

THÉMATIQUE DU TRANSPORT

1. Page titre

Pour cette première rencontre thématique de la stratégie, nous aborderons le thème crucial de l'accessibilité au centre-ville.

2. Deuxième page titre - contexte

C'est un fait notoire, les enjeux liés à la mobilité des biens et des personnes sont parmi les plus déterminants pour l'avenir d'un centre-ville contemporain comme le nôtre. Si le problème est commun à tous les grands centres urbains, les solutions sont par contre multiples et doivent être adaptées au contexte urbain, qui est variable d'une ville à l'autre.

3. 1961

En 1961, le territoire urbanisé de l'agglomération est principalement constitué d'un tissu urbain conçu en fonction des déplacements actifs et collectifs. Il faut insister sur ce détail parce qu'il est déterminant pour l'avenir du centre-ville.

Cette époque est par ailleurs marquée par le début des grandes opérations de rénovation urbaine afin d'adapter le milieu au nouveau mode de vie fondé sur l'usage de l'automobile.

4. 2016

Nous avons tellement bien fait en ce domaine qu'aujourd'hui notre agglomération métropolitaine est la première au Canada en matière d'étalement urbain. Elle se caractérise donc maintenant par un environnement périurbain essentiellement orienté sur l'usage de l'automobile.

En rouge, on aperçoit le territoire du centre-ville et en bourgogne, les quartiers urbains denses qui prolongent le centre-ville.

Entièrement contenus dans un rayon de 10 km, le centre-ville et les quartiers urbains denses n'accueillent plus aujourd'hui que 20 % de la population de l'agglomération, et bien sûr la majorité des emplois.

Malgré tout, pour diverses raisons géographiques et historiques, nous avons encore un des centres-ville les plus denses et dynamiques d'Amérique du Nord, toute proportion gardée pour une agglomération de cette taille. Aujourd'hui, cela est un grand avantage.

5. Autoroutes

Voici le réseau des grandes autoroutes qui se déploient dans l'agglomération.

6. Saturation

Et voici la saturation de ce réseau durant la pointe du matin.

Le réseau inférieur est également marqué par la congestion. Au centre-ville et dans les quartiers urbains denses qui lui sont adjacents, c'est durant la pointe de l'après-midi que c'est le pire.

À titre indicatif, dans les derniers 15 ans, il s'est ajouté 10 000 autos accédant au centre-ville en pointe du matin. C'est une croissance de loin inférieure à celle que nous avons connue durant les 15 années antérieures, mais c'est tout de même une croissance notable, surtout en considération de ses impacts sur la qualité de l'environnement urbain du centre-ville et des quartiers centraux. Et bien sûr, la congestion du réseau est amplifiée par les nombreux chantiers de voirie actuels et à venir.

7. Réseau radial

Voici maintenant le grand réseau de transport collectif hors rue.

62 % des déplacements générés par le centre-ville durant la pointe du matin sont effectués en transport collectif, soit 83 000 déplacements de plus qu'il y a 15 ans.

Incluant les déplacements actifs (marche et vélo), ce pourcentage grimpe à 70 %!

Il s'agit donc d'une tendance lourde, que la stratégie vise à encourager.

8. Rappel

Comme on peut le voir sur cette carte, dans les années 40, la ville est presque essentiellement développée à partir d'un réseau complexe de transport collectif. Dans pratiquement tous les quartiers de la ville, les déplacements, quel que soit le motif, se font principalement à pied, en tramway ou en autobus. La démocratisation de l'automobile entraîne toutefois une congestion assez rapide du réseau routier, qui n'a évidemment pas été conçu à cette fin.

9. Rappel (2)

La seule solution s'avère donc la construction d'un système de transport souterrain. Le tracé qui s'impose suit naturellement les axes les plus densément bâtis.

10. Rappel (3)

Ce réseau sera finalement construit en 1966. On considère généralement qu'il a littéralement sauvé le centre-ville, qui aurait autrement dé péri comme de nombreux autres en Amérique du Nord.

11. Rappel (4)

Depuis 1966, le réseau hors rue s'est étendu, principalement hors des quartiers urbains denses.

Les quartiers urbains denses (en grisé sur la carte) sont les seuls dans l'agglomération montréalaise à avoir été conçu sur la base du transport actif et collectif. Ils se caractérisent par la présence de 90 habitants à l'hectare, par opposition à 27 habitants à l'hectare pour le reste de l'agglomération. Ça n'est donc pas étonnant qu'ils accaparent 42 % des déplacements vers le centre-ville en pointe du matin.

Par conséquent, ce sont ces quartiers qui offrent le plus grand potentiel de désengorgement des réseaux d'accès au centre-ville, à la condition toutefois d'être dotés d'un réseau de transport actif et collectif adapté.

12. Saturation

Or, à l'heure actuelle, c'est au centre-ville et dans les quartiers urbains denses adjacents que l'offre en matière de transport collectif lourd est la plus déficiente durant les heures de pointe :

- *Pleine capacité ou saturation des lignes de métro jaune, verte et orange en pointe, avec 500 000 déplacements par jour vers ou depuis le centre-ville;*
- *Faible réserve de capacité des principales lignes d'autobus, avec 240 000 déplacements par jour vers ou depuis le centre-ville, dont la 165 du chemin Côte-des-Neiges, la 80 de l'avenue du Parc et la 24 de la rue Sherbrooke.*

La stratégie vise à révéler cette problématique et à souligner combien le programme de transport du Grand Montréal peut être déterminant pour l'avenir du centre-ville.

13. Un réseau complémentaire

La Stratégie appuie également le projet de Réseau électrique métropolitain (REM) incluant plusieurs arrêts sur le territoire du centre-ville et permettant une connexion directe avec les lignes bleue et verte, et non seulement orange (stations McGill, Édouard-Montpetit, Bridge-Wellington et du Havre).

14. Orientations

15. Orientations (2)

Compléter l'électrification des réseaux de transport notamment en accélérant l'implantation d'infrastructures de recharge pour les autobus, les taxis, les véhicules particuliers et les véhicules de livraison dans le cadre de la réfection des rues.

Électrifier la flotte de véhicules et le matériel roulant de la Ville en priorité dans l'arrondissement de Ville-Marie.

Planter, avec les partenaires concernés, des corridors de mobilité intégrée et intelligente pour autobus, dont la mise en place de feux intelligents et infrastructures de recharge- Cote des Neiges, Parc, Saint-Laurent, Sherbrooke, René-Lévesque, Papineau, De Lorimier

Ajouter des pistes cyclables reliant les pistes du centre-ville au réseau existant des arrondissements limitrophes.

Soutenir la mise en œuvre de mesures d'optimisation de l'offre de stationnement au CV (dans le respect du projet de Politique de stationnement de la Ville), notamment en migrant vers le stationnement intelligent dont le jalonnement dynamique avec l'affichage dynamique et un logiciel.