au centre des préoccupations, il a préséance sur tous les autres modes de transports, car nous considérons que tous les usagers de ces autres modes sont avant tout des piétons. De plus, la marche est un des moyens de déplacement les plus utilisés dans l'arrondissement à la fois par les résidents, mais aussi par les milliers de travailleurs, d'étudiants et de touristes. Aussi, pour des raisons de santé publique, la marche devrait non seulement être encouragée, mais être rendue le plus sécuritaire possible. En effet, il faut garder en tête que les piétons sont les plus vulnérables usagers de la route. C'est entre autres pour ces raisons que les aménagements urbains devraient prioritairement être planifiés en fonction des piétons et ensuite en fonction des autres modes de transports. Cela constitue certainement un défi que nous sommes prêts à relever, mais cela contribuera à améliorer la qualité des déplacements piétonniers et du même coup la qualité de vie des résidents de l'arrondissement de Ville-Marie.

4.2 LES CYCLISTES

Selon le comité, le cycliste vient tout juste après le piéton comme élément prioritaire dans la planification urbaine. Les déplacements cyclistes doivent se faire de façon sécuritaire. Le développement d'infrastructures de qualité doit permettre de passer d'un secteur de l'arrondissement à l'autre et aux autres arrondissements limitrophes selon des chemins directs. L'ajout de stationnements à vélo, particulièrement autour des pôles d'emplois, d'éducation, de culture et de loisir devrait se faire en cohésion avec le développement du réseau cyclable. Ces aménagements favoriseront l'accroissement des déplacements en vélo, contribuant ainsi au développement de saines habitudes de vie chez les résidents.

⁵ Mon École à pied, à vélo !

4.3 LE TRANSPORT EN COMMUN

Le transport en commun est le type de transport motorisé qui doit être privilégié sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement. En effet, tous les secteurs doivent profiter de la présence d'un transport en commun efficace, disponible et confortable. Bien que l'arrondissement soit en général très bien desservi en transport en commun, il est possible d'améliorer cette desserte dans quelques quartiers, particulièrement dans le Vieux-Montréal et dans faubourg Québec. Le transport en commun doit avoir la priorité sur le reste du transport motorisé. Il doit permettre de se déplacer aisément, à peu de frais et de manière sécuritaire.

4.4 LA CIRCULATION AUTOMOBILE ET LE CAMIONNAGE

Enfin, l'arrondissement ne devrait jamais prioriser le camionnage, le transport automobile et la circulation de transit sur le territoire. Ce type de transport est responsable de nombreux accidents impliquant des piétons, des cyclistes et des usagers des transports en commun (il suffit de regarder le nombre d'accidents autour des stations de métro pour s'en faire une petite idée).

Ici, le but n'est pas de faire la chasse à l'automobiliste, mais bien de protéger les résidents des externalités négatives causées par celui-ci. La pollution, le bruit, la vitesse et le volume de véhicules peuvent être réduits sur de nombreuses rues. La qualité de vie d'une population en constante augmentation justifie à elle seule les contraintes imposées aux véhicules motorisés sur le territoire de l'arrondissement de Ville-Marie.

Le comité a à cœur de favoriser la cohabitation entre les différents usagers de l'espace public, en proposant des aménagements qui limitent les impacts négatifs de l'automobile sur les autres modes de déplacements.

4.5 VISION INTÉGRÉE DU DÉPLACEMENT LOCAL

Le concept d'apaisement de la circulation passe généralement soit par l'approche par points noirs, où les mesures sont installées à un ou des points précis du réseau routier, soit par une approche sectorielle, où les

interventions s'effectuent à des échelles géographiques plus ou moins étendues comprenant plusieurs rues⁶.

Les stratégies d'apaisement fondées sur l'approche par points noirs sont prédominantes au Canada, et il s'agit de corriger quelques défauts ponctuels de conception du réseau routier, qualifié dans l'ensemble de sécuritaire. Les moyens utilisés reposent principalement dans la réduction de la vitesse des véhicules motorisés, et plus rarement des volumes de circulation.

Les stratégies d'apaisement fondées sur l'approche sectorielle sont, quant à elles, peu répandues, bien que récemment implantées dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal. C'est néanmoins celles-ci qui sont privilégiées par le comité, notamment parce qu'elles proposent d'avoir une véritable vision d'ensemble. Elles reposent sur l'idée que le réseau routier de certains secteurs présente des biais systématiques de conception, mettant la circulation motorisée en valeur au détriment des autres modes de déplacement. On utilise donc des séries intégrées de mesures d'apaisement afin de réduire la vitesse et le volume de circulation, dans le but d'améliorer non seulement la sécurité routière, mais plus largement le milieu de vie.

⁶ *Apaisement de la circulation urbaine et santé*, Centre de collaboration nationale sur les politiques publiques et la santé, 2011, p.1, http://www.ccnpps.ca/docs/RevueLitteratureApaisementCirculation_Fr.pdf

5 ENJEUX DE DÉPLACEMENT

Le Comité de déplacement local Ville-Marie est en mesure de formuler un grand nombre de recommandations grâce à la connaissance terrain des organismes membres, l'analyse d'une trentaine de mémoires et l'expérience des résidents qui participent aux travaux du comité. Plusieurs revendications du milieu concernent des enjeux de transport et d'aménagement généraux qui ne peuvent être localisés précisément ou qui peuvent être appliqués un peu partout à l'échelle du territoire. Pour cette raison, il sera exposé dans un premier temps les propositions émanant du milieu local qui s'adressent à l'ensemble de l'arrondissement. Dans un second temps, certaines pistes d'actions précises seront identifiées pour chacun des trois districts de l'arrondissement.

5.1 ENJEUX DE DÉPLACEMENT DANS L'ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE

Les déplacements piétons

Les piétons au cœur de la planification des déplacements

Plusieurs mesures qui devraient être instaurées concernent d'abord la planification des déplacements ou les façons de faire de l'arrondissement. La charte du piéton de Montréal, intégrée au Plan de transport de 2008, reconnaissait le rôle de la marche, de l'activité physique ainsi que la primauté du piéton dans l'espace urbain. Cette charte devrait être intégrée ou respectée par l'arrondissement dans sa planification des transports. Le milieu local demande également qu'un portrait de l'état des déplacements piétons soit réalisé par l'arrondissement, afin de connaître les priorités en matière de sécurisation, notamment près des écoles, des hôpitaux ou des stations de métro. En s'appuyant sur les résultats de son plan de déplacement local et sur le portrait des déplacements piétons, la ville sera également en mesure de systématiquement profiter des travaux de voiries ou de canalisation pour ériger des aménagements plus favorables aux piétons.

Le réaménagement de la rue Sainte-Catherine à l'occasion du 375^e anniversaire de Montréal représente également une occasion à ne pas manquer afin de créer un des plus grands corridors piétonniers de l'Amérique du Nord. La rue Sainte-Catherine devrait ainsi être aménagée en tant que rue piétonne ou minimalement en tant que rue partagée.

Mesures d'apaisement de la circulation

Plusieurs mesures d'apaisement de la circulation sont proposées par le milieu local et mériteraient d'être déployées dans l'ensemble de l'arrondissement.

Autres mesures proposées :

- Réviser les limites de vitesse et des sens de rues;
- Aménager systématiquement des saillies de trottoirs aux intersections;
- Aménager des trottoirs traversant dans les zones achalandées;
- Implanter des traverses piétonnes croisées (quatre coins simultanés) particulièrement au centre-ville;
- Élargir les trottoirs sur les rues passantes lors des travaux de réfection de rue;
- Respecter les principes d'accessibilité universelle dans toutes les dimensions des réaménagements d'emprises publiques et prioriser les usagers vulnérables par la programmation des feux de circulation et des feux piétons;
- Empêcher le stationnement près des intersections (l'article 386 du *Code de la sécurité routière*⁷ exige déjà une distance minimale de 5 mètres);
- Accroître le nombre et la qualité des traverses pour piétons (pas seulement aux intersections);

⁷ Code la sécurité routière,
http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?file=/C_24_2/C24_2.htm&type=3

Amélioration des déplacements à vélo

Si Montréal se targue à l'échelle internationale d'être une des villes au monde où les cyclistes sont les plus nombreux, ce n'est pas vraiment en raison de la place et de l'importance accordées aux cyclistes. Souvent relégués à une catégorie de seconde classe comme usager de la route (entre l'automobiliste et le piéton), les cyclistes ne peuvent profiter d'un réseau étendu, cohérent et adapté à leur usage. En fait, la réalisation des grands chantiers d'infrastructures cyclables est continuellement reportée aux calendes grecques et les cyclistes sont obligés de circuler dans un environnement urbain qui leur est généralement hostile (les viaducs ferroviaires en sont l'exemple le plus patent).

Un plan de développement devrait ainsi proposer une vision pour le déploiement d'un réseau cyclable et les aménagements proposés devraient ensuite être réalisés.

Compléter et améliorer le réseau cyclable

Plusieurs acteurs du milieu demandent depuis des années qu'un nouveau lien cyclable permette de traverser le territoire de l'arrondissement d'est en ouest. Le prolongement de la piste cyclable sur la rue Maisonneuve, à l'est de la rue Berri, ne doit plus attendre. Plusieurs acteurs regrettent également la décision de l'arrondissement de ne pas avoir implanté de piste cyclable sur la rue Ontario et souhaitent toujours qu'on sécurise les déplacements à vélo sur cette artère locale.

Autres mesures proposées :

- Développer un réseau étendu et bien connecté de pistes cyclables en site propre
- Aménager des SAS à vélo aux intersections achalandées;
- Développer une signalisation pour les cyclistes (distances, lieux d'intérêt, feux de circulation, etc.);
- Étudier la pertinence et la faisabilité d'exclure du réseau de voies cyclables les véhicules ou « appareils de transport » sur roues qui sont beaucoup plus lourds ou plus rapides que les vélos;
- Augmenter le nombre de kilomètres de pistes cyclables blanches;

- Améliorer les liaisons cyclables interrives, notamment par la construction d'un pont entre le quai King-Edward et le parc de la Cité-du-Havre;
- Compléter et mettre en œuvre le plan d'accessibilité et de mobilité à vélo au centre-ville de Montréal⁸;

Fournir de nouvelles infrastructures et de nouveaux services pour les cyclistes

Plusieurs autres mesures proposées visent à créer un environnement favorable aux cyclistes et à faciliter leurs déplacements.

Mesures proposées :

- Augmenter le nombre de stationnements à vélo, particulièrement autour des pôles d'attraction (universités, pôles d'emplois, pôles de loisir, festivals, etc.);
- Implanter des ateliers en libre-service à des endroits stratégiques;
- Offrir des stationnements à vélo intérieurs pour l'hiver;

Amélioration du transport en commun :

La plupart des mesures proposées par le milieu local en lien avec le transport en commun visent à l'amélioration de l'offre de manière générale. Comme la carte « Population utilisant le transport alternatif pour se rendre au travail » le démontre bien, la vaste majorité des résidents de l'arrondissement de Ville-Marie sont des usagers du « cocktail transport » c'est-à-dire un ensemble de moyens de déplacement alternatif à l'autosolo.

Mesures proposées :

- Meilleure coordination régionale et locale dans l'élaboration des politiques d'aménagement et de planification (planification du territoire et des transports);
- Investir de façon importante dans les transports en commun de façon continue et non de façon ponctuelle;

⁸Le Plan d'accessibilité et de mobilité à vélo au centre-ville, Vélo-Québec et Ville de Montréal, 2005, <http://goo.gl/QzXNuc>

- Avoir un plus grand nombre de stations de métro avec ascenseur. Cette mesure est particulièrement importante pour l'accessibilité des familles et des personnes à mobilité réduite.
- Élargir la plage horaire du métro pendant la nuit, particulièrement l'été et les vendredis et samedis soir
- Créer une navette maritime vers la Rive-Sud;
- Développement de l'offre en termes d'achalandage, de fiabilité et de confort, des investissements qui sont dédiés aux transports collectifs;

Diminution des impacts négatifs du transit automobile dans l'arrondissement

Diminuer la part modale de l'automobile

Le centre-ville de Montréal doit demeurer attractif et accessible pour le plus grand nombre de personnes possibles. Cependant, afin de diminuer les inconvénients causés par cette forte affluence, nous souhaitons que la plupart des gens optent pour le transport en commun. Pour y arriver, il sera nécessaire d'en améliorer la desserte et le confort. De plus, certaines mesures devront être entreprises afin de diminuer les impacts négatifs de la circulation automobile.

Mesures proposées :

- Valoriser et investir dans le transport en commun;
- Diminuer la capacité routière des grands axes de transit en augmentant la desserte en transport en commun (par exemple : Notre-Dame);
- Implantation d'un mode de transport en commun adapté au Vieux-Montréal
- Implantation de mesures d'apaisement de la circulation, particulièrement dans les rues à caractère résidentiel;
- Implantation de l'autopartage en libre-service dans l'arrondissement afin d'augmenter l'éventail de services en matière d'offre de transport (cocktail transport);

- Instauration d'un péage urbain;
- Révision des limites de vitesse et des sens de rues;

Les espaces de stationnement

Mesures proposées :

- Implantation de programme de « Time sharing » permettant à la population d'utiliser les stationnements des corporatifs les fins de semaine;
- Relèvement de la taxe sur les stationnements extérieurs;
- Utiliser la réglementation pour obliger les propriétaires de stationnements de surfaces pour automobile au centre-ville à réserver des espaces consacrés au stationnement pour vélo;

5.2 QUARTIER SAINTE-MARIE

Les enjeux d'apaisement de la circulation, de déplacements actifs, d'aménagements publics accessibles et conviviaux sont au cœur des préoccupations des citoyens et des acteurs sociaux du quartier Sainte-Marie depuis de nombreuses années.

Les questions de transport, de planifications et de sécurité des déplacements ont été abordées dans le cadre de plusieurs consultations citoyennes (Forum citoyen Centre-Sud 2009, Plan de déplacement des écoles de Vélo-Québec 2010, PPU Sainte-Marie 2011, Forum citoyen de l'ÉQSM 2011, etc.). Les résumés de ces événements ou les mémoires déposés lors de ces consultations ont été analysés pour faire ressortir les actions à prioriser.

Voici certains enjeux qui devraient se retrouver dans le Plan local de déplacement de Ville-Marie afin d'harmoniser la cohabitation entre les piétons, les cyclistes, les automobilistes et le camionnage.

Consolider le réseau cyclable

L'ajout de nouvelles pistes permettrait notamment d'accroître la sécurité des résidents dans leurs déplacements et d'améliorer les liens cyclistes interquartiers (Plateau, Hochelaga Maisonneuve, Rosemont)

Améliorer la convivialité des rues Papineau, De Lorimier, Sainte-Catherine, Iberville, Frontenac et Bercy

Le fort débit d'automobiles et de camions qui transitent sur ces artères à grande vitesse ont un impact sur la qualité de vie des résidents. Des mesures d'apaisement de la circulation doivent être mises en place.

Apaiser la circulation sur les rues locales

Plusieurs rues résidentielles deviennent des voies de débordement de l'importante circulation de transit qui traversent le quartier.

Améliorer la sécurité et l'accès à tous les parcs et toutes les écoles du quartier

Les abords des écoles et des parcs sont des zones sensibles fréquentées par une clientèle vulnérable. Les écoles et les parcs du quartier sont en majorité bordés par des artères routières importantes. Il est nécessaire d'entreprendre des actions d'aménagements pour sécuriser leur accès.

Interdire le virage à droite sur Ontario, au coin Papineau et permettre le double virage à droite sur Sherbrooke, au coin Papineau

Cette mesure permettrait de décongestionner substantiellement la rue Ontario à l'heure de pointe ainsi que d'accroître la qualité de l'environnement sur l'artère commerciale.

Améliorer la desserte en transport en commun de surface dans l'axe est-ouest:

L'arrondissement jouit d'une bonne desserte du réseau de métro toutefois, plusieurs lignes d'autobus dans l'axe est-ouest ont un service qui mériterait d'être bonifié afin d'augmenter l'accessibilité au transport en commun de la population locale.



ENJEUX DE DÉPLACEMENT QUARTIER SAINTE-MARIE

Quartier Saint-Marie

Parc

Autre espace vert

Voie ferrée

Enjeux

Piste cyclable existante

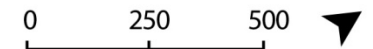
Consolider le réseau cyclable

Améliorer la convivialité des rues

Apaiser la circulation sur les rues locales

Sécuriser les abords des écoles

Interdire le virage à droite



Source : Ville de Montréal, Comité Déplacement local
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec

5.3 QUARTIER SAINT-JACQUES

Le premier enjeu de transport local sur le territoire de Saint-Jacques en est un de connaissances. En effet, outre quelques analyses ponctuelles sur le Vieux-Montréal (Réaménagement de l'autoroute Bonaventure, Plan de gestion des déplacements du Vieux-Montréal) et en lien avec le PPU du Quartier des spectacles - pôle du Quartier Latin (Plan sectoriel de gestion des déplacements du Quartier Latin) peu d'analyses ont été faites par les services municipaux certainement pas d'analyse globale couvrant l'ensemble du territoire.

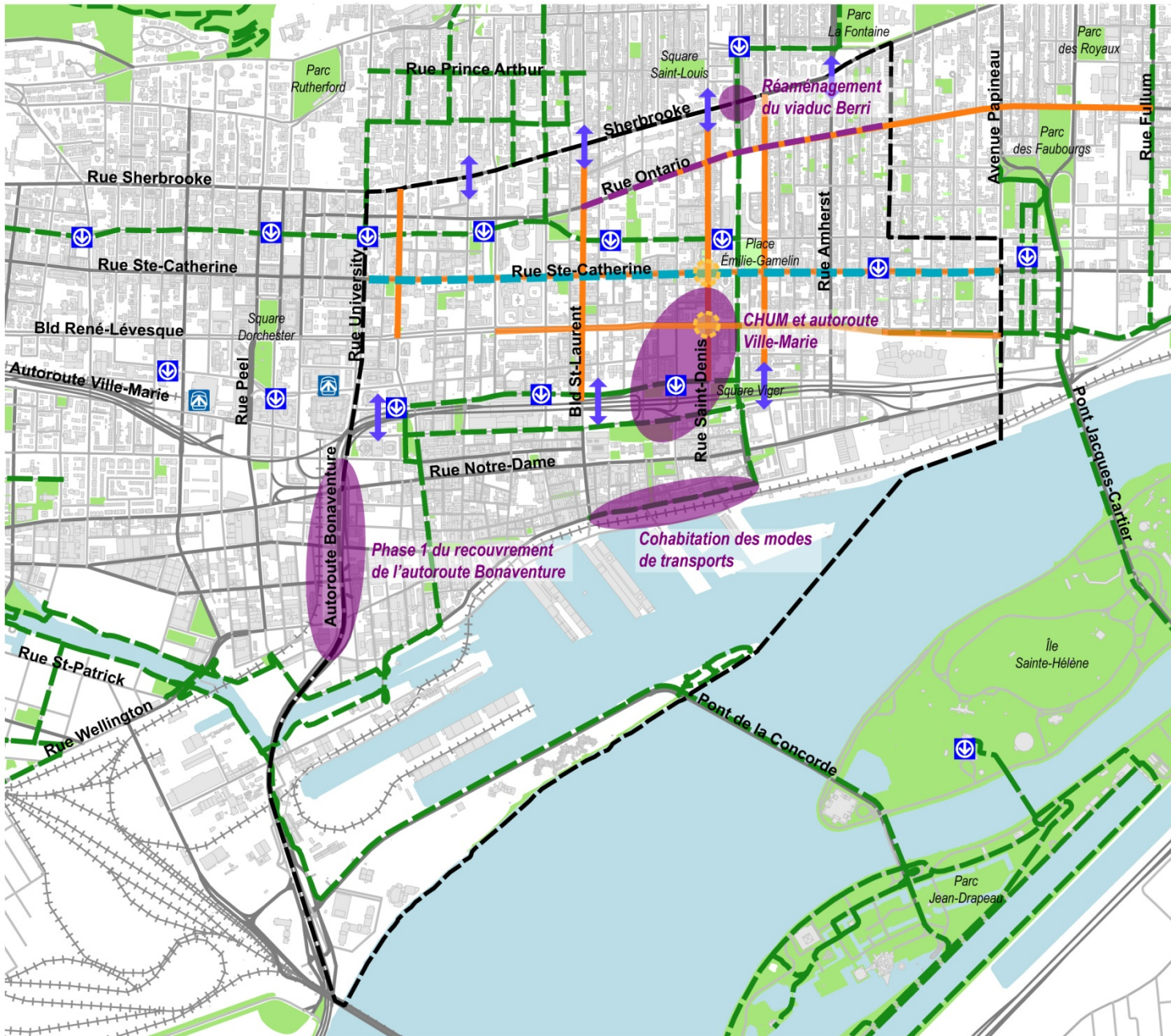
La question du transport a été abordée publiquement ces dernières années à l'occasion de consultations de l'OCPM sur des projets spécifiques (Autoroute Bonaventure, Gare Viger) ou de planifications plus globales (Plan de conservation et de mise en valeur du Vieux-Montréal, PPU du Quartier Latin).

Il va de soi que le centre-ville dont fait partie le quartier St-Jacques est analysé par les organismes montréalais et métropolitains de transport (AMT, STM, etc.) mais la dimension métropolitaine de ces travaux occulte souvent la perspective locale des déplacements.

De ces dossiers et de l'observation du quartier il est cependant possible d'identifier un certain nombre d'enjeux sans toutefois prétendre à l'exhaustivité.

- Développement du réseau cyclable notamment sur la rue Ontario;
- Gestion des déplacements autour du CHUM à planifier;
- Recouvrement de l'autoroute Ville-Marie et fermeture de la bretelle Sanguinet;
- Réaménagement du viaduc Berri.

- Importance de la circulation de transit dans le quartier présentant des impacts sur les déplacements locaux (piétons, cyclistes et véhicules) et le stationnement;
- Nécessité d'améliorer les liens piétonniers et cyclistes interquartiers (Vieux-Montréal, Quartier des spectacles, Quartier Latin, Plateau, Centre-ville, etc.) pour encourager le transport actif;
- Amélioration du transport en commun de surface dans l'axe est-ouest pour suppléer à la congestion et au sentiment d'insécurité dans le métro.
- Amélioration de la desserte en transport en commun dans l'axe nord-sud entre le Vieux-Montréal et le Quartier des affaires;



ENJEUX DE DÉPLACEMENT QUARTIER SAINT-JACQUES

Saint-Jacques

Parc

Autre espace vert

Voie ferrée

Enjeux

Piste cyclable existante

Consolider le réseau cyclable

Intersection problématique

Congestion routière

Améliorer le transport en commun

Bonifier les liens piétons

Enjeu spécifique

0 250 500 m



Source : Ville de Montréal, Comité Déplacement local
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec

5.4 QUARTIER PETER MCGILL

Le district de Peter-McGill est marqué par une circulation de transit très importante. La sécurité des déplacements constitue donc un enjeu important. Plusieurs pistes de solutions ont été soulevées dans divers rapports et mémoires (Plan de transport de Montréal 2008, PPU des Grands Jardins 2011, Sondage sur la sécurité de l'Éco-quartier Peter-McGill).

Afin de promouvoir l'harmonie entre les différents modes de transports dans ce quartier du centre-ville, voici les éléments prioritaires à intégrer au plan local de déplacement :

Apaisement de la circulation

- Mise en application de mesure destinées à ralentir et canaliser la circulation sur les rues résidentielles et notamment sur les rues Saint-Marc, Overdale/Lucien l'Allier et Du Fort. En effet, trois bretelles de l'autoroute 720 débouchent directement sur ces rues, nuisant à la sécurité de ses résidents et passants.
- L'ajout d'un lien cyclable dans les tunnels prolongeant les rues Saint-Marc et du Fort, en direction du canal de Lachine a également été jugé nécessaire.
- Mise en place d'un quartier vert : cette mesure, citée par le PPU des Grands Jardins, priorise le transport collectif et actif, notamment par des mesures d'apaisement de la circulation et de sécurisation des déplacements piétonniers. Ce concept de quartier vert est évoqué par le Plan de transport de la Ville de Montréal.
- Mise en place d'un réseau de camionnage afin d'assurer la tranquillité et la quiétude des quartiers résidentiels et d'y augmenter la sécurité.
- Mise en place d'une meilleure offre de transport en commun afin que celui-ci puisse offrir des temps de déplacement plus compétitifs par rapport à l'automobile. L'utilisation accrue du transport en commun figure parmi les mesures les plus aptes à diminuer la

congestion routière, à réduire les émissions de GES et à améliorer la qualité de vie des résidents.

Réduction de la vitesse et sensibilisation

De nombreux résidents du quartier ne se sentent pas en sécurité à cause de la vitesse et du manque de prudence des automobilistes. Cependant, le manque de prudence de la part des cyclistes a également été nommé à plusieurs reprises.

On constate également un problème de signalisations de limite de vitesse : alors qu'il n'y en a pas dans certaines rues résidentielles, elles ne sont pas systématiquement respectées là où il y en a. Nous suggérons des mesures pour réduire la vitesse dans des zones résidentielles, en particulier devant les lieux fréquentés par les enfants (par exemple devant l'auberge de jeunesse sur Mackay).

Sécurisation des intersections

Certains organismes du quartier considèrent que la ville devrait prendre des mesures destinées à sécuriser les intersections, déplorant le fait que de telles mesures se fassent attendre, en dépit de la Charte du piéton. A également été recommandée à de nombreuses reprises la mise en place de campagnes de sensibilisation aux dangers des intersections dans le but d'harmoniser et sécuriser les déplacements des différents modes de transports.

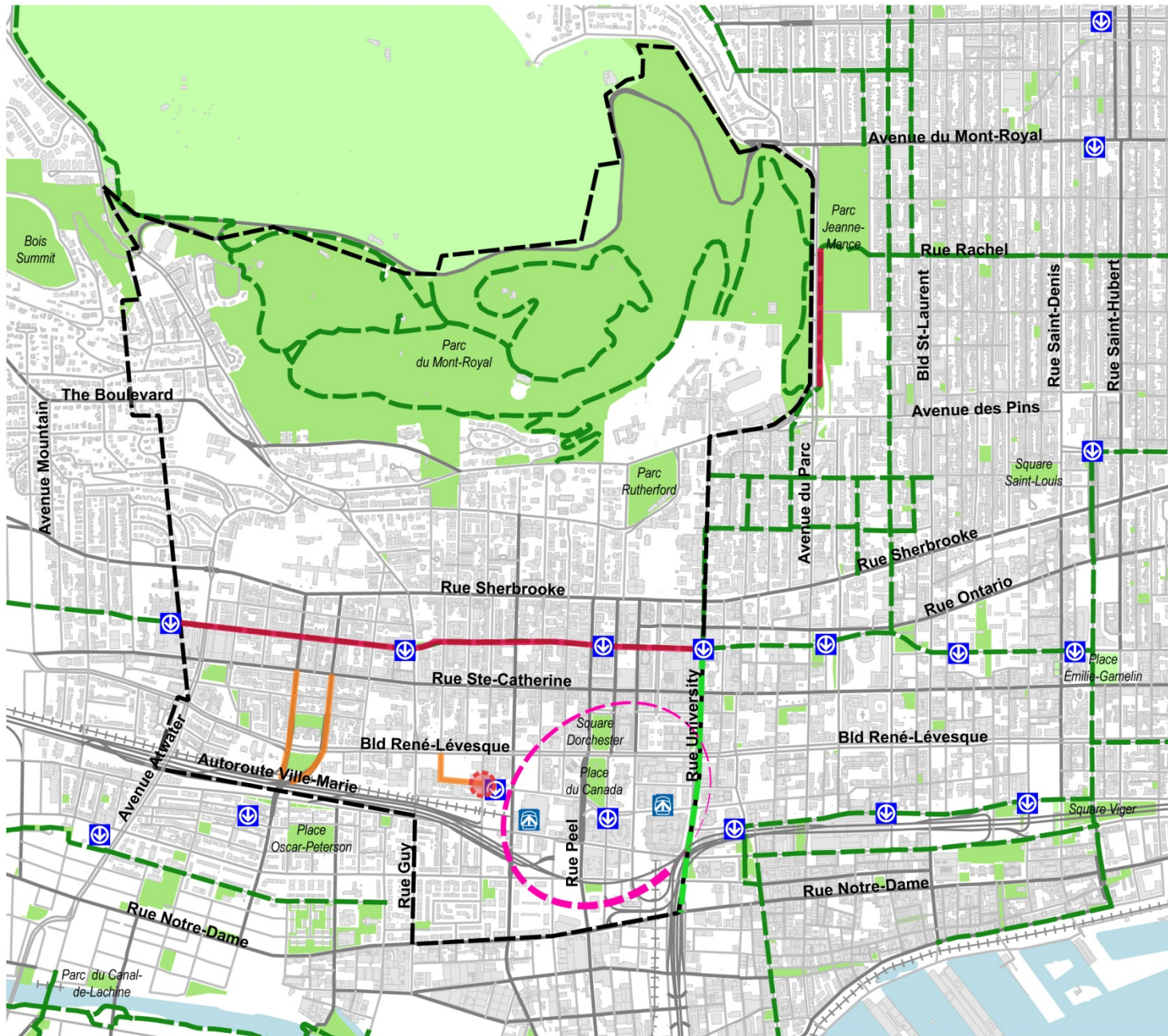
De nombreuses intersections sur la piste cyclable de la rue De Maisonneuve Ouest ont été identifiées comme potentiellement problématiques. Le quartier requiert des mesures telles que le marquage de chaussées, la pose de panneaux d'arrêt, l'installation de feux de minutage et des ajustements aux feux de circulation.

La sécurité des piétons a également été identifiée comme enjeu prioritaire dans Peter-McGill. Plusieurs facteurs sont en cause: le temps de traverse trop court sur certains feux de circulation, le non-respect des passages piétonniers qui s'est généralisé et cause de nombreux blessés chaque jour, le manque de visibilité aux intersections (places de stationnement qui empêchent les automobilistes et les piétons de se voir les uns les autres), etc.

Réduction du transport interurbain

Des centaines d'autobus en provenance de la rive sud et autres banlieues causent des problèmes de circulation chaque jour, en particulier aux heures de pointe. Une connexion/route directe de l'autoroute à la gare des autocars a été suggérée. Également, un mode de transport alternatif comme un train pourrait éliminer les problèmes de circulation et de sécurité.

Un autre problème est le nombre important de gros camions de transport qui circulent en plein centre-ville. Les poids-lourds représentent un danger pour les citoyens. De plus, ils causent beaucoup de dommages sur les routes et viaducs qui sont coûteux et entraînent des problèmes de circulation. Par exemple, chaque année, quelques camions se retrouvent coincés sous le viaduc sur la rue Guy. Beaucoup de villes modernes ont des dépôts pour les poids-lourds où ils transfèrent leurs livraisons à des petits camions et vans pour livrer dans le centre-ville et secteurs résidentiels. Cela pourrait être une solution pour Montréal également.



ENJEUX DE DÉPLACEMENT PETER MCGILL

- Peter McGill
- Parc
- Autre espace vert
- Voie ferrée

Enjeux

- Piste cyclable existante
- Améliorer la signalisation / Réduire les conflits d'usages
- Zone à fort trafic d'autobus
- Consolider le réseau cyclable
- Apaiser la vitesse de circulation
- Sécuriser l'intersection

0 250 500 m



Source : Ville de Montréal, Comité Déplacement local
Fond de plan : Ville de Montréal, Adresses Québec

6 CONCLUSION

Le caractère central de l'arrondissement de Ville-Marie amène un certain degré de difficulté à la réalisation d'un plan de déplacement local pour l'ensemble de l'arrondissement. Toutefois, il est nécessaire de se doter d'une vision globale des déplacements de toutes sortes et de sécuriser les usages les plus vulnérables qui résident, travaillent, étudient ou se divertissent dans l'arrondissement.

Le Comité de déplacement local de Ville-Marie souhaite donc émettre certaines recommandations afin de contribuer à la réalisation inclusive du plan de déplacement local de l'arrondissement de Ville-Marie.

6.1 PRINCIPALES RECOMMANDATIONS

1. **Que l'arrondissement de Ville-Marie procède à une démarche d'élaboration d'un plan de déplacement local pour l'ensemble de l'arrondissement.**
2. **Que la participation citoyenne soit au cœur de la démarche d'élaboration du plan de déplacement local.**
3. **Qu'un comité de suivi du plan de déplacement local soit formé avec les organismes membres du Comité de déplacement local Ville-Marie et les responsables du dossier à l'arrondissement.**
4. **Que l'arrondissement s'assure d'inclure des représentants de la Ville centre, du Ministère des transports du Québec, du Gouvernement fédéral pour que l'ensemble des rues, des artères, des autoroutes et des ponts qui sillonnent le territoire soient pris en considération dans l'élaboration du plan de déplacement local.**
5. **Que le piéton soit au cœur du plan de déplacement local.**
6. **Qu'une attention particulière soit accordée aux déplacements cyclistes dans l'arrondissement.**

7 ANNEXE

7.1 LISTE DES DOCUMENTS CONSULTÉS

Titre du document	Date de parution	Auteur	Type de document	Hyperlien
Desseins sur Montréal	1989	Biennale international de design urbain	Livre	http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P42/5g.pdf
Étude de circulation pour l'accès au Terminus Centre-Ville dans l'axe de l'Inspecteur / Mansfield	2001	AMT	Rapport d'étude	http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P42/5i.pdf
Projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal par le ministère des Transports du Québec	2002	Bureau d'audiences publiques sur l'environnement	Rapport d'enquête et d'audience publique	http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/rapports/publications/bape162.pdf
Accessibilité et mobilité à vélo au centre-ville de Montréal, la proposition de vélo-québec	2005	Vélo-Québec	Proposition	http://www.velo.qc.ca/doc/files/file/expertise/VQ_2005_CentreVille.pdf
La mobilité des personnes dans la région de Montréal	2008	Secrétariat aux enquêtes Origine-Destination	Rapport	http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P62/7a31.pdf
Plan de transport: Réinventer Montréal	2008	Ville de Montréal		http://servicesenligne.ville.montreal.qc.ca/sel/publications/PorteAccesTelechargement?lng=Fr&systemName=68235660&client=Serv_corp
Reconstruction du complexe Turcot	2009	Ville de Montréal	Mémoire de la Ville de Montréal présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement	http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Complxe_Turcot/documents/DM82.pdf
Forum citoyen Centre-Sud: Compte-rendu des ateliers thématiques	2009	CDC Centre-Sud	Compte-rendu	http://www.cdccentresud.org/tiki-index.php?page=Centre+de+documentation
Programme triennal d'immobilisations 2010/2011/2012	2009	AMT		http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P42/5e.pdf
Plan de déplacement des écoles (5 primaire)	2010	Vélo Québec	Rapport (5)	
Guide des plans locaux de déplacements	2010	Ville de Montréal; Direction des transports		http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_VMA_FR/MEDIA/DOCUMENTS/GUIDE_PLANS_LOCAUX_D%25C9PLACEMENTS.PDF
Le transport en commun: Au cœur du développement économique de Montréal	2010	Chambre de commerce du Montréal métropolitain	Étude	http://www.ccomm.qc.ca/documents/etudes/2010_2011/10_11_26_ccomm_etude-transport_fr.pdf
La contribution du transport en commun au développement durable	2010	Association du transport urbain du Québec	Étude	http://www.atuq.com/library/images/contentImages/DD_EtudeComplete_2010-11-08.pdf
Mémoire de l'association du village Shaughnessy concernant le PPU des Grands Jardins	2011	Association du Village Shaughnessy	Mémoire	http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P47/7a2.pdf
Bleu et Vert sur Ontario; Renaturaliser Sainte-Marie	2011	Sentier Urbain et Rayside Labossière	Mémoire	http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P48/7a5.pdf
PPU Sainte-Marie; Mémoire présenté par le comité-conseil Tous pour l'aménagement du Centre-Sud	2011	Comité-conseil Tous pour l'aménagement du Centre-Sud	Mémoire	http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P48/7a13.pdf

Titre du document	Date de parution	Auteur	Type de document	Hyperlien
La rive fluviale du quartier Sainte-Marie	2011	Projet Montréal	Mémoire	http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P48/7a8.pdf
Secteur Centre-Ouest du Centre-ville de Montréal	2011	CSSS de la Montagne	Mémoire sur le Programme Particulier d'Urbanisation (PPU) des grands jardins	http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P47/7a16.pdf
Offre et demande en transport	2011	Direction des transports; Ville de Montréal	Portrait de Montréal	http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/transports_fr/media/documents/portrait_montral_2012_04_04.pdf
Mémoire sur le cadre de révision des hauteurs et densités du centre-ville	2011	Conseil régional en environnement de Montréal	Mémoire	http://www.cremtl.qc.ca/sites/default/files/upload/documents/publications/cadrerevisionhauteurdensite.pdf
Vélo et partage du réseau routier	2011	DSP (Morency, Thérien, King)	Mémoire	http://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx_asssmpublications/978-2-89673-120-6.pdf
Concept d'aménagement préliminaire secteur du CHUM/CRCHUM	2012	Plania/Ville de Montréal	Concept d'aménagement	http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P66/8a10b1.pdf
PPU Quartier des spectacles Pôle Quartier latin - RAAMM / Ex Aequo/ ROPMM	2012	RAAMM / Ex Aequo/ ROPMM	Mémoire	http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P62/7a16.pdf
PPU Quartier des spectacles Pôle Quartier latin - UQÀM	2012	UQÀM	Mémoire	http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P62/7a20.pdf
PPU Quartier des Grands Jardins	2012	Arrondissement de Ville-Marie	Administratif	http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_VMA_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PPU_SAINTE-MARIE_VF_JANV2012_WEB.PDF
Repenser le centre-ville de Montréal - Pour un cœur qui bat au rythme de la jeunesse	2012	Conseil Jeunesse de Montréal; Génération d'idées	Mémoire déposé dans le cadre de la consultation sur le PPU du Quartier des spectacles - Pôle du Quartier latin	http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P62/7a9.pdf
Lumière sur le pôle du Quartier Latin	2012	Tous pour l'aménagement de Centre-Sud (TACS)	Mémoire déposé dans le cadre de la consultation sur le PPU du Quartier des spectacles - Pôle du Quartier latin	http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P62/7a6.pdf
PPU Quartier Sainte-Marie	2012	Arrondissement de Ville-Marie	Concept d'aménagement	http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_VMA_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PPU_SAINTE-MARIE_VF_JANV2012_WEB.PDF
Le Parc Bellerive	2013	Par le comité citoyen du parc Bellerive	Mémoire	http://ocpm.qc.ca/sites/import.ocpm.aegirvps.net/files/pdf/P66/8a3.pdf
Le transport collectif : une solution de mobilité durable favorisant la sécurité piétonne à Montréal	2013	STM		http://www.stm.info/sites/default/files/13862_memoire_securite_pietonnev14mai_final_hr.pdf
PPU Quartier des spectacles - Pôle du Quartier Latin	2013	Arrondissement de Ville-Marie	Concept d'aménagement	http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_VMA_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PPU_QUARTIER-LATIN-MOD-OCPM-4B-WEB.PDF

Titre du document	Date de parution	Auteur	Type de document	Hyperlien
Démarche quartier vert et sécuritaire : quartier Sainte-Marie	2013	CDC Centre-Sud	Documentation	http://www.cdccentresud.org/tiki-index.php?page=Centre+de+documentation
Commentaires et recommandations à l'Office de consultation publique de Montréal sur le projet perspective et de mise en valeur du Vieux-Montréal	2013	Conseil régional en environnement de Montréal	Mémoire	http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P66/8a6.pdf
Le projet perspective 2017 - Plan de protection et de mise en valeur du Vieux-Montréal	2013	Culture Montréal	Mémoire	http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P66/8a7.pdf
Proposition d'un pont mobile entre le Vieux-Port et le parc de la Cité-du-Havre	2013	Ottavio Galella	Concept d'aménagement	http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P66/8a15.pdf
Mémoire du regroupement des musées d'histoire de Montréal sur l'avenir du Vieux-Montréal	2013	Les musées d'histoire de Montréal	Mémoire	http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P66/8b4.pdf
La traversée de la rue à Montréal: Comment accroître le confort et la sécurité des piétons?	2013	Conseil régional en environnement de Montréal	Mémoire	http://www.cremtl.qc.ca/publication/memoires/2013/memoire-cre-montreal-traversee-rue-montreal-comment-accroitre-confort
Rendre le Vieux-Montréal vivant, accessible et accueillant	SD	Projet Montréal	Mémoire	http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P66/8a10.pdf
Bloc Urbain; Projet de revitalisation et de verdissement du segment de la rue Ontario entre Sanguinet et Clark	SD	Comité de verdissement et de développement durable de l'Urbain		http://ocpm.qc.ca/sites/ocpm.qc.ca/files/pdf/P62/7a31.pdf

