

RAPPORT N° 151-11144-00

ÉTUDE SUR L'ACCESSIBILITÉ ET LA MOBILITÉ AU CENTRE- VILLE

RAPPORT DE CONSULTATION

20 juin 2016

ÉTUDE SUR L'ACCESSIBILITÉ ET LA MOBILITÉ AU CENTRE-VILLE

Rapport de consultation
Ville de Montréal

Rapport de consultation

Projet n° 151-11444-00
Date : 20 juin 2016

WSP Canada Inc.
1600, boulevard René-Lévesque Ouest
16^e étage, Montréal, Québec
H3H 1P9

Téléphone : +1-514-340-0046
Télécopieur : +1-514-340-1337
www.wspgroup.com



SIGNATURES

Préparé par

Paul Tétreault, ing., urb., P.Eng., M.urb.
Planification des transports et circulation

Révisé par

Tam Nguyen, ing., M.ing.
Directeur de projets
Planification des transports et circulation

L'original du document technologique que nous vous transmettons a été authentifié et sera conservé par WSP pour une période minimale de dix ans. Étant donné que le fichier transmis n'est plus sous le contrôle de WSP et que son intégrité n'est pas assurée, aucune garantie n'est donnée sur les modifications ultérieures qui peuvent y être apportées.

ÉQUIPE DE RÉALISATION

Chargé de projet	Tam Nguyen, ing., M.ing
Ingénieur sénior	Vincent Ermatinger, ing., M. Sc. A.
Ingénieur, urbaniste	Paul Tétreault, ing., urb., P.Eng., M.urb.
Analyste en transport	Myriam Langlois, urb.-stag., B.A., M.urb.

Référence à citer :

WSP CANADA INC. 2016. *Étude sur l'accessibilité et la mobilité au centre-ville : Rapport de consultation*, document préparé pour la Ville de Montréal, 34 pages et 1 annexe.

TABLE DES MATIÈRES

1	INTRODUCTION.....	4
1.1	CONTEXTE ET OBJECTIF DU MANDAT	4
2	PORTRAIT DE LA SITUATION ACTUELLE.....	4
2.1	TERRITOIRE À L'ÉTUDE, PLANIFICATION ET MOBILITÉ.....	4
2.1.1	CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE	5
2.1.2	CONTEXTE URBAIN	5
2.1.3	PLANIFICATION DU TERRITOIRE	6
2.1.4	DÉPLACEMENTS ET MOBILITÉ.....	6
2.2	RÉSEAUX ET PRINCIPAUX POINTS D'ACCÈS	7
2.2.1	RÉSEAU ROUTIER ET CIRCULATION	7
2.2.2	TRANSPORTS ACTIFS.....	10
2.2.3	TRANSPORTS COLLECTIFS.....	11
2.2.4	SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DU MILIEU DE VIE	14
2.2.5	STATIONNEMENT.....	15
2.2.6	TRANSPORT DES MARCHANDISES EN MILIEU URBAIN.....	16
2.3	RÉSUMÉ DES PRÉOCCUPATIONS DES CITOYENS LORS DES CONSULTATIONS PUBLIQUES DU PLAN LOCAL DES DÉPLACEMENTS DE L'ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE.....	16
3	PRINCIPAUX ENJEUX D'ACCESSIBILITÉ ET DE MOBILITÉ....	18
3.1	LES HUIT PRINCIPAUX ENJEUX	18
3.1.1	ENJEU 1.....	19
3.1.2	ENJEU 2.....	19
3.1.3	ENJEU 3.....	20
3.1.4	ENJEU 4.....	20
3.1.5	ENJEU 5.....	20
3.1.6	ENJEU 6.....	21
3.1.7	ENJEU 7.....	21
3.1.8	ENJEU 8.....	21

4	VISION ET SES GRANDES ORIENTATIONS.....	28
5	CONCLUSION	29
	RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES	31
	Liste des abréviations.....	34

ANNEXES

ANNEXE A

CLASSIFICATION ET QUALIFICATION DES ENJEUX

FIGURES

FIGURE 2.1. TERRITOIRE À L'ÉTUDE	5
FIGURE 2.2. COMPARAISON DES PARTS MODALES POUR TOUS LES DÉPLACEMENTS EN LIEN AVEC LE TERRITOIRE DE LA STRATÉGIE CENTRE-VILLE SELON LA PÉRIODE DE LA JOURNÉE	7
FIGURE 2.3. RÉSEAU ROUTIER ET PRINCIPAUX POINTS D'ACCÈS.	8
FIGURE 2.4. L'ÉTAT DE LA CONGESTION POUR ACCÉDER AU CENTRE-VILLE DURANT LA PÉRIODE DE POINTE DU MATIN.	9
FIGURE 2.5. RETARD MOYEN (EN MINUTES) POUR SE DÉPLACER ENTRE LE CENTRE-VILLE DE MONTRÉAL ET LES SOUS-RÉGIONS EN 2008.	9
FIGURE 2.6. RÉSEAU CYCLABLE ET PRINCIPAUX POINTS D'ACCÈS.	11
FIGURE 2.7. CARTE DU MÉTRO ET DES LIGNES DE TRAINS DE BANLIEUE.	11
FIGURE 2.8. ÉTAT DU RÉSEAU DU MÉTRO EN 2011 : POINTS DE CHARGE MAXIMAUX DURANT L'HEURE DE POINTE.....	13
FIGURE 2.9. NOMBRE DE COLLISIONS PAR INTERSECTION ENTRE 2012 ET 2014.	14
FIGURE 2.10. NOMBRE D'ACCIDENTS MORTELS OU GRAVES PAR INTERSECTION ENTRE 2012 ET 2014.	15
FIGURE 3.1. LA SATURATION DES RÉSEAUX DE TRANSPORT ROUTIER ET COLLECTIF ACCÉDANT AU TERRITOIRE EN PÉRIODE DE POINTE ET VULNÉRABILITÉ DES RÉSEAUX.	23
FIGURE 3.2. DÉPLACEMENT DE PROXIMITÉ ET LIAISONS INTERNES DIFFICILES.	25

FIGURE 3.3. LES ENJEUX ENTOURANT LA SÉCURITÉ, LA CONVIVIALITÉ ET LA QUALITÉ DU MILIEU DE VIE.	26
FIGURE 3.4. LES ENJEUX D'ACCESSIBILITÉ ET DE CONTINUITÉ DU RÉSEAU CYCLABLE.	27

1 INTRODUCTION

1.1 CONTEXTE ET OBJECTIF DU MANDAT

Afin de se doter d'une stratégie de développement intégré du centre-ville, le Maire de Montréal a créé en 2015 le Bureau du centre-ville. Celui-ci a pour mandat de développer une « Stratégie centre-ville ». L'objectif de la Stratégie est d'optimiser le potentiel de développement du centre-ville en créant une vision d'avenir sur quinze ans pour le centre de Montréal et de proposer des mesures concrètes et ciblées qui guideront son développement futur. La stratégie vise avant tout à créer un centre-ville attrayant, animé et dynamique, où il fait bon vivre, travailler, étudier et se divertir.

WSP a été mandaté dans le cadre de la Stratégie centre-ville pour procéder à la réalisation d'une étude sur l'accessibilité et la mobilité au centre-ville. L'objectif de ce mandat est d'identifier les principaux défis en matière d'accessibilité et de mobilité au centre-ville, en se basant sur les ouvrages en cours de réalisation et réalisés dans les dernières années, de classer et qualifier les enjeux et problématiques et de proposer une vision et les grandes orientations pour améliorer l'accessibilité et la mobilité au centre-ville.

Il importe pour la vitalité économique de la métropole et la qualité de vie des citoyens, visiteurs et autres usagers des infrastructures de transport que des efforts soient déployés afin d'établir une vision commune, des mesures et des interventions afin d'améliorer la mobilité et l'accessibilité au centre-ville. La Stratégie centre-ville contribue à cet exercice. Afin d'établir une vision claire, des orientations et des stratégies d'interventions spécifiques, la maîtrise des enjeux de mobilité et d'accessibilité au centre-ville passe par l'établissement d'un portrait de la situation actuelle des réseaux de transport.

2 PORTRAIT DE LA SITUATION ACTUELLE

2.1 TERRITOIRE À L'ÉTUDE, PLANIFICATION ET MOBILITÉ

Tel qu'illustré à la figure 2-1¹, le territoire à l'étude dans le cadre de la Stratégie centre-ville est traité en zones concentriques autour du centre des affaires et intègre l'ensemble du territoire de l'arrondissement de Ville-Marie, le secteur de Griffintown, le secteur du Havre, les secteurs de Milton-Parc et de l'Hôtel-Dieu, ainsi que les berges du Saint-Laurent à l'est des voies ferrées du Canadien Pacifique (CP). Quatre arrondissements sont touchés par l'étude :

- l'arrondissement de Ville-Marie;
- l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve dans l'est;
- l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal au nord;

¹ Traitement WSP, 2015-2016

→ l'arrondissement du Sud-Ouest.

Au total, le territoire à l'étude dans est d'une superficie de 18,2 km².

Figure 2.1.Territoire à l'étude



2.1.1 CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE

De par sa position stratégique dans l'agglomération et sa concentration élevée en pôles d'attraction, le territoire d'intervention de la Stratégie centre-ville est le lieu de convergence de plusieurs réseaux de transport majeurs. C'est l'endroit le mieux desservi par les réseaux de transport de toute la région métropolitaine. Cependant, le territoire du centre-ville est affecté par la présence de quelques contraintes et barrières naturelles et anthropiques qui, par occasion, limitent les déplacements actifs et véhiculaires, soit : les voies ferrées, l'autoroute Ville-Marie (A-720), l'autoroute Bonaventure, le Pont-Jacques Cartier, la montagne et ses pentes abruptes ainsi que le réseau hydrographique limitrophe.

2.1.2 CONTEXTE URBAIN

Le territoire à l'étude est un lieu de destination privilégié pour :

- **Travailler** : Le territoire de la Stratégie centre-ville est le poumon économique de la région métropolitaine. Avec près de 336 695 emplois, il constitue le plus grand pôle d'emplois du Québec.
- **Étudier** : Le territoire de la Stratégie centre-ville compte quatre grandes institutions d'enseignement universitaires et quatre Cégeps (l'Université McGill, l'Université du Québec à Montréal, l'Université Concordia, l'École de technologie supérieure, le Cégep du Vieux-Montréal et les Collèges Dawson, LaSalle et O'Sullivan).
- **Vivre** : Le territoire de la Stratégie centre-ville compte près de 98 800 résidents et connaît une croissance démographique soutenue. Sa population est jeune et dynamique. L'âge médian est de 34 ans et près de 30 % de la population a moins de 25 ans.

→ **Se divertir et consommer** : Le territoire de la Stratégie centre-ville est un pôle touristique, de loisir et de divertissements culturels qui vit au rythme des grands événements qui l'anime.

2.1.3 PLANIFICATION DU TERRITOIRE

Comme le territoire à l'étude dispose d'un immense potentiel de développement, la planification de l'offre de transport notamment collectif et actif pour accommoder divers projets de développement est l'un des plus grands défis auquel fait face le territoire de la Stratégie centre-ville afin de diminuer l'utilisation de l'automobile-solo.

Actuellement, près de 9 118 nouvelles unités résidentielles et 10 projets commerciaux ou de bureau sont prévus dans l'arrondissement de Ville-Marie et près de 4 000 unités résidentielles sont planifiées dans le Quartier Griffintown situé dans l'arrondissement du Sud-Ouest. De plus, plusieurs grands sites, dont l'hôpital Royal-Victoria et l'Hôtel-Dieu, changeront de vocation d'ici les prochaines années.

2.1.4 DÉPLACEMENTS ET MOBILITÉ

Motorisation des ménages et motifs de déplacement

Les ménages du territoire de la Stratégie centre-ville possèdent moins d'automobiles que la moyenne des résidents de l'ensemble du territoire couvert par l'enquête. Cependant, une importante croissance du taux de possession d'automobiles par personne est observée dans le cœur du centre-ville (SM 101) entre 2008 et 2013² où le nombre d'autos par personne a augmenté de 0,25 à 0,36.

Le territoire de la Stratégie centre-ville attire principalement des déplacements pour le travail (48 % | 348 000). Ce phénomène est encore plus prononcé dans le Quartier des affaires où près de 73 % (186 000) des déplacements attirés sont pour le motif travail. Les études sont le second motif de déplacement le plus important après le travail sur le territoire de la Stratégie centre-ville. Près de 12% (86 000) des déplacements attirés ont pour motif les études.

Les modes de transport utilisés, les origines et destinations des déplacements

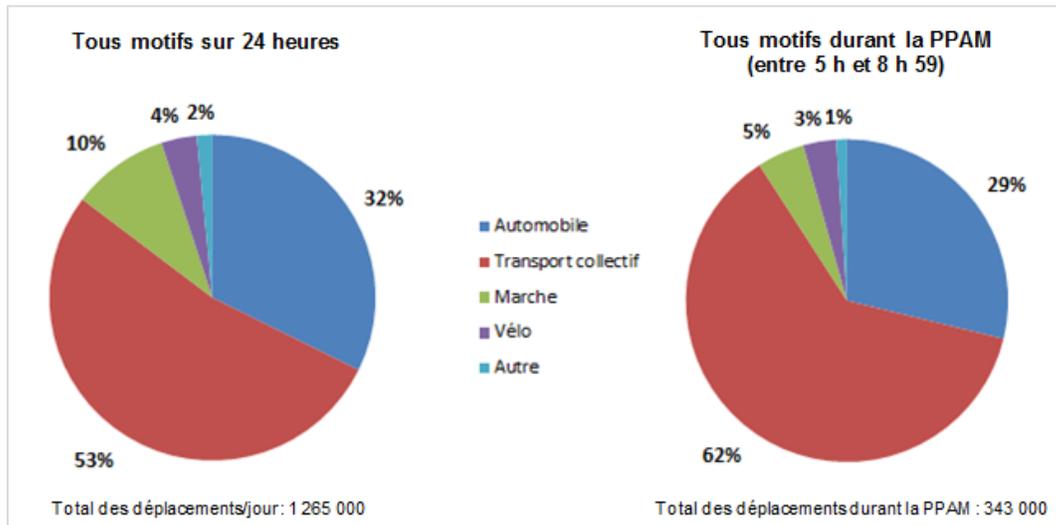
Durant la période de pointe du matin, la part modale des transports collectifs³ est de 62 % (213 000). Pour cette même période, l'automobile compte pour 29 % (99 470) des déplacements, la marche 5 % (17 000) et le vélo pour 3 % (10 000) (voir la figure 2-2)⁴.

² Enquête Origine-Destination de 2013, traitement WSP

³ Cela inclut les déplacements bimodaux : les gens qui se destinent à une station de transport collectif en voiture avant de continuer leur trajet vers le centre-ville.

⁴ Enquête Origine-Destination de 2013, traitement WSP

Figure 2.2. Comparaison des parts modales pour tous les déplacements en lien avec le territoire de la Stratégie centre-ville selon la période de la journée



- Une proportion importante des déplacements (42 % | 535 000) s'effectue entre le territoire de la Stratégie centre-ville et les quartiers centraux situés le long de la desserte des lignes de métro orange et verte.
- Plusieurs autres déplacements se destinent à l'extérieur de l'île : près de 9 % des déplacements (119 000) s'effectuent avec l'agglomération de Longueuil, 7 % (91 000) avec la Couronne Sud, 6 % (72 000) avec Laval et 5 % (66 000) avec la Couronne Nord. Seulement 0,2 % des déplacements se destinent à l'extérieur de la région métropolitaine.
- La part modale des déplacements actifs entre l'arrondissement et les secteurs centraux de Montréal est de 10 % en raison de leur proximité physique et le maillage du réseau cyclable.
- La part modale des déplacements en transports actifs internes au centre-ville est très élevée avec 45 % (78 000 déplacements). La trame de rue orthogonale, la présence et la proximité de nombreux générateurs de déplacements expliquent en partie pourquoi les transports actifs sont des modes de transports aussi utilisés sur le territoire de la Stratégie centre-ville.

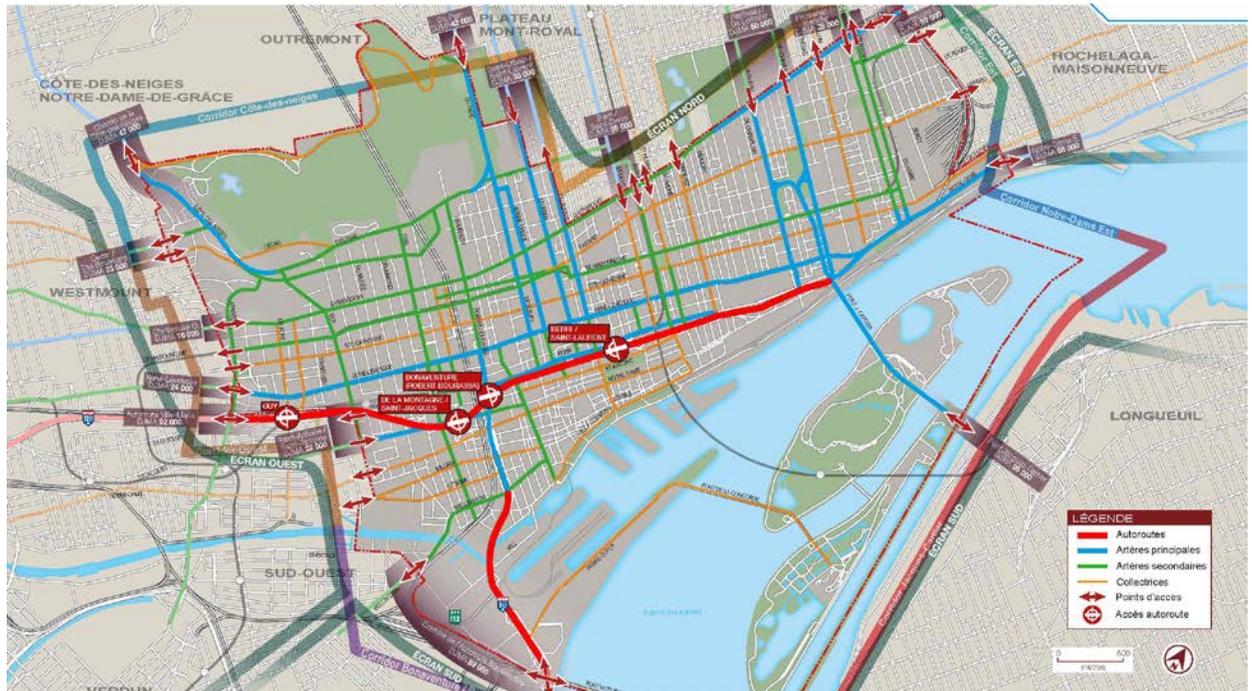
2.2 RÉSEAUX ET PRINCIPAUX POINTS D'ACCÈS

2.2.1 RÉSEAU ROUTIER ET CIRCULATION

Le réseau routier menant au centre-ville a une structure radiale c'est-à-dire que les autoroutes et les principales artères convergent toutes vers le centre-ville. Les lignes de train de banlieue et de métro ont aussi une structure radiale. Ce type de structure facilite grandement l'accès au centre-ville de Montréal. La figure 2-3⁵ présente la hiérarchie du réseau routier et illustre les principaux points d'accès routier au territoire de la Stratégie centre-ville.

⁵ Traitement WSP, 2015-2016

Figure 2.3. Réseau routier et principaux points d'accès.



État des infrastructures routières

Plusieurs infrastructures routières donnant accès au centre-ville sont désuètes et nécessitent de grands travaux de réfection. Plusieurs grandes infrastructures sont déjà ou seront en chantier dans les prochaines années, notamment : le pont Champlain, l'échangeur Turcot, l'autoroute Bonaventure ainsi que le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine. D'autres infrastructures à l'intérieur du territoire de la Stratégie centre-ville dont le recouvrement de l'autoroute Ville-Marie et la transformation de la rue Sainte-Catherine Ouest.

Conditions de circulation

Depuis deux décennies, on observe une saturation des réseaux autoroutier et artériel menant au centre-ville en période de pointe (voir les figures 2.4 et 2.5)⁶. Par ailleurs, on constate une croissance globale des coûts annuels de la congestion dans la région montréalaise de 0,67 G\$ en 1993 à 1,89 G\$ en 2013.

Les principaux secteurs du centre-ville où la congestion est récurrente sont : les approches du pont Jacques-Cartier y inclus la fin de l'autoroute Ville-Marie, les secteurs près des entrées et sorties de l'autoroute Ville-Marie ainsi que les accès au pont des Seigneurs, à la rue Wellington et à l'autoroute Bonaventure.

⁶ Ministère des transports du Québec. 2014. Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2008. Rapport réalisé par Les Conseillers ADEC inc., Montréal, 90 p.

Figure 2.4. L'état de la congestion pour accéder au centre-ville durant la période de pointe du matin.

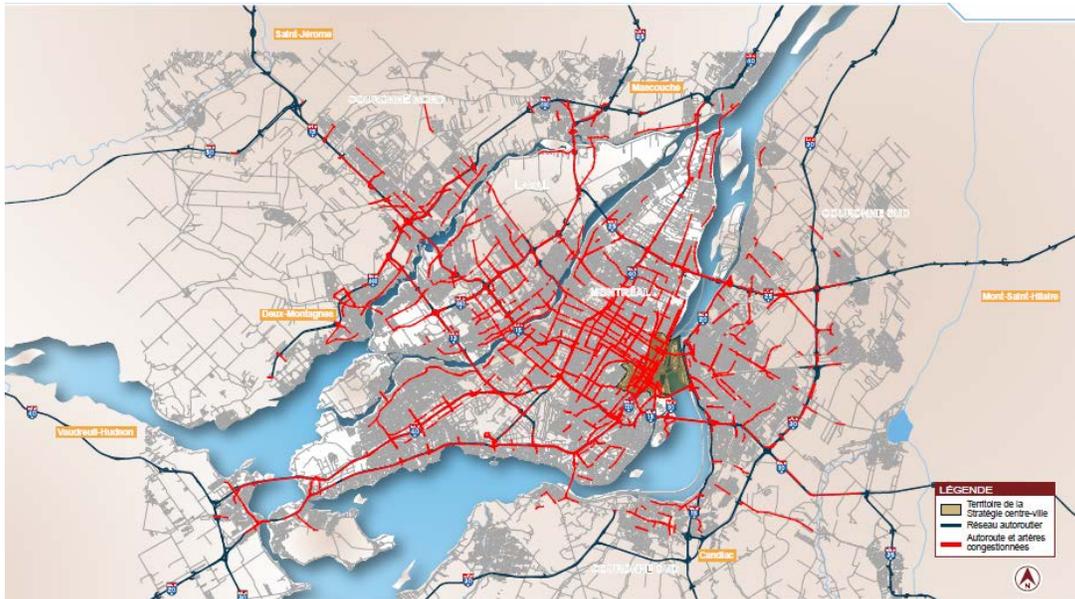
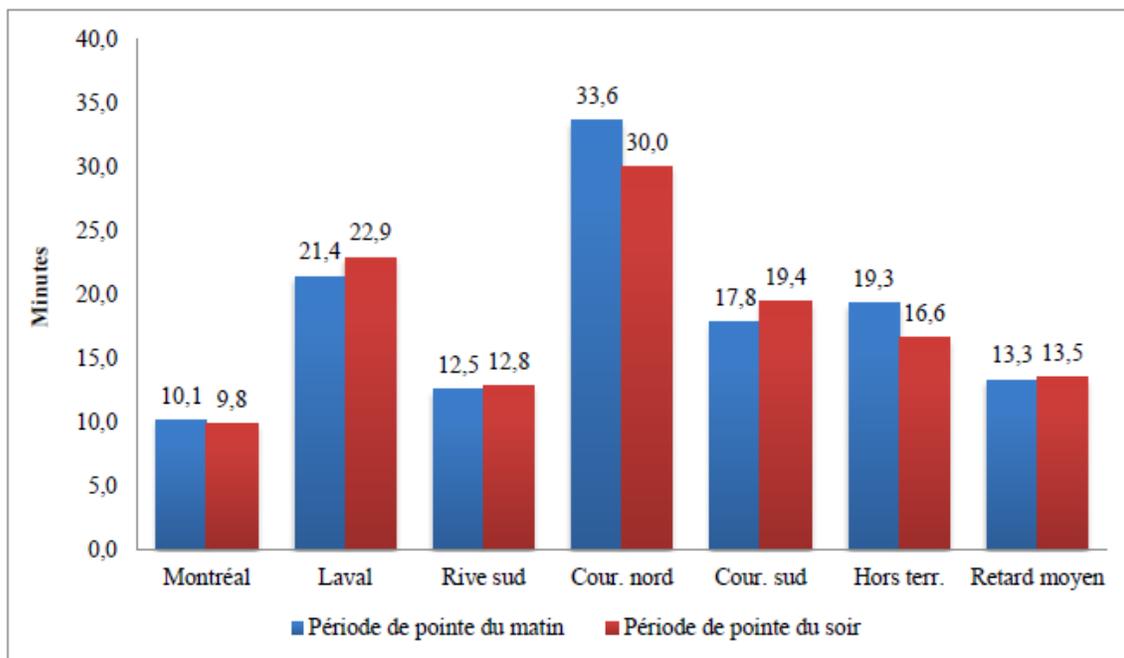


Figure 2.5. Retard moyen (en minutes) pour se déplacer entre le centre-ville de Montréal et les sous-régions en 2008.



2.2.2 TRANSPORTS ACTIFS

Réseau piétonnier

- Le territoire de la Stratégie centre-ville est muni d'une trame de rues orthogonale qui favorise les déplacements à pied, excepté dans certains secteurs où la présence de longs tronçons de rue, la taille de l'emprise des rues et le peu de perméabilité des îlots ne favorisent pas la mobilité active⁷;
- Les secteurs les plus achalandés par les piétons sont à proximité des générateurs de déplacements du Quartier des affaires, du Quartier Latin, des édicules de métro et le long des rues commerciales (p.ex. les rues Sainte-Catherine et Saint-Denis) et dans le Vieux-Montréal (l'avenue McGill College, la rue de la Commune, et la rue Saint-Paul);
- La rue Sainte-Catherine, avec ses 1 200 commerces, est l'axe piétonnier le plus important du territoire de la Stratégie centre-ville. La rue Sainte-Catherine compte huit carrefours dans le Quartier des affaires où plus de 20 000 piétons transitent par jour par carrefour.
- L'accessibilité universelle, le confort et la convivialité des cheminements piétons ne sont pas assurés sur l'ensemble du territoire du centre-ville⁸, par exemple : le boulevard René-Lévesque, la rue Notre-Dame Est, la rue Sherbrooke Est, les approches du pont Jacques-Cartier, les abords du CHUM, les abords de l'autoroute Bonaventure, les passages inférieurs dans le Quartier des gares, etc.

Réseau cyclable

- Près de 44 700 déplacements à vélo par jour ont une origine ou une destination se situant sur le territoire de la Stratégie centre-ville⁹;
- Aucun lien continu ne traverse d'est en ouest le territoire. De plus, il existe présentement beaucoup de discontinuité sur le réseau cyclable (voir la figure 2-6)¹⁰;
- La partie ouest du territoire bénéficie d'un faible nombre d'infrastructures cyclables comparativement à la partie du territoire à l'est de la rue Saint-Urbain. Actuellement, aucun lien ne traverse l'axe nord-sud à l'ouest de la rue Saint-Urbain;
- Les cyclistes sont plus nombreux à fréquenter la piste du boulevard De Maisonneuve que celle de la rue Berri. Les débits peuvent atteindre près de 8 000 cyclistes par jour sur la piste du boulevard De Maisonneuve et 7 000 sur la piste de la rue Berri durant la haute saison¹¹.

⁷ WSP Canada inc. 2016. Plan local de déplacements : portrait /diagnostic des déplacements (présentation PowerPoint utilisée lors des consultations publiques de mars 2016), Montréal, 62 pages et Ville de Montréal, arrondissement de Ville-Marie. 2012. Programme particulier d'urbanisme du Quartier Sainte-Marie, Montréal, 76 pages.

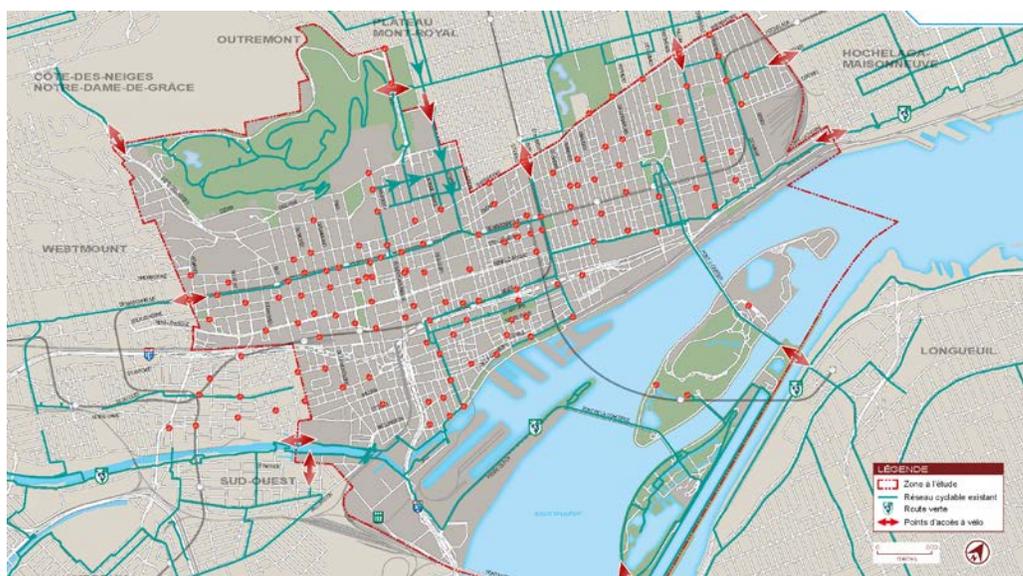
⁸ CIMA+. 2013. Plan d'accessibilité au centre-ville et à l'Île de Montréal : Note technique : Caractérisation du secteur à l'étude, Montréal, 82 pages et annexes.

⁹ Données de l'Enquête Origine-Destination de 2013, traitement WSP

¹⁰ Données de l'Enquête Origine-Destination de 2013, traitement WSP

¹¹ Ville de Montréal. 2013. Vélo — Comptage des pistes cyclables, données ouvertes 2012-2013.

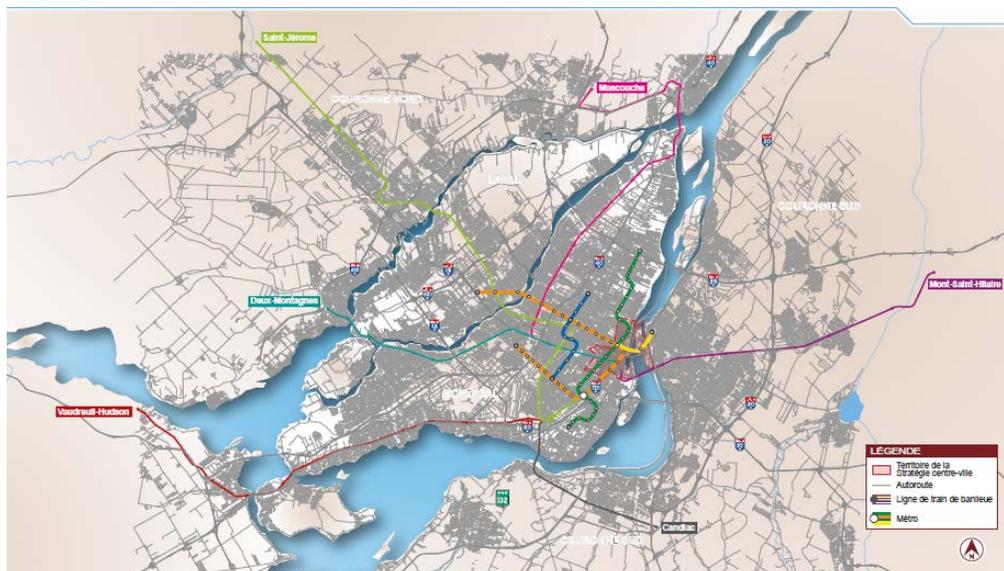
Figure 2.6. Réseau cyclable et principaux points d'accès.



2.2.3 TRANSPORTS COLLECTIFS

Le centre-ville dispose d'une grande accessibilité en transport collectif à partir de la plupart des secteurs de la région. La figure 2-7¹² suivante présente le réseau de transport collectif et principales stations intermodales sur le territoire de la Stratégie centre-ville.

Figure 2.7. Carte du métro et des lignes de trains de banlieue.



¹² Traitement WSP, 2015-2016

Dans le secteur d'étude, le réseau de la STM compte¹³ 16 stations de métro, 41 lignes d'autobus de jour et 18 lignes d'autobus de nuit et près de 20 km de voies réservées. L'ensemble des autobus de la STM est accessible aux personnes en fauteuil roulant et près de 96 % des arrêts sur le territoire de la Stratégie centre-ville sont accessibles aux personnes à mobilité réduite, bien que seulement les stations de métro Berri-UQAM et Lionel-Groulx sont munies d'ascenseurs.

Le territoire de la Stratégie centre-ville compte sur son territoire deux gares de train de l'Agence métropolitaine de transport (AMT). Elles sont desservies chacune par trois lignes de train de banlieue :

- La Gare Centrale (9 076 100 montants/descendants annuellement)¹⁴ avec les lignes Mont-Saint-Hilaire, Mascouche et de Deux-Montagnes.
- La Gare Lucien-L'Allier (2 850 600 montants/descendants annuellement) avec les lignes Saint-Jérôme, Vaudreuil-Hudson et Candiac.

Au total, près de 54 circuits d'autobus utilisent le Terminus Centre-Ville. Avec environ, 433 autobus durant la période de pointe du matin et près de 28 000 passagers, le TCV a atteint son point de saturation.

Achalandage

Selon les données de l'Enquête origine-destination de 2013¹⁵ :

- 500 000 déplacements par jour dont l'origine ou la destination est située sur le territoire de la Stratégie centre-ville sont effectués par métro;
- 240 000 déplacements par jour dont l'origine ou la destination est située sur le territoire de la Stratégie centre-ville sont effectués dans un autobus de la STM;
- 100 500 déplacements par jour dont l'origine ou la destination est située sur le territoire de la Stratégie centre-ville sont effectués dans un autobus de la Rive-Sud (RTL et CIT);
- 83 000 déplacements par jour dont l'origine ou la destination est située sur le territoire de la Stratégie centre-ville sont effectués en train de banlieue;
- Les stations de métro les plus achalandées¹⁶ en comptant le nombre d'entrées annuellement sont :
 - La station Berri-UQAM (1,3 M) et la station McGill (1,1 M).
 - Une surcharge du réseau est par ailleurs observée en période de pointe sur la ligne 2 — orange entre les stations Mont-Royal et Bonaventure et sur la ligne-1 — verte principalement entre les stations Berri-UQAM et McGill.
- Plusieurs lignes d'autobus sont très achalandées, dont : la ligne 165 – Côte-des-Neiges, la ligne 24 – Sherbrooke, la ligne 80 –du Parc, la ligne 55 – Saint-Laurent et la ligne 45 –Papineau.
- La ligne de train de banlieue la plus achalandée est la ligne de Deux-Montagnes avec 6 687 000 montants-descendants par an.

¹³Société de transport de Montréal.2015. *Plan local de déplacement de l'arrondissement de Ville-Marie : Portrait et diagnostic du transport collectif – axe 3*, Montréal, 37 p.

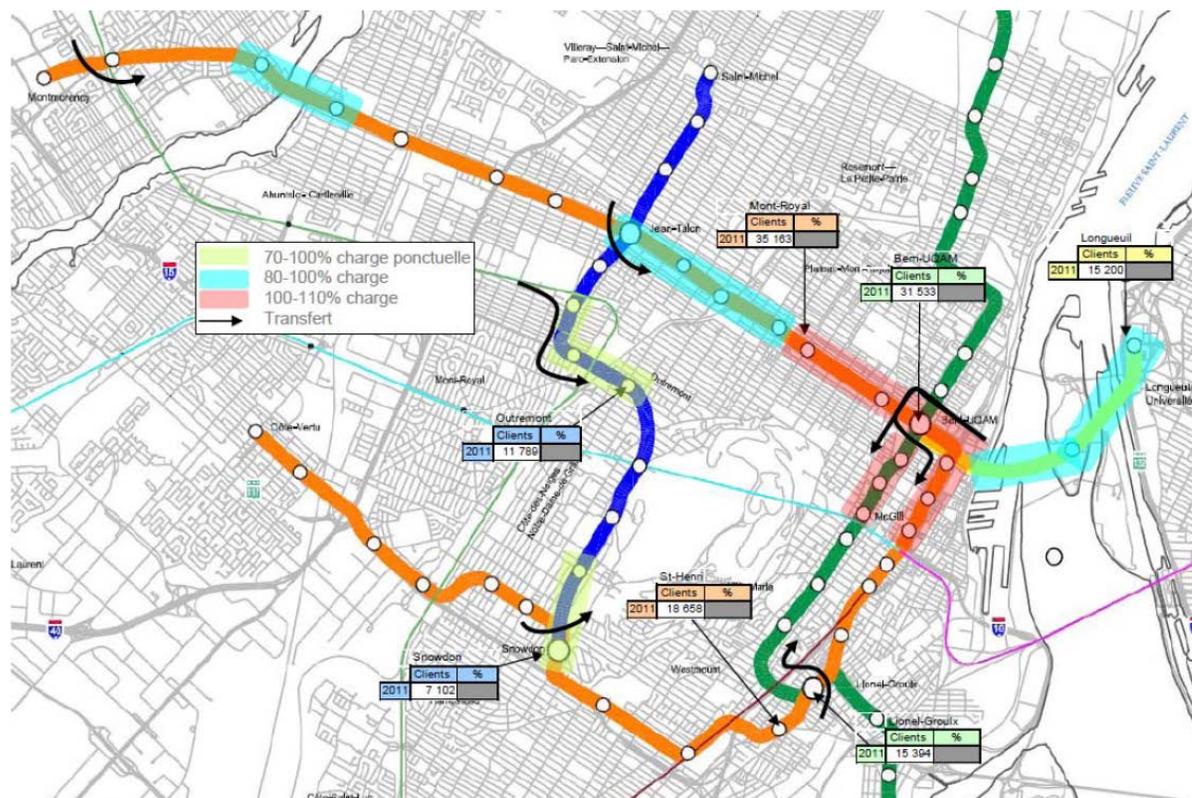
¹⁴ Agence métropolitaine de transport. 2015. *Rapport annuel de 2014*, Montréal, 96 pages.

¹⁵ Agence métropolitaine de transport. 2013. Données désagrégée de l'Enquête origine-destination de 2013, traitement WSP.

¹⁶ Société de transport de Montréal.2015. *Plan local de déplacement de l'arrondissement de Ville-Marie : Portrait et diagnostic du transport collectif – axe 3*, Montréal, 37 p.

Les réseaux de transport collectif sont de plus en plus achalandés. De fait, les principaux axes structurants du réseau de transport collectif sont près ou dépassent leur capacité, notamment les lignes orange et verte du métro, les voies réservées du pont Champlain et la station de métro Berri-UQAM. En 2011, le point de saturation de la capacité de charge était estimé à 110 % sur la ligne 2 — Orange entre les stations Mont-Royal et Bonaventure¹⁷. Une situation similaire était également observée sur la ligne 1 – Verte entre les stations Berri-UQAM et McGill (voir la figure 2-8)¹⁸.

Figure 2.8. État du réseau du métro en 2011 : points de charge maximaux durant l'heure de pointe.



¹⁷ Société de transport de Montréal. 2013. *Plan d'accessibilité au centre-ville et à l'île de Montréal. Note technique : diagnostic de l'offre de transport de la STM en lien avec le centre-ville*, Montréal, p. 16.

¹⁸ Société de transport de Montréal. 2013. *Plan d'accessibilité au centre-ville et à l'île de Montréal. Note technique : diagnostic de l'offre de transport de la STM en lien avec le centre-ville*, Montréal, p. 16.

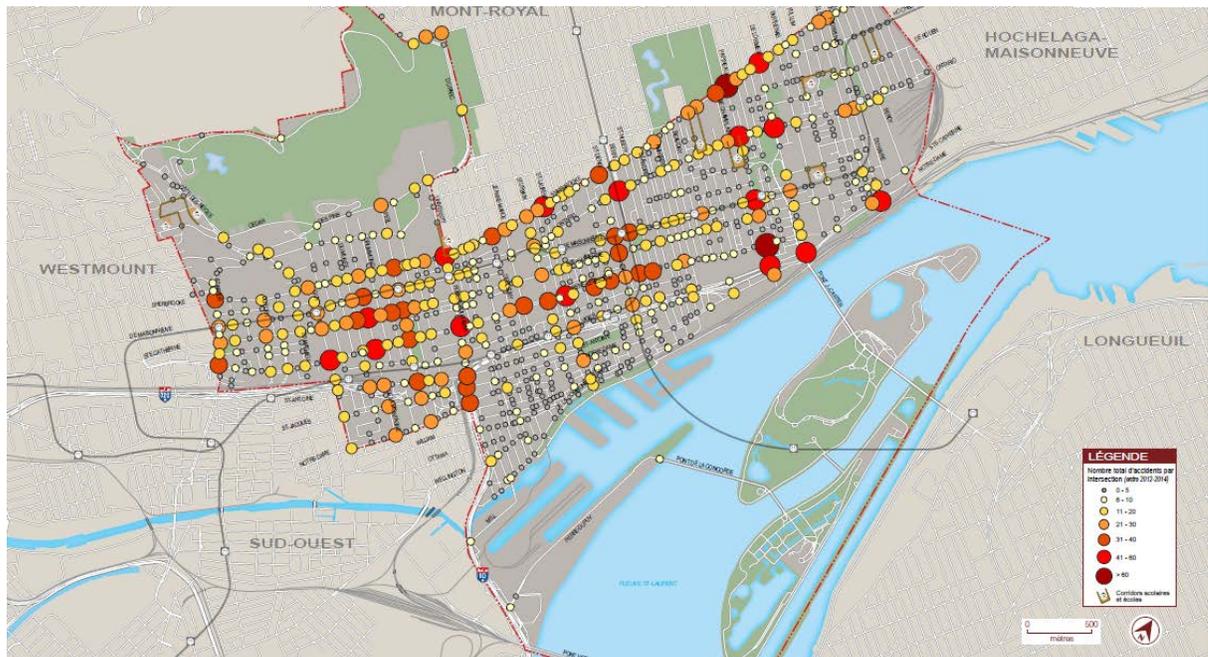
2.2.4 SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DU MILIEU DE VIE

La sécurité des déplacements sur le territoire de la Stratégie centre-ville constitue un enjeu et l'on retrouve une concentration d'accidents de tous genres à plusieurs endroits (voir la figure 2-9)¹⁹, dont :

- Les grandes artères traversant le territoire, dont le boulevard René-Lévesque, l'avenue Papineau et l'avenue De Lorimier;
- À proximité des édicules de métro;
- Près des grandes infrastructures routières telles les entrées et les sorties de l'autoroute Ville-Marie et les approches du pont Jacques-Cartier;
- Sur la rue Sainte-Catherine dans l'ouest du Quartier des affaires.

Cependant, les collisions avec les morts et blessés sont plus concentrés. Par exemple, ceux-ci sont plus prédominants sur le boulevard René-Lévesque, sur la rue Saint-Antoine et Saint-Jacques près des entrées et sorties de l'autoroute Ville-Marie dans le Quartier des gares et près des approches du pont Jacques-Cartier tel que présenté à la figure 2-10²⁰.

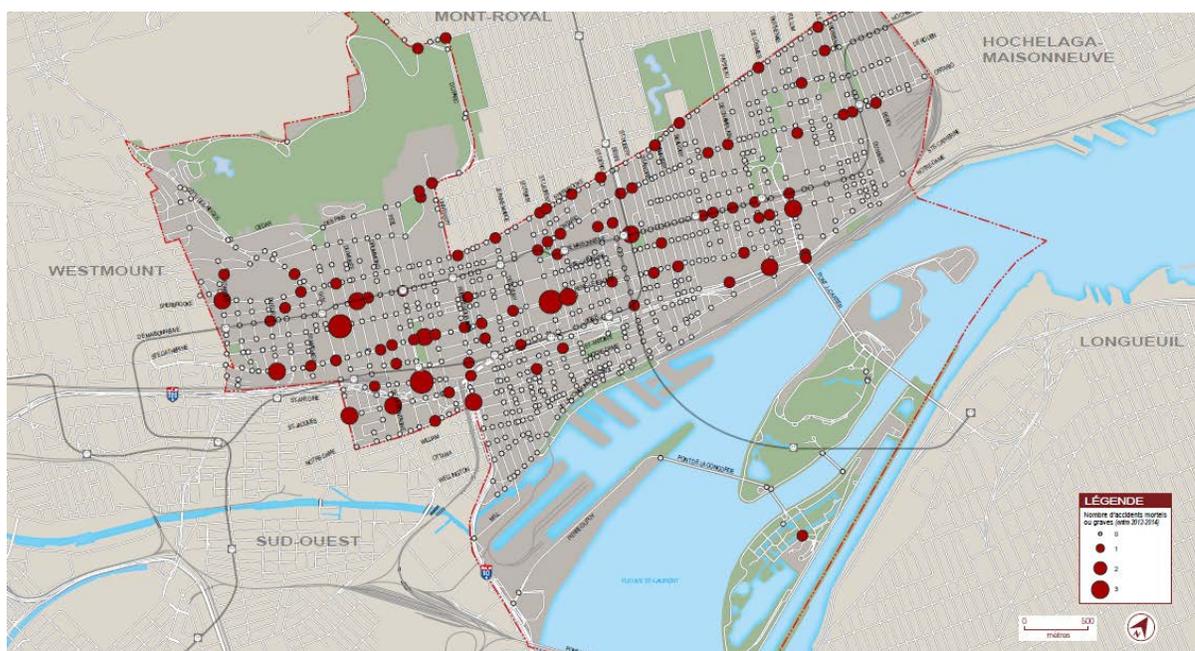
Figure 2.9. Nombre de collisions par intersection entre 2012 et 2014.



¹⁹ WSP Canada inc. 2016. Plan local de déplacements : portrait /diagnostic des déplacements (présentation PowerPoint utilisée lors des consultations publiques de mars 2016), Montréal, 62 p.

²⁰ WSP Canada inc. 2016. Plan local de déplacements : portrait /diagnostic des déplacements (présentation PowerPoint utilisée lors des consultations publiques de mars 2016), Montréal, 62 p.

Figure 2.10. Nombre d'accidents mortels ou graves par intersection entre 2012 et 2014.



2.2.5 STATIONNEMENT

Offre de stationnements dans le centre-ville

Le secteur du centre-ville pour le stationnement compte au total 48 925 places de stationnement, dont 11 522 places sur rue dont un peu plus de la moitié sont tarifées à l'aide d'un parcomètre. L'offre de stationnement du secteur du centre-ville est constituée majoritairement de places de stationnement hors rue (76 %). La majorité des places de stationnements hors rue sont situées à l'intérieur d'immeubles (81 %) et seulement 19 % du stationnement hors rue constitue du stationnement de surface.

Tarification et réglementation

La tarification des places de stationnements sur rue est beaucoup plus faible que celle des stationnements hors rue et cette tarification unique des places de stationnement sur rue ne favorise pas la rotation des espaces de stationnement (notamment sur les rues commerciales). La réglementation en place concernant le stationnement sur rue restreint l'utilisation des services d'autopartage et de voitures en libre-service dans le centre-ville. La signalisation concernant les restrictions de stationnement est, dans l'ensemble, souvent difficile à comprendre pour les usagers.

Demande de stationnement dans le centre-ville

Pour une journée de semaine, le taux d'occupation des places de stationnements tarifées sur rue atteint généralement son maximum sur l'heure du dîner et en début d'après-midi dans le centre-ville (Figure 2-

14)²¹. Les stationnements du Quartier des affaires, du Quartier international et du Vieux-Montréal sont les plus sollicités. L'inadéquation entre l'offre et la demande de stationnement est principalement due au manque d'information concernant la disponibilité des places de stationnements. Par ailleurs, la motorisation croissante des résidents, alors que l'espace de stationnement disponible sur rue est limité, risque d'ajouter une pression supplémentaire sur l'offre de stationnement sur rue dans le centre-ville.

2.2.6 TRANSPORT DES MARCHANDISES EN MILIEU URBAIN

Le Port de Montréal, les réseaux ferroviaires du Canadien National (CN) et du Canadien Pacifique (CP) ainsi que la présence de l'industrie du camionnage sur le territoire de la Stratégie centre-ville assurent la viabilité des échanges commerciaux entre la métropole et les marchés locaux, nationaux et internationaux. Plus de 50 000 emplois dans la région de Montréal sont liés à leurs activités²².

Cependant, leur présence n'est pas sans avoir des répercussions sur les déplacements et les milieux de vie adjacents. On note que :

- La congestion récurrente a un impact non négligeable sur les déplacements des camions. Les coûts de l'approvisionnement des commerces sont refilés en partie aux consommateurs. Par ailleurs, le stationnement en double file en raison de l'absence de place de stationnement ou d'aires de livraison sur les rues commerciales engendre de la congestion;
- Les activités de camionnage et de transport par train ont un impact sur la qualité des milieux de vie notamment en raison du bruit.
- Les infrastructures portuaires et ferroviaires sont importantes pour l'économie régionale, mais elles limitent l'accessibilité au fleuve particulièrement dans l'est du territoire à l'étude;
- L'accroissement du trafic de marchandises limite le développement de l'offre de train de banlieue, surtout en période hors pointe.

2.3 RÉSUMÉ DES PRÉOCCUPATIONS DES CITOYENS LORS DES CONSULTATIONS PUBLIQUES DU PLAN LOCAL DES DÉPLACEMENTS DE L'ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE

Des consultations publiques portant sur l'élaboration du portrait/diagnostic des déplacements dans le cadre du Plan local de déplacements de l'arrondissement de Ville-Marie ont eu lieu en octobre 2015. Lors de ces consultations et rencontres, plusieurs questions ont été abordées avec les citoyens et les représentants des différents groupes d'intérêts et organismes de l'arrondissement.

Les principaux éléments discutés et préoccupations des personnes et groupes consultés sont les suivantes²³ :

- L'accessibilité au centre-ville doit être maintenue tout en diminuant le nombre de véhicules sur le territoire;

²¹ Source : AECOM.2015. Élaboration de la politique de stationnement : Portrait, diagnostic et assistance à la rédaction de la politique. Rapport de diagnostic sur le Stationnement. Version finale d'octobre 2015, Document préparé pour la Ville de Montréal, p 68.

²² KPMG-Secor. 2014. Profil de l'industrie du secteur de la logistique et des transports du Grand Montréal. Rapport préparé pour Cargo M, Montréal, 127 p.

²³ Ces éléments ne doivent pas être interprétés comme des consensus et faits établis, mais plutôt comme une énumération des principales préoccupations des personnes présentes lors des consultations.

- L'arrondissement de Ville-Marie doit innover, être créatif et miser sur les nouvelles technologies afin d'offrir une plus grande flexibilité aux usagers des réseaux de transport et d'accroître l'offre de transport alternatif à l'automobile;
- Une distinction doit être faite entre les besoins des déplacements métropolitains et locaux;
- La signalisation et la diffusion de l'information doivent être revues de manière à améliorer la qualité des déplacements des personnes;
- La sécurité des déplacements actifs et l'accessibilité universelle doivent être une priorité dans la planification des déplacements au centre-ville;
- Les impacts de la circulation et du transport des marchandises sur la qualité du milieu de vie doivent être minimisés;
- La gestion des impacts des travaux et des grands événements sur les déplacements doivent être mieux gérés et la diffusion de l'information concernant l'état des réseaux de transport doit être améliorée. Les mesures utilisées ne sont pas toujours appropriées pour les usagers des transports actifs et collectifs (p.ex. la fermeture de trottoirs sur Sainte-Catherine).

3 PRINCIPAUX ENJEUX D'ACCESSIBILITÉ ET DE MOBILITÉ

L'élaboration de la Stratégie est guidée par quatre grands objectifs qui eux-mêmes sont guidés par les principes du développement durable, de la protection de l'environnement et de la réduction des gaz à effet de serre. La section qui suit résume les incidences de quatre objectifs sur l'accessibilité et la mobilité :

- **Optimiser le potentiel de développement du centre-ville;**
 - L'accroissement du développement du centre-ville augmentera le nombre de déplacements tant pendant les périodes de pointe que hors pointe. Le système de transport doit être adapté pour accueillir ces nouveaux usagers. La capacité globale des réseaux de transport doit être augmentée pour accueillir cette demande. Étant donné le manque d'espace et la volonté d'accroître les transports collectifs et actifs, cette croissance passera par ces derniers modes. Cependant, cela ne se limite pas à la capacité, mais aussi d'en accroître la résilience et la qualité. De plus, plusieurs secteurs présentant un potentiel de développement sont occupés ou localisés à proximité de grandes infrastructures de transport.
- **Volonté de créer un centre-ville encore plus attrayant, animé et dynamique où il fait bon vivre, travailler, étudier et se divertir;**
 - Un centre-ville dynamique est un endroit où l'on mise sur la qualité de l'expérience ressentie en plus d'offrir un système de transport multimodal et performant, tout en diminuant l'effet des coupures urbaines et en accroissant la qualité de vie du milieu. Un centre-ville mixte et animé nécessite une offre de transport accessible pendant l'ensemble de la journée.
- **Contribuer au rayonnement du centre-ville et à sa vitalité économique;**
 - Le centre-ville est un endroit vital pour l'économie régionale étant donné qu'il est le plus grand pôle d'emplois, commercial et institutionnel au Québec. Les réseaux de transport régionaux, tant routiers, collectifs et actifs permettent son fonctionnement quotidien. Pour conserver ce rôle, il est primordial de maintenir, surtout pendant les nombreux travaux à venir, et d'accroître l'offre globale en transport du centre-ville et d'augmenter l'accessibilité du centre-ville vers certaines destinations moins bien desservies, notamment l'aéroport.
- **Volonté de mettre en valeur les attraits du centre-ville;**
 - Le centre-ville est muni de plusieurs attraits touristiques, patrimoniaux et naturels. Cependant, ils ne sont pas tous mis en valeur. Tout comme dans le cadre de l'optimisation du développement, certaines infrastructures et la forme du développement urbain limitent l'accès à certains attraits, dont le fleuve Saint-Laurent.

3.1 LES HUIT PRINCIPAUX ENJEUX

Huit principaux enjeux suivants ont été identifiés concernant la mobilité et l'accessibilité au centre-ville. Ceux-ci ont été retenus à partir d'une liste d'enjeux d'accessibilité par principal corridor d'accès, de mobilité et de stationnement.

3.1.1 ENJEU 1

LA SATURATION DES RÉSEAUX STRUCTURANTS DE TRANSPORTS ROUTIER ET COLLECTIF ACCÉDANT AU TERRITOIRE DE LA STRATÉGIE CENTRE-VILLE EN PÉRIODE DE POINTE.

Plusieurs routes du réseau supérieur donnant accès au centre-ville ainsi que quelques liens structurants du réseau de transports collectifs ont atteint, ou sont près d'atteindre, leur capacité durant les périodes de pointe. Hors pointe, les conditions de déplacements sont généralement fluides, mis à part l'impact de certains travaux routiers.

La saturation du réseau routier et la congestion ont des répercussions importantes sur la performance des réseaux de transports collectifs de surface, la sécurité des déplacements des personnes vulnérables (personnes à mobilité réduite, écoliers, piétons et cyclistes), l'activité économique, la qualité des milieux de vie et de l'environnement. En effet, la congestion routière a pour effet d'augmenter l'émission de gaz à effet de serre et de diminuer la qualité de l'air, ce qui peut entraîner des problèmes de santé importants chez les populations résidant à proximité des grandes infrastructures congestionnées. De plus, la saturation des réseaux a pour effet d'augmenter les coûts de déplacement et de diminuer l'attractivité et la compétitivité économique du territoire de la Stratégie centre-ville pour la localisation de nouvelles entreprises tout en ayant un effet non négligeable sur le coût du transport des marchandises approvisionnant les différents commerces et entreprises.

La saturation des réseaux et la congestion sont susceptibles de s'aggraver au cours des prochaines années notamment en raison de la croissance de la population dans la région métropolitaine et de la présence de nombreux grands travaux routiers. En l'absence d'intervention pour rétablir la situation et améliorer l'accessibilité au centre-ville, les coûts de la congestion continueront de croître dans la région.

3.1.2 ENJEU 2

LA VULNÉRABILITÉ ET LE MANQUE DE RÉSILIENCE DES RÉSEAUX STRUCTURANTS DE TRANSPORT ROUTIER ET COLLECTIF À TOUTES PERTURBATIONS²⁴ GRAVES DES RÉSEAUX.

La vulnérabilité des réseaux structurants de transport routier et collectif qui est entre autres causée par la localisation géographique du territoire de la Stratégie centre-ville et l'état de désuétude de certaines infrastructures a des répercussions importantes sur les déplacements. La perte momentanée d'un ou plusieurs liens névralgiques peut avoir des conséquences importantes sur la vitalité (ou la perception de celle-ci) du centre-ville. En raison du faible nombre de liens de déplacements alternatifs, toute perturbation ou travaux ont un effet amplificateur sur les problématiques causées par la saturation des réseaux durant les périodes de pointe. Par ailleurs, la présence d'entrave sur la route (dans les principaux corridors d'accès au centre-ville) et la méconnaissance de leur nombre réel affecte grandement les conditions de circulation et intensifie aussi la congestion.

²⁴ Par exemple, des travaux routiers, des entraves, des situations d'urgence, des défaillances du réseau ou des grands événements.

3.1.3 ENJEU 3

L'IMPACT SUR LES FONCTIONS LOCALES ET LA QUALITÉ DES MILIEUX DE VIE DU CHEMINEMENT DES VÉHICULES POUR ACCÉDER AUX RÉSEAUX DE TRANSPORT SUPÉRIEUR ET DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT.

Les déplacements associés aux réseaux de transport supérieur ont des répercussions sur le milieu local et la qualité de vie des résidents. Ils occasionnent certaines nuisances dont le bruit, la vitesse élevée des véhicules, la circulation de transit dans des quartiers habités, de la congestion, diminue la performance des réseaux d'autobus, rendent les liaisons de proximité en transport actif difficiles et augmentent le sentiment d'insécurité des résidents et autres usagers de la route.

Pour leur part, les infrastructures ferroviaires et portuaires ont aussi un impact sur la qualité du milieu de vie. La présence des voies ferrées sur le territoire interrompt la trame urbaine et limite sa connectivité et le transport de marchandises par train occasionne du bruit et des vibrations tout comme le camionnage. L'espace sous les viaducs est d'ailleurs peu convivial. Par ailleurs, la connexion entre le fleuve et le centre-ville est limitée par les infrastructures de transport. Les infrastructures portuaires, ferroviaires et routières limitent l'accès aux berges du Saint-Laurent particulièrement aux extrémités ouest et est du territoire de la Stratégie centre-ville.

3.1.4 ENJEU 4

LA SÉCURITÉ DES PERSONNES VULNÉRABLES, LA CONVIVIALITÉ DES ITINÉRAIRES PIÉTONS ET LE SENTIMENT DE SÉCURITÉ DES RÉSIDENTS PRÈS DES PRINCIPALES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES.

Plusieurs rues et secteurs nécessitent que des améliorations soient apportées à leur aménagement pour que soient assurées la sécurité des déplacements à pied, l'accessibilité universelle, la convivialité et la qualité du milieu de vie. La présence de pentes, de dénivelés importants, de l'autoroute Ville-Marie et Bonaventure, de grandes artères, du pont Jacques-Cartier, d'infrastructures ferroviaires et portuaires constitue des barrières physiques et psychologiques aux déplacements actifs dans le centre-ville. La connectivité des liens piétons entre plusieurs quartiers est d'ailleurs difficile en raison de la présence de ces grandes infrastructures de transport. Le sentiment d'insécurité est parfois présent à proximité des autoroutes, sur les artères et à proximité des infrastructures ferroviaires. Les débits de circulation, la vitesse des véhicules, la qualité des aménagements et des infrastructures piétonnes ainsi que les comportements des usagers de la route contribuent aussi au sentiment d'insécurité dans le centre-ville.

3.1.5 ENJEU 5

LE DÉFI D'INTÉGRATION DES GRANDES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES, FERROVIAIRES ET PORTUAIRES AVEC LE MILIEU URBAIN.

L'intégration des grandes infrastructures routières, ferroviaires et portuaires au contexte urbain du centre-ville constitue un enjeu de taille. Leur présence rend difficile le développement de certains secteurs et la mise en valeur d'attraits naturels présents sur le territoire de la Stratégie centre-ville.

Du point de vue physique, ces infrastructures routières ferroviaires et portuaires représentent des barrières physiques et psychologiques importantes. Les grandes infrastructures routières, ferroviaires et portuaires limitent les déplacements de proximité à l'intérieur du territoire qu'ils soient à pied, en vélo ou en transport collectif.

3.1.6 ENJEU 6

L'INTRODUCTION DES TECHNOLOGIES INNOVANTES (NOUVELLES FORMES DE MOBILITÉ, SYSTÈMES INTELLIGENTS, CUEILLETTE DE DONNÉES, ETC.) ET LE BESOIN D'INFORMATION DES RÉSIDENTS ET USAGERS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT.

Les différents intervenants des milieux ne disposent pas de toutes les technologies et de l'information nécessaire leur permettant d'optimiser et de mieux gérer les différents réseaux de transport. L'introduction et le développement des systèmes de transport intelligents, des réseaux de communication et des nouvelles formes de mobilité permettent d'améliorer la planification des déplacements à l'échelle régionale et peuvent contribuer au désengorgement des réseaux de transport routier, réduire leur vulnérabilité et améliorer la diffusion de l'information aux usagers concernant l'état, en temps réel, des réseaux de transport.

L'introduction des nouvelles technologies et formes de mobilité représente néanmoins un grand défi autant au niveau réglementaire qu'en matière de financement et de développement de nouvelles infrastructures permettant de les accommoder et de les implanter. Par exemple, l'électrification des transports nécessite entre autres l'implantation de bornes de recharge sur l'emprise publique déjà restreinte. L'arrivée des voitures intelligentes, des véhicules automatisés, de véhicules en libre-service et des nouveaux services de covoiturage, impose de revoir et d'adapter le cadre réglementaire existant. Les nouvelles technologies et formes de mobilité modifient considérablement les habitudes de déplacements.

3.1.7 ENJEU 7

LA FAIBLE ACCESSIBILITÉ EN VÉLO AU TERRITOIRE DE LA STRATÉGIE CENTRE-VILLE, NOTAMMENT DEPUIS LA RIVE-SUD ET L'OUEST DU CENTRE-VILLE, ET LA DISCONTINUITÉ DU RÉSEAU CYCLABLE INTERNE.

Dans son état actuel, le réseau cyclable du centre-ville est discontinu à plusieurs endroits et aucun lien cyclable continu ne permet de traverser d'est en ouest l'ensemble du territoire de l'arrondissement de Ville-Marie et de relier les principaux pôles générateurs de déplacements entre eux. De plus, la connectivité du réseau cyclable avec les secteurs adjacents. Par ailleurs, certaines infrastructures cyclables sur le territoire de la Stratégie centre-ville sont près de leur capacité durant l'heure de pointe.

3.1.8 ENJEU 8

LA GESTION DE L'OFFRE DE STATIONNEMENT ET INFORMATION CONCERNANT LA DISPONIBILITÉ DES PLACES DE STATIONNEMENT.

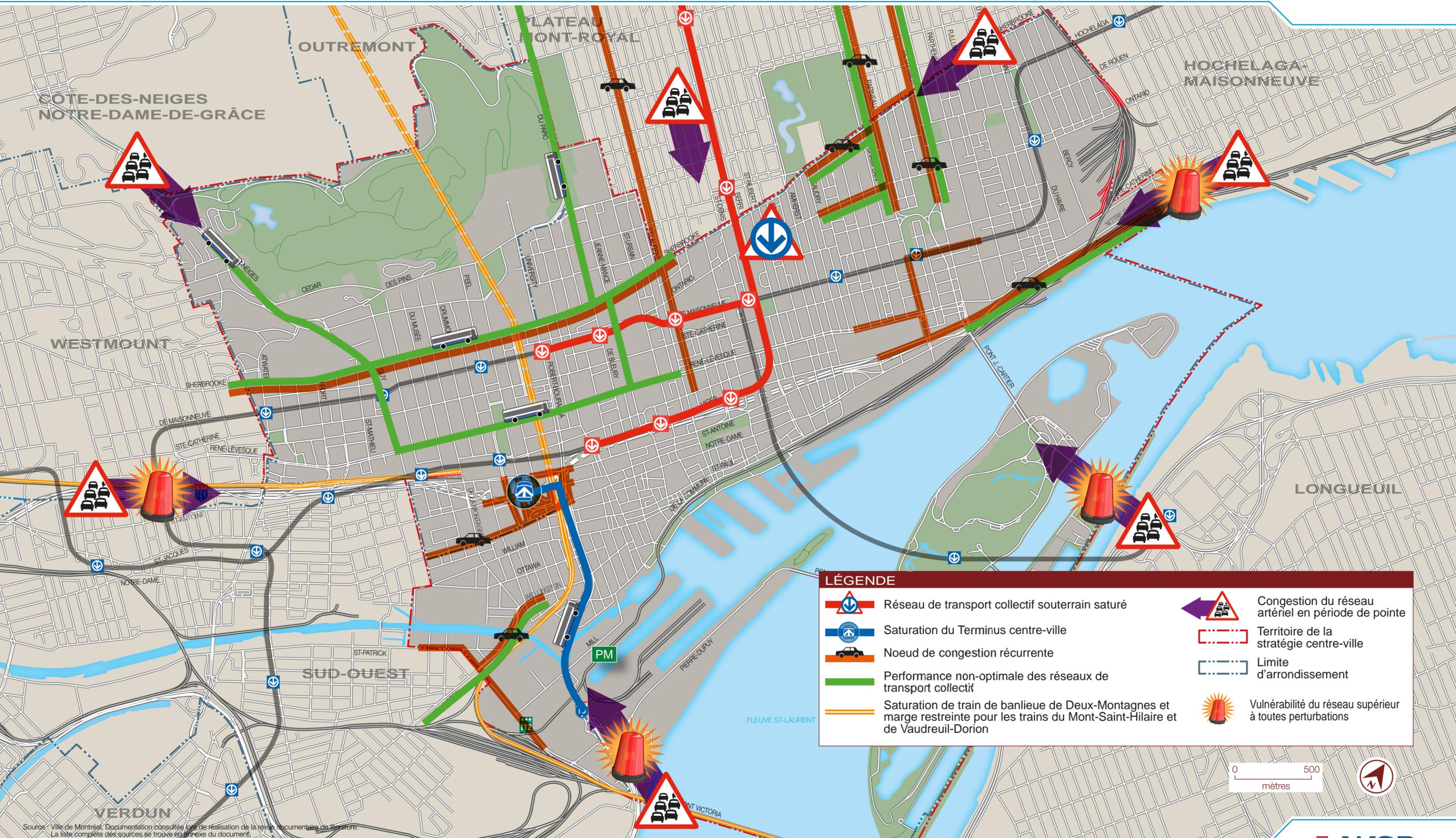
En raison de la multitude d'activités présentes dans le centre-ville, les besoins journaliers en stationnement varient considérablement en fonction de l'heure et de la journée (semaine ou fin de semaine). Les problématiques de saturation de l'offre en stationnement sur rue apparaissent généralement dans des secteurs du centre-ville où il y a un cumul de plusieurs types d'usagers avec une demande totale dépassant les capacités offertes.

La gestion efficace des places de stationnement est difficile en raison de l'indisponibilité de l'information permettant de suivre l'évolution de l'offre et la demande de stationnement dans le centre-ville. Le peu d'informations concernant l'offre de stationnement a un impact sur l'attractivité du centre-ville comme étant une destination de travail, de loisir et de consommation. De plus, ce manque d'information génère une circulation inutile sur le réseau routier alors que les automobilistes circulent en rond afin de trouver une place de stationnement. Les camions de livraison éprouvent aussi des difficultés à se stationner dans certains endroits en raison de l'absence d'aires de livraison. L'absence d'aires de livraisons est une

contrainte importante aux activités d'approvisionnement des commerces et de l'activité économique du centre-ville. En raison de l'absence d'aire de livraison adéquate, les camions de livraison se stationnent en double sur certaines rues commerciales, ce qui nuit à la fluidité de la circulation.

En ce qui a trait à la réglementation des places de stationnement sur rue, on constate que la réglementation actuelle restreint le déploiement des services d'autopartage et de voitures en libre-service. D'ailleurs, la signalisation concernant les restrictions de stationnement est complexe et difficile à comprendre par les usagers.

ÉTUDE SUR L'ACCESSIBILITÉ ET LA MOBILITÉ AU CENTRE-VILLE - STRATÉGIE CENTRE-VILLE



LÉGENDE

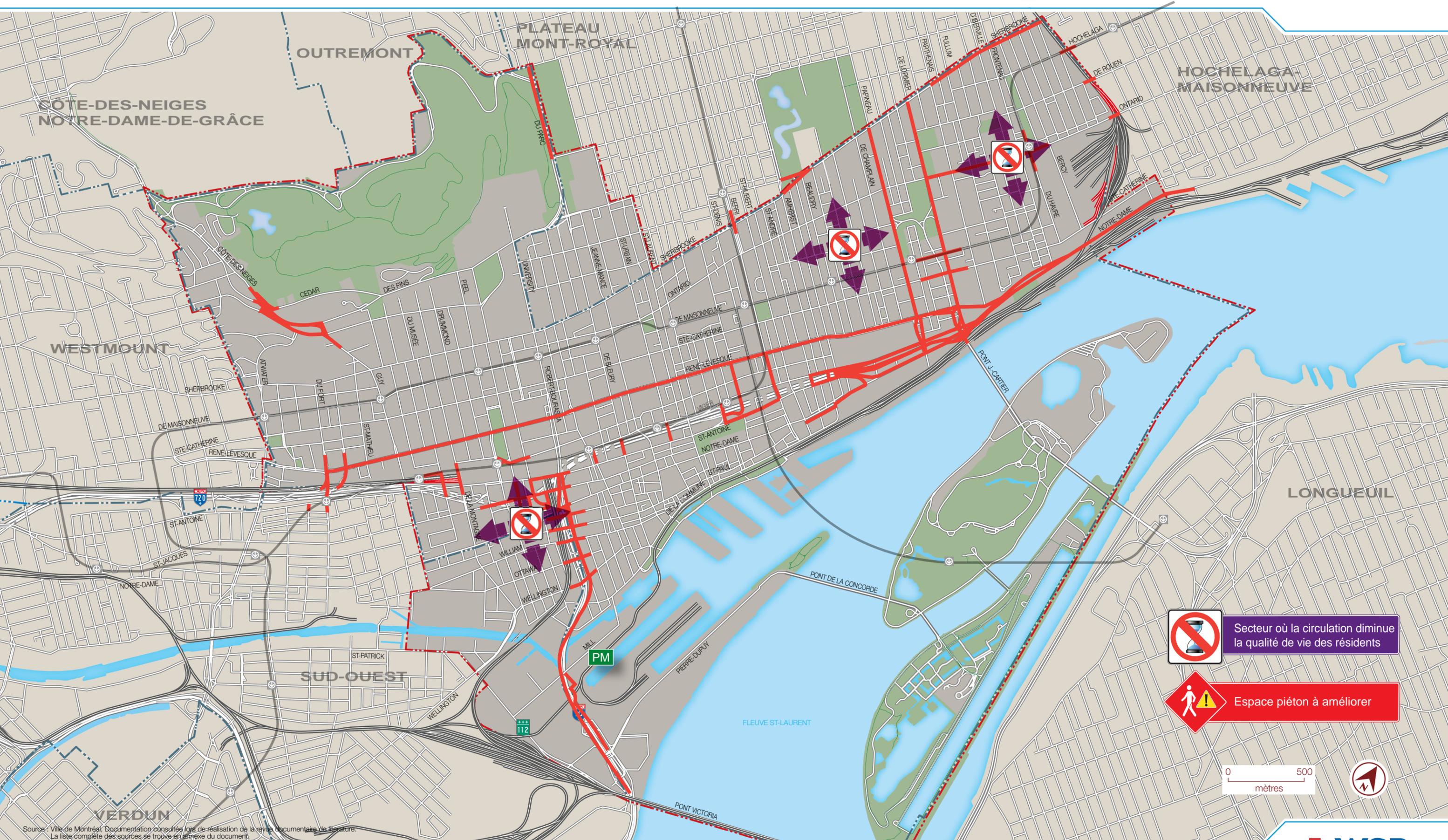
- Réseau de transport collectif souterrain saturé
- Saturation du Terminus centre-ville
- Noeud de congestion récurrente
- Performance non-optimale des réseaux de transport collectif
- Saturation de train de banlieue de Deux-Montagnes et marge restreinte pour les trains du Mont-Saint-Hilaire et de Vaudreuil-Dorion
- Congestion du réseau artériel en période de pointe
- Territoire de la stratégie centre-ville
- Limite d'arrondissement
- Vulnérabilité du réseau supérieur à toutes perturbations



Source : Ville de Montréal, Documentation consultée lors de réalisation de la revue documentaire de littérature. La liste complète des sources se trouve en annexe du document.

Figure 3-1 Saturation des réseaux de transport routier et collectif en période de pointe et vulnérabilité des réseaux

ÉTUDE SUR L'ACCESSIBILITÉ ET LA MOBILITÉ AU CENTRE-VILLE - STRATÉGIE CENTRE-VILLE



Source : Ville de Montréal, Documentation consultée lors de réalisation de la revue documentaire de littérature. La liste complète des sources se trouve en annexe du document.

Figure 3-3

Les enjeux entourant la sécurité, la convivialité et la qualité des milieux de vie

M:\2015\1151-11444-00\IntraTra\3.0_Technique\3.7_DAO\Circulation\AI

ÉTUDE SUR L'ACCESSIBILITÉ ET LA MOBILITÉ AU CENTRE-VILLE - STRATÉGIE CENTRE-VILLE



Source : Ville de Montréal, Documentation consultée lors de réalisation de la revue documentaire de littérature. La liste complète des sources se trouve en annexe du document.

Figure 3-4

Les enjeux d'accessibilité et de continuité du réseau cyclable.

M:\2015\1151-11444-00\InfraTra\3.0_Technique\3.7_DAO\Circulation\VI

4 VISION ET SES GRANDES ORIENTATIONS

La vision proposée pour le volet transport de la Stratégie centre-ville est la suivante :

« Améliorer l'accessibilité et la mobilité au centre-ville pour tous par une offre technologiquement avancée et attrayante répondant aux besoins et une gestion intelligente de tous les modes de transport incluant le stationnement afin de réduire la dépendance à l'automobile, d'assurer la qualité de vie des citoyens et la vitalité économique du cœur de la métropole tout en réduisant l'impact des déplacements motorisés sur l'environnement et la santé ».

Cinq grandes orientations découlent de cette vision :

- Encourager l'usage des modes alternatifs à l'automobile solo (le transport collectif, la marche, le vélo, l'autopartage, etc.) et offrir plus d'alternatives de transport.
- Recourir aux nouvelles technologies et formes de mobilité pour optimiser et mieux gérer les réseaux de transports.
- Assurer la fonctionnalité des réseaux routiers structurants donnant accès au centre-ville, particulièrement en cas de travaux, d'entraves, de perturbation ou de grands événements, et réduire leur vulnérabilité.
- Favoriser un milieu de vie convivial, sécuritaire et durable en misant sur l'intégration des grandes infrastructures de transport au contexte urbain particulier du centre-ville.
 - Assurer la qualité de vie des citoyens.
 - Faire de la sécurité des déplacements une priorité.
 - Devenir un modèle en matière de mobilité durable et d'accessibilité universelle.
 - Améliorer la qualité de l'air et de l'environnement.
- Contribuer au dynamisme économique du cœur de la région métropolitaine en améliorant l'accessibilité au centre-ville et les conditions de déplacements des personnes et des marchandises à l'intérieur du territoire.

5 CONCLUSION

L'élaboration de la Stratégie centre-ville se veut l'élément déclencheur d'une série d'interventions, de mesures et de projets majeurs visant à améliorer ou optimiser l'accessibilité, la mobilité et la qualité de vie dans le centre-ville de Montréal afin de contribuer à son rayonnement. Elle, a permis de dresser un portrait de la situation actuelle des réseaux de transport et de la mobilité dans le centre-ville et d'identifier plusieurs enjeux et problématiques de déplacements, d'aménagement et de planification reliés aux transports des personnes et des biens sur le territoire de la Stratégie centre-ville.

Les huit principaux enjeux en matière de mobilité et d'accessibilité sont les suivants :

- La saturation des réseaux structurants de transport routier et collectif accédant au territoire de la Stratégie centre-ville en période de pointe;
- La vulnérabilité et le manque de résilience des réseaux structurants de transport routier et collectif à toutes perturbations graves des réseaux;
- L'impact sur les fonctions locales et la qualité des milieux de vie du cheminement des véhicules pour accéder aux réseaux de transport supérieur et des infrastructures de transport;
- La sécurité des personnes vulnérables, la convivialité des itinéraires piétons et le sentiment de sécurité des résidents près des principales infrastructures routières;
- Le défi d'intégration des grandes infrastructures (routières, ferroviaires, portuaires) avec le milieu urbain;
- L'introduction des technologies innovantes (nouvelles formes de mobilité, systèmes intelligents, cueillette de données, etc.) et le besoin d'information des résidents et usagers des réseaux de transport;
- La faible accessibilité en vélo au territoire de la Stratégie centre-ville, notamment depuis la Rive-Sud et l'ouest du centre-ville, et la discontinuité du réseau cyclable interne.
- La gestion de l'offre de stationnement et information concernant la disponibilité des places de stationnement.

Au regard de ces enjeux, l'un des plus grands défis de la Stratégie centre-ville est de trouver un équilibre ou un compromis, notamment dans le partage de l'espace public restreint, répondant aux différents besoins des usagers de la route (piétons, cyclistes, automobilistes, camionneurs et usagers du transport en commun) tout en soutenant les objectifs du développement durable. Pour y parvenir, une vision fut élaborée ainsi que de grandes orientations quant aux objectifs à poursuivre dans le cadre du volet transport de la Stratégie.

De nombreuses études restent à entreprendre afin de définir les interventions spécifiques à réaliser à l'intérieur des grandes stratégies d'intervention retenues notamment en ce qui a trait au développement de l'offre de transport collectif donnant accès au centre-ville. Néanmoins, tout laisse croire que ces grandes stratégies, une fois mises en œuvre, amélioreront considérablement l'accessibilité, la mobilité tout en rehaussant la qualité de vie des résidents et l'expérience urbaine du centre-ville.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- AECOM. 2015. *Élaboration de la politique de stationnement : Portrait et assistance à la rédaction de la politique. Rapport de diagnostic sur le stationnement* (version octobre 2015), 396 p.
- AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT. 2015. *Programme triennal d'immobilisation 2015-2016-2017*, Montréal, 101 p.
- AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT. 2015. *Portrait des déplacements en lien avec la Rive-Sud et le centre-ville : Plan local de déplacement - Ville-Marie*, 17 p.
- AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT. 2015. *Rapport annuel de 2014*, Montréal, 96 pages.
- AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT. 2013. *Données désagrégée de l'Enquête origine-destination de 2013*.
- AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT ET SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL. 2013. *Plan d'accessibilité au centre-ville et à l'Île de Montréal*, Montréal, 13 p.
- AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT. 2011. *Vision 2020. Plans stratégique de développement du transport collectif*, Montréal, 110 p.
- CHAMBRE DE COMMERCE DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN. 2012. *Rapport au maire de Montréal : Groupe de réflexion sur le financement du tramway*, Montréal, 102 p.
- CIMA+. 2013. *Plan d'accessibilité au centre-ville et à l'Île de Montréal : Note technique : Caractérisation du secteur à l'étude*, Montréal, 82 pages et annexes.
- CIMA+. 2013. *Plan d'accessibilité au centre-ville et à l'Île de Montréal : Note technique : Transport routier et sécurité routière*, Montréal, 75 pages et annexes.
- CIMA+. 2013. *Plan d'accessibilité au centre-ville et à l'Île de Montréal : Note technique : Stationnement*, Montréal, 40 pages et annexes.
- CIMA+. 2013. *Plan d'accessibilité au centre-ville et à l'Île de Montréal : Note technique : Transports actifs*, Montréal, 40 pages et annexes.
- CIMA+. 2009. *Plan directeur de gestion des déplacements du secteur est du centre-ville : Prédiagnostic (Rapport final préliminaire)*, Montréal, 104 pages et annexes.
- COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL. 2015. *Plan métropolitain d'aménagement et de développement : Un grand Montréal attractif, compétitif et durable*, Montréal, 220 p.
- GROUPE SM INTERNATIONAL INC. 2012. *Portrait de la situation actuelle des déplacements et diagnostic : Secteur de planification détaillée Griffintown*, Montréal, 70 pages.
- GROUPE SM INTERNATIONAL INC., ROCHE, CHA, 2012. *Étude de faisabilité du recouvrement de l'autoroute Ville-Marie, entre les rues Saint-Urbain et De Lorimier*, Montréal, 15 pages.
- KPMG-Secor. 2014. *Profil de l'industrie du secteur de la logistique et des transports du Grand Montréal*. Rapport préparé pour Cargo M, Montréal, 127 pages.
- INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (ISQ). 2014. *Perspectives démographiques du Québec et des régions 2011-2061*, Québec, 124 p. Disponible en ligne : <http://www.stat.gouv.qc.ca/docs-hmi/statistiques/population-demographie/perspectives/perspectives-2011-2061.pdf>.
- MONET, Louis-François. 2011. *Accessibilité au centre-ville dans le contexte des grands travaux d'infrastructure. Enjeux pour fin de discussion*. Document PowerPoint du 9 juin 2011.

- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. 2009. *Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2003*. Réalisé par Les Conseillers ADEC inc., Montréal, 90 p.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. 2014. *Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2008*. Réalisé par Les Conseillers ADEC inc., Montréal, 90 p.
- SERVICE DE POLICE DE LA VILLE DE MONTRÉAL. 2015. *Centre-ville : Numéro des secteurs. Sondage*.
- SERVICE DE POLICE DE LA VILLE DE MONTRÉAL. 2015. *L'accessibilité et la mobilité au centre-ville*. Présentation du 10 novembre 2015.
- SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC. 2014. *Données de l'assurance automobile du Québec pour l'arrondissement de Ville-Marie entre 2012 et 2014* (traitement WSP Canada inc, dans le cadre de l'élaboration du Plan local de déplacements de l'arrondissement de Ville-Marie).
- SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL. 2015. *Programme triennal d'immobilisation 2016-2017-2018*, Montréal, 130 p.
- SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL. 2013. *Plan local de déplacements de l'arrondissement de Ville-Marie : Portrait et diagnostic du transport collectif axe 3*, 37 p.
- SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL. 2013. *Plan d'accessibilité au centre-ville et à l'île de Montréal. Note technique : diagnostic de l'offre de transport de la STM en lien avec le centre-ville*, Montréal, 21 p.
- SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL. 2013. *Plan d'accessibilité au centre-ville et à l'île de Montréal. Note technique : diagnostic de la demande de transport de la STM en lien avec le centre-ville*, Montréal, 8 p.
- SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL. 2011. *Plan stratégique 2020*, Montréal, 120 p.
- Société immobilière du Canada. 2016. *Démarche de consultation sur l'avenir du Vieux-Port de Montréal, Présentation au public du 28 janvier 2016*, Montréal, 62 pages.
- TREMBLAY, P., ST-PIERRE, B. SIOUI, I., TIOMO, D., ET LAROUCHE, F. 2015. *Constats sur la mobilité dans les régions urbaines du Québec*. Présenté lors de la table ronde : « Tendances en matière de mobilité et répercussions en transport urbain ». Congrès de l'ATC 2015, Charlottetown.
- VILLE DE MONTRÉAL, ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE. 2015. *Programme particulier d'urbanisme du Quartier des gares*; Montréal, 66 pages.
- VILLE DE MONTRÉAL, ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE. 2013. *Plan de protection du Vieux-Montréal*, Montréal, 78 p.
- VILLE DE MONTRÉAL, ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE. 2013. *Programme particulier d'urbanisme du Quartier des spectacles – pôle du Quartier Latin*, Montréal, 130 pages.
- VILLE DE MONTRÉAL, ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE. 2012. *Programme particulier d'urbanisme du Quartier Sainte-Marie*, Montréal, 76 pages.
- VILLE DE MONTRÉAL, ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE. 2011. *Programme particulier d'urbanisme du Quartier des grands jardins*, Montréal, 66 pages.
- VILLE DE MONTRÉAL, ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE. 2011. *Accessibilité au centre-ville dans le contexte des grands travaux d'infrastructure*. Enjeux pour fin de discussion. Présentation PowerPoint.

- VILLE DE MONTRÉAL, ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE. 2007. *Programme particulier d'urbanisme du Quartier des spectacles – Secteurs Place des Arts*, Montréal, 97 pages.
- VILLE DE MONTRÉAL. 2015. *Programme triennal d'immobilisation 2016-2018*, Montréal, 130 p.
- VILLE DE MONTRÉAL. 2015. *Profil socio-économique : Territoire de la Stratégie centre-ville*, Montréal, 33 p.
- VILLE DE MONTRÉAL. 2014. *Projet Bonaventure : de l'autoroute au boulevard. Concept d'aménagement*, Montréal, 20 p.
- VILLE DE MONTRÉAL. 2013. *Plan de protection et de mise en valeur du Vieux-Montréal. Perspective 2017*, Montréal, 78 p.
- VILLE DE MONTRÉAL. 2011. *Promenades urbaines : la vision*, Montréal, 69 p.
- VILLE DE MONTRÉAL. 2008. *Plan de transport*, 220 p.
- VILLE DE MONTRAL. 2006. *Charte du piéton*, Montréal.
- WSP Canada inc. 2016. *Plan local de déplacements : portrait /diagnostic des déplacements (présentation PowerPoint utilisée lors des consultations publiques de mars 2016)*, Montréal, 62 p.

LISTE DES ABRÉVIATIONS

→ AMT	Agence métropolitaine de transport
→ CDPQ-Infra	Caisse de dépôt et placement du Québec - Infrastructure
→ CGD	Centre de gestion des déplacements
→ CFCP	Chemin de fer Canadien Pacifique
→ CN	Canadien National
→ CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
→ CP	Canadien Pacifique
→ DJMA	Débits journaliers moyens annuels
→ MTMDET	Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des Transports (anciennement MTQ)
→ PJCCI	Les Ponts Jacques-Cartier Champlain Inc.
→ PPU	Plan particulier d'urbanisme
→ RTL	Réseau de transport de Longueuil
→ SCSM	Société en commandite de Stationnement Montréal
→ SRC	Société Radio-Canada
→ SLR	Système léger sur rail
→ SRB	Service rapide par bus
→ STM	Société de transport de Montréal
→ TCV	Terminus centre-ville

Annexe A

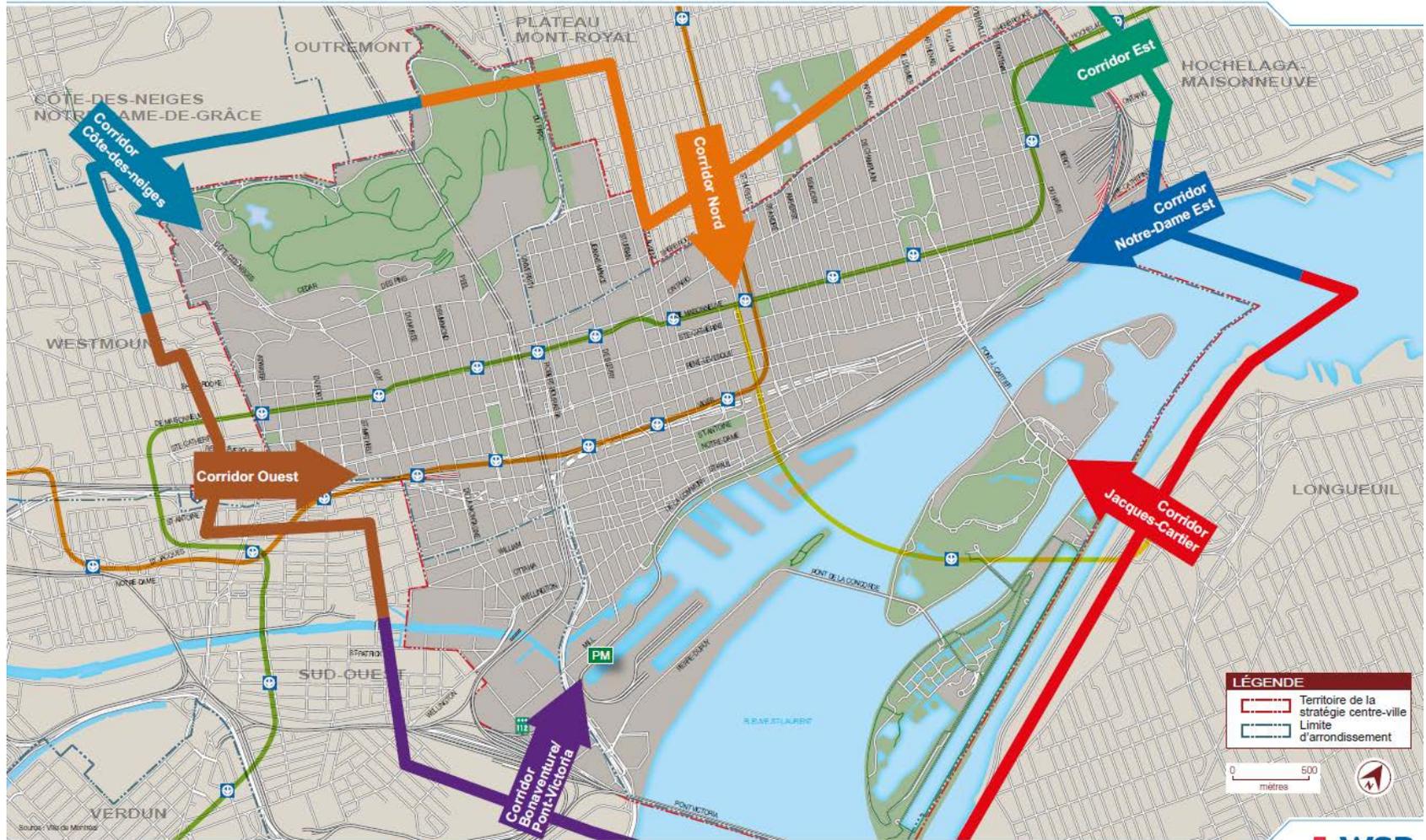
CLASSIFICATION ET QUALIFICATION DES ENJEUX

CLASSIFICATION ET QUALIFICATION DES ENJEUX

Sept corridors d'accès multimodaux à la page suivante furent identifiés pour qualifier les enjeux d'accessibilité :

- Le corridor nord;
- Le corridor est;
- Le corridor Notre-Dame Est;
- Le corridor Jacques-Cartier;
- Le corridor Bonaventure/pont Victoria;
- Le corridor Ouest;
- Le corridor Côte-des-Neiges.

Figure A.1 – Principaux corridors d'accès au centre-ville



ENJEUX D'ACCESSIBILITÉ LIÉS AU TERRITOIRE DE LA STRATÉGIE CENTRE-VILLE

Tableau A-1. Résumé des enjeux d'accessibilité au territoire de la Stratégie centre-ville selon les principaux points d'accès²⁵.

Principaux points d'accès	Enjeux	Problématiques
1 — Corridor Côte-des-Neiges	1.1 — Accès par le chemin de la Côte-des-Neiges	1.1.1 — Congestion et débits de circulation importants durant les périodes de pointe. 1.1.2 — Aménagement géométrique (visibilité dans les courbes et les pentes).
	1.2 — Capacité et performance des transports collectifs	1.2.1 — Saturation de la ligne de train de Deux Montagnes 1.2.2 — Diminution de la performance ²⁶ des lignes d'autobus (p.ex. la ligne 165 — Côte-des-Neiges) en raison de la congestion et du dénivelé du terrain.
	1.3 — Transports actifs	1.3.1 — Absence d'un lien cyclable. 1.3.2 — Les pentes abruptes et dénivelées limitent l'accessibilité à pied. Aménagements pour les piétons peu confortables à plusieurs carrefours (p.ex. Côte-des-Neiges/Cedar et Côte-des-Neiges/Saint-Mathieu)
	1.4 — Sécurité	1.4.1 — Qualité et vulnérabilité des infrastructures du tunnel du mont Royal. 1.4.2 — Intersections très larges à traverser pour les piétons. 1.4.3 — Vitesse des véhicules dans les pentes.
2 — Corridor Nord	2.1 — Accès par le nord entre l'avenue du Parc et la rue Berri	2.1.1 — Débits de circulation importants durant les périodes de pointe et congestion occasionnées par les mouvements de virages à la hauteur de la rue Sherbrooke. 2.1.2 — L'interaction de la circulation de transit vers le centre-ville et les déplacements actifs produits par la diversité d'activités résidentielles et commerciales sur les rues en accès au centre-ville est difficile.
	2.2 — Capacité et performance des transports collectifs	2.2.1 — Saturation de la ligne 2 — Orange entre les stations Jean-Talon et Bonaventure durant les heures de pointe. 2.2.2 — Faible capacité résiduelle de la ligne 80 — du Parc durant les périodes de pointe. 2.2.3 — Faible capacité résiduelle de la ligne 55 — Saint-Laurent durant la période de pointe. 2.2.4 — Diminution de la performance des lignes 55 — Saint-Laurent en raison de la

²⁵ Notes : Dans le cadre du tableau 0-1, le terme enjeu est utilisé pour désigner quatre groupes d'enjeux ou volet (accès véhiculaires, capacité et performance des transports collectifs, transports actifs et sécurité). Les principaux problèmes liés aux enjeux sont identifiés par la catégorie « problématiques ». Le terme problématique réfère à la présentation d'un enjeu sous différents aspects.

²⁶ Par performance, il est question de la ponctualité et de la régularité des autobus qui peuvent occasionner des surcharges ponctuelles parfois récurrentes.

Principaux points d'accès	Enjeux	Problématiques
		<p>congestion et des manœuvres de stationnement.</p> <p>2.2.5 — Faible performance des services de transport collectif de surface en accès à la station Papineau (ligne 45 – Papineau et ligne 10 – De Lorimier).</p>
	2.3 — Transports actifs	<p>2.3.1 — Demande importante pour une infrastructure cyclable en direction nord complémentaire à la bande cyclable unidirectionnelle de Saint-Urbain.</p> <p>2.3.2 — Cohabitation des cyclistes et des véhicules motorisés sur le boulevard Saint-Laurent et l'avenue du Parc est parfois difficile.</p> <p>2.3.3 — Saturation (faible capacité résiduelle) du réseau cyclable, notamment de la piste cyclable sur Berri, en direction sud durant la période de pointe du matin.</p>
	2.4 — Sécurité	<p>2.4.1 — Vitesse importante des véhicules sur les grandes artères de l'axe.</p> <p>2.4.2 — Nombreuses collisions à l'intersection de l'avenue du Parc et la rue Mont-Royal.</p> <p>2.4.3 — Nombreuses collisions aux intersections des avenues Papineau et De Lorimier aux carrefours à proximité des entrées et sorties du pont.</p> <p>2.4.5 — Pententes fortes entre les rues Sherbrooke et Ontario augmentant les vitesses pratiquées par les véhicules en direction sud.</p>
3 — Corridor Est	3.1 — Accès par les rues Sherbrooke et Ontario	<p>3.1.1 — Débits de circulation importants et congestion occasionnée par les mouvements de virages sur Sherbrooke.</p> <p>3.1.2 — Congestion de la circulation sur la rue Ontario durant les périodes de pointe en approche du pont Jacques-Cartier.</p>
	3.2 — Capacité et performance des transports collectifs	<p>3.2.1 — Diminution de la performance des lignes 24 – Sherbrooke, 185 – Sherbrooke et 125 – Ontario en raison de la congestion.</p> <p>3.2.2 — Saturation de la ligne 1 — Verte entre les stations Berri-UQAM et McGill durant les heures de pointe.</p>
	3.3 — Transports actifs	<p>3.3.1 — Nombreux déplacements à vélo empruntant la rue Sherbrooke malgré l'absence d'infrastructures cyclables.</p> <p>3.3.2 — Nombreux déplacements à vélo sur la rue Ontario malgré l'absence d'infrastructure cyclable.</p> <p>3.3.3 — Faible convivialité de la rue Sherbrooke Est.</p>
	3.4 — Sécurité	<p>3.4.1 — La section est de la rue Sherbrooke représente une barrière psychologique.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vitesse et débits de circulation importants. <p>3.4.2 — Présence d'intersections très larges.</p>
4 — Corridor Notre-Dame Est	4.1 — Accès par la rue Notre-Dame Est.	4.1.1 — Congestion et débits de circulation important en période de pointe aux carrefours avec les avenues Papineau et De Lorimier.
	4.2 — Capacité et performance des transports collectifs	4.2.1 — Diminution de la performance des lignes d'autobus sur la rue Notre-Dame Est en raison de la congestion.
	4.3 — Transports actifs	4.3.1 — La rue Notre-Dame représente une barrière physique et psychologique et diminue l'accessibilité au fleuve en conjonction avec les infrastructures

Principaux points d'accès	Enjeux	Problématiques
		portuaires. C'est rue n'est pas conviviale pour les déplacements actifs.
	4.4 — Sécurité	<p>4.4.1 — Sentiment d'insécurité chez les piétons causé par :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Les forts débits de circulation; ▪ La vitesse des véhicules; <p>4.4.2 — La largeur des intersections à traverser sur la rue Notre-Dame Est diminue le confort et le sentiment de sécurité des piétons.</p>
5 — Corridor Jacques-Cartier	5.1 — Accès par le pont Jacques-Cartier	<p>5.1.1 — Congestion et débits de circulation importants aux approches du pont Jacques-Cartier durant les périodes de pointe.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Circulation locale difficile sur la rue Ontario. ▪ L'accessibilité est-ouest par tous les modes est compromise. ▪ Circulation de transit sur des rues à caractère résidentiel et commercial pour éviter les embouteillages. ▪ Création de barrières physiques et psychologiques diminuant la perméabilité des flux piétons dans ce secteur, y inclut la station de métro Papineau.
	5.2 — Capacité et performance des transports collectifs	<p>5.2.1 — Faible capacité résiduelle de la ligne 4 – Jaune en période de pointe. La capacité d'accueil de la station Berri-UQAM est presque saturée en période de pointe.</p> <p>5.2.2 — Faible performance et capacité résiduelle des services de transport collectif de surface en accès à la station Papineau (ligne 45 – Papineau et ligne 10 – De Lorimier) puisque ceux-ci doivent traverser les flux de véhicules en lien avec le pont Jacques-Cartier.</p> <p>5.2.3 — Diminution de la performance des lignes 125 – Ontario et 24 – Sherbrooke en raison de la congestion en lien avec le pont Jacques-Cartier.</p>
	5.3 — Transports actifs	<p>5.3.1 — Le pont Jacques-Cartier et les avenues Papineau et De Lorimier représentent des barrières physiques et psychologiques importantes.</p> <p>5.3.2 — Faible convivialité du secteur pour les piétons.</p> <p>5.3.3 — Absence de connexion entre la piste cyclable du pont Jacques-Cartier et le réseau cyclable.</p> <p>5.3.4 — Enclavement des secteurs entre l'avenue Papineau et De Lorimier.</p> <p>5.3.5 — Absence de liens de transports actifs conviviaux traversant le secteur du pont Jacques-Cartier en est-ouest.</p>
	5.4 — Sécurité	<p>5.4.1 — Les débits importants de circulation du secteur engendrent un sentiment d'insécurité généralisé et des problèmes de sécurité importants.</p> <p>5.4.2 — Vitesse importante des véhicules.</p> <p>5.4.3 — Nombreuses collisions piétonnes et cyclistes aux abords des principaux accès à pied de la station de métro Papineau, y inclut aux intersections des avenues Papineau et De Lorimier.</p> <p>5.4.4 — Circulation de transit sur des rues à caractère résidentiel et commercial.</p>

Principaux points d'accès	Enjeux	Problématiques
6 — Corridor Bonaventure/pont Victoria	6.1 — Accès par le corridor Bonaventure/ pont Victoria (inclus la rue Wellington)	<p>6.1.1 — Les accès au pont des Seigneurs, à la rue Wellington et à l'autoroute Bonaventure sont difficiles en raison de la congestion sur les ponts.</p> <p>6.1.2 — Saturation du réseau routier près de la Gare Centrale et du Terminus centre-ville en raison de la circulation dense d'autobus et de véhicules.</p> <p>6.1.3 — Travaux de remplacement du pont Champlain en cours et mauvais état du pont existant pouvant occasionner des fermetures jusqu'au remplacement prévu en 2018.</p>
	6.2 — Capacité et performance des transports collectifs	<p>6.2.1 — Saturation du Terminus centre-ville et du réseau local au centre-ville.</p> <p>6.2.2 — Besoin de définir les points de chute du nouveau SLR prévu et l'aménagement à privilégier afin de mettre en valeur des secteurs avec peu d'accessibilité et d'éviter la congestion d'un secteur comme c'est actuellement le cas avec le Terminus centre-ville en raison de la concentration des infrastructures et autobus.</p> <p>6.2.3 — Diminution de la performance de la ligne 61 – Wellington en raison de la congestion en accès au pont Victoria.</p> <p>6.2.4 — Marge restreinte sur la ligne de train de Mont-Saint-Hilaire. Une nouvelle offre de service potentiel est très limitée.</p>
	6.3 — Transports actifs	<p>6.3.1 — Les espaces urbains connexes à la Gare Centrale, au Terminus centre-ville et à la Gare Lucien — L'Allier ne favorisent pas l'intermodalité entre le transport collectif et les transports actifs. Les accès au métro ne sont pas directs, certains aménagements piétonniers sont manquants et les services ne se prolongent pas ailleurs dans le quartier des affaires (point de chute très concentré).</p> <p>6.3.2 — Les espaces piétons sont restreints et peu conviviaux sur la rue Wellington et inexistant dans l'axe de l'autoroute Bonaventure.</p> <p>6.3.3 — Les voies ferrées et l'autoroute Bonaventure représentent une barrière physique et psychologique entre le Vieux-Montréal et Griffintown. Cependant, des travaux sont en cours sur l'autoroute Bonaventure pour diminuer l'impact de cette fracture urbaine.</p>
	6.4 — Sécurité	<p>6.4.1 — Nombreuses collisions près des entrées et sorties de l'A -720 dans le secteur.</p> <p>6.4.2 — La combinaison des forts débits de circulation (véhicules et autobus) ainsi que la présence de barrières physiques dans le secteur crée un inconfort chez les piétons et rend le secteur peu sécuritaire et convivial.</p> <p>6.4.3 — Problématique de sécurité concernant la configuration à contresens de la voie réservée du pont Champlain.</p>
7 — Corridor Ouest	7.1 — Accès véhiculaire par le Corridor Ouest	<p>7.1.1 — Congestion importante dans les secteurs adjacents aux entrées et sorties de l'autoroute, notamment près de la rue de la Cathédrale.</p> <p>7.1.2 — Impact de l'éventuelle fermeture de la bretelle Saint-Laurent et report possible de la circulation sur les autres bretelles au centre-ville.</p>

Principaux points d'accès	Enjeux	Problématiques
		<p>7.1.3 — Débits de circulation importants et congestion occasionnée par les mouvements de virages sur Sherbrooke.</p> <p>7.1.4 — Développement d'un réseau de trains à haute vitesse ou fréquence (THV-THF) dans le corridor Québec-Windsor.</p>
	7.2 — Capacité et performance des transports collectifs	<p>7.2.1 — Performance non optimale de la voie réservée sur le boulevard René-Lévesque en raison de la congestion, des mouvements de virages à droite et de l'interblocage.</p> <p>7.2.2 — Diminution de la performance de la ligne 24 – Sherbrooke en raison de la congestion.</p> <p>7.2.3 — L'accroissement du trafic de marchandises sur les voies ferrées du CP limite le développement de l'offre de train de banlieue, surtout en période hors — pointe (lignes Vaudreuil-Hudson et Candiac). La compagnie ferroviaire désire conserver sa réserve de capacité.</p>
	7.3 — Transports actifs	<p>7.3.1 — Les sections en semi-tranchée de l'autoroute Ville-Marie et le boulevard René-Lévesque représentent des barrières physiques et psychologiques.</p> <p>7.3.2 — Aucun lien cyclable dans le sud de l'axe ne relie directement le Sud-Ouest au centre-ville (la piste du canal Lachine se rend dans le Vieux-Port).</p>
	7.4 — Sécurité	<p>7.4.1 — Nombreuses collisions aux entrées et sorties de l'autoroute Ville-Marie.</p> <p>7.4.2 — Vitesse importante des véhicules aux approches des entrées et sorties de l'autoroute.</p> <p>7.4.3 — L'aménagement des larges intersections et la vitesse sur le boulevard René-Lévesque diminuent le sentiment de sécurité des usagers des modes actifs. De nombreuses collisions piétonnes y sont répertoriées.</p>
8 — Non spécifique à un corridor	8.1 — Stationnement	<p>8.1.1 — Le manque de stationnement dans certains secteurs durant certaines périodes et la perception concernant le manque d'espace de stationnement a un impact sur l'attractivité du centre-ville comme étant une destination de travail, de loisir et de consommation en automobile.</p> <p>8.1.2 — L'absence d'aires de livraison rend l'accès aux commerces du centre-ville difficile et nuit aux activités économiques et à la fluidité de la circulation (voir le tableau 1-3).</p>
	8.2 — Aménagement du territoire et attractivité du centre-ville	<p>8.2.1 — L'effet de l'attractivité du centre-ville sur son accessibilité.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Plus le centre-ville est attractif, plus la demande de déplacements vers ce dernier augmente. L'accessibilité du centre-ville peut ainsi être compromise en raison de l'espace limité dans les principaux corridors d'accès (voir le tableau 1-2, axe 1).
	8.3 — Réseau routier	<p>8.3.1 — La congestion des réseaux autoroutiers et artériels en accès au centre-ville durant les périodes de pointe diminue l'accessibilité en automobile et camion au centre-ville et a des impacts sur les autres modes de transport (voir le tableau 1-</p>

Principaux points d'accès	Enjeux	Problématiques
		2, axe 5 points 5.1).

ENJEUX DE MOBILITÉ LIÉS AU TERRITOIRE DE LA STRATÉGIE CENTRE-VILLE

Tableau A-2. Résumé des enjeux de mobilité liés au territoire de la Stratégie centre-ville.

Axe	Enjeux	Problématiques
1 — Territoire, planification et mobilité	1.1 — Impact de la présence d'un ensemble de barrières physiques et psychologiques (routières, ferroviaires et portuaires) et difficulté de mise en valeur de certains secteurs en raison de leur enclavement.	<p>1.1.1 — Selon le cas, la présence de barrières physiques et psychologiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ diminuent la connectivité et l'accessibilité du territoire, ▪ perturbent les déplacements actifs; ▪ limitent l'accès au fleuve et aux équipements en bordure de ce dernier (p. ex. le parc Bellerive et le Village Au-Pied-du-Courant); ▪ ont un impact négatif sur le sentiment de sécurité; ▪ diminuent les possibilités de développement urbain; ▪ concentrent les débits de véhicules en quelques points cruciaux; ▪ enclavent certains secteurs (p. ex. secteur du Havre, le Quartier des gares, etc.); ▪ augmentent la vulnérabilité des réseaux de transport. Le centre-ville est vulnérable à une fermeture non prévue d'une infrastructure en raison du faible nombre de liens alternatifs y accédant et de leur saturation en période de pointe. <p>1.1.2 — Les forts débits de circulations liés aux grandes infrastructures routières représentent un obstacle aux déplacements internes autant pour les autobus que les piétons et les cyclistes.</p>
	1.2 — Accessibilité au fleuve et infrastructures portuaires	<p>1.2.1 — Les infrastructures portuaires, les activités sur les voies ferrées et la présence de grandes artères de circulations limitent l'accessibilité au fleuve.</p> <p>1.2.2 — Important flux de camionnage lié aux activités portuaires.</p> <p>1.2.3 — Augmentation du nombre de trains du CN circulant dans le Vieux-Port et répercussion sur la sécurité et la qualité de vie.</p>
	1.3 — Croissance soutenue de la population et du développement immobilier sur le territoire de la Stratégie centre-ville et dans la région métropolitaine	<p>1.3.1 — Croissance de la demande sur les réseaux de transports saturés ou avec une faible capacité résiduelle.</p> <p>1.3.2 — Besoin de planifier une offre de transport adéquate notamment en transports collectifs et actifs pour répondre à la demande croissante.</p>
	1.4 — Désuétude des infrastructures	<p>1.4.1 — Besoin de renouveler les infrastructures et les équipements vieillissants.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nombreux travaux routiers à prévoir nécessitant une coordination et des mesures d'atténuation.

Axe	Enjeux	Problématiques
	<p>1.5 — Information, coordination et gestion des déplacements</p>	<p>1.5.1 — Besoin d'une meilleure gestion, coordination et diffusion de l'information entre et aux différents intervenants locaux et régionaux notamment pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ la coordination des travaux; ▪ les grands évènements; ▪ la planification de grands projets. <p>1.5.2 — Besoin de disposer de l'information en temps réel concernant l'état des différents réseaux de transport.</p> <p>1.5.3 — Manque d'information concernant les entraves réelles durant les travaux routiers et les évènements spéciaux.</p>
	<p>1.6 — Financement des projets</p>	<p>1.6.1 — Incertitudes liées à la disponibilité du financement des grands travaux routiers et de transports collectifs structurants.</p>
	<p>1.7 — Qualité de l'environnement</p>	<p>1.7.1 — Besoin de diminuer les émissions de gaz à effet de serre et les îlots des chaleurs pour améliorer la qualité de l'air et de l'environnement.</p>
	<p>1.8 — Partage de la voie publique</p>	<p>1.8.1 — L'emprise de la voie publique est limitée. Il est impossible d'accommoder tous les usagers de la route partout. Des compromis sont nécessaires.</p>
	<p>1.9 — Attractivité du centre-ville et hélicoptère</p>	<p>1.9.1 — Demandes récurrentes pour l'aménagement d'un hélicoptère dans le centre-ville.</p>
<p>2 — Transports actifs et accessibilité universelle</p>	<p>2.1 — Infrastructure et équipement</p>	<p>2.1.1 — Absence de feux piétons à plusieurs intersections.</p>
	<p>2.2 — Convivialité du réseau piétonnier et information aux piétons</p>	<p>2.2.1 — Vitesse élevée, débits de circulation importants sur les grandes artères et sentiment d'insécurité pour les piétons.</p> <p>2.2.2 — Besoin d'améliorer la clarté du système signalétique permettant d'orienter les piétons et les touristes et reliant les principaux attraits et générateurs de déplacements.</p> <p>2.2.3 — Faible présence de mobilier urbain dans certains secteurs, Encombrement des trottoirs et, à l'occasion, le positionnement discontinu des arbres et du mobilier urbain sur les trottoirs ne permet pas un itinéraire de marche continu et restreint l'accessibilité universelle.</p> <p>2.2.4 — Quelques secteurs sont identifiés comme moins conviviaux (p.ex. secteur du Terminus centre-ville, grandes artères [p.ex. le boulevard René-Lévesque], Quartier Sainte-Marie, entrées et sorties d'autoroutes, viaducs, etc.).</p>
	<p>2.3 — Accessibilité universelle</p>	<p>2.3.1 — Présence de barrières physiques et psychologiques limitant la marche et l'accessibilité universelle (accès au fleuve, voies ferrées, grandes artères, secteurs en pente, etc.).</p> <p>2.3.2 — Le réseau souterrain de la ville intérieure n'est pas accessible dans son entièreté aux personnes à mobilité réduite.</p>
	<p>2.4 — Couverture du réseau cyclable et infrastructure</p>	<p>2.4.1 — Discontinuité des infrastructures cyclables à l'intérieur du centre-ville (aucun lien continu ne traverse le centre-ville).</p> <p>2.4.2 — Discontinuité des liens accédant au centre-ville (liaisons vers le Sud-Ouest et avec</p>

Axe	Enjeux	Problématiques
		<p>certaines secteurs du Plateau et de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve).</p> <p>2.4.3 — Besoin d'étendre le réseau blanc (réseau cyclable hivernal).</p> <p>2.4.4 — Présence importante de cyclistes sur certains axes sans infrastructure cyclable.</p>
3 — Transports collectifs et pratiques innovantes	2.5 — Équipements pour les cyclistes	2.5.1 — Nombre insuffisant de supports à vélo sécuritaires à proximité des grands générateurs de déplacements.
	3.1 — Saturation des réseaux structurants pendant les périodes de pointe	<p>3.1.1 — Durant l'heure de pointe du matin et du soir, il y a saturation aux endroits et les lignes qui suivent :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Terminus centre-ville et des secteurs adjacents au Terminus ; ▪ Métro ligne 2 – Orange entre les stations Bonaventure et Jean-Talon; ▪ Métro ligne 1 – Verte entre la station Berri-UQAM et McGill; ▪ Ligne de train de banlieue de Deux-Montagnes et marge restreinte pour les trains Mont — Saint-Hilaire et de Vaudreuil-Hudson; <p>3.1.2 — Faible capacité résiduelle de la ligne de métro 4 – Jaune.</p>
	3.2 — Performance des réseaux	<p>3.2.1 — La congestion routière et la présence de travaux compromettent la performance de certaines lignes d'autobus, par exemple : Ligne 24 – Sherbrooke, ligne 80 – Parc, ligne 165 – Côte-des-Neiges, ligne 125 – Ontario, ligne 55 – Saint-Laurent, ligne 45 – Papineau, ligne 10 – De Lorimer, ligne 61 – Wellington et des lignes express sur la rue Notre-Dame.</p> <p>3.2.2 — Performance non optimale de certaines voies réservées dont celle sur l'avenue du Parc, le chemin de la Côte-des-Neiges et sur le boulevard René-Lévesque.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Par exemple, la fonctionnalité du boulevard René-Lévesque limite la performance de la voie réservée (respect des interdictions d'arrêt par les véhicules, impacts des véhicules en virage à droite, et nombre de carrefours à feux).
	3.3 — Offre de transports collectifs	<p>3.3.1 — Déplacements internes et entre certains quartiers limitrophes (p.ex. Griffintown, Havre et Vieux-Montréal) sont parfois difficiles puisque le réseau est principalement développé sur l'axe est-ouest.</p> <p>3.3.2 — L'accroissement du trafic de marchandises sur les voies ferrées limite le développement de l'offre de train de banlieue, surtout en période hors pointe. Les compagnies ferroviaires désirent conserver leur réserve de capacité</p> <p>3.3.3 — L'emprise des voies publiques est limitée. Il est impossible d'accommoder tous les usagers de la route en tout temps et d'implanter des voies réservées (bus-vélo) partout. Des compromis sont nécessaires.</p>
	3.4 — Grands projets de transports collectifs et impacts	<p>3.4.1 — Les projets structurants de transport collectif en cours de planification sont à l'ouest ou au sud du centre-ville (système électrique de transport sur le pont Champlain [ou SLR] et vers l'ouest de l'île et l'aéroport) alors que les problèmes de capacité se situent principalement à l'est et au nord du centre-ville.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Les interventions de la STM, dont la mise en œuvre des nouvelles voitures de métro Azur, augmenteront la capacité de la ligne 2 — Orange, mais aucune étude

Axe	Enjeux	Problématiques
		<p>ne démontre que ceux-ci peuvent répondre à la demande future sans effectuer d'autres interventions.</p> <p>3.4.2 — Besoin de définir la stratégie à adopter concernant les points de chute des grands projets de transport collectif de la Caisse de dépôt et placement du Québec dans le centre-ville et l'aménagement à privilégier.</p>
	3.5 — Encadrement réglementaire des nouvelles technologies et formes de mobilité	<p>3.5.1 — Modernisation de l'industrie du taxi et développement de nouvelles formes de covoiturage, de voitures en libre-service, etc. Ces technologies et services offrent de nouvelles formes de mobilité, mais ont un impact sur des acteurs existants.</p> <p>3.5.2 — Absence d'un cadre réglementaire et d'un positionnement en vue du déploiement des véhicules automatisés et voitures intelligentes.</p>
	3.6 — Mise en œuvre de la politique d'électrification des transports du Québec	3.6.1 — Besoin de disposer des équipements et des infrastructures nécessaires pour mettre en œuvre la politique (p.ex. les bornes électriques sur rue).
	3.7 — Nouvelles sources de données et outils d'analyse concernant la mobilité ²⁷	<p>3.7.1 — Utilisation de nouvelles sources de données sur la mobilité et outils d'analyse pour améliorer la planification des déplacements.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Impacts sur les infrastructures et besoins liés en équipements et expertise.
	3.8 — Diffusion de l'information en temps réel aux usagers	<p>3.8.1 — Les usagers ne disposent pas de l'information en temps réel concernant les réseaux de transport pour planifier leurs déplacements.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Besoin en infrastructure, expertise et équipement.
4 — Sécurité des déplacements et qualité du milieu de vie	4.1 — Sécurité des personnes vulnérables (personnes à mobilité réduite et piétons)	<p>4.1.1 — La sécurité des personnes vulnérables est problématique notamment sur les grandes artères, à proximité des édicules de métro et aux interfaces avec le réseau supérieur (pont Jacques-Cartier, bretelles de l'autoroute Ville-Marie et boulevard René-Lévesque). Facteurs en cause :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Les forts débits de circulation et de véhicules lourds; ▪ La vitesse des véhicules; ▪ La qualité des aménagements et des infrastructures (p.ex. largeur des carrefours, nombre de voies à traverser, absence de feux piétons, etc.).

²⁷ L'énoncé « nouvelles sources de données et outils d'analyse concernant la mobilité » fait référence aux nouveaux systèmes intelligents et nouvelles technologies qui permettent de recueillir des données nécessaires à la planification des transports plus efficacement (p.ex. les données de cellulaires, et les dispositifs de cueillette de données en temps réel).

Axe	Enjeux	Problématiques
	<p>4.2 — Sécurité à vélo</p>	<p>4.2.1 — Nombreuses collisions cyclistes sur des artères sans infrastructures cyclables (p.ex. rues Ontario et Sherbrooke).</p> <p>4.2.2 — Qualité des aménagements cyclables à revoir (p.ex. sur le boulevard de Maisonneuve).</p> <p>4.2.3 — Cohabitation entre les cyclistes, les véhicules motorisés et les piétons est parfois difficiles.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Plusieurs zones de conflits entre les cyclistes, véhicules motorisés et piétons (p.ex. l'avenue du Parc, Quartier des spectacles, rue de la Commune, boulevard De Maisonneuve, etc.).
	<p>4.3 — Comportements des usagers de la route</p>	<p>4.3.1 — Non-respect du Code de la sécurité routière et comportements de l'ensemble des usagers nuisent au sentiment de sécurité.</p>
	<p>4.4 — Transport et distribution des marchandises en milieu urbain</p>	<p>4.4.1 — Bien que les activités de camionnages soient très importantes pour la vitalité économique de la ville, la circulation des camions a un effet négatif sur la qualité de vies et le sentiment de sécurité. Facteurs explicatifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Vitesse de circulation; ▪ Bruit important notamment en soirée; ▪ Baisse du sentiment de sécurité; ▪ Taille importante des camions et mouvements de virage. <p>4.4.2 — La circulation des trains a un effet négatif sur la qualité de vie (bruit) et le sentiment de sécurité.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Augmentation du nombre de trains circulant dans le Vieux-Port peut diminuer la sécurité.
<p>5 — Réseau routier, circulation et transport des marchandises en milieu urbain</p>	<p>5.1 — Saturation et congestion des réseaux autoroutier et artériel durant les périodes de pointe</p>	<p>5.1.1 — Croissance des coûts de la congestion dans la région montréalaise depuis plusieurs décennies.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Demande plus grande que l'offre durant les périodes de pointe. <p>5.1.2 — Augmentation du temps de déplacements et étalement des périodes de pointe.</p> <p>5.1.3 — Diminution de la performance des lignes d'autobus en raison de la congestion routière.</p> <p>5.1.4 — Diminution de la performance des déplacements des camions.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Les coûts de l'approvisionnement des commerces sont refilés en partie aux consommateurs ou rendent les commerces du secteur moins compétitifs. <p>5.1.5 — Circulation de transit importante dans des quartiers habités (p.ex. Quartier Sainte-Marie).</p> <p>5.1.6 — Effets négatifs de la circulation sur la convivialité des rues et lieux publics.</p> <p>5.1.7 — Effets négatifs de la circulation sur la sécurité des déplacements actifs.</p> <p>5.1.8 — La multiplication des travaux routiers accentue les problématiques de la congestion.</p>
	<p>5.2 — État des</p>	<p>5.2.1 — Plusieurs infrastructures nécessitent des réfections majeures.</p>

Axe	Enjeux	Problématiques
	infrastructures et travaux routiers	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les travaux et les fermetures imprévues ont des impacts, dont celui d'augmenter la congestion. 5.2.3 — Impacts du recouvrement de l'autoroute Ville-Marie. <ul style="list-style-type: none"> ▪ Éventuelle fermeture de la bretelle sur Saint-Laurent.
	5.3 — Coordination des travaux routiers et diffusion de l'information	5.3.1 — Besoin continu de coordination entre les différents intervenants effectuant des interventions (arrondissements, Ville, MTMDET, PJCCI, etc.) à partir des phases de planification jusqu'à la mise en service. 5.3.2 — Besoin de diffusion de l'information à tous les usagers des réseaux de transport pendant les travaux. 5.3.3 — Vulnérabilité des réseaux structurants de transport routier et collectif à toutes perturbations graves des réseaux (travaux routiers, situation d'urgence, défaillance du réseau ou grand événement). 5.3.4 — Manque d'information sur les entraves réelles durant les travaux routiers et les événements spéciaux.
	5.4 — Partage de la voie publique	5.4.1 — L'emprise des voies publiques est limitée et il est parfois impossible d'accueillir tous les usagers de la route (piétons, cyclistes, véhicules motorisés [automobiles et camions] et le transport collectif). <ul style="list-style-type: none"> ▪ Des compromis sont nécessaires notamment entre la présence de trottoirs larges et conviviaux; les aménagements cyclables, les aménagements pour les véhicules motorisés et les autobus et les places de stationnement.

Notes : Dans le cadre du tableau 0-2, le terme enjeu est utilisé pour désigner les enjeux liés à chacun des axes d'analyse. Les enjeux correspondent à des situations ou défis sur lesquels plusieurs interventions ou options sont possibles et pour lesquels plusieurs problématiques sont associées. Les principaux problèmes liés aux enjeux sont identifiés par la catégorie « problématiques ». Le terme problématique réfère à la présentation d'un enjeu sous différents aspects.

ENJEUX DE STATIONNEMENT

Tableau A-3. Résumé des enjeux liés au stationnement sur le territoire de la Stratégie centre-ville.

Axe	Enjeu	Problématiques
1 — Stationnement	1.1 — Offre vs demande	<p>1.1.1 — Pression croissante sur l'offre de stationnement alors que l'espace de stationnement disponible sur rue est limité.</p> <p>1.1.2 — Inadéquation entre l'offre et la demande de stationnement durant certaines périodes et à certains endroits.</p>
	1.2 — Manque d'information concernant la disponibilité des places de stationnement (sur rue et hors rue)	<p>1.2.1 — La gestion efficace des espaces de stationnement est difficile en raison de l'indisponibilité de l'information permettant de suivre l'évolution de l'offre et la demande de stationnement dans le centre-ville.</p> <p>1.2.3 — Peu de cases de stationnement inutilisés.</p>
	1.3 — Réglementation et application	<p>1.3.1 — La réglementation des espaces de stationnement sur rue restreint le déploiement des services d'autopartage et de voitures en libre-service.</p> <p>1.3.2 — Le non-respect des restrictions de stationnement nuit à la fluidité de la circulation et aux opérations de déneigement.</p>
	1.4 — Indisponibilité d'aire de livraisons et congestion	<p>1.4.1 — L'absence d'aires de livraisons est une contrainte importante aux activités d'approvisionnement des commerces et de l'activité économique du centre-ville.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stationnement en double file engendre de la congestion (p.ex. sur la rue Sainte-Catherine).

Notes : Dans le cadre du tableau 0-3, le terme enjeu est utilisé pour désigner les enjeux liés à chacun des axes d'analyse. Les enjeux correspondent à des situations ou défis sur lesquels plusieurs interventions ou options sont possibles et pour lesquels plusieurs problématiques sont associées. Les principaux problèmes liés aux enjeux sont identifiés par la catégorie « problématiques ». Le terme problématique réfère à la présentation d'un enjeu sous différents aspects.

Dans un contexte où l'espace disponible sur la voirie publique est limité, le partage de la voie publique entre les besoins des différents usagers de la route (piétons, cyclistes, automobilistes, camionneurs et usagers du transport en commun) représente un défi de la plus haute importance. La recherche d'un équilibre dans le partage de la voie publique est souhaitable dans la détermination des interventions et solutions à mettre de l'avant pour éliminer les problématiques identifiées dans les trois tableaux et améliorer les conditions de déplacements vers et dans le centre-ville.