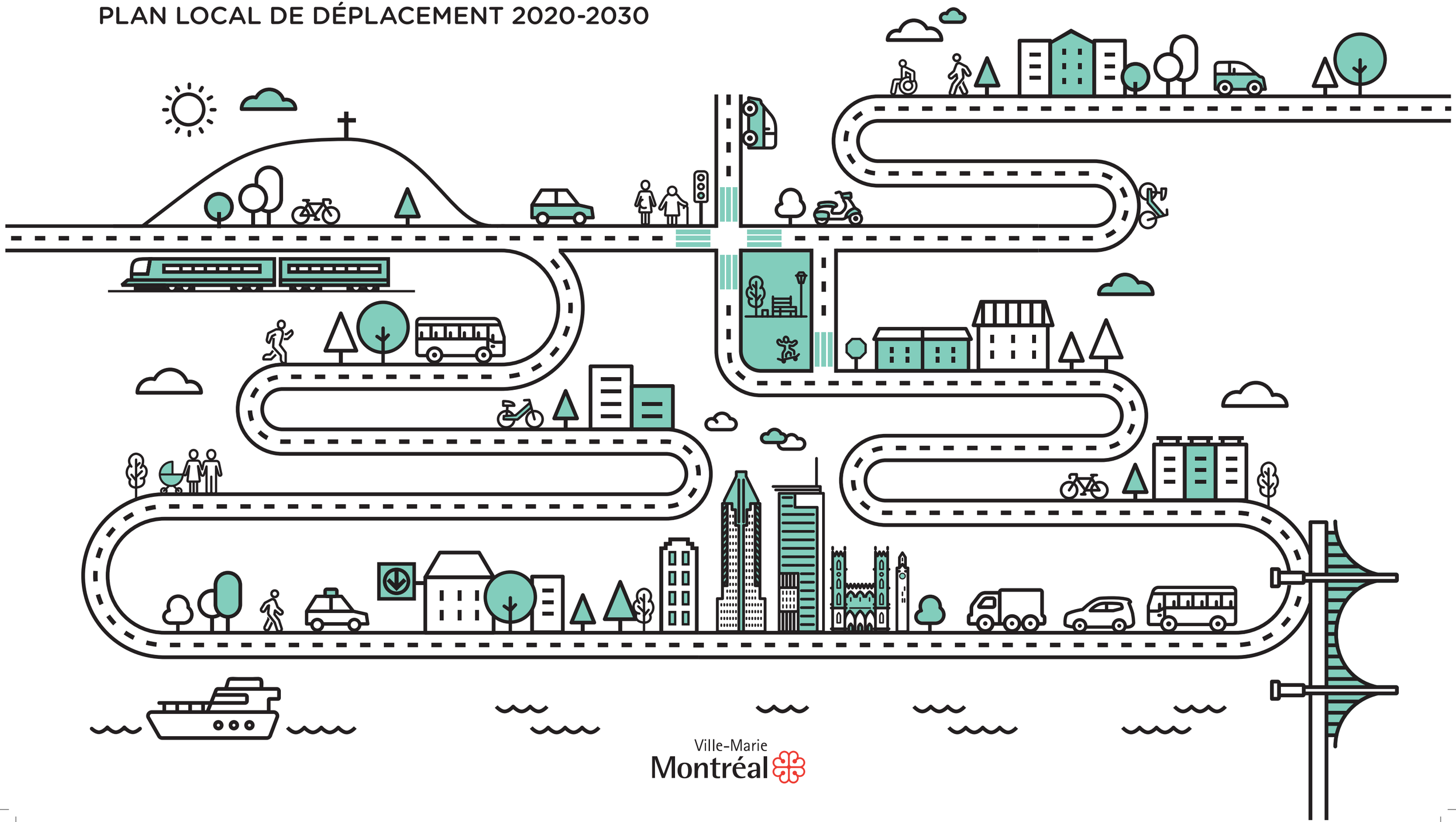
Ville-Marie en mouvement

PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENT 2020-2030



Ville-Marie
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

Sommaire 4

Mot de la mairesse 5

La vision 2020-2030

Orientation 1 : Intervenir sur les modes de transport **6**

Objectifs :

- Optimiser les cheminements piétons 8
- Poursuivre le développement du réseau cyclable 10
- Accompagner les acteurs du transport collectif 12
- Contenir le transit automobile et optimiser le stationnement 14
- Favoriser l'intermodalité et bonifier l'offre multimodale 16
- Minimiser l'impact négatif du camionnage sur la qualité de vie 18

Orientation 2 : Intervenir avec les acteurs **20**

Objectifs :

- Favoriser les mobilités actives et collectives des résidents 22
- Accompagner les politiques de mobilité durable des grands employeurs 24
- Encourager l'implication en mobilité durable des grands ensembles immobiliers 26

Orientation 3 : Intervenir dans des lieux d'exception **28**

Objectifs :

- Concrétiser les orientations des PPU actifs et en cours de planification 30
- Favoriser la vitalité des rues commerciales 32
- Améliorer les accès au mont Royal 34
- Contribuer à la mise en valeur du Vieux-Montréal et du Vieux-Port 36
- Bonifier l'accessibilité du parc Jean-Drapeau 38

Rapport diagnostic 40

- Introduction 42
- Un peu d'histoire 43
- La trame urbaine et le cadre bâti 44
- La population 46
- Les institutions 48
- Les modes de transport 50

Lexique 65

Collaborateurs visuels 66

SOMMAIRE

Un Plan local de déplacement (PLD) est le fruit d'un vaste exercice de consultation auprès de la population et de nombreuses parties prenantes sur les enjeux de déplacement, doublé d'un diagnostic, travail exhaustif d'analyse du territoire et des conditions de mobilité.

Comme l'arrondissement de Ville-Marie en entier constitue un pôle générateur de déplacements, la diversité des acteurs sur le territoire et la convergence d'une multitude de fonctions incitent à une démarche de planification innovante.
Le présent document a donc été conçu selon la structure particulière suivante :

- la planification se structure selon trois grandes orientations :
  les modes de transport
  les acteurs
  les lieux particuliers ;
- Les orientations décrivent chacune la réalité du territoire et ses enjeux et identifient les objectifs ;
- les objectifs énoncés se déclinent en actions sur le terrain, à programmer dans le temps.

En fin de document, le rapport diagnostic présente les constats et données statistiques sur lesquels s'appuie l'analyse et desquels découlent les solutions proposées.

Dans l'arrondissement de Ville-Marie, le partage de l'emprise nécessite une approche afin de concilier tous les besoins de mobilités. L'hyper-centralité de l'arrondissement doit prendre en compte les besoins locaux, à échelle humaine, afin de préserver la convivialité de ce lieu unique, d'assurer la sécurité de tous et de favoriser les déplacements actifs.

La mise en œuvre

Ce sont les actions qui sont au cœur de la mise en œuvre du PLD. Dans la présentation, chacune des actions comporte un texte explicatif avec les réalisations qui en découleront. Ainsi, certaines actions – notamment en sécurisation – prendront d'abord la forme de mesures transitoires et évolutives, le temps d'étudier avec les partenaires de la Ville et les autres intervenants les réaménagements à prévoir pour pérenniser les transformations.

La Direction de l'aménagement urbain et de la mobilité (AUM) est responsable de la mise en œuvre du PLD. Sous sa gouverne, la Division de la mobilité et de la planification proposera chaque année aux élus locaux un programme de réalisation incluant les échéances et les coûts associés. La Direction (AUM) assurera la coordination entre les interventions des équipes de l'arrondissement et de la Ville ; par son expertise en urbanisme, elle veillera également à la cohérence entre les actions en mobilité et les orientations des différents Programmes particuliers d'urbanisme (PPU). Pour compléter cette structure de gouvernance, la mise sur pied d'un comité d'accompagnement où siègent des représentants de la société civile est également prévue. Ce comité analysera la planification produite, et proposera des pistes de bonification et de priorisation des interventions.

Au fil du document, les actions dont la réalisation relève uniquement de l'arrondissement sont marquées d'un , tandis que celles portant le signe signifient que différentes parties prenantes sont à impliquer pour les mener à terme.

MOT DE LA MAIRESSE

Les solutions de transports actifs et collectifs sont essentielles pour l'avenir de notre centre-ville. En adoptant son Plan local de déplacement (PLD) 2020-2030, l'arrondissement de Ville-Marie établit les lignes directrices d'une mobilité durable, qui favorise la qualité des milieux de vie. Ainsi, les déplacements à pied, à vélo et en modes partagés doivent être facilités. Ceci permettra de réduire les risques d'accidents et de diminuer la pollution de l'air. Ce document reprend donc le plan d'actions Vision Zéro, de sécurisation des rues pour les plus vulnérables, mais aussi la vision de transition écologique mise en œuvre par notre administration, permettant de contribuer à la réduction des gaz à effet de serre (GES).

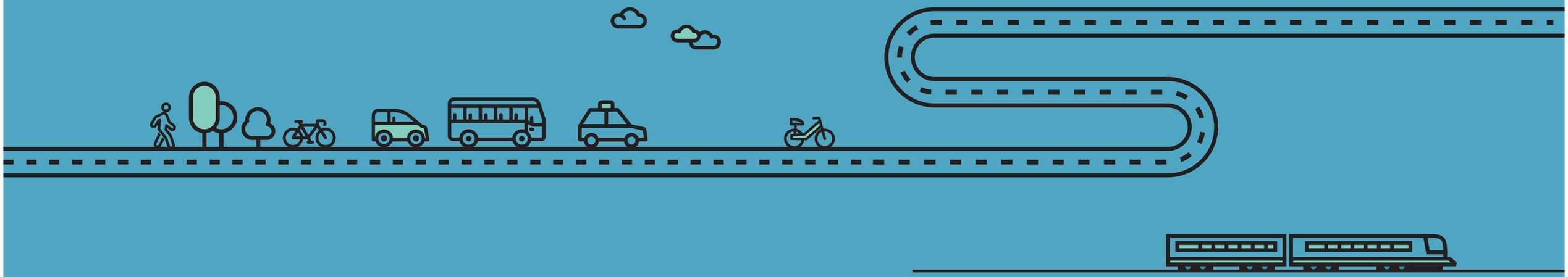
En bref, le PLD vise à réduire l'impact environnemental de nos choix de transport et à offrir à l'ensemble de nos résidents un milieu de vie inclusif, agréable, durable et à échelle humaine.

Notre planification en matière de mobilité doit être faite dans la double perspective d'une mosaïque de milieux de vie à échelle humaine campée dans un contexte de métropole nord-américaine prospère. Pour y parvenir, les interventions porteront d'abord sur les modes de transport tels que la marche et le vélo, afin de répondre aux multiples besoins et de favoriser la cohabitation. Nous pensons aussi que la mobilité est l'affaire de tous. C'est pourquoi nous planifions intervenir avec les acteurs que sont les résidents, les gestionnaires immobiliers et les grands employeurs. Enfin, nous interviendrons dans des contextes ciblés autour des parcs, des écoles, des universités et des hôpitaux.

Le Plan local de déplacement de Ville-Marie est cohérent avec les orientations déjà exposées dans les documents de planification tels que le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et les outils de planification de la Ville de Montréal.

Nous travaillons dès maintenant à rendre notre arrondissement plus sécuritaire et convivial. En adoptant une vision sur 10 ans, nous donnons l'impulsion au cœur de la métropole pour qu'il soit plus inclusif et durable.

Valérie Plante
Mairesse de Montréal et de Ville-Marie



Orientation 1

Intervenir sur les modes de transport

ORIENTATION 1

Intervenir sur les modes de transport

Contexte

Les besoins en déplacement et l'organisation des divers modes de transport sont au cœur de l'élaboration d'un plan local de déplacement. De par sa position stratégique sur l'Île de Montréal et son caractère de destination, l'arrondissement de Ville-Marie attire quotidiennement une grande diversité d'usagers, ce qui génère des flux de déplacements nombreux, selon des modes diversifiés, et à toute heure de la journée.

De ces nombreux déplacements aux raisons multiples découlent des enjeux de cohabitation et de sécurité routière, affectant en premier lieu les usagers vulnérables, à pied ou à vélo, ainsi que les personnes à mobilité réduite. Ceux-ci sont d'autant plus importants que l'arrondissement est de plus en plus habité et que l'attractivité du centre-ville de Montréal sur plusieurs plans (affaires, habitation, loisirs, tourisme) se renforce d'année en année, se traduisant par une fréquentation accrue de ses lieux d'intérêt.

Ces enjeux de cohabitation se manifestent notamment dans des secteurs très achalandés (centre des affaires, campus universitaires, pôles touristiques) ou en présence d'une importante circulation de transit et de véhicules lourds (accès au pont Jacques-Cartier ou à l'autoroute Ville-Marie).

Plusieurs infrastructures de transport lourdes et autres contraintes topologiques (autoroute, voie ferrée, pentes abruptes) contraignent la continuité des réseaux au sein de l'arrondissement.

Les entraves liées aux chantiers de construction privés, aux réfections routières et aux divers travaux des partenaires sont nombreuses et imposent des détours parfois importants, dans des conditions inconfortables voire peu sécuritaires. Elles pénalisent également les opérations de transport de marchandises, pouvant générer des nuisances au sein des milieux de vie ainsi que des pertes économiques.

Problématiques reliées

- Discontinuité des réseaux de transport
- Nuisances et enjeux de sécurité liés au camionnage et autres véhicules lourds (autobus, cars de tourisme...)
- Congestion de certains axes routiers et de plusieurs tronçons de pistes cyclables et de trottoirs
- Cohabitation des modes de transport
- Encadrement réglementaire des nouvelles formes de mobilité
- Nouveaux partages des espaces au profit des mobilités actives et collectives
- Séparation des modes au sein d'emprises étroites

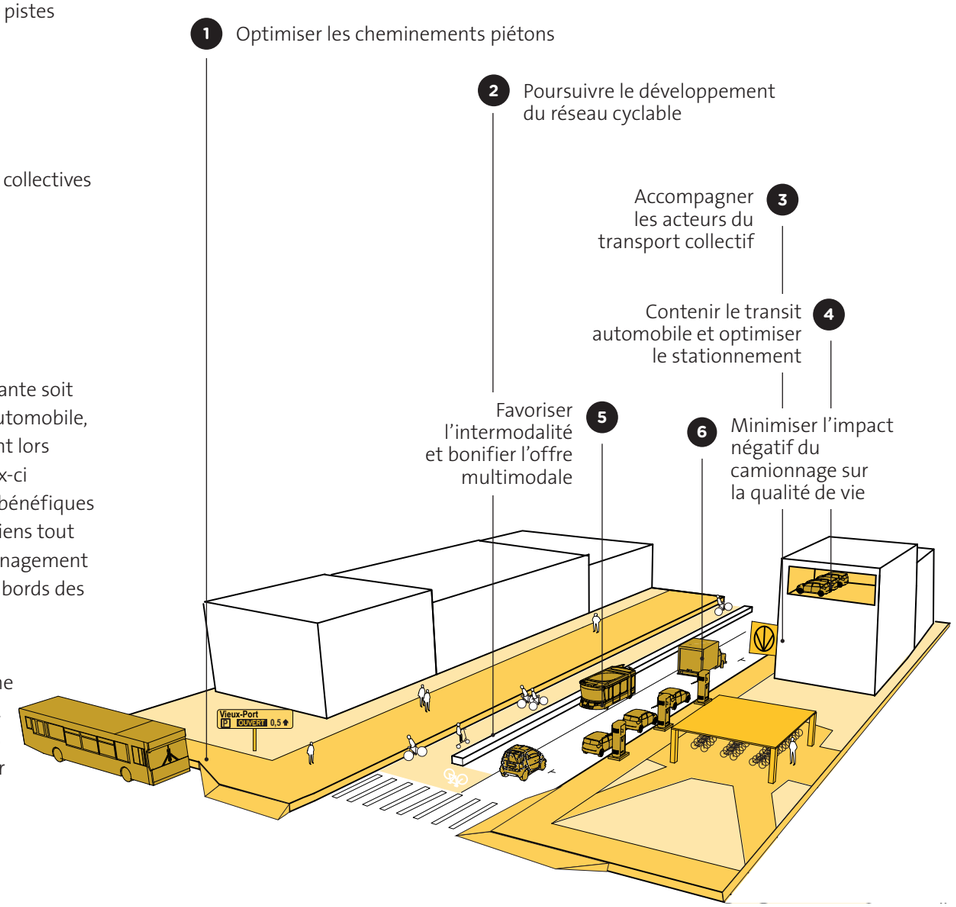
Éléments de vision

La promotion de la mobilité durable requiert qu'une place prédominante soit accordée aux modes actifs et collectifs tout en réduisant celle de l'automobile, que ce soit au sein de futurs projets d'aménagement, mais également lors de périodes transitoires (chantiers, aménagements saisonniers). Ceux-ci consomment en effet moins d'espace et d'énergie et ont des effets bénéfiques sur la santé de ceux qui les utilisent dans leurs déplacements quotidiens tout en aidant à réduire la congestion. Bien ancrée dans les projets d'aménagement futurs, cette vision sera aussi appliquée au présent, que ce soit aux abords des chantiers ou par l'implantation d'aménagements transitoires.

L'amélioration du cadre de vie et la réduction des GES passent par une multitude d'interventions touchant tous les modes de déplacement. Les usagers les plus vulnérables doivent être mis au cœur des gestes faits par l'arrondissement en matière de transport, en vue de faciliter leurs déplacements et de garantir la sécurité de chacun.

Objectifs

Six objectifs ont été définis en vue de répondre aux besoins des différents modes de transport :



OBJECTIF 1

Optimiser les cheminements piétons

Situation actuelle

L'arrondissement génère en moyenne près de 100 000 déplacements à pied chaque jour, auxquels ajouter ceux générés lors d'événements particuliers (festivals, événements sportifs, etc.).

Considérant que tout usager est aussi piéton à un moment ou à un autre de son déplacement, il importe de déployer des moyens proportionnels à l'importance de ce mode de déplacement en vue d'en bonifier la sécurité et la convivialité.

Le diagnostic des conditions de déplacement des piétons a mis en évidence des freins au recours à la marche dans l'arrondissement :

- des enjeux de sécurité aux abords des artères à fort débit automobile ;
- le caractère peu convivial et fonctionnel de certains secteurs très achalandés, et la présence de nombreuses entraves ;
- la difficulté à s'orienter entre les lieux d'intérêt ;
- la dégradation des conditions de marche durant la saison hivernale.

Ambitions

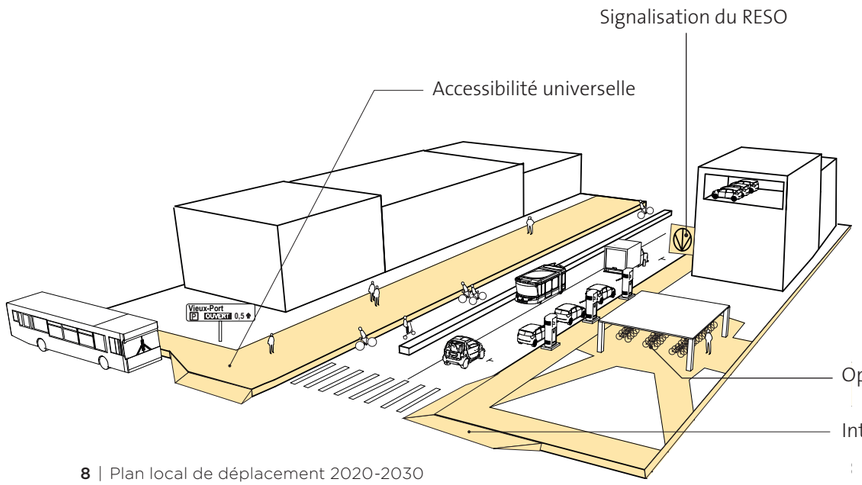
La plupart des enjeux de sécurité se manifestant aux intersections, l'arrondissement prévoit apporter des correctifs aux intersections les plus accidentogènes. Étant donné que les interventions sur les artères se font avec le concours de la Ville centre et d'autres partenaires éventuels, des mesures évolutives seront privilégiées pour des réponses à court terme en attendant de procéder aux réaménagements.

Pour mettre en œuvre le plan d'action Vision Zéro 2019-2021, des mesures d'apaisement de la circulation et des interventions visant à faciliter les déplacements à pied prendront forme à l'échelle de l'arrondissement.

Le déploiement de parcours piétonniers dotés de systèmes de signalétique personnalisés permettra de mettre en valeur les atouts de l'arrondissement et de faciliter la mobilité des usagers quotidiens et occasionnels au sein de l'arrondissement, comme les initiatives liées à *Montréal à pied* (système innovant de bornes d'orientation et d'acheminement des piétons à la hauteur des pratiques internationales, qui sera développé prochainement par la Ville centre).

Indicateurs de succès

- Réduction du nombre de collisions impliquant des piétons
- Nombre d'interventions aux intersections
- Présence de corridors piétonniers sur tous les chantiers entravant le domaine public
- Implantation de nouvelles signalétiques
- Hausse de la marchabilité des rues (mobilité et confort) : nombre de bancs, fontaines, arbres, verdissement et autres mobiliers urbains



Rue Victoria

OBJECTIF 1

Optimiser les cheminements piétons

Actions

Action 1.1 Sécuriser prioritairement les intersections les plus accidentogènes

La plupart des accidents se produisant habituellement sur des artères, des interventions de sécurisation à court terme par l'implantation de mesures transitoires seront apportées.

En parallèle, l'arrondissement effectuera des études visant à identifier les raisons des accidents recensés ayant impliqué des piétons et planifiera, en collaboration avec la Ville centre, des réaménagements en réponse aux besoins identifiés (géométrie, ajout de signalisation...).

Action 1.2 Apaiser la circulation dans les quartiers et sur le réseau structurant

Des mesures d'apaisement de la circulation seront implantées : baisse de la limite de vitesse dans tout l'arrondissement (30 km/h dans les secteurs résidentiels, 40 km/h sur le reste du réseau), installation de ralentisseurs et d'afficheurs de vitesse, surveillance policière accrue pour faire respecter le Code de la sécurité routière.

Interventions favorisant les déplacements à pied : aménagement de saillies de trottoir, dégagement des intersections en empêchant le stationnement dans les 5 premiers mètres, mise aux normes des feux de circulation (révision de la séquence de feux et des temps de traversée, ajout de feux piétons avec décompte), allongement du temps de traverse pour les piétons, élargissement de trottoirs, implantation de traverses piétonnes.

Action 1.3 Augmenter la convivialité des déplacements

Certaines interventions sur le domaine public contribueront positivement à l'expérience déambulatoire : la réparation systématique des bris de trottoirs, l'entretien des fosses d'arbres, l'ajout de mobilier urbain et la bonification des arrêts d'autobus, notamment.

Les déplacements hivernaux méritent une attention particulière, et sont simplifiés par l'optimisation du déneigement et du déglaçage.

Enfin, l'arrondissement accompagne le déploiement d'une signalétique reliant les nombreux pôles d'attraction sur son territoire pour faciliter l'orientation des marcheurs.

Action 1.4 Prioriser les circulations actives dans les mesures de mitigation des chantiers et dans les futurs aménagements, avec des interventions innovantes

Exemples d'intervention :

- À l'occasion de travaux de voirie ou de la création de nouvelles voies, revoir le partage de l'espace public au profit des mobilités actives ;
- Lors d'entraves temporaires sur un trottoir, aménager un corridor de mobilité active limitant les détours et accessible universellement ;
- Soutenir l'Escouade mobilité par l'inspection des chantiers ayant une occupation du domaine public.

Action 1.5 Renforcer la signalisation intérieure et extérieure du réseau souterrain de Montréal (RÉSO)

Le caractère unique du réseau souterrain de Montréal justifie une bonification de sa signalisation, à la fois depuis le métro et la Gare centrale (en collaboration avec la STM) ainsi qu'à l'extérieur, pour faciliter l'accès public via les nombreux points d'entrée des bâtiments du centre-ville.

Par ailleurs, l'arrondissement encourage l'aménagement d'accès additionnels depuis les nouveaux projets immobiliers.

OBJECTIF 2

Poursuivre le développement du réseau cyclable

Situation actuelle

Les déplacements à vélo sont en croissance constante au sein de l'arrondissement ainsi qu'à l'échelle de la ville de Montréal. Le réseau est cependant discontinu par endroits, et les problématiques de cohabitation entre cyclistes et autres usagers de la route sont fréquentes et sources d'accidents potentiellement graves. Au fil du temps, certains aménagements peu sécuritaires et certaines intersections favorisent les risques d'accidents. De plus, vu l'accroissement des utilisateurs, l'offre de supports à vélos sur rue ne suffit plus à la demande.

Ambitions

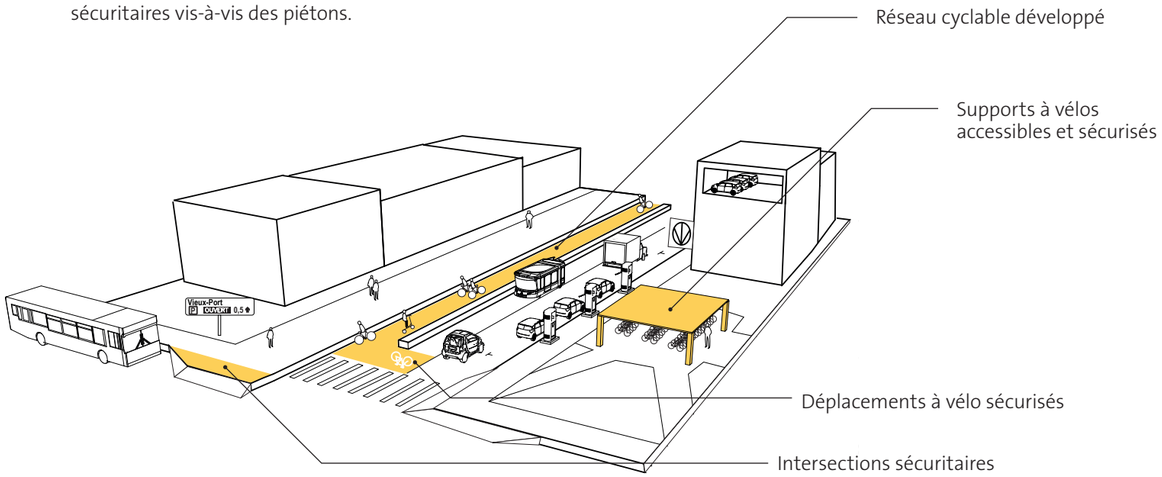
La mise à niveau et la ramification du réseau cyclable seront poursuivies, afin d'assurer la mise à disposition d'infrastructures sécuritaires, uniformément réparties dans l'arrondissement, dont certaines accessibles à l'année.

En ce qui a trait à la cohabitation, l'arrondissement vise à apporter les correctifs pour minimiser les conflits d'usage entre vélos et véhicules motorisés, mais également à faire la promotion de comportements sécuritaires vis-à-vis des piétons.

L'ajout de mobilier à l'intention des cyclistes sera par ailleurs intensifié, notamment près des lieux les plus achalandés. En plus des supports à vélos, l'arrondissement compte ajouter des stations de réparation de vélos et des espaces de stationnement sécurisés (vélo-stations).

Indicateurs de succès

- Réduction du nombre de collisions impliquant des cyclistes
- Nombre d'intersections réaménagées pour assurer la sécurité des cyclistes
- Nombre de kilomètres de voies cyclables nouvellement aménagées ou bonifiées
- Nombre de supports à vélos, de vélo-stations et de bornes de réparation (comme Bicibornes) implantés dans l'arrondissement



Place Émilie-Gamelin

OBJECTIF 2

Poursuivre le développement du réseau cyclable

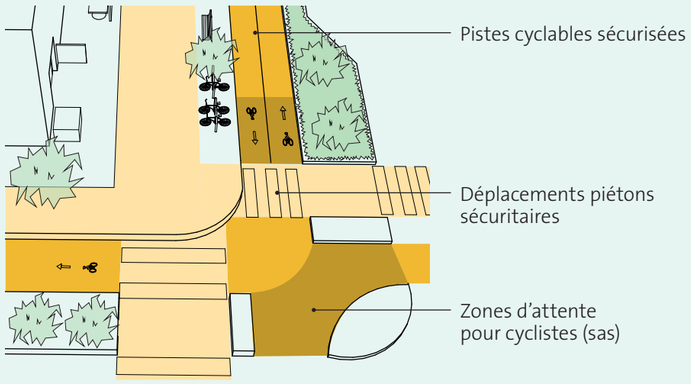
Actions

Action 2.1 Sécuriser prioritairement les intersections les plus accidentogènes

Les causes des accidents recensés ayant impliqué des cyclistes guideront la planification des ajustements à apporter (réaménagements géométriques, ajout de signalisation ou autre mesure). Entre-temps, l'arrondissement s'engage à apporter les correctifs transitoires à sa portée.

Action 2.2 Augmenter la sécurité des déplacements à vélo

La limitation des conflits entre usagers passe par différentes interventions, comme le traitement des croisements entre voies cyclables et arrêts d'autobus, l'ajout de sas vélos et de phases de feux cyclistes complètement protégées aux intersections, le renforcement de la séparation physique entre cyclistes et automobilistes ou la poursuite des aménagements qui partagent la chaussée. L'arrondissement veut également faire la promotion de bonnes pratiques auprès des automobilistes pour lutter contre l'emportiérage.



Action 2.3 Poursuivre le développement du réseau cyclable

De nouvelles voies cyclables seront planifiées et réalisées.

La mise en œuvre par la Ville du Réseau Express Vélo (REV) sur les axes Viger, Saint-Antoine, Saint-Jacques et Saint-Denis/Berri sera soutenue en collaboration avec les arrondissements voisins pour bonifier la connectivité des différents réseaux cyclables et les rendre accessibles à l'année.

Action 2.4 Développer une offre de services adaptée le long du réseau

Amélioration de l'expérience cyclable en veillant au confort et à la fonctionnalité du réseau, et en s'assurant que l'offre en stationnements à vélos et autres services (borne de réparation en libre-service, vélo-stations...) répond à la demande croissante, à la fois près des universités et des grands employeurs, ou dans les secteurs résidentiels.

600 supports à vélos seront installés au cours des deux prochaines années (300 par année) et un bilan sera réalisé fin 2021 pour réévaluer et adapter les interventions.

Les supports seront cartographiés et l'information sera accessible à partir du site internet de l'arrondissement.

OBJECTIF 3

Accompagner les acteurs du transport collectif

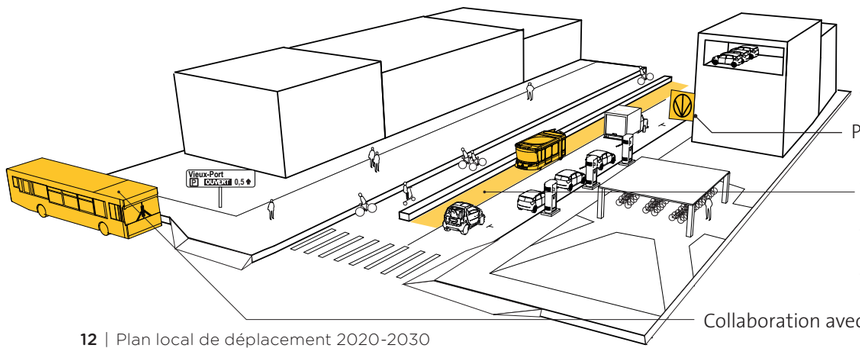
Situation actuelle

L'offre de service en transport collectif est abondante dans l'arrondissement, notamment durant les périodes de pointe ; il s'agit du mode de déplacement privilégié des visiteurs quotidiens. Métro, autobus, train et navette fluviale convergent vers le centre-ville ; les navetteurs bénéficient également de voies réservées pour bus sur d'importants axes de transit et de feux prioritaires à certaines intersections (mesures préférentielles pour bus (MPB)).

Plusieurs réseaux, tant souterrains que de surface, se retrouvent ponctuellement saturés, tandis que d'autres voient leur performance compromise par la congestion routière.

D'autres enjeux spécifiques sont recensés, par exemple :

- des lignes de bus desservant une clientèle majoritairement résidente subissent les contrecoups de la congestion, voyant leurs trajets de courte distance augmentés en temps ;
- la convergence des réseaux au sein du quadrilatère de la Cathédrale / Saint-Antoine / Robert-Bourassa / Belmont, représentant 0,5 % de la superficie de l'arrondissement, est un défi quotidien de gestion des flux et appelle une bonification des aménagements à destination des mobilités actives et collectives ;
- la vocation touristique de certains lieux – le Vieux-Montréal, le Vieux-Port et le mont Royal – engendre des besoins saisonniers accrus.



Ambitions

La planification du transport collectif par les opérateurs de transport doit s'effectuer en collaboration avec l'arrondissement et la Ville de Montréal afin de s'assurer que les besoins des citoyens (résidents, travailleurs, étudiants, visiteurs) seront pris en considération. Dans la même optique, les aménagements et modifications aux infrastructures se doivent d'être conçus et réalisés en favorisant le transport en commun, notamment sur les axes principaux de déplacement. Ainsi, des efforts conjoints seront entrepris pour bonifier la performance des services existants.

Un arrimage entre les projets de transport, l'offre de service et les projets urbains doit également être garanti. En particulier, l'arrivée du Réseau Express Métropolitain est l'occasion d'optimiser les pôles intermodaux fonctionnels raccordant le REM aux autres réseaux, dont le réseau de surface. De plus, sa mise en service permettra d'éliminer des centaines d'autobus de desserte régionale de passage quotidiennement au terminus Centre-ville, qui pourra ainsi accueillir d'autres lignes de bus et d'autres sociétés de transport.

Indicateurs de succès

- Augmentation de l'achalandage du transport collectif dans les déplacements internes et externes
- Mise en place des lignes d'autobus en complément de l'offre du métro (Mouvement orange)
- Augmentation de la fiabilité des services de transport collectif
- Implantation de mesures préférentielles pour bus (MPB) sur des axes structurants

Rue du Square Victoria

OBJECTIF 3

Accompagner les acteurs du transport collectif

Actions

Action 3.1 Soutenir la réalisation du plan d'actions de la STM

La STM étudie constamment divers scénarios en vue de bonifier la qualité de la desserte et d'adapter l'offre de service en fonction de l'évolution des besoins en transport collectif sur le territoire. L'arrondissement souhaite notamment contribuer à cette optimisation en favorisant le déploiement des MPB, en améliorant les axes structurants ou par toute autre intervention sur le réseau routier.

Une communication concertée avec la Ville en assurera la progression.

Action 3.2 Promouvoir de nouveaux axes

Accompagnement de la mise en place de lignes d'autobus express, de voies réservées, ou de nouveaux modes de transport structurants à l'échelle de l'arrondissement et en relation avec les arrondissements voisins. À titre d'exemple, la STM a lancé le Mouvement orange, soit une série d'initiatives visant à alléger l'achalandage dans le métro et faciliter les accès au centre-ville. Parmi les mesures déjà opérationnelles, on compte notamment la présence d'un nouvel autobus express qui circulera sur les axes Papineau et René-Lévesque.

Action 3.3 Accompagner les acteurs du transport collectif (ARTM, Exo, STM, CDPQ Infra) dans les projets d'extension

Promotion de la vision de l'arrondissement auprès des différents paliers de planification des transports lors de l'implantation des nouveaux services de transport collectif sur le territoire. Participation aux comités de suivi de mise en œuvre du REM, contribution aux travaux de révision des réseaux de bus en lien avec cette mise en service, et soutien à l'optimisation des pôles intermodaux.

Action 3.4 Maintenir les infrastructures liées à l'opération du transport collectif (terminus, zones d'arrêt et de régulation, MPB) durant les travaux routiers pour soutenir son attractivité

Collaboration étroite avec la STM et les autres opérateurs de transport afin qu'ils contribuent activement aux différentes phases d'élaboration des plans de maintien de la mobilité lors de la planification de travaux routiers.

Priorisation du maintien des mobilités actives et collectives lors de l'approbation des plans de maintien de la mobilité.

Action 3.5 Accompagner les projets d'électrification et d'innovation en transport

S'informer sur les besoins des opérateurs de transport quant à leurs projets STI (système de transport intelligent) comme la Stratégie d'électrification des transports, afin de les intégrer lors de projets de réaménagement de l'espace public et d'assurer l'harmonie des différents éléments de mobilier implantés dans le paysage urbain.

Promouvoir le déploiement de WiFi Montréal, du développement des données ouvertes et soutenir, si requis, le déploiement de nouvelles applications mobiles.

Dans le cadre du programme « Navettes autonomes », qui vise à promouvoir ce type de mobilité, l'accès à la montagne sera évalué.

OBJECTIF 4

Contenir le transit automobile et optimiser le stationnement

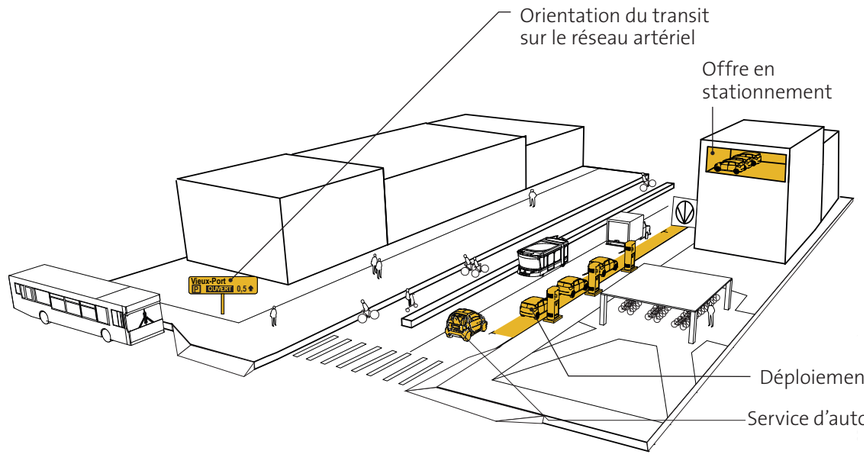
Situation actuelle

Héritage du passé montréalais comme plaque tournante commerciale et point de contact entre le fleuve et l'arrière-pays, l'arrondissement de Ville-Marie est aujourd'hui desservi par un réseau autoroutier dont le trafic utilise le tissu composé d'axes artériels, mais aussi de rues locales non adaptées à de tels flux. Il en résulte une forte présence automobile dans l'ensemble de l'arrondissement, dont une moindre part est générée par les résidents du secteur.

Ce lourd transit affecte non seulement la performance des services de transport collectif, mais également la qualité de vie des résidents et plus généralement la circulation des biens et des personnes nécessaire au fonctionnement du centre-ville.

L'adéquation entre l'offre et la demande en stationnement est régulièrement soulevée, et requiert une optimisation des espaces existants, en mettant en relation les usagers et les propriétaires de stationnements privés et en tenant compte des besoins divergents au sein de l'arrondissement.

Enfin, la présence de chantiers de construction (publics et privés) ont une incidence majeure sur la qualité des déplacements.



Ambitions

Les grands axes artériels desservant l'arrondissement doivent continuer à accueillir l'essentiel de la circulation afin de préserver la quiétude sur le réseau local ; le recours aux mesures d'apaisement de la circulation constitue un bon moyen d'y parvenir. Les initiatives des différents acteurs pour promouvoir les alternatives à l'auto-solo répondent aussi à cet objectif. Des outils seront par ailleurs mis en place afin de bonifier la coordination et la communication relativement aux chantiers de construction et de réfection routière.

La poursuite des projets d'électrification des transports et de jalonnement dynamique du stationnement à l'œuvre dans l'arrondissement, ainsi que le développement de mesures préférentielles pour véhicules électriques, s'inscriront en soutien à l'amélioration des conditions de circulation sur le réseau routier et à la réduction des GES.

Indicateurs de succès

- Redistribution de l'espace au profit des autres mobilités
- Augmentation des parts modales du transport actif et collectif
- Implantation du projet de jalonnement dynamique
- Nombre de cases de stationnement préférentielles pour les véhicules électriques et d'autopartage

Avenue Viger

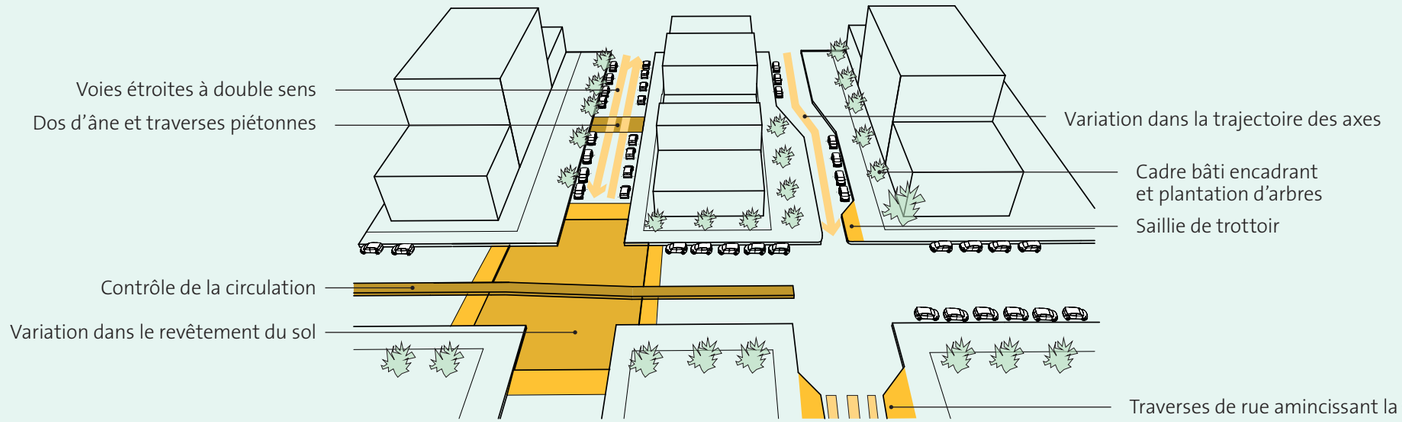
OBJECTIF 4

Contenir le transit automobile et optimiser le stationnement

Actions

Action 4.1 Apaiser la circulation sur le réseau local

Des mesures d'apaisement de la circulation seront mises en place sur les rues locales afin de marquer davantage la priorité aux modes actifs et de forcer la réduction de la vitesse. Différents exemples de mesure sont illustrés dans le schéma ci-contre ; les usagers en transit seront ainsi dissuadés de quitter le réseau artériel.



Action 4.2 Optimiser l'offre de stationnement existante

Une optimisation de l'offre en stationnements souterrains existants libèrera de l'espace dans les rues au profit des autres mobilités et du verdissement. De plus, l'arrondissement poursuit la collaboration avec la Ville vers l'implantation du système de jalonnement dynamique, orientant les automobilistes vers les espaces souterrains disponibles.

Une révision de la réglementation et de la tarification du stationnement sur rue prendra la forme d'une conversion d'espaces non tarifés en zones réservées aux nouvelles mobilités, et s'appliquera au fonctionnement du stationnement de courte durée et à celui réservé aux détenteurs de vignettes résidentielles (SRRR).

Action 4.3 Améliorer le processus de coordination des chantiers et de diffusion de l'information

Soutien à l'équipe de coordination et d'analyse des chantiers, générateurs d'entraves sur le domaine public, afin d'optimiser les plans de maintien de la circulation.

Promotion de nouvelles exigences visant à mieux expliquer quels sont les chemins de détours en cas d'entraves.

Utilisation des technologies en place sur le territoire et de l'habillage des chantiers pour bonifier la communication sur les entraves.

Action 4.4 Accompagner la stratégie d'électrification des transports de la Ville de Montréal

Incitatifs au déploiement de services de transport collectif électriques (autobus, taxis, autopartage, etc.).

Collaboration avec la nouvelle Agence de la mobilité durable de Montréal (anciennement Stationnement de Montréal), afin d'implanter des cases de stationnement dédiées aux véhicules électriques.

Collaboration avec le Circuit électrique pour augmenter l'offre de bornes de recharge électrique sur le territoire.

OBJECTIF 5

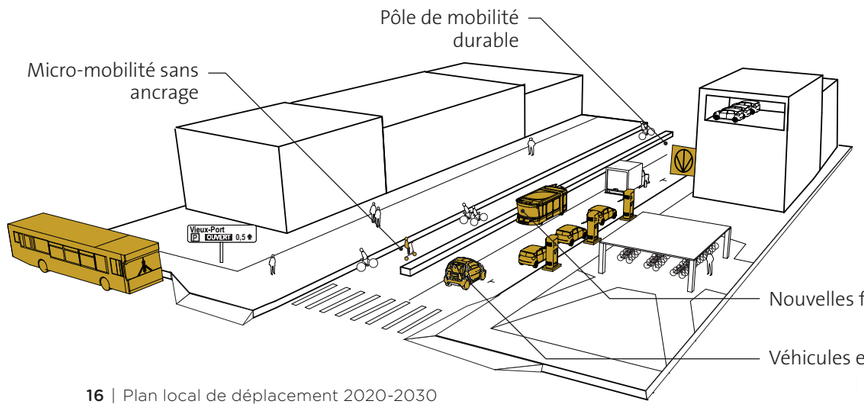
Favoriser l'intermodalité et bonifier l'offre multimodale

Situation actuelle

De multiples réseaux de transport (trains régionaux, trains de banlieue, autobus à longs parcours) convergent sur le territoire de l'arrondissement et se connectent avec le réseau de transport en commun de la STM au niveau de la Gare centrale, du terminus Centre-ville, ainsi que de la station Berri-UQAM. Ces emplacements constituent d'importants pôles intermodaux dont la fonctionnalité et la convivialité pourraient être améliorées.

L'arrondissement dispose d'un vaste éventail de modes de transport, offrant aux résidents et visiteurs des alternatives à l'automobile individuelle : de nombreuses stations de métro et lignes d'autobus, des voies cyclables, des bornes Bixi, des véhicules en autopartage, et plus récemment l'arrivée des véhicules non immatriculés en libre-service sans ancrage (VNILSSA).

Le premier pôle de mobilité durable a été inauguré en 2017, à proximité de la station de métro Square-Victoria, et regroupe une station de vélos Bixi, des taxis, des véhicules électriques en libre-service, des bornes de recharge pour voitures et autobus électriques, des supports à vélos, une station de réparation pour vélos et un stationnement pour motos.



Ambitions

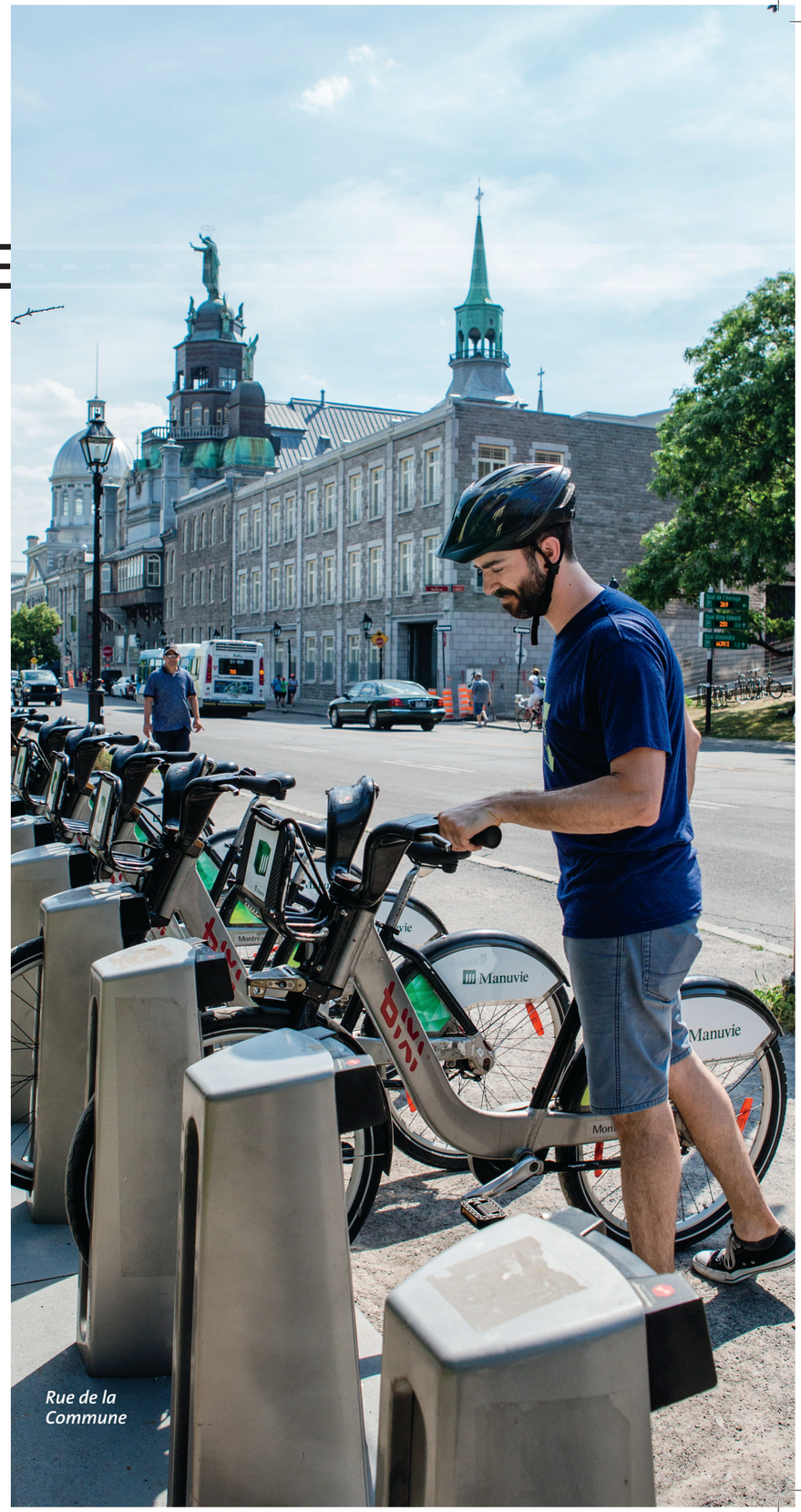
Seule une offre intermodale efficace et agréable peut rivaliser avec l'auto-solo pour les déplacements dont la provenance est éloignée du centre-ville. Ainsi, l'arrondissement souhaite solliciter les partenaires de transport afin de bonifier l'aménagement des pôles intermodaux tels que la Gare centrale, la station Berri-UQAM, le terminus Centre-ville et les futures stations intermodales du REM, pour favoriser des transferts plus fluides, universellement accessibles et agrémentés d'une offre de services de proximité. De plus, une attention sera portée à la qualité du domaine public près de ces lieux à fort débit piéton, afin de faciliter les changements de mode de déplacement.

Dans la même veine, les résidents et visiteurs bénéficiant d'une offre multimodale – transport en commun, autopartage, infrastructure cyclable – à proximité de lieux d'intérêt auront plus de chance de les utiliser dans leurs déplacements quotidiens au détriment de la voiture. L'implantation de multiples pôles de mobilité durable servira précisément cet objectif.

Enfin, l'arrondissement de Ville-Marie accompagnera la mise en service de nouvelles formes de mobilité, plus flexibles, plus durables, ciblant de nouvelles clientèles afin de répondre à des besoins jusqu'alors non pris en charge.

Indicateurs de succès

- Diminution de la part modale auto-solo dans les déplacements internes et externes
- Mise en oeuvre des PPU des Grands jardins, du Quartier des gares, du Quartier des spectacles – pôle du Quartier latin et du Quartier des faubourgs
- Augmentation du nombre d'espaces de stationnement accessibles à l'autopartage



Rue de la Commune

OBJECTIF 5

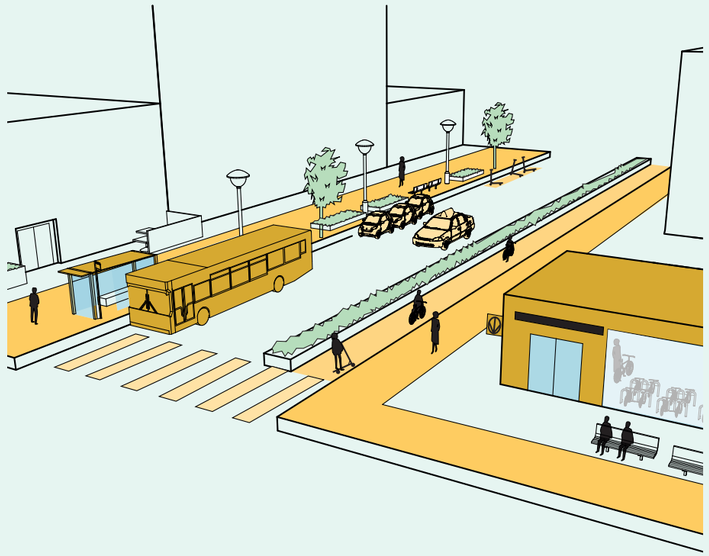
Favoriser l'intermodalité et bonifier l'offre multimodale

Actions

Action 5.1 Promouvoir l'intermodalité par des aménagements et des services de qualité

Faciliter les correspondances en bonifiant les espaces urbains aux abords des grands pôles intermodaux, en lien avec la mise en œuvre des PPU, visant à offrir des aménagements piétons et cyclables suffisants et sécuritaires.

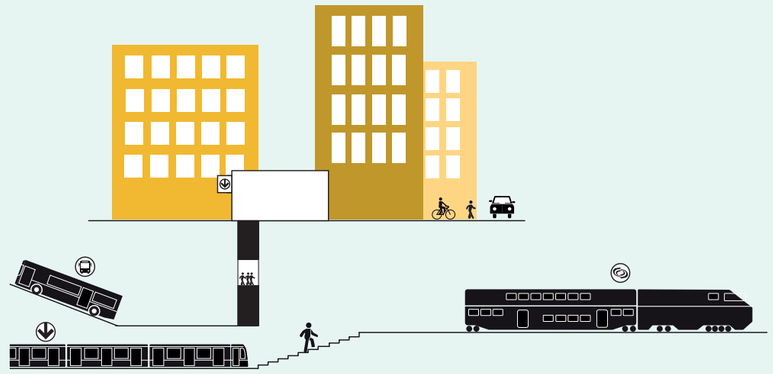
Sensibilisation auprès des opérateurs de transport à l'importance de la convivialité des grandes infrastructures de transfert modal (signalétique bonifiée, espaces de marche et d'accueil agréables et sécuritaires) et de l'intégration des services (horaires synchronisés et facilement lisibles, limitation des transferts, transport de vélo, innovations technologiques dans la vente de titres).



Action 5.2 Compléter les pôles d'échanges avec des pôles de mobilité durable aux endroits stratégiques

Aménagement de pôles offrant un cocktail d'options de transport en alternative à l'automobile, notamment aux abords des stations de métro, dans les secteurs résidentiels excentrés par rapport au métro, aux frontières inter-arrondissements, ou au sein des quadrilatères disposant de haut débit de piétons.

Cartographie des services (stationnement VLS, supports à vélos) offerts à même les outils de la Ville.



Action 5.3 Accompagner l'arrivée et le déploiement des nouvelles mobilités

Conclure des ententes avec les acteurs de la mobilité et adopter des règlements encadrant la mise en service de modes sans ancrage et mettre en place un suivi de l'implantation en vue d'assurer une bonne cohabitation ainsi que le maintien de l'ordre sur le domaine public.

Favoriser l'accès au stationnement des véhicules en libre-service (vignette 403, vignettes universelles) et adapter la réglementation afin d'exiger l'intégration d'espaces de stationnement réservés aux VLS dans les nouveaux projets de construction.

Positionner l'arrondissement comme lieu propice à la mise en œuvre de projets-pilote mettant de l'avant de nouvelles formes de mobilité.

Action 5.4 Sensibiliser les parties prenantes hors arrondissement au sujet des accès au centre-ville

Travail collaboratif avec les arrondissements et municipalités voisins afin de réduire les volumes automobiles provenant de l'extérieur de l'arrondissement en encourageant le recours à des modes alternatifs (investissement dans le transport collectif, aménagement de stationnements incitatifs, etc.).
À cet effet, veiller à une intégration des projets des gestionnaires de réseaux de transport métropolitains aux plans de réaménagement du domaine public de l'arrondissement en vue d'une bonification des points de transfert et d'une réduction des nuisances.

OBJECTIF 6

Minimiser l'impact négatif du camionnage sur la qualité de vie

Situation actuelle

Le positionnement central de l'arrondissement de Ville-Marie par rapport aux divers réseaux de transport routier, ferroviaire, portuaire et aérien le rend incontournable aux activités économiques et industrielles à l'échelle métropolitaine, conduisant notamment à un flux important de véhicules lourds sur le réseau routier. L'arrondissement est également le théâtre d'une effervescence immobilière soutenue, générant une présence de camions et d'équipements divers. La cohabitation avec les autres usagers de la route et le sentiment d'insécurité constituent les principales préoccupations à traiter.

Le plan de camionnage autorise la circulation des poids lourds sur de nombreux axes artériels, ce qui pose des problèmes pour la cohabitation des usages et des modes.

Les difficultés en lien avec la congestion à certaines heures de la journée ont également un impact sur les livraisons et le déplacement des camions, alors que les aires de livraison sont extrêmement sollicitées.

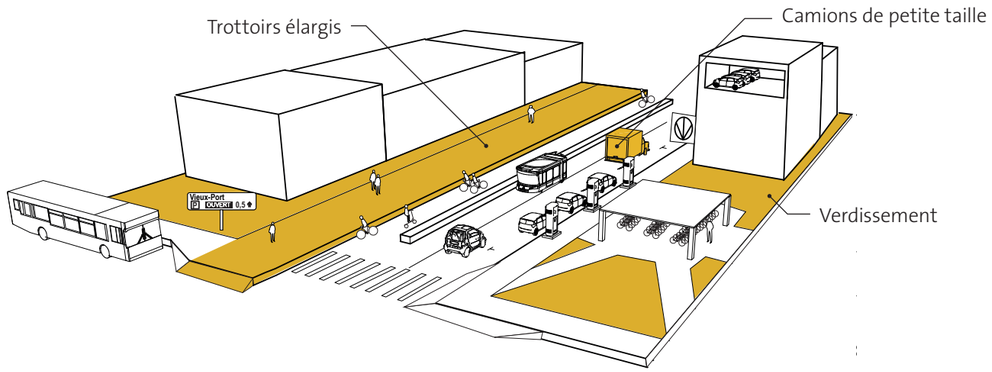
Ambitions

Il est prévu d'agir simultanément sur l'aménagement de rues plus conviviales, isolant davantage la circulation lourde des mobilités douces via le verdissement et l'élargissement des trottoirs, ainsi que sur les aspects logistiques tels que la gestion du réseau de camionnage et des aires de livraison.

L'arrondissement innovera en mettant en place la première plateforme de livraison urbaine écologique à Montréal (projet Colibri), visant à limiter la quantité de gros camions de livraison en circulation sur son réseau.

Indicateurs de succès

- Réduction du nombre de gros camions de livraison en circulation
- Révision du plan de camionnage
- Multiplication des projets innovants de logistique urbaine
- Saine gestion des heures de livraison au centre-ville



Boulevard de Maisonneuve Est

OBJECTIF 6

Minimiser l'impact négatif du camionnage sur la qualité de vie

Actions

Action 6.1 Soutenir la révision du plan de camionnage et le respect de l'interdiction du transit dans les rues locales

Travail collaboratif avec la Ville-centre lors du processus de révision du plan, renforcement des contrôles policiers sur le réseau local afin de pénaliser les comportements illégaux.

Action 6.2 Mettre en place des plateformes de logistique urbaine pour assurer le dernier kilomètre en moyen de livraison adapté

Identifier des sites pertinents agissant comme point-relais entre les gros camions de livraison traditionnels et des véhicules de petites tailles et plus durables (électriques, vélo-cargos, etc.). Un premier projet-pilote, soit le projet Colibri, a été amorcé à l'automne 2019 sur le site de l'ancienne gare d'autocars de Montréal.

Action 6.3 Inciter les promoteurs immobiliers à mettre en œuvre de bonnes pratiques en milieu urbain

L'arrondissement, en lien avec la délivrance des permis de construction et de rénovation, renforcera le respect des heures de chantier, notamment en ce qui concerne la mobilisation des camions et engins, afin de minimiser les impacts sur le voisinage.

Une autre bonne pratique en ce sens est le recours systématique aux signaleurs à proximité des chantiers.

Action 6.4 Réaménager les rues de transit en élargissant les trottoirs et en misant sur le verdissement

Aménagement de corridors de mobilité active mieux isolés de la circulation véhiculaire, permettant de minimiser les nuisances sonores et visuelles et de réduire le sentiment d'insécurité causé par la proximité avec les véhicules lourds.

Orientation 2

Intervenir avec les acteurs

ORIENTATION 2

Intervenir avec les acteurs

Contexte

Près de 90 000 personnes résident dans l'arrondissement et l'accroissement de la population est souhaité afin de renforcer le caractère habité de Ville-Marie (vivre, travailler, se divertir). Ayant à cœur d'offrir aux résidents de l'arrondissement un milieu de vie de qualité, sécuritaire et convivial, le Plan local de déplacement met en œuvre diverses initiatives contribuant à la promotion des mobilités actives et collectives.

Les travailleurs étant plus de trois fois plus nombreux que les résidents, ce qui fait la spécificité de l'arrondissement de Ville-Marie, les employeurs ont un rôle à jouer dans le virage durable en mobilité, et sont à mobiliser dans leur capacité à influer sur les comportements de déplacement de leurs employés. À ce jour, de plus en plus d'usagers sont disposés à adopter de nouvelles habitudes de déplacement, à condition que les infrastructures mises à leur disposition et que les incitatifs à renoncer à l'utilisation de la voiture individuelle soient adaptés à leurs besoins et attractifs.

Enfin, au-delà des champs de compétences de l'arrondissement, de la responsabilité des opérateurs des réseaux de transport et des principaux employeurs, ce sont également les propriétaires et gestionnaires de grands ensembles immobiliers emblématiques de la métropole qui sont invités à prendre conscience de l'impact des déplacements qu'ils génèrent sur le territoire, et à contribuer activement à réaliser la vision du PLD.

Problématiques reliées

- Multiplicité des profils d'usagers aux besoins spécifiques
- Complémentarité des angles d'intervention pour influer sur les comportements de mobilité
- Responsabilité partagée et coordination entre les différents acteurs agissant sur le territoire de l'arrondissement
- Actions à prendre à diverses échelles, conciliant les enjeux locaux au rayonnement métropolitain de l'arrondissement dans un seul et même espace
- Temporalités diverses des multiples lieux d'intérêt implantés sur le territoire, générant des besoins en déplacement à toute heure de la journée et qui varient tout au long de l'année

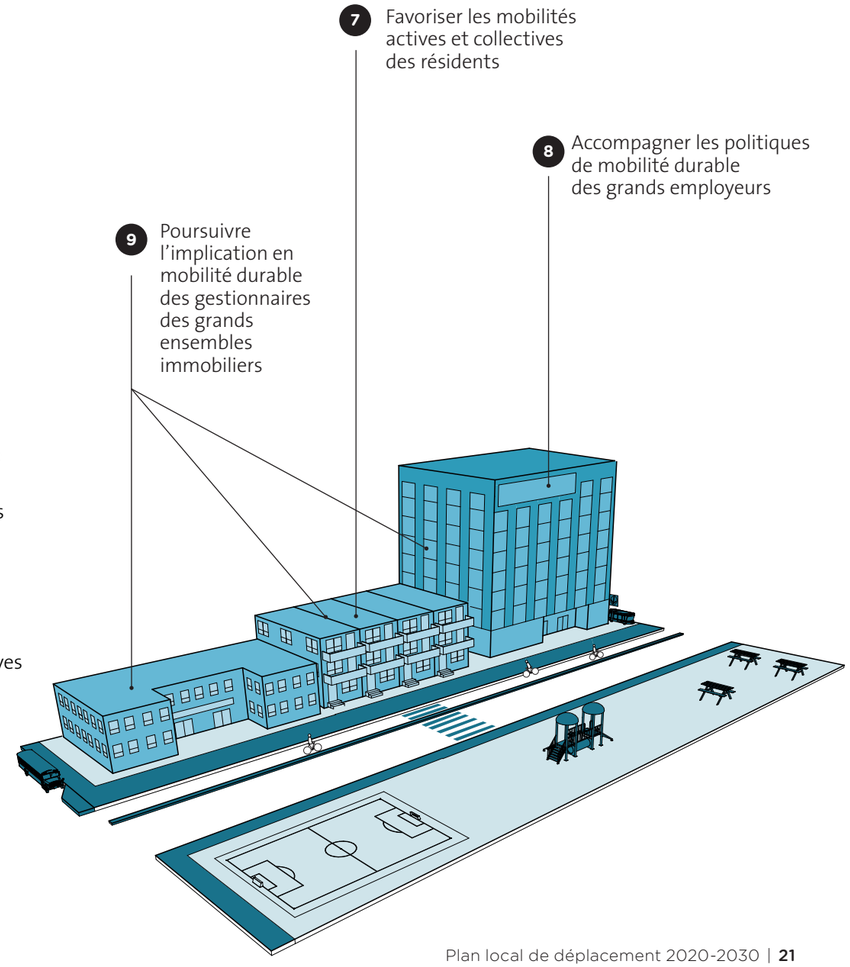
Éléments de vision

L'adoption de comportements de déplacements sécuritaires et durables est l'affaire de tous et requiert une action concertée de l'ensemble des acteurs de la mobilité. Des interventions propres à chacun de ces acteurs doivent être entreprises car leurs besoins en mobilité sont différents. La promotion ou l'imposition de bonnes pratiques sera également étudiée à l'égard de certains acteurs (employeurs, ensembles immobiliers, etc.) afin de leur faire assumer un rôle plus grand dans la promotion de la mobilité durable.

Sous la coordination de l'arrondissement de Ville-Marie, tous pourront faire valoir leurs attentes, contribuer chacun à leur façon au déploiement d'initiatives innovantes et assumer les responsabilités à la hauteur de leur pouvoir d'influence dans l'atteinte des objectifs du plan local de déplacement.

Objectifs

Trois objectifs ont été définis en vue de concillier les besoins des différents acteurs et de faire appel à leur contribution dans la mise en œuvre du PLD :



OBJECTIF 7

Favoriser les mobilités actives et collectives des résidents

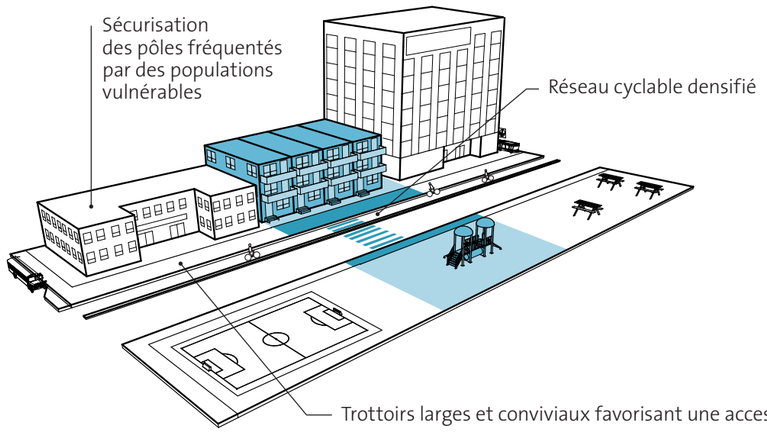
Situation actuelle

La caractérisation des déplacements s'opérant dans l'arrondissement a permis d'établir que la marche était le mode privilégié pour les déplacements internes, et le deuxième pour les résidents se rendant sur leur lieu de travail, après les transports collectifs.

De plus, l'utilisation du vélo connaît un fort engouement ces dernières années, que ce soit pour les déplacements quotidiens ou récréatifs.

Des bonifications sont régulièrement apportées aux aménagements piétonniers et cyclables, mais quelques axes ou secteurs concentrent encore plusieurs obstacles qui limitent la mobilité de certaines catégories d'usagers, et des accidents graves et mortels impliquant des piétons ou des cyclistes sont encore constatés sur le territoire de l'arrondissement.

En particulier, la présence d'artères à fort débit de circulation génère un sentiment d'insécurité qui constitue un frein aux déplacements actifs. Par ailleurs, certains sites sollicités au quotidien par les usagers les plus vulnérables (enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite) gagneraient à être plus conviviaux et fonctionnels afin de bonifier l'expérience des résidents qui y accèdent.



Ambitions

Dans l'optique de soigner la qualité des milieux de vie, et dans la continuité des principes de la Vision Zéro et des interventions déjà engagées depuis plusieurs années, l'arrondissement intensifiera les efforts pour sécuriser les abords des équipements collectifs et améliorer la qualité générale du domaine public, y compris en période hivernale.

À terme, des aménagements cyclables sécuritaires devront se situer à moins de 250 mètres de tout domicile.

Les critères d'accessibilité universelle et de convivialité seront au cœur des préoccupations pour tout nouvel aménagement ou réfection du domaine public.

Enfin, l'arrondissement souhaite sécuriser les ruelles et autres passages piétonniers et revaloriser ces milieux de vie grâce au verdissement, à un meilleur entretien et à des mesures favorisant l'appropriation citoyenne.

Indicateurs de succès

- Nombre d'équipements collectifs ayant fait l'objet d'une démarche de sécurisation de leurs abords
- Proportion des logements situés à moins de 250 m d'un aménagement cyclable sécuritaire
- Réduction du nombre de plaintes relatives à des obstacles à la mobilité universelle
- Nombre de sites réaménagés pour en bonifier la convivialité
- Baisse de la motorisation des ménages

Rue Hogan

OBJECTIF 7

Favoriser les mobilités actives et collectives des résidents

Actions

Action 7.1 Sécuriser les abords des équipements collectifs

Poursuite des interventions visant un environnement plus sécuritaire et paisible à l'approche des écoles, CPE et garderies au moyen de l'aménagement de saillies de trottoir, de l'ajout de supports à vélos et autres mesures d'apaisement de la circulation.

Généralisation de ces interventions aux abords des parcs, centres sportifs et communautaires, bibliothèques et maisons de la culture afin de bonifier les conditions de déplacement actifs de l'ensemble des usagers.

Rue de la Gauchetière Est

Action 7.2 Améliorer l'accessibilité universelle au domaine public

Priorisation des solutions adaptées aux déplacements des personnes à mobilité réduite dans tout nouvel aménagement du domaine public (rue, parc, espace vert, etc.).

Recours aux bonnes pratiques en analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+) et en accessibilité universelle lors du réaménagement des rues et trottoirs, notamment par l'installation de plaques podotactiles ainsi que de feux sonores.

Déneigement prioritaire à haut niveau des débarcadères réservés aux citoyens à mobilité réduite ainsi que des trottoirs sur l'ensemble du réseau de l'arrondissement.

Action 7.3 Améliorer les abords des stations de métro au profit des mobilités actives

Traitement de ces lieux fortement achalandés de façon à s'assurer que leur accessibilité est sécuritaire et conviviale pour les piétons qui s'y rendent et que le mobilier dédié au stationnement et à l'entretien des vélos y est disponible en quantité suffisante.

Rue de Rouen

Action 7.4 Accroître la convivialité des déplacements actifs

Augmentation de la largeur des trottoirs lors des réaménagements de rue.

Verdissement de l'espace public par la plantation d'arbres en bordure de rue, et par la multiplication des initiatives comme les mange-trottoirs ou les aménagements publics-privés.

Projet de valorisation des ruelles et passages piétons, pour offrir un meilleur maillage de ce réseau « alternatif » et en accroître le verdissement.

Interventions spécifiques touchant les viaducs pour accroître le confort de leur traversée : entretien plus fréquent, bonification de l'éclairage, projets d'embellissement.

Action 7.5 Déployer le réseau cyclable pour que tout résident se situe à moins de 250 mètres d'un itinéraire cyclable dédié

Priorisation de nouveaux liens cyclables dans les secteurs au sein desquels l'offre est insuffisante, en privilégiant les aménagements séparés de la circulation automobile afin de lever les obstacles à la pratique du vélo et de réduire les risques d'accidents.

Mise en cohérence des interventions avec celles des arrondissements et municipalités limitrophes.

OBJECTIF 8

Accompagner les politiques de mobilité durable des grands employeurs

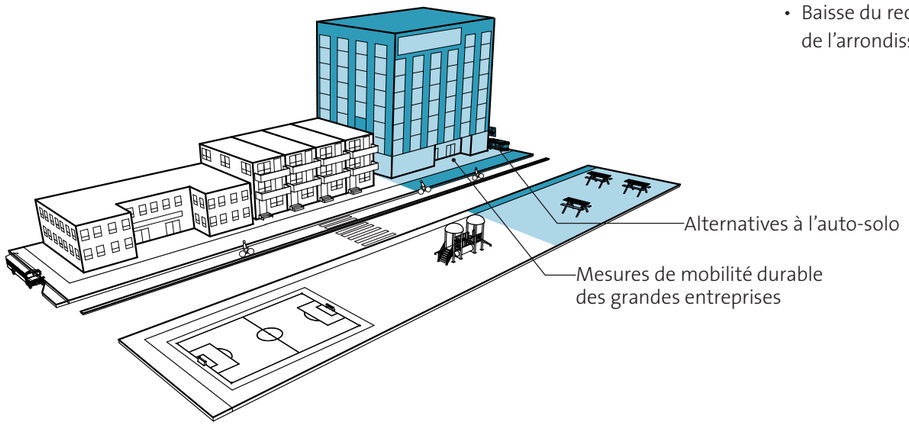
Situation actuelle

L'enquête Origine-Destination révèle que c'est pour le travail qu'est effectuée la vaste majorité des déplacements générés en semaine vers l'arrondissement. Les travailleurs de l'arrondissement sont donc la principale clientèle auprès de laquelle il est possible d'agir afin d'encourager l'adoption de comportements de mobilité plus durables.

Bien que le transport en commun soit utilisé par une large part des navetteurs se rendant dans l'arrondissement, l'automobile reste malgré tout omniprésente sur de nombreux axes. Trop peu d'incitatifs sont accordés par les employeurs au personnel choisissant de se rendre sur leur lieu de travail par un mode alternatif.

De plus, les lieux de travail ne sont pas nécessairement équipés d'infrastructures adéquates pour entreposer les vélos ou encore pour permettre aux employés de prendre une douche avant de commencer leur journée de travail.

Par ailleurs, plusieurs programmes d'aide financière sont d'ores et déjà accessibles afin de soutenir les entreprises qui souhaiteraient faire bénéficier leurs employés d'incitatifs à l'utilisation des transports collectifs ou actifs, mais ne sont pas assez connus des acteurs du milieu.



Ambitions

L'arrondissement de Ville-Marie, avec la collaboration du Centre de gestion des déplacements du centre-ville – Voyagez futé, intensifiera ses efforts auprès des grands employeurs afin de les encourager à se doter de plans de gestion des déplacements, visant notamment à déployer des solutions incitant leur main-d'œuvre à recourir aux modes de déplacement alternatifs à l'auto-solo pour se rendre au travail. L'arrondissement montrera d'ailleurs l'exemple en se dotant d'un plan de gestion des déplacements.

Au-delà de la réduction de la circulation automobile au sein de l'arrondissement, les employeurs bénéficieront eux aussi des mesures encourageant la mobilité durable car ces dernières réduisent les enjeux d'absentéisme, favorisent la rétention du personnel et la productivité et améliorent la santé publique, dans la mesure où l'utilisation d'un mode actif représente une activité physique journalière bénéfique.

Indicateurs de succès

- Nombre de plans de gestion des déplacements adoptés par des entreprises implantées dans l'arrondissement et employés concernés
- Baisse du recours à l'automobile chez les travailleurs à destination de l'arrondissement

OBJECTIF 8

Accompagner les politiques de mobilité durable des grands employeurs

Actions

Action 8.1 Participer aux comités traitant de mobilité et mettre en place les mesures nécessaires dans le domaine public

Cibler les entreprises intéressées à développer des plans de gestion des déplacements (PGD) et contribuer aux initiatives mises de l'avant.

Relayer des revendications des entreprises auprès des paliers décisionnels concernés, dans le but de faire réussir leurs projets. Certaines actions promues lors de l'analyse des PGD pourraient impliquer des interventions dans le domaine public, auquel cas l'arrondissement s'engage à les analyser ou à relayer les demandes aux intervenants concernés.

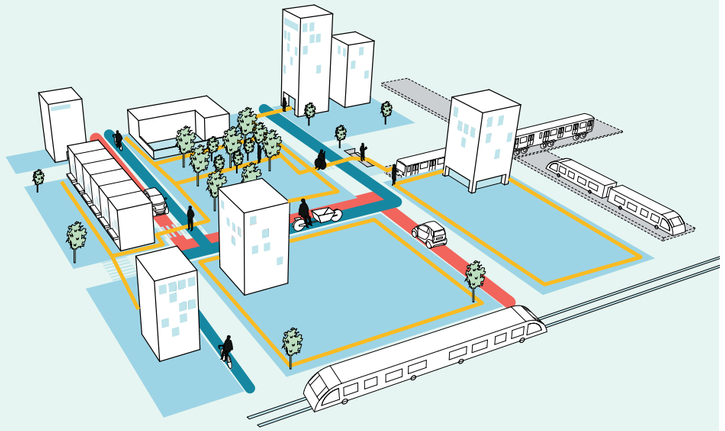
Collaborer avec les Sociétés de développement commerciales (SDC) et la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM), qui ont mis en place des programmes poursuivant des objectifs similaires.

Action 8.2 Participer au développement des alternatives à l'auto-solo dans les déplacements domicile – travail

Identification des pôles d'emplois pour lesquels il serait nécessaire de bonifier la desserte à pied, à vélo ou en transport collectif, ou pouvant bénéficier de l'ajout de supports à vélos ou autre élément de mobilier urbain pertinent.

Travail de concert avec la STM afin de s'assurer que les espaces de bureaux nouvellement construits sur le territoire de l'arrondissement sont adéquatement desservis en transport collectif.

Adoption d'un PGD pour l'arrondissement de Ville-Marie et ses employés.



Action 8.3 Bonifier la réglementation de l'arrondissement afin d'inciter les entreprises à effectuer un virage vers la mobilité durable

Obligation d'adopter un plan de gestion des déplacements pour toute nouvelle entreprise ou regroupement d'entreprises comptant 100 employés et plus. De tels plans peuvent être mis sur pied à l'aide de l'expertise du centre de gestion de déplacements Voyagez Futé, dont la mission est d'accompagner les entreprises dans l'identification des mesures les plus pertinentes selon leur contexte, puis dans leur mise en œuvre.

Obligation d'installer des équipements à destination des cyclistes (supports à vélos, vestiaires, douches, casiers, etc.) et d'identifier des cases de stationnement réservées à l'autopartage, au covoiturage et aux véhicules électriques au sein des nouvelles entreprises de 100 employés et plus, et encouragement aux entreprises existantes à faire de même.

Soutien à l'installation de pôles de mobilité à proximité des entreprises.

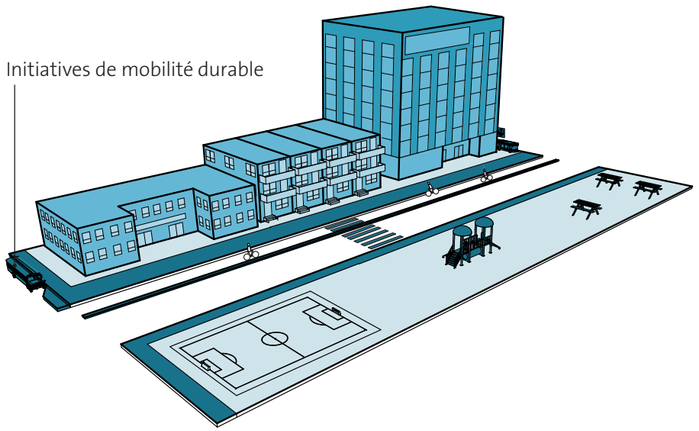
OBJECTIF 9

Encourager l’implication en mobilité durable des grands ensembles immobiliers

Situation actuelle

Le centre-ville de Montréal dispose tout naturellement d’ensembles immobiliers d’envergure aux usages variés : centres de conférences, salles de spectacles, centres commerciaux, établissements d’enseignement, complexes hôteliers, et plus encore. Constituant d’importants pôles générateurs de déplacements, ces grands ensembles façonnent aussi le portrait des déplacements dans l’arrondissement, et jouent ainsi un rôle majeur dans le virage durable en mobilité.

Pour être en mesure d’accueillir une clientèle voyageant en automobile, mais aussi des livraisons par camion, ces complexes immobiliers sont habituellement dotés de vastes espaces de stationnement ou d’entreposage, généralement souterrains ; cependant, l’achalandage et l’occupation de ces espaces peuvent varier selon l’heure de la journée ou la période de l’année.



Ambitions

Les grands générateurs de déplacement seront invités à faire preuve d’initiative afin de réduire l’empreinte écologique des déplacements qu’ils génèrent.

Par exemple, les ensembles bâtis disposant de vastes espaces de stationnement intérieurs seront sensibilisés à l’idée de partager ces espaces avec d’autres usagers. Ces espaces pourraient dès lors servir à des fins de stationnement public tarifé ou comme pôles de logistique urbaine, allégeant ainsi l’achalandage et la congestion routière. Les gestionnaires immobiliers pourraient maximiser leurs espaces actuellement sous-utilisés. L’objectif n’est pas nécessairement d’offrir plus de places de stationnement, mais d’en bénéficier différemment.

Indiquer la présence des stations de métro lors de la tenue d’événements.

Indicateurs de succès

- Nombre d’initiatives en mobilité durable mises en place par les ensembles immobiliers

OBJECTIF 9

Encourager l'implication en mobilité durable des grands ensembles immobiliers

Actions

Action 9.1 Faire émerger des initiatives en faveur des mobilités durables

Analyse des habitudes de déplacement pour dégager les destinations les plus prisées des automobilistes, et offrir à ces pôles une boîte à outils qui permettrait de contribuer à la réduction des GES. Les bonnes pratiques déjà mises en place ailleurs seront recensées et présentées (p. ex. : mise en place de rabais à l'égard des usagers du transport actif et collectif).

Mise en œuvre des recommandations issues du Plan climat 2020-2030 élaboré par le Bureau de la transition écologique et de la résilience.

Action 9.2 Optimiser le stationnement souterrain pour un double usage : public et logistique

La priorité à donner aux mobilités actives et collectives nécessite de revoir la place actuelle de la voiture particulière entre les files de circulation et celles de stationnement. L'optimisation d'importantes offres de stationnement souterrain parfois sous-utilisées permettrait de libérer des espaces de surface pour d'autres usages.

De même, ces stationnements pourraient partiellement remplir un rôle dans la recherche de pôles de logistique pour le transport des marchandises à destination des commerçants et inversement à destination des clients intéressés par la livraison à domicile.

Des initiatives sont à lancer pour mettre en relation les gestionnaires d'ensembles immobiliers, les promoteurs immobiliers et les acteurs du transport de marchandises, afin de susciter des échanges et de comparer les besoins et contraintes logistiques de chacun. Ces initiatives sont valables pour les sites existants et pour les nouvelles constructions.

Orientation 3

Intervenir dans des lieux d’exception

ORIENTATION 3

Intervenir dans des lieux d'exception

Contexte

L'arrondissement de Ville-Marie se positionne sur plusieurs échelles, étant à la fois le lieu de résidence de nombreux citoyens, mais également un lieu de destination pour des milliers de travailleurs et autant de visiteurs venant profiter de sa situation avantageuse sur l'Île de Montréal ainsi que de sa richesse patrimoniale. Fort d'un héritage historique notoire ayant façonné son cadre bâti et ses divers réseaux de déplacement, l'arrondissement se compose désormais d'une mosaïque de lieux particuliers à l'identité forte et aux contraintes et besoins singuliers en matière de mobilité.

Lieux à vocation culturelle, patrimoniale et récréotouristique :

- le Vieux-Montréal et le Vieux-Port ;
- le mont Royal ;
- le Quartier des spectacles ;
- le Quartier du musée ;
- le parc Jean-Drapeau ;
- le Quartier chinois ;
- le pôle culturel des Faubourgs.

Lieux à vocation économique :

- le Centre des affaires ;
- la Cité du multimédia ;
- la Cité des ondes ;
- la Cité administrative
- la rue Sainte-Catherine ;
- les artères commerciales ;
- le futur pôle gouvernemental.

Lieux à vocation pédagogique :

- les universités ;
- les écoles spécialisées ;
- les cégeps.

Lieux à l'échelle locale (proximité) :

- les squares et parcs ;
- les écoles ;
- les équipements culturels, sportifs et communautaires ;
- les ruelles.

Tous disposent d'une dynamique propre, attirent des clientèles distinctes et font intervenir des acteurs de natures variées. Plusieurs de ces lieux font déjà partie de démarches de planification urbaine à part entière, pour lesquelles des enjeux de mobilité ont été soulevés, et des solutions proposées. Le défi réside dans la cohérence des interventions, afin d'éviter que des mesures de bonification mises en œuvre d'un côté ne contreviennent à la mobilité des usagers du secteur adjacent.

Dans cette optique, la bonification de l'accessibilité au Vieux-Port, au fleuve Saint-Laurent et au parc Jean-Drapeau, ainsi que le désenclavement du Vieux-Montréal et son arrimage au centre-ville et au mont Royal, seraient source d'une circulation plus fluide à l'origine comme à destination de ces lieux d'intérêt qui constituent de véritables catalyseurs de déplacements au centre-ville et dans tout l'arrondissement.

La plupart de ces lieux font déjà l'objet d'une attention particulière et les orientations de mobilité durable du PLD y seront progressivement intégrées.

Problématiques reliées

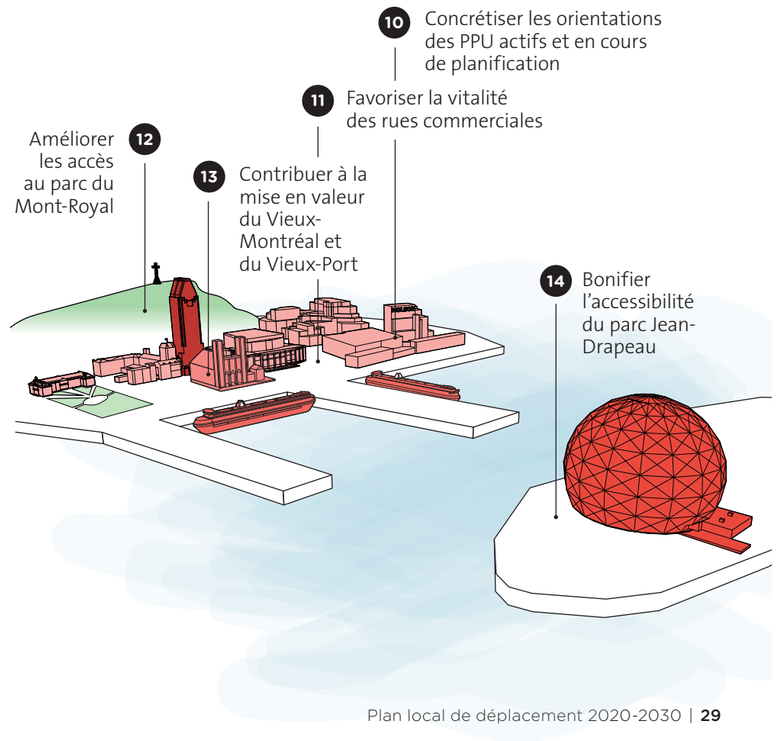
- Gestion de l'achalandage saisonnier et de la circulation générés par ces lieux particuliers
- Accessibilité aux sites touristiques
- Implantation de modes de transport selon la hiérarchie des rues desservies
- Gestion et partage des espaces de stationnement disponibles
- Contexte patrimonial limitant les interventions
- Confort et agrément des espaces de circulation en général
- Accessibilité hivernale

Éléments de vision

Les multiples pôles d'attraction contribuent à l'attractivité et au rayonnement de l'arrondissement et font la fierté des résidents ; ils présentent des problématiques de mobilité particulières, notamment en raison de fortes disparités selon les saisons. Les améliorations à réaliser devront intégrer la double échelle des visiteurs et des résidents tout en prêtant une attention particulière aux besoins spécifiques des commerces et des institutions du secteur.

Objectifs

Cinq objectifs ont été définis en vue de répondre aux besoins identifiés dans chacun de ces lieux particuliers :



OBJECTIF 10

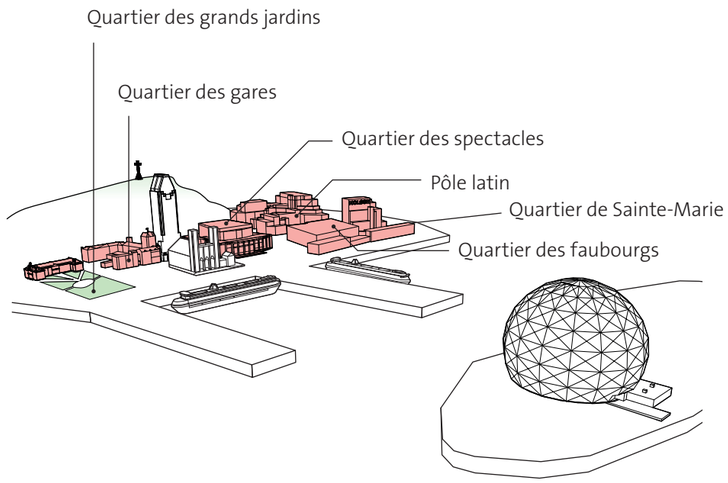
Concrétiser les orientations des PPU actifs et en cours de planification

Situation actuelle

Plusieurs programmes particuliers d'urbanisme (PPU) ont été adoptés depuis les vingt dernières années et ont considérablement transformé les secteurs et contribué à la prospérité de la métropole ; en sont témoins l'émergence du Quartier des spectacles ou la revitalisation du Centre des affaires, pour ne nommer que ceux-là.

L'ensemble des PPU en cours de réalisation et des autres secteurs de planification particulière (Vieux-Montréal, Vieux-Port) proposent une vision pour le fonctionnement des secteurs selon une diversité de problématiques. Ils font la promotion des mobilités actives et collectives comme solution au fonctionnement des déplacements dans l'arrondissement.

Ils s'appuient aussi sur la réalisation de milieux de vie complets intégrant une mixité des fonctions dans une approche de développement durable tout en affirmant les spécificités du centre-ville.



Ambitions

L'ensemble des objectifs et actions mis en place dans le cadre du présent Plan local de déplacement devront s'accorder avec chaque exercice de planification en cours et agir en soutien aux plans d'action qui y sont associés.

Les objectifs spécifiques des PPU viendront compléter l'ensemble des dispositifs à mettre en place en matière de mobilité.

Un accent particulier sera mis sur la continuité des itinéraires à l'échelle de l'arrondissement et en lien avec les arrondissements limitrophes.

Indicateurs de succès

- Ajout de liens cyclables et piétonniers au sein et entre les secteurs d'intervention des PPU
- Augmentation de l'achalandage piéton et cycliste
- Ajout de services en transport collectif au sein et entre les secteurs d'intervention des PPU
- Réalisation d'espaces publics de qualité
- Interventions réalisées, préalablement inscrites dans les programmes des PPU

Square Cabot

Actions

Action 10.1 Revoir le partage de l'espace au profit des mobilités actives et collectives

Les différents PPU, de par les secteurs et les problématiques qu'ils traitent, préconisent d'accorder plus de place aux mobilités actives et collectives, afin d'apporter des solutions durables aux enjeux de déplacements et de fréquentation des espaces publics existants ou futurs. Entre autres exemples, l'aménagement de rues piétonnes ou partagées et la bonification des aménagements cyclables sont préconisés.

Action 10.2 Revoir à la hausse la qualité du domaine public et mettre en valeur le patrimoine

Les espaces publics en général, et ceux très fréquentés en particulier, nécessitent une grande qualité dans leur conception et leur réalisation, afin qu'ils répondent aux enjeux identifiés et que leur pérennité et leur durabilité soient garanties.

La présence d'art public et le verdissement pour contrer les effets des îlots de chaleur permettent aussi de mettre en valeur les éléments de patrimoine présents dans l'arrondissement.

Ces interventions sur le domaine public sont aussi l'occasion de bonifier le repérage des accès au RÉSO.

Action 10.3 Créer des ouvertures sur le fleuve Saint-Laurent

Dans la poursuite de la transformation des anciennes installations portuaires du Vieux-Port, la réappropriation des berges et les accès (physiques et visuels) au fleuve représentent des attentes majeures de la part des citoyens.

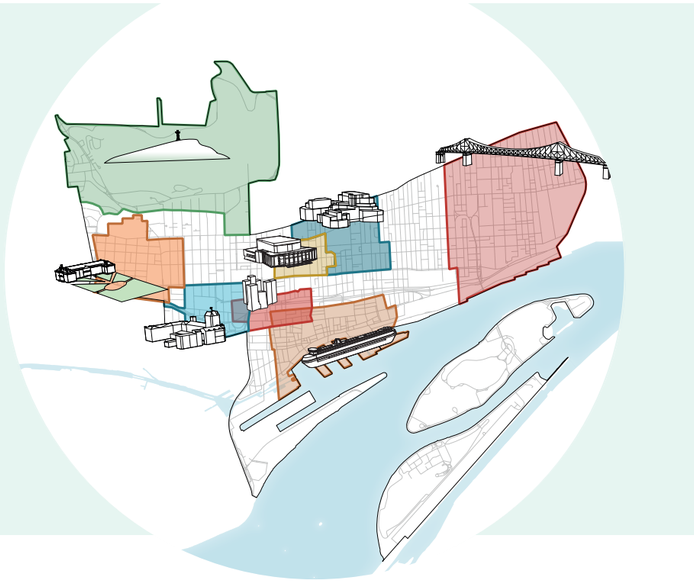
À l'occasion de la planification en cours du PPU des Faubourgs, le rapport au fleuve est l'un des axes principaux d'intervention, en continuité de la promenade fluviale existante dans le Vieux-Port. La réalisation de nouveaux espaces publics, comme un belvédère le long de la rue de la Commune ou un parc public ouvert sur le fleuve, concrétisera cet objectif avec la mise en relation des autres parcs existants.

Action 10.4 Augmenter la perméabilité des milieux de vie

La desserte autoroutière du centre-ville a conduit à créer des espaces où la présence d'un fort trafic routier pénalise les milieux de vie. Il est donc nécessaire d'y concilier circulation automobile et mobilités actives et collectives.

Dans les secteurs en requalification, il s'agira de s'inspirer de la trame de rue du XIX^{e} siècle, car elle s'est façonnée à l'époque d'avant l'automobile, soit à l'échelle des mobilités actives et collectives.

Ces principes d'aménagement permettront de retrouver une plus grande convivialité des milieux de vie aux abords des grands axes de transport – autoroutes, voies ferrées – et des viaducs et une meilleure continuité avec les milieux de vie alentour.



OBJECTIF 11

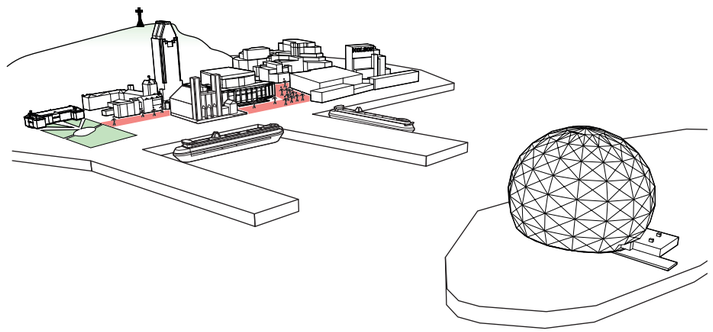
Favoriser la vitalité des rues commerciales

Situation actuelle

Le taux d'inoccupation des commerces du centre-ville est inférieur à la moyenne régionale, notamment du fait de la synergie importante qui s'y opère entre les usages commerciaux, de bureaux et la hausse constante du nombre de résidents.

Cependant, depuis plusieurs années, le commerce de détail des secteurs centraux fait face à plusieurs défis mettant en difficulté son positionnement compétitif par rapport à une offre commerciale grandissante dans des secteurs plus excentrés.

Il est par ailleurs complexe de répondre aux besoins différents de mobilité induits par la présence de commerces de destination et de proximité. Néanmoins, d'importants projets de redynamisation sont en cours, comme celui de la rue Sainte-Catherine, où la place dévolue aux mobilités actives et collectives y est reconsidérée, car entre les voies de circulation et de stationnement dans l'espace public, la place réservée à l'automobile n'est pas toujours à l'échelle des flux et des besoins d'agrément identifiés.



Ambitions

La consolidation de la vitalité commerciale de l'arrondissement passe par le renforcement de l'attractivité des différents pôles économiques, culturels et récréotouristiques, ainsi que la hausse du nombre de résidents.

L'arrivée de plusieurs dizaines de milliers de nouveaux résidents, dont des familles, permettra d'accroître l'achalandage des commerces.

La qualité des aménagements et une hausse du verdissement participeront à l'agrément des espaces publics. L'optimisation du stationnement complètera les questions d'accessibilité.

Indicateurs de succès

- Augmentation de l'achalandage piétonnier et cycliste sur les artères commerciales
- Réduction du nombre de collisions impliquant des piétons et des cyclistes sur les artères commerciales
- Accessibilité en toute saison
- Réaménagement convivial des artères commerciales

Rue Saint-Denis

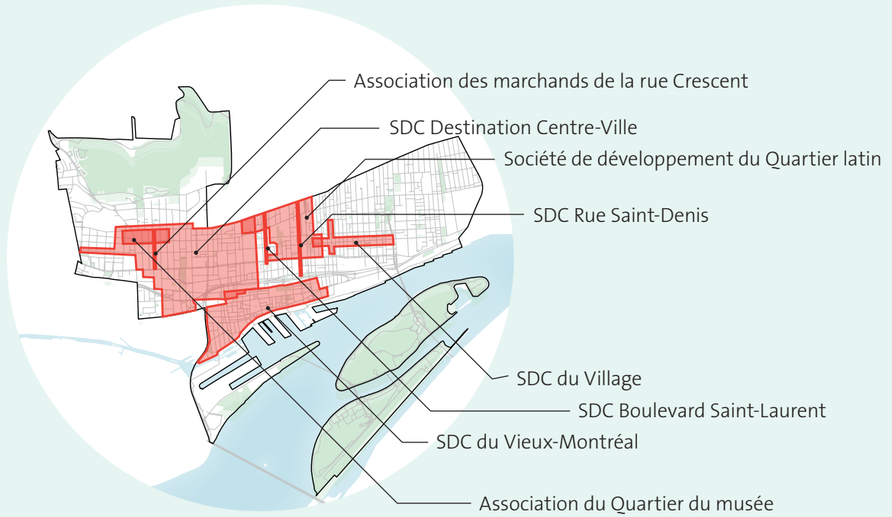
Actions

Action 11.1 Développer avec les sociétés de développement commercial (SDC) une vision commune des déplacements sur le territoire

Établir et maintenir une étroite collaboration avec les SDC ; profiter de leur connaissance organique du terrain afin de définir des moyens de déplacement adaptés aux différentes destinations commerciales et récréatives.

Mettre en œuvre des actions concertées entre les politiques de développement commercial et la promotion des modes actifs et collectifs.

Favoriser l'implantation de terrasses publiques (placottoirs) ou privées afin de contribuer à l'animation et à l'attractivité des rues commerciales.



Action 11.2 Poursuivre la mise en place des outils de jalonnement dynamique et favoriser la mutualisation des espaces de stationnement

Poursuivre l'implantation d'écrans d'affichage dynamique à proximité des rues et des artères commerciales principales de l'arrondissement.

Organiser le stationnement selon l'offre disponible en surface et en souterrain.

Revoir les modalités de livraison des commerces, afin de concilier les différents usages.

Anticiper l'accroissement de la livraison à domicile.

Ces actions devront être menées en accord avec la Politique de stationnement de la Ville en cours d'élaboration.

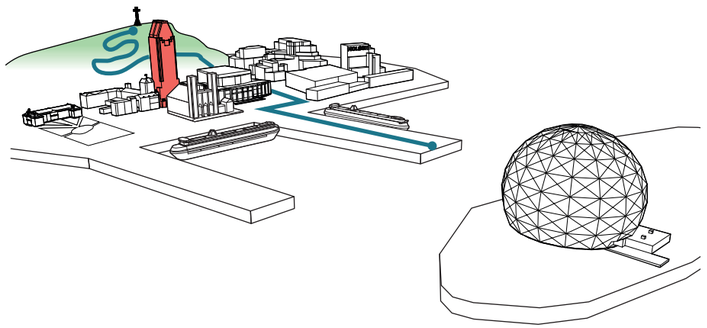
OBJECTIF 12

Améliorer les accès au mont Royal

Situation actuelle

Bien que la montagne soit accessible par tous les moyens de transport, l'automobile reste le mode privilégié par les usagers du parc, quelle que soit la saison, alors que le transport collectif est sous utilisé.

Le Plan de protection et de mise en valeur du mont Royal vise à rendre la montagne ouverte et accueillante à la population. L'accessibilité y est donc encouragée par le biais des transports collectifs, du stationnement ainsi que de l'aménagement des approches et des points d'entrée tels les nouveaux aménagements dans les rues Peel et McTavish.



Ambitions

Afin d'atteindre les objectifs du développement durable et des différents outils de planification, il importe d'assurer l'accessibilité à la montagne de tout côté, dans le respect des orientations des différents documents de planification et en réduisant la prédominance de l'automobile.

Pour le chemin Camillien-Houde, l'arrondissement participera, aux côtés de la Ville, au suivi de la version bonifiée du projet-pilote mis en place à l'été 2019 sur les conditions de déplacement des différents usagers.

Les réflexions sur le réaménagement des axes à fort trafic entourant la montagne devront prioriser la réduction des effets de coupure identifiés actuellement.

Deux opportunités sont à saisir pour hausser l'accessibilité du parc :

- localement, la requalification de l'ancien hôpital Royal Victoria en locaux supplémentaires pour l'université McGill est l'occasion de planifier de nouveaux liens avec le parc ;
- à une échelle plus métropolitaine, la réalisation de la station « McGill » du REM apportera une nouvelle desserte pour les populations provenant des couronnes nord et sud.

Indicateurs de succès

- Hausse de l'utilisation des transports actifs et collectifs pour se rendre à la montagne
- Diminution du nombre d'accidents sur les axes d'accès au parc du Mont-Royal

Avenue McGill College

OBJECTIF 12

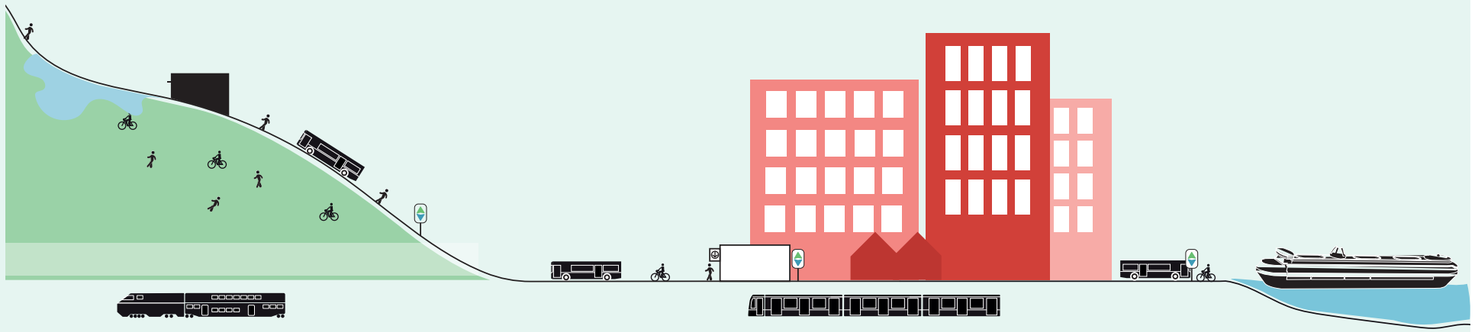
Améliorer les accès au mont Royal

Actions

Action 12.1 Arrimer les orientations du PLD avec celles du Plan de protection et de mise en valeur du Mont-Royal

La bonification de l'accessibilité à la montagne pour les citoyens et visiteurs est un élément clé de l'intégration du parc au centre-ville. Le but premier du Plan consiste à réduire la prédominance de l'automobile comme principal moyen de transport à destination de la montagne et de promouvoir l'utilisation des transports collectifs.

Le réaménagement du chemin Camillien-Houde sera poursuivi à la suite des évaluations en cours dans la perspective d'un réaménagement définitif.



Action 12.2 Favoriser un meilleur arrimage de la montagne aux quartiers avoisinants

Aménagement de liens piétons et cyclistes efficaces depuis le centre-ville et les quartiers voisins ainsi qu'avec les stations de métro localisées autour de la montagne.

Attention particulière à apporter aux intersections des axes à fort trafic entourant la montagne.

Accès depuis la rue Peel

OBJECTIF 13

Contribuer à la mise en valeur du Vieux-Montréal et du Vieux-Port

Situation actuelle

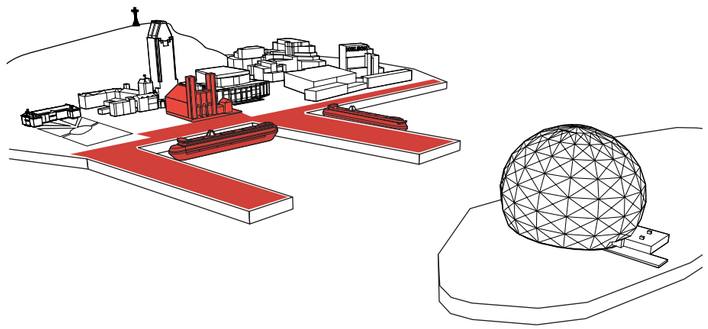
Le Vieux-Montréal comporte un double niveau d'enjeux de déplacement en raison de sa localisation le long du fleuve :

- des enjeux internes, avec ses rues étroites où prédomine l'automobile, ne facilitant pas la desserte en transport collectif et où les trottoirs ne sont pas à l'échelle des flux piétons touristiques et des autres modes en partage (VNILSSA, Bixi) ;
- des enjeux externes, avec la coupure importante liée à l'autoroute Ville-Marie et à ses voies de service, et le rôle de point d'entrée exclusif au Vieux-Port et ses activités qui génèrent de nombreux besoins en déplacements spécifiques.

Le secteur fait également l'objet d'un trafic de transit important à certaines heures.

En raison de leur proximité, le secteur du Vieux-Montréal et celui du Vieux-Port sont à appréhender ensemble afin d'y traiter les enjeux de mobilité, en prenant en considération le fait qu'ils se situent intégralement dans un rayon inférieur à 1000 mètres d'une station de métro.

Parmi les orientations pour la mise en valeur du Vieux-Montréal, le maintien et la consolidation des liens avec les quartiers adjacents (Centre des affaires, Cité du multimédia, Quartier chinois) visent à favoriser la continuité de la trame urbaine.



Quant au futur Plan directeur du Vieux-Port, il cherche à bonifier le site et son raccordement à la ville et au fleuve. Les circulations actives, l'offre en stationnement et l'accès aux sites enclavés de la Pointe-du-Moulin et du Silo 5 font partie des enjeux de ce processus de planification mené par la Société immobilière du Canada (SIC).

Ambitions

La mise en valeur de ce secteur historique le long de l'ancien port doit permettre de renforcer sa vocation patrimoniale et commerciale en établissant une meilleure vision de la mobilité, en revoyant le partage des espaces publics et en révisant la place accordée à chaque moyen de transport.

De ce fait, les déplacements dans le Vieux-Montréal et le Vieux-Port doivent favoriser l'accès au fleuve et au parc Jean-Drapeau ainsi qu'au centre-ville, tout en mettant l'accent sur une mobilité active et collective, en distinguant la circulation locale de celle externe au quartier historique.

Enfin, ce secteur patrimonial devra mettre en place une meilleure gestion des déplacements locaux ainsi que vers les quartiers avoisinants.

Indicateurs de succès

- Hausse de l'achalandage piétonnier
- Baisse de la circulation automobile
- Intégration de services à la vie de quartier
- Pourcentage d'espaces dévolus aux mobilités actives et collectives
- Lignes de bus pour se raccorder aux réseaux lourds de transport collectif (métro, REM)

Rue Saint-Paul

OBJECTIF 13

Contribuer à la mise en valeur du Vieux-Montréal et du Vieux-Port

Actions

Action 13.1 Déterminer une vision commune pour la mise en valeur du secteur

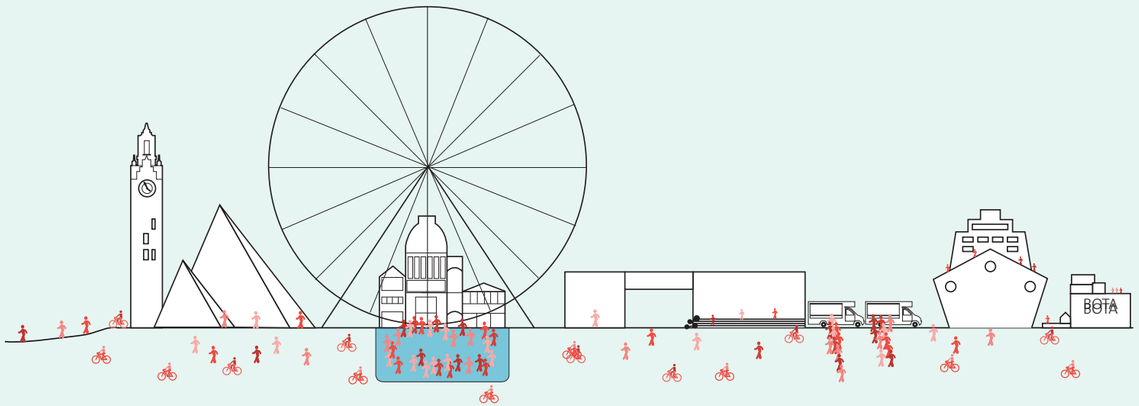
Identifier les projets en cours et en évaluer les impacts en termes de mobilité, tant au nord et au sud de la rue de la Commune qu'à l'ouest et à l'est du secteur, avec les développements envisagés.

Aménager un milieu de vie convivial, via une meilleure gestion de la demande en déplacements.

Adopter des stratégies adaptées au caractère patrimonial, économique et touristique du quartier.

Intégrer les projets du Vieux-Port dans les études en cours sur les voies de desserte du secteur.

Évaluer la portée des projets de transformation du secteur de la Pointe-du-Moulin sur les déplacements dans le secteur.



Action 13.2 Limiter le transit automobile sur les voies locales

Prioriser les mobilités actives et collectives dans la rue de la Commune, en lien avec le réaménagement de la piste cyclable actuelle.

Partager les espaces de circulation de l'avenue Viger et de la rue Saint-Antoine au profit des mobilités actives et collectives.

Accompagner les besoins liés au développement des navettes fluviales.

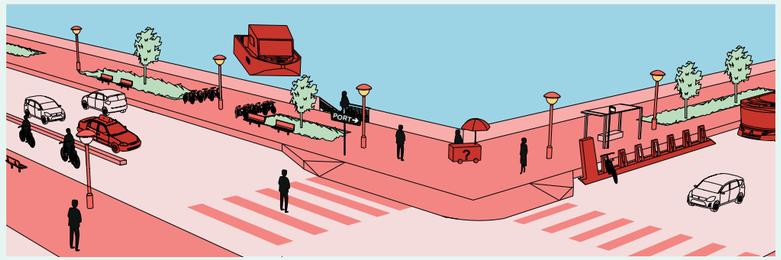
Action 13.3 Poursuivre les interventions liées au développement récréotouristique

Optimiser la circulation et le stationnement des autocars touristiques et des autobus scolaires.

Bonifier la gestion de l'affluence lors des grands évènements et limiter les heures de livraison (nuisances sonore et visuelle).

Améliorer la signalisation à l'intention des visiteurs et entre les lieux d'intérêt.

Promouvoir une offre de transport diversifiée et facilement accessible, dont l'achat de titres de transport est simple et permet l'usage de plusieurs moyens de déplacement à l'aide du même titre.



OBJECTIF 14

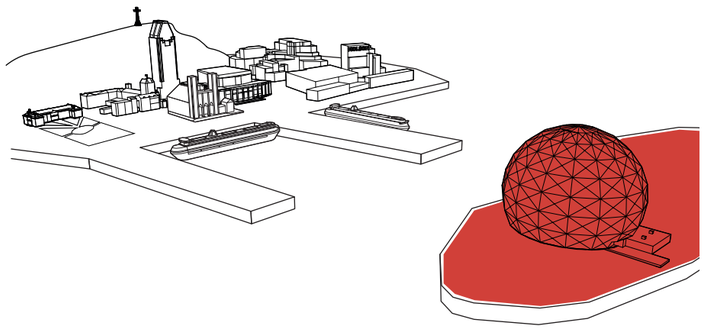
Bonifier l'accessibilité du parc Jean-Drapeau

Situation actuelle

Le rapport de consultation publique du futur Plan directeur d'aménagement et de développement du parc Jean-Drapeau (mars 2019) fournit un éclairage quant aux préoccupations citoyennes liées au transport et à la mobilité au parc.

Le parc d'attractions La Ronde, les activités sportives, ainsi que le Casino de Montréal génèrent toute l'année d'importants volumes de déplacements à destination du parc. Durant la saison estivale s'ajoutent les flux engendrés par les évènements culturels et récréotouristiques qui se tiennent sur les îles, source de congestion parfois importante.

Près de la moitié de ces déplacements (49 %) proviennent de l'île de Montréal et nécessitent un passage obligé par l'arrondissement de Ville-Marie, qui fait office de lien entre le parc, le centre-ville et le reste de l'île de Montréal. Cependant, bien que partie intégrante de l'arrondissement, les îles sont très difficilement accessibles à pied, réduisant de fait leur utilisation par les résidents comme un espace de proximité.



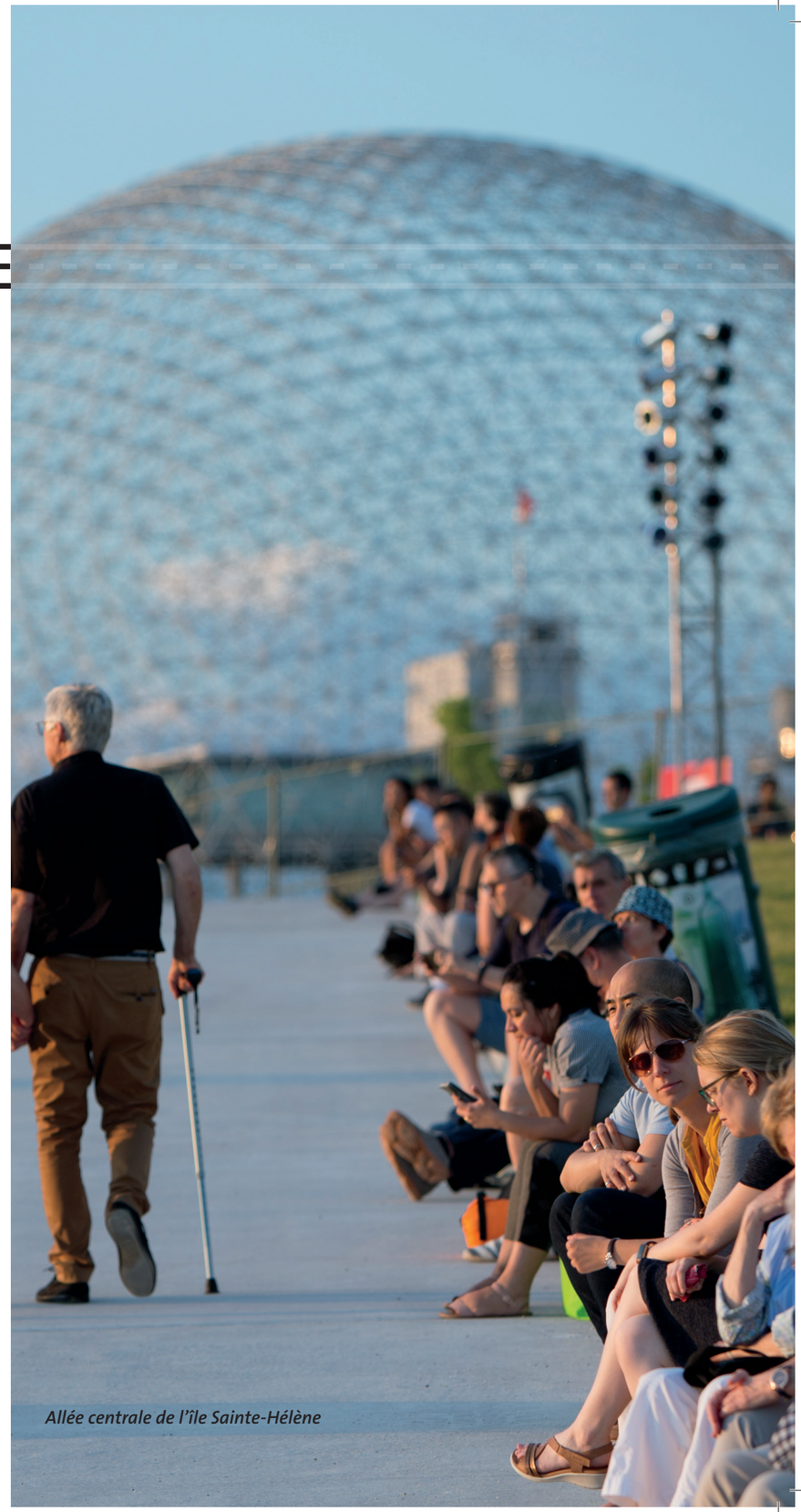
Ambitions

Quelles que soient les orientations du futur Plan directeur, la coordination des différents acteurs est à poursuivre, afin de travailler en synergie à l'ouverture du parc sur la ville. Il s'agira d'évaluer de manière coordonnée les impacts potentiels des orientations et des interventions de chacun des acteurs concernés.

L'arrondissement apportera également son soutien à la mise en place de mesures favorisant la mobilité durable, notamment lorsqu'il s'agira d'interagir avec d'autres paliers décisionnels. Actuellement déficiente, l'accessibilité des mobilités active et collective au parc sera à bonifier.

Indicateurs de succès

- Ajout d'aménagements réservés aux piétons et aux cyclistes
- Ajout de mobilier destiné aux cyclistes (supports à vélos, stations de réparation, etc.)
- Diminution du nombre de véhicules stationnés
- Hausse de l'utilisation des transports actifs et collectifs pour se rendre sur les îles



Allée centrale de l'île Sainte-Hélène

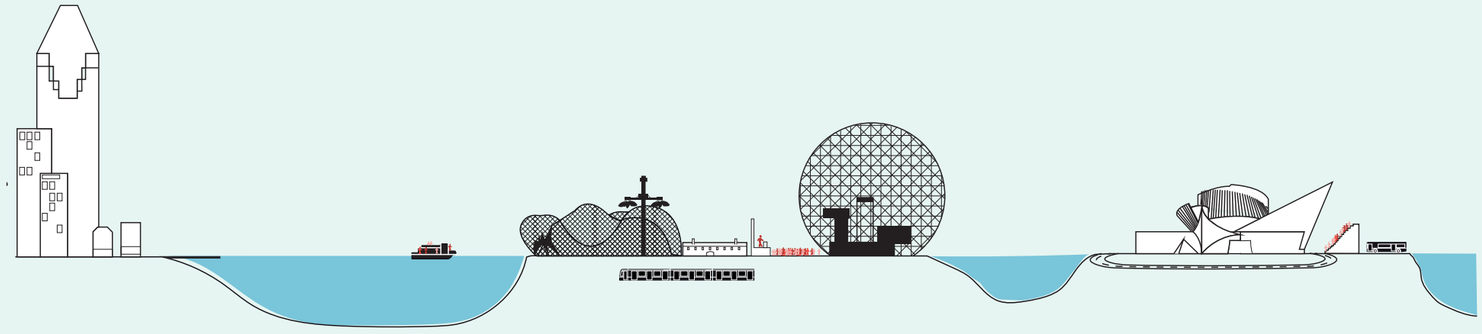
OBJECTIF 14

Bonifier l’accessibilité du parc Jean-Drapeau

Actions

Action 14.1 Arrimer les objectifs du PLD avec le futur Plan directeur d’aménagement et de développement du parc Jean-Drapeau

Accompagner la Société du parc Jean-Drapeau dans l’adoption de son plan de mobilité intégrée, afin de réorganiser l’offre de services de mobilité et les déplacements à l’intérieur du parc, en accord avec la vision élaborée par l’arrondissement.



Action 14.2 Représenter l’arrondissement dans les instances traitant de mobilité

Participer aux échanges concernant les déplacements vers le parc Jean-Drapeau et en provenance de ce dernier, afin d’évaluer les impacts des orientations envisagées avec l’apport des différentes parties prenantes et de coordonner les interventions qui en découleront.

Action 14.3 Bonifier l’interface des accès au Parc depuis la rue de la Commune jusqu’au pont de la Concorde

Finaliser l’implantation de la voie piétonne et de la piste cyclable sur le pont de la Concorde et l’installation d’une signalisation adéquate afin d’en identifier l’accès, notamment depuis la rue de la Commune.

Mettre en place d’autres mesures facilitant les mobilités actives (piétonnes et cyclables) vers les îles et depuis celles-ci.

Rapport diagnostic

INTRODUCTION

Les enjeux de déplacement de l'arrondissement identifiés ci-avant résultent des caractéristiques du territoire. Nous les présentons de la façon suivante :

- une brève mise en contexte des fonctions historiques du territoire permet de comprendre comment, encore aujourd'hui, l'arrondissement est un agencement de milieux de vie dans un espace d'exception en traçant de manière générale les différentes ères économiques et leurs impacts sur la trame urbaine et le cadre bâti ;
- le portrait des populations du territoire, ainsi que son tissu urbain actuel et ses institutions ;
- les différents modes de déplacement, ce qui permet d'identifier les enjeux auxquels doit répondre le Plan local de déplacement de l'arrondissement de Ville-Marie.

Rue Peel

UN PEU D'HISTOIRE

La localisation du Vieux-Port de Montréal est intimement liée à la topographie du territoire. La présence de la montagne et du fleuve a été un facteur déterminant dans le développement de la trame urbaine, des fonctions et surtout des multiples milieux de vie qui composent ce territoire. Reposant exclusivement sur le déplacement physique et sur des modes dépendant des forces naturelles, humaines et animales, la trame urbaine originale est, encore aujourd'hui, une composante essentielle des solutions à proposer pour l'aménagement urbain et les déplacements.

Le transport maritime, mode de transport le plus avancé du moment, se butait à l'obstacle naturel que sont les rapides de Lachine. Ainsi, au fil de l'occupation du continent, les territoires aujourd'hui regroupés à l'intérieur des limites de l'arrondissement de Ville-Marie ont principalement occupé la fonction de transfert modal et d'interconnexion obligatoire pour le commerce avec l'Europe. Cette fonction primaire du territoire a donc centralisé les routes, les affaires commerciales, politiques et administratives en son cœur.

D'une économie primaire axée sur l'exportation de matières premières vers l'Europe, l'économie montréalaise est aujourd'hui largement animée par le secteur tertiaire. Toutefois, entre ces deux modèles économiques, l'ère industrielle a été pendant plusieurs décennies au centre du développement du territoire. Propulsée par une force motrice mécanique, une nouvelle économie et de nouveaux modes de transport ont requis des emprises physiques pour bâtir des réseaux qui, aujourd'hui, doivent répondre à de nouveaux défis.

La diversité des populations habitant son territoire est tout autant liée à ces facteurs que nous avons exposés. Joyaux de la ville, le mont Royal et le fleuve ont longtemps été des facteurs déterminants dans la concentration des populations au bas de la ville et ils ont favorisé un étalement urbain d'est en ouest. Si les modes de transport permettent aujourd'hui aisément de contourner le mont Royal et que l'affluence en son centre est désormais multipolaire, les réseaux n'ont pas nécessairement suivi avec la même rapidité ce redéploiement. Plus encore, en son centre même, les fractures historiques de la trame urbaine font depuis des décennies l'objet d'interventions majeures visant à réunifier les espaces afin de permettre au mode primaire que sont les transports actifs d'être fonctionnels, sécuritaires et agréables. Repenser les réseaux et les modes est le défi majeur à relever par tous les acteurs de la mobilité de l'arrondissement.

LA TRAME URBAINE ET LE CADRE BÂTI

Résultant des composantes topographiques du territoire ainsi que d'un long processus d'occupation et d'aménagement de celui-ci au travers des différentes phases historiques qu'a connues la Ville de Montréal depuis sa fondation, la trame urbaine et le cadre bâti actuels de l'arrondissement de Ville-Marie présentent des caractéristiques agissant soit comme des atouts pour le bon déroulement des déplacements des usagers qui fréquentent les lieux, soit, à l'inverse, comme des obstacles à ceux-ci.

À cet effet, il convient de considérer les aspects suivants :

- La quasi-totalité du réseau de rues de l'arrondissement est doté de trottoirs, majoritairement des deux côtés de la rue, et celui-ci est généralement agencé de manière orthogonale, ce qui facilite les déplacements directs du point A au point B ;

- L'arrondissement se distingue par son réseau piétonnier souterrain, long de 32 km et desservant confortablement une diversité de pôles d'attraction (près de 80 % des bureaux de l'arrondissement et 35 % des locaux commerciaux, totalisant 500 000 piétons par jour). S'il est le plus vaste réseau souterrain au monde, la difficulté à s'y orienter, du fait d'un manque de signalétique uniforme, de même que le manque d'aménagements dédiés aux personnes à mobilité réduite, sont souvent rapportés comme étant des obstacles à son utilisation par une plus grande variété d'usagers ;

- Le mont Royal, agissant comme frontière nord de l'arrondissement, conduit à la présence de pentes abruptes au niveau des portions de rues situées au nord de la rue Sherbrooke, constituant des barrières physiques sur le territoire, en particulier pour les déplacements effectués par mode actif. La montagne agit également comme une rupture dans la trame urbaine, qu'il est possible de contourner via l'avenue des Pins et le chemin de la Côte-des-Neiges, ou de traverser via le chemin Camillien-Houde, résultant en une concentration des déplacements motorisés sur ces liens ;

- Les voies ferrées au cœur de l'arrondissement séparent le Vieux-Port de Montréal et le Vieux-Montréal, traversent l'arrondissement d'est en ouest et briment l'accès au fleuve à la population. Ce réseau ceinture finalement la partie est de l'arrondissement, constituant avec le temps une frontière du quartier de Sainte-Marie et limitant la perméabilité avec les arrondissements adjacents ;

- Plusieurs liens de type autoroutier traversent l'arrondissement, à commencer par l'autoroute Ville-Marie, dont la partie centrale est souterraine, la partie à l'ouest est construite en structure, et la partie à l'est est construite en dépression pour finalement se transformer en boulevard à niveau à l'est de la rue Panet. Conjointement à l'autoroute Bonaventure et à l'axe du pont Jacques-Cartier, ces liens routiers occupent une emprise majeure dans l'espace urbain et induisent des ruptures dans la trame urbaine, le tout pour permettre la fluidité des véhicules qui y circulent. Plusieurs initiatives ont été entreprises afin de remédier à ces problématiques (conversion de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain sur la portion municipale, recouvrement d'une portion de l'autoroute Ville-Marie), et d'autres sont en cours de réalisation ou de planification (fermeture de la bretelle Sanguinet et aménagement de la place des Montréalaises, réaménagement des abords du pont Jacques-Cartier etc.) ;

- L'héritage des activités industrielles, dont certaines sont encore en cours, ainsi que la présence du fleuve et du canal de Lachine sont d'autres facteurs induisant des discontinuités dans la trame urbaine, notamment dans les secteurs de Sainte-Marie et des bassins Peel (larges îlots occupés par des usages industriels de vastes espaces de stationnement, de nombreuses rues sans issues), et affectant la connectivité avec les arrondissements voisins ;

- Le franchissement de certaines barrières physiques s'effectue à plusieurs endroits dans des conditions peu conviviales (viaducs peu éclairés, trottoirs étroits et à proximité de la circulation automobile dense ou à vitesse élevée). Des problèmes de cohabitation entre les modes de transport y sont également constatés, du fait de l'interruption de la trame urbaine locale ;

- Le cadre bâti ancien impose des limites patrimoniales à la reconfiguration des îlots ;

- La présence de ruelles représente une opportunité pour l'établissement de parcours alternatifs pour les mobilités actives ;

- L'alignement zéro des bâtiments dans plusieurs secteurs de l'arrondissement induit plusieurs problématiques :

    - Les interventions sur ces bâtiments conduisent à des obstructions des trottoirs et chaussées ;

    - Impossibilité d'élargir le domaine public pour augmenter l'espace destiné aux modes de transport.

Square Victoria

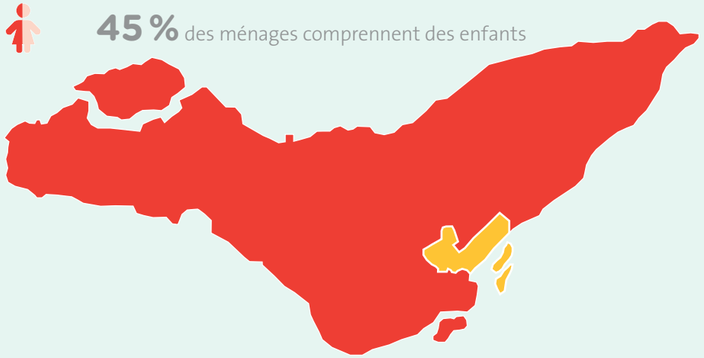
LA POPULATION

Selon le recensement de 2016, l'arrondissement de Ville-Marie héberge environ 89 170 habitants, au sein de 51 430 ménages, correspondant à des ménages plus petits que la moyenne montréalaise, et à une densité plus élevée. Seuls 20 % de ces ménages comprennent des enfants, contre 45 % pour la Ville de Montréal, tandis que la proportion de ménages composés de personnes seules (55 %) est la plus élevée des arrondissements de Montréal.

4 670 habitants par km² de densité

2,1 personnes par ménage

45 % des ménages comprennent des enfants

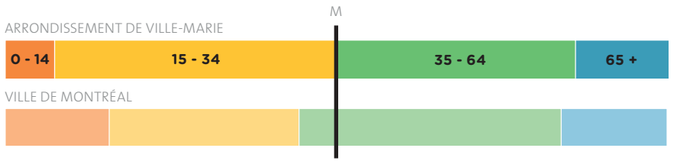


5 398 habitants par km² de densité

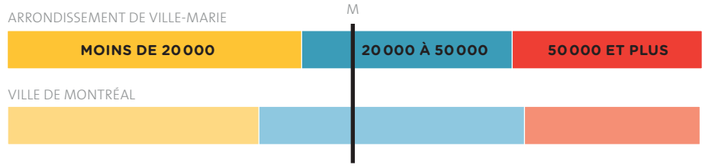
1,7 personnes par ménage

20 % des ménages comprennent des enfants

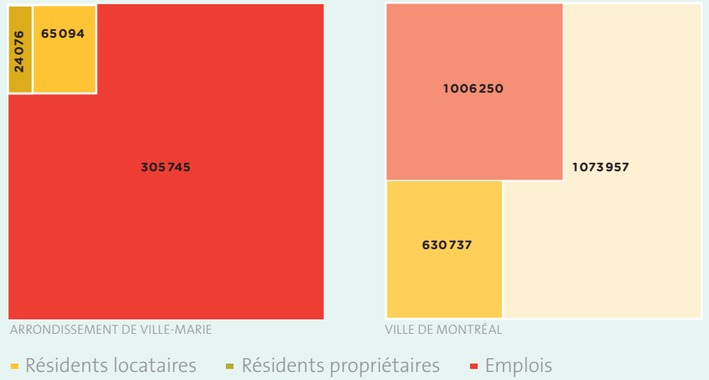
La population est également plus jeune (âge médian de 35 ans, contre 38,5 pour la Ville de Montréal) et gagne un revenu plus élevé que la moyenne.



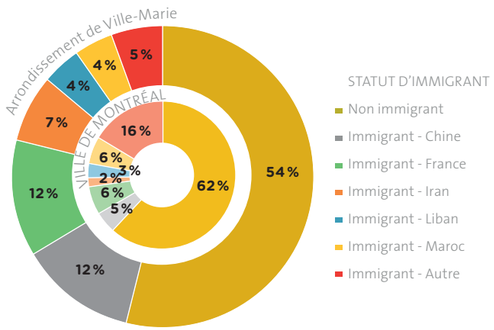
La population de l'arrondissement gagne un revenu moins élevé que la moyenne des arrondissements montréalais, avec un revenu individuel médian de 25 486 $ par année, contre 28 321 $ pour la Ville de Montréal.



Fait distinctif du fait de sa position centrale et de la quantité importante de bureaux qui s'y trouvent, l'arrondissement accueille quotidiennement 3,4 fois plus de travailleurs (305 745 emplois) qu'il n'héberge de résidents. Ce ratio évoluera dans les prochaines années du fait du dynamisme du marché immobilier résidentiel au sein de l'arrondissement, se traduisant par la construction de nombreux édifices à condos, faisant augmenter rapidement le nombre de résidents. Parmi ceux-ci, seuls 27 % sont propriétaires, ce qui est le taux le plus bas parmi les arrondissements de Montréal, mais en légère augmentation depuis le recensement de 2011.

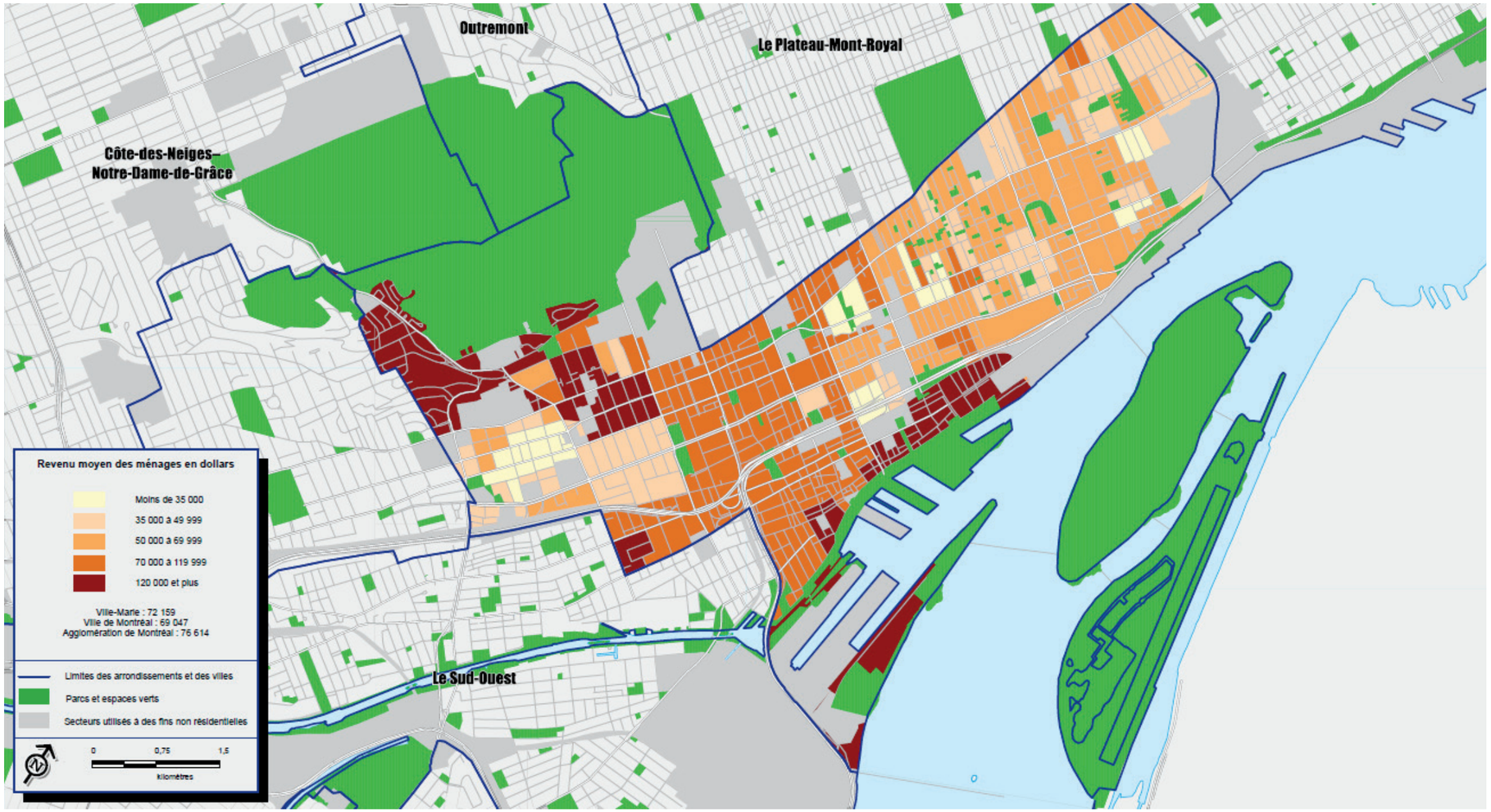


L'arrondissement de Ville-Marie se caractérise également par son multiculturalisme. Plus de 32 % de sa population n'est pas née au Canada, et 61 % sont soit nés à l'étranger, soit nés d'au moins un parent né à l'étranger.



La cartographie des revenus moyens des ménages par secteur de recensement permet d'identifier des disparités au sein de la population de l'arrondissement. Il convient de les prendre en considération car elles pourraient influer sur le mode de transport à privilégier.

Revenu moyen des ménages, 2015



LES INSTITUTIONS

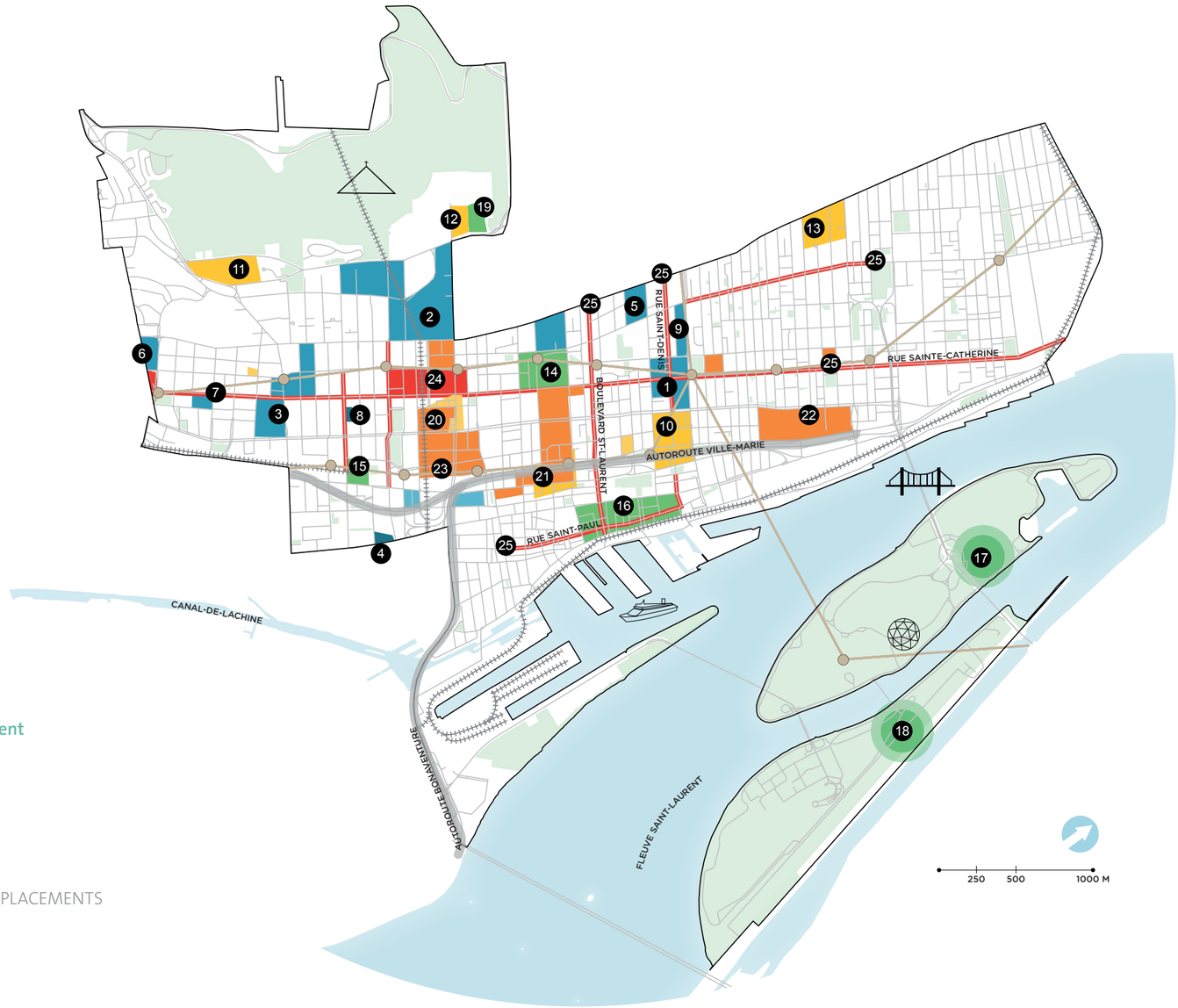
L'arrondissement de Ville-Marie concentre de nombreux lieux d'intérêt rejoignant des clientèles très variées, soit des travailleurs, des étudiants, des résidents ainsi que la majorité des touristes en visite dans la métropole. Ces pôles générateurs de déplacements peuvent être classés selon les catégories suivantes :

- Pôles universitaires : UQAM, McGill, Concordia et ETS ;
- Pôles d'enseignement collégial : Cégep du Vieux-Montréal, Collège Dawson, Collège LaSalle et Collège O'Sullivan de Montréal ;
- Pôles d'éducation primaire et secondaire et CPE ;
- Pôles hospitaliers : CHUM et CUSM ;
- Pôles économiques : Quartier international de Montréal, quartier des affaires, comprenant de nombreux sièges sociaux et bureaux de grandes entreprises (dont la Place Ville-Marie, le Palais des Congrès, la Maison de Radio-Canada ou encore la Place Bonaventure) ;
- Centres commerciaux et rues commerciales : Centre Eaton, rues Sainte-Catherine, Saint-Denis, Ontario, Saint-Paul, boulevard Saint-Laurent, Peel, de la Montagne, etc. ;
- Pôles sportifs (Centre Bell, Stade mémorial Percival-Molson), parcs et espaces verts (parc du Mont-Royal, parc des Îles, etc.) ;
- Pôles culturels : BAnQ, bibliothèques d'arrondissement, maisons de la culture ;
- Pôles de loisirs et de divertissements culturels : Quartier des spectacles, le Vieux-Montréal, le Quartier chinois, le Quartier du musée, le Vieux-Port, le parc Jean-Drapeau.

Chacun de ces lieux génère d'importants volumes de déplacement avec des caractéristiques spécifiques (modes de déplacement privilégiés, temporalité et fréquence des déplacements, profil des usagers, etc.) liées à l'usage dont il est question.

Ainsi, certains pôles génèrent des déplacements à longueur d'année, selon des rythmes récurrents et généralement accommodables via des services de transport réguliers.

D'autres suivent un rythme saisonnier, une programmation événementielle, sportive ou culturelle, voire font l'objet d'intérêts spontanés. Les déplacements qui en résultent sont alors plus complexes à encadrer et à soutenir par des services et des aménagements adéquats.



Mise en contexte de l'arrondissement

- Limites de l'arrondissement
- Réseau routier
- Réseau de métro
- Chemin de fer

USAGES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

- Usage commercial
- Usage de bureau
- Usage de santé
- Usage récréatif
- Usage institutionnel

PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

INSTITUTIONNEL

1. UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL (UQAM)
2. UNIVERSITÉ MCGILL
3. UNIVERSITÉ CONCORDIA
4. ÉCOLE DE TECHNOLOGIE SUPÉRIEURE (ETS)
5. CÉGEP DU VIEUX-MONTRÉAL
6. CÉGEP DAWSON
7. COLLÈGE LASALLE
8. COLLÈGE O'SULLIVAN
9. BANQ GRANDE BIBLIOTHÈQUE

SANTÉ

10. CENTRE HOSPITALIER DE L'UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL (CRCHUM)
11. HÔPITAL GÉNÉRAL DE MONTRÉAL
12. INSTITUT ET HÔPITAL NEUROLOGIQUES DE MONTRÉAL
13. HÔPITAL NOTRE-DAME

RÉCRÉATIF ET CULTUREL

14. PLACE DES ARTS
15. CENTRE BELL
16. VIEUX-PORT
17. ÎLE SAINTE-HÉLÈNE
18. ÎLE NOTRE DAME
19. STADE MÉMORIAL PERCIVAL-MOLSON

EMPLOIS

20. PLACE VILLE-MARIE
21. PALAIS DES CONGRÈS
22. MAISON DE RADIO-CANADA
23. PLACE BONAVENTURE / QUARTIER DES GARES

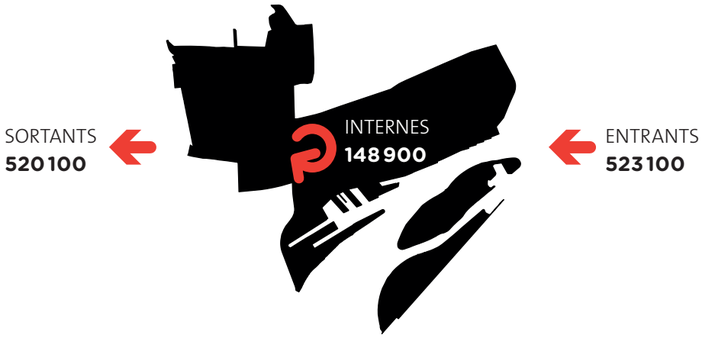
COMMERCIAL

24. CENTRE EATON
25. ARTÈRES COMMERCIALES

LES MODES DE TRANSPORT

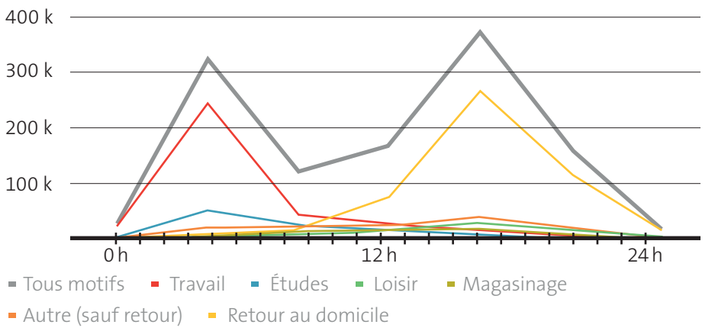
Habitudes de déplacement

Selon les données de l'enquête OD 2013, l'arrondissement génère chaque jour près de 1 200 000 déplacements, dont près de 150 000 déplacements internes à l'arrondissement, et plus d'un million de déplacements provenant ou se destinant à l'extérieur de celui-ci. Ce ratio d'un déplacement interne pour six déplacements exogènes est révélateur du potentiel d'attractivité que présente l'arrondissement, et des défis que représente le fait de desservir autant de déplacements quotidiennement.



Le Travail se distingue nettement comme étant le principal motif des déplacements attirés par l'arrondissement (48 % des déplacements attirés), suivi par le motif Études (14 %). Les pôles générateurs de déplacements sur le territoire sont multiples, comprenant de nombreuses zones d'emplois, quatre universités, quatre cégeps, un méga hôpital et son centre de recherche, ainsi que plusieurs artères commerciales dont le rayonnement est métropolitain.

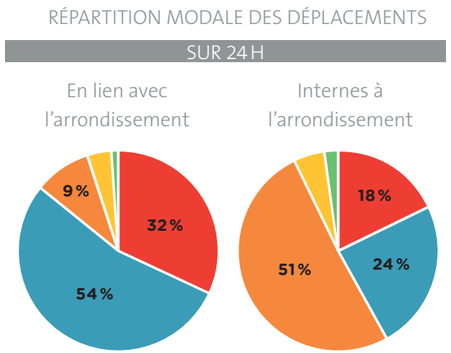
ÉVOLUTION DU NOMBRE DE DÉPLACEMENTS PAR MOTIF



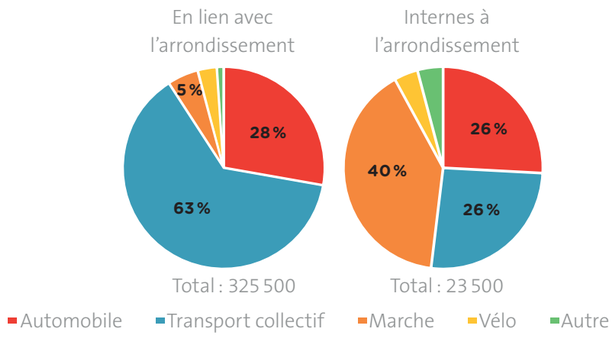
Les transports collectifs sont très largement privilégiés pour les déplacements provenant de l'extérieur de l'arrondissement (part modale supérieure à 50 %, à l'exception des déplacements provenant de la Couronne sud), tandis que c'est la marche qui est privilégiée pour les déplacements internes à l'arrondissement (part modale de 51 %). Les déplacements automobiles représentent le tiers de l'ensemble des déplacements générés par l'arrondissement, et moins d'un déplacement interne sur cinq.

RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS

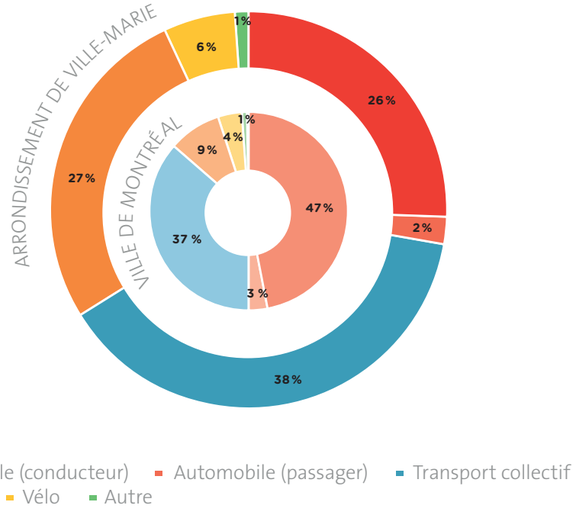
SUR 24 H



DURANT LA PÉRIODE DE POINTE DU MATIN (5 H À 8 H 59)

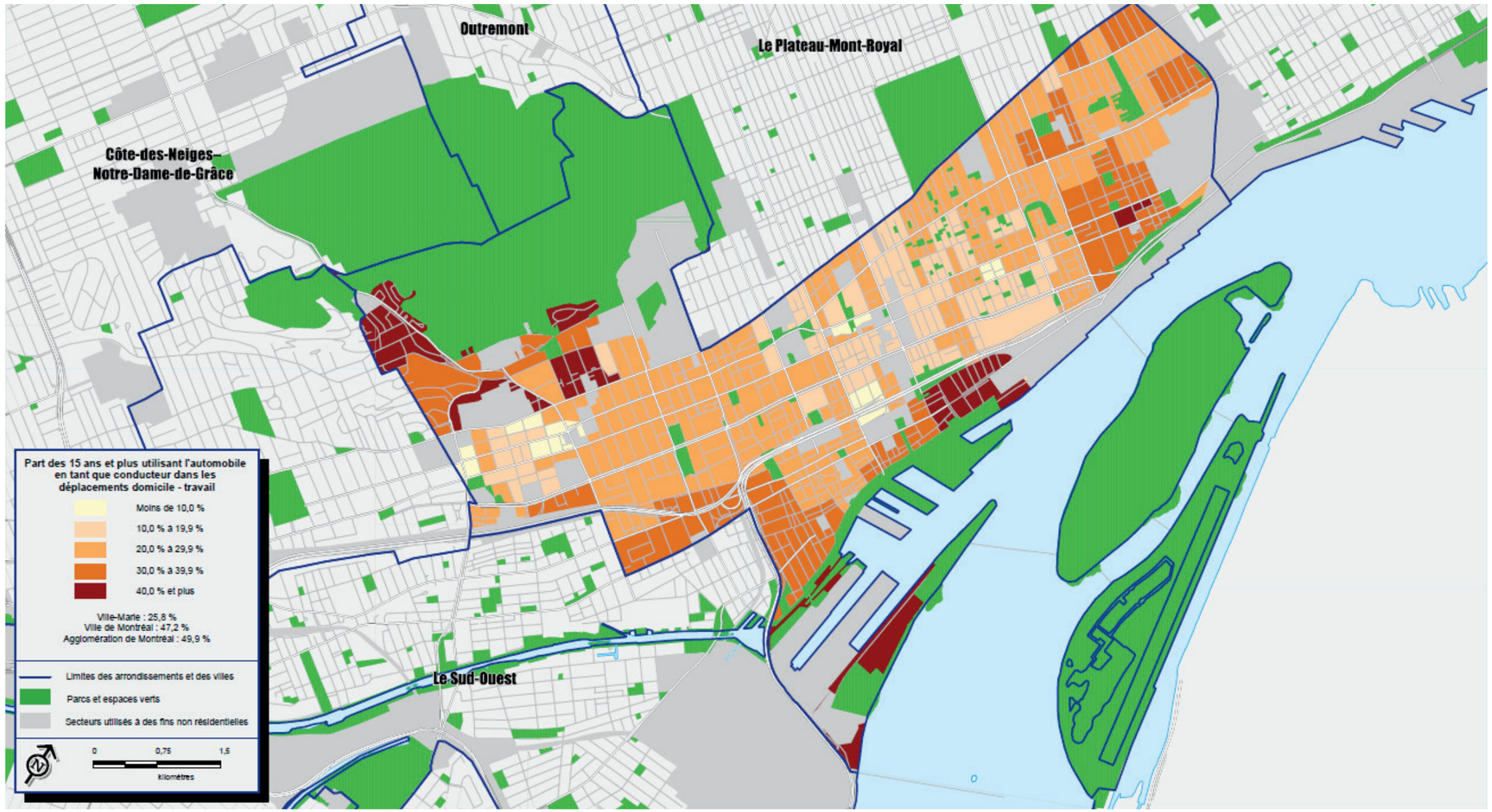


Le mode de transport privilégié par les résidents pour se rendre à leur lieu de travail est également le transport en commun (38 %), suivi par la marche (27 %) et le mode auto-conducteur (26 %).



La répartition territoriale selon le mode de déplacement privilégié pour se rendre au travail apporte des précisions intéressantes et démontre que les résidents du secteur ouest ainsi que de celui des Faubourgs ont majoritairement recours à l'automobile, tandis que les résidents du secteur Est utilisent davantage les transports en commun. Finalement, nous constatons aussi que c'est au centre de l'arrondissement que le transport actif est le plus utilisé par la population résidente.

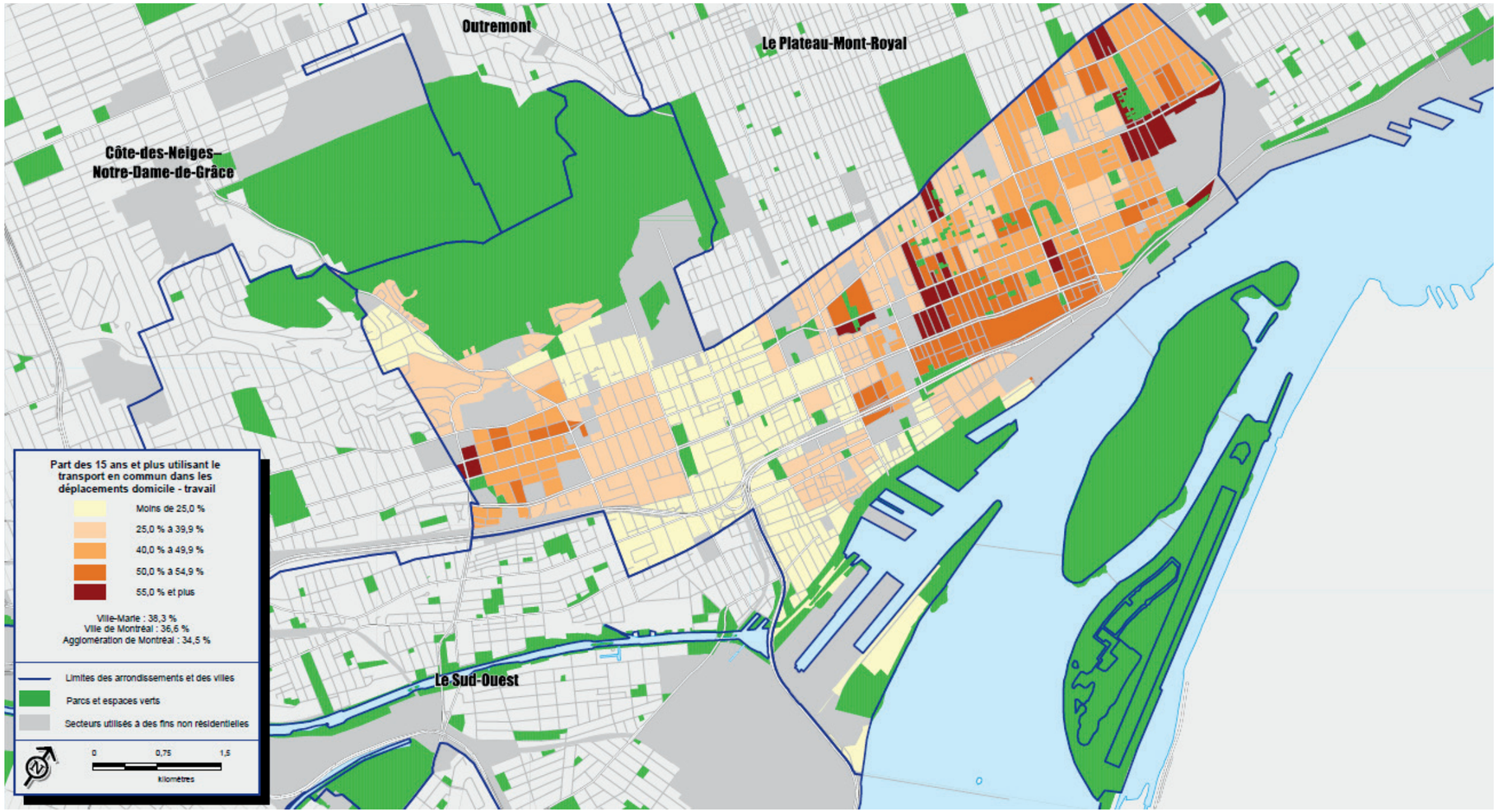
La richesse patrimoniale de l'arrondissement en fait également la destination privilégiée des touristes sur l'Île de Montréal, et s'accompagne d'une diversité d'activités récréotouristiques, notamment au parc des Îles et dans le Vieux-Montréal.
Les flux de déplacements qui en résultent sont souvent moins documentés et particulièrement dépendants de la saison et de la programmation événementielle.



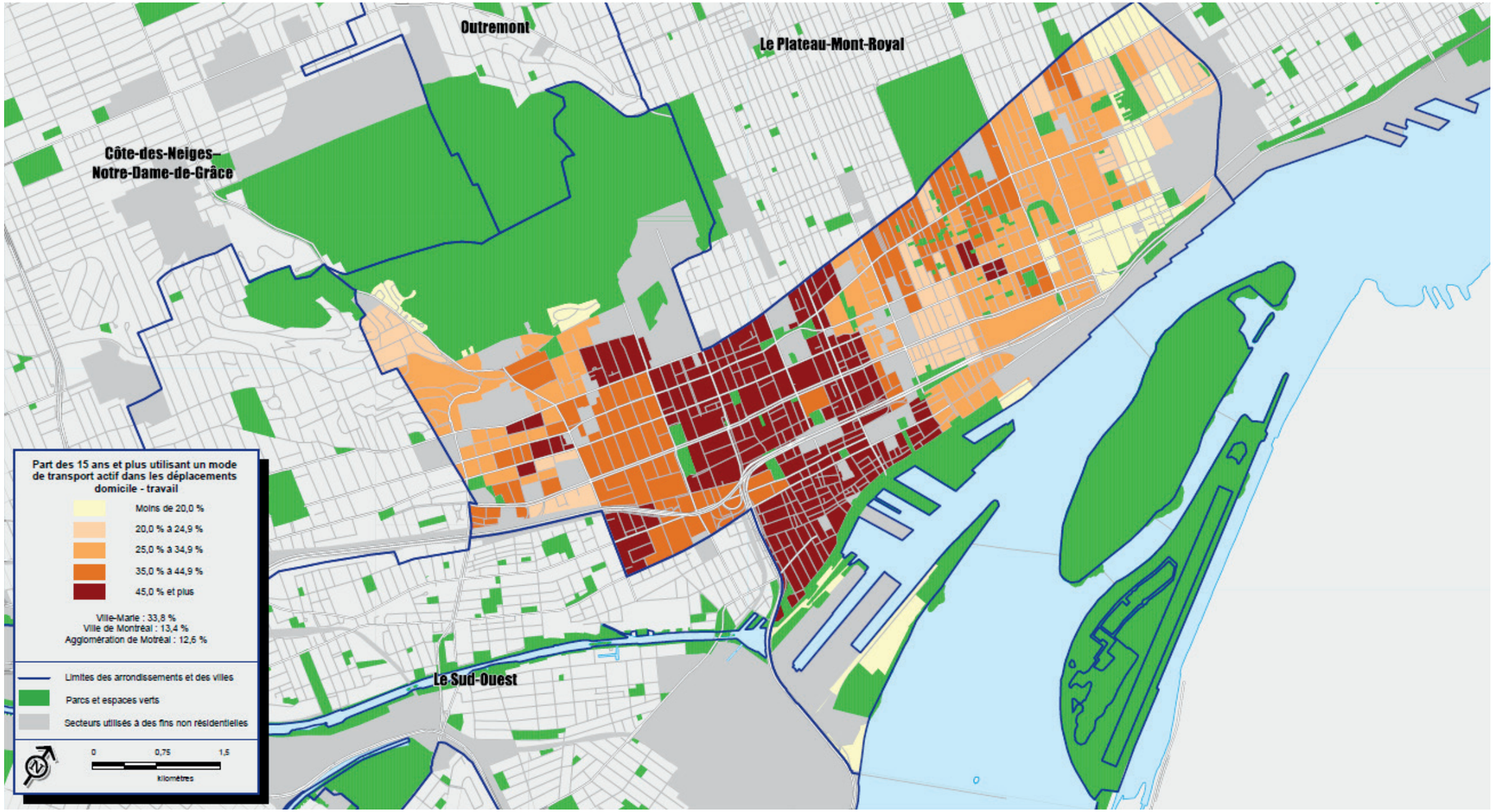
Concentration des personnes de 15 ans et plus utilisant l'automobile en tant que conducteur dans les déplacements domicile - travail, 2016

LES MODES DE TRANSPORT

Habitudes de déplacement



Concentration des personnes de 15 ans et plus utilisant le transport en commun dans les déplacements domicile - travail, 2016



Concentration des personnes de 15 ans et plus utilisant un mode de transport actif dans les déplacements domicile - travail, 2016

LES MODES DE TRANSPORT

La marche

Lorsqu'ils ne sont pas le mode de déplacement principal, les modes actifs s'insèrent inévitablement dans une chaîne multimodale : tous les usagers des transports collectifs ou routiers sont, à un moment ou l'autre, piétons. Si elle constitue le mode de déplacement le plus durable sur tous les plans (environnemental, économique et social), la marche est également le mode qui rend les usagers le plus vulnérables et sensibles aux caractères convivial et sécuritaire des aménagements mis à leur disposition.

Afin de promouvoir l'utilisation de la marche tout en limitant les risques d'accidents, il importe de veiller à ce que le réseau piétonnier des usagers soit continu, sécuritaire, confortable et accessible à tous, quelles que soient leurs aptitudes physiques ou mentales.

Le diagnostic du réseau piétonnier de l'arrondissement a conduit à la mise en évidence des constats suivants :

- Des trottoirs sont présents sur la quasi-totalité du réseau et l'agencement orthogonal de la trame urbaine facilite les déplacements directs ;
- Plusieurs projets de rues piétonnes ou partagées ont vu le jour ces dernières années, dont une partie sont des aménagements permanents tandis que d'autres sont saisonniers et/ou en lien avec une programmation événementielle ;
- Le Quartier des affaires, la rue Sainte-Catherine et le Quartier latin se distinguent comme étant les plus achalandés par les piétons à longueur d'année, tandis que l'achalandage piétonnier fluctue en fonction des évènements et des saisons dans le Quartier des spectacles, le Quartier chinois ou le Vieux-Montréal ;
- Le Réseau piétonnier souterrain (RESO) dessert confortablement une diversité de pôles d'attraction mais gagnerait à être mieux signalisé et accessible aux personnes à mobilité réduite ;
- Plusieurs barrières physiques agissent comme des obstacles à la pratique de la marche, telles que les pentes abruptes du mont Royal et les voies autoroutières et ferroviaires interrompant la trame urbaine ;
- Un manque de convivialité est constaté dans certains sous-secteurs : abords du pont Jacques-Cartier, du secteur du Havre, des viaducs et le long des axes à fort trafic ;
- Peu de parcours piétonniers sont signalisés entre les lieux d'intérêt, à l'intention des Montréalais et des visiteurs ;
- Les obstacles à l'accessibilité universelle sont multiples, en lien avec la présence de dénivelés, de mobilier urbain mal positionné, un déneigement des trottoirs inadéquat ou encore une cohabitation difficile entre les usagers circulant sur les trottoirs ;
- Des enjeux de sécurité sont soulevés relativement à l'absence d'infrastructures piétonnes adéquates (feux piétons à décompte numérique), en particulier autour des lieux achalandés que sont les édicules de métro Berri-UQAM, Papineau, Guy-Concordia et Atwater ;
- Une problématique de sécurité est également identifiée le long de l'axe René-Lévesque, où les vitesses pratiquées par les automobilistes sont élevées ;
- D'une façon générale, les intersections sont les lieux où se produisent la majorité des accidents (76 %), et on constate une augmentation de l'occurrence des accidents impliquant des piétons entre les mois d'octobre et de décembre, lorsque la luminosité tend à diminuer ;
- Le sentiment d'insécurité est plus marqué de la part des citoyens aux abords des axes de type autoroutier (abords du pont Jacques-Cartier, artères Sherbrooke, Notre-Dame, Viger), ainsi que des établissements scolaires ;
- Afin d'améliorer la sécurité des écoliers, 5 des 7 écoles primaires de l'arrondissement ont adopté un Plan de déplacement, complété par des interventions menées par l'arrondissement depuis 2014 pour bonifier la visibilité aux intersections le long des corridors scolaires, parcs et centres communautaires en aménageant des saillies de trottoirs et en interdisant le stationnement à 5 mètres et moins des intersections.

Rue Ontario

Réseaux de mobilités actives

- Limites de l'arrondissement
- Réseau routier
- Voie ferrée

TRAME URBAINE

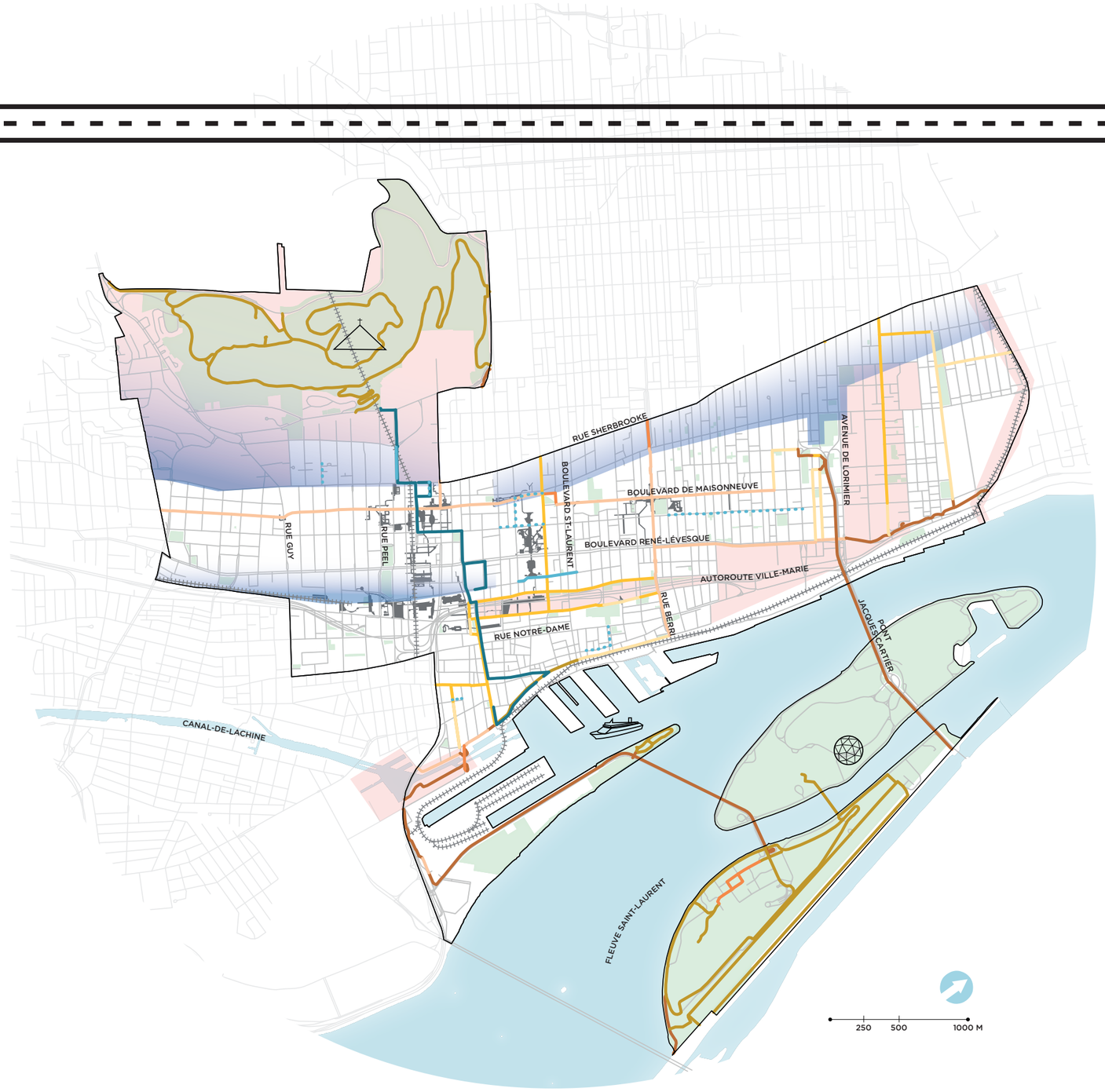
- Dénivelé
- Rupture dans la trame urbaine
- Réseau souterrain
- Promenade Fleuve-Montagne

RÉSEAU CYCLABLE

- Chaussée désignée
- Bande cyclable
- Sentier polyvalent
- Piste cyclable sur rue
- Piste cyclable au niveau du trottoir
- Piste cyclable en site propre

RUES PIÉTONNES

- Rues piétonnes permanentes
- Rues piétonnes estivales



LES MODES DE TRANSPORT

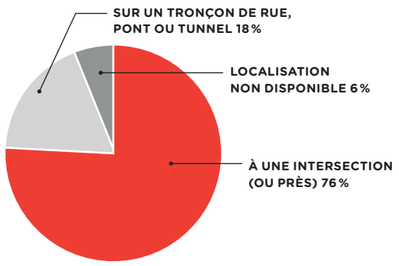
Le vélo

Les déplacements à vélo sont en croissance constante, particulièrement dans les quartiers centraux de Montréal, et suite à la mise en service de Bixi dans l'arrondissement. Tout comme les piétons, les cyclistes constituent une clientèle vulnérable, dont il convient de considérer les attentes afin de cibler les interventions appropriées pour bonifier les aménagements à leur disposition. Selon les statistiques des données d'accidents, piétons et cyclistes sont impliqués dans 60 % des accidents graves ou mortels de type collision recensés dans l'arrondissement.

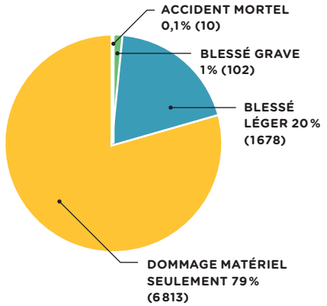
Le diagnostic du réseau cyclable de l'arrondissement a conduit à la mise en évidence des constats suivants :

- La desserte de la partie ouest de l'arrondissement présente des déficiences, tout comme la desserte du parc des Îles, par comparaison à la partie centrale du territoire de l'arrondissement qui dispose d'un réseau cyclable plus dense et continu ;
- Plusieurs cas de discontinuité du réseau cyclable mettent les usagers dans des situations inconfortables voire dangereuses, notamment dans le secteur du Vieux-Port où il est question d'arrimage entre les interventions sur les terrains municipaux et celles sur les terrains de la Société du Vieux-Port ;
- De nombreuses zones de conflit entre cyclistes et automobilistes sont identifiées, particulièrement aux intersections, ainsi qu'avec les usagers du transport collectif aux arrêts d'autobus ;
- Plusieurs liens cyclables seraient nécessaires pour compléter le réseau existant, dont un lien continu traversant l'arrondissement d'est en ouest, reliant les pôles d'intérêt récréatifs, ou encore un lien dans l'axe du chemin de la Côte-des-Neiges ;
- Dans certains secteurs très achalandés, on note une inadéquation entre la demande croissante en déplacements à vélo et l'offre en supports à vélos et autres mobiliers urbains destinés aux cyclistes ;
- Tout comme pour les piétons, on constate une augmentation des occurrences d'accidents impliquant des cyclistes durant la saison estivale, essentiellement du fait que ceux-ci sont plus nombreux à circuler sur le réseau de l'arrondissement.

LOCALISATION DES ACCIDENTS SURVENUS DANS L'ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE (2012 - 2014)



GRAVITÉ DES ACCIDENTS SURVENUS DANS L'ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE (2012 - 2014)



Diagnostic de la sécurité des déplacements

- Limites de l'arrondissement
- Réseau routier
- Voie ferrée

CONTEXTE

- Écoles
- Corridors scolaires
- Parcs et espaces verts
- Centres communautaires / de loisir
- Entrées et sorties d'autoroutes et de ponts

NOMBRE D'ACCIDENTS (2012 - 2017)

- Entre 31 et 40
- Entre 41 et 50
- Plus de 50
- Intersection avec plus d'un accident mortel ou grave

LES MODES DE TRANSPORT

Les transports collectifs

L'arrondissement de Ville-Marie est desservi par :

- 3 lignes de métro et 16 stations ;
- 47 lignes d'autobus STM de jour incluant : 5 lignes express, 6 navettes (dont la navette à destination de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau et les 3 navettes du parc des Îles) ;
- 18 lignes d'autobus de nuit ;
- 6 lignes de train de banlieue (exo) ;
- Plusieurs lignes d'autobus régionales (RTL, exo) ;
- Un service de navette fluviale raccordant l'arrondissement de Pointe-aux-Trembles et le centre-ville (projet-pilote) ;
- Plusieurs lignes d'autobus régionales et ferroviaires provinciales, nationales et internationales ;
- Deux futures gares du REM en 2021 en interconnexion aux stations Bonaventure et Peel.

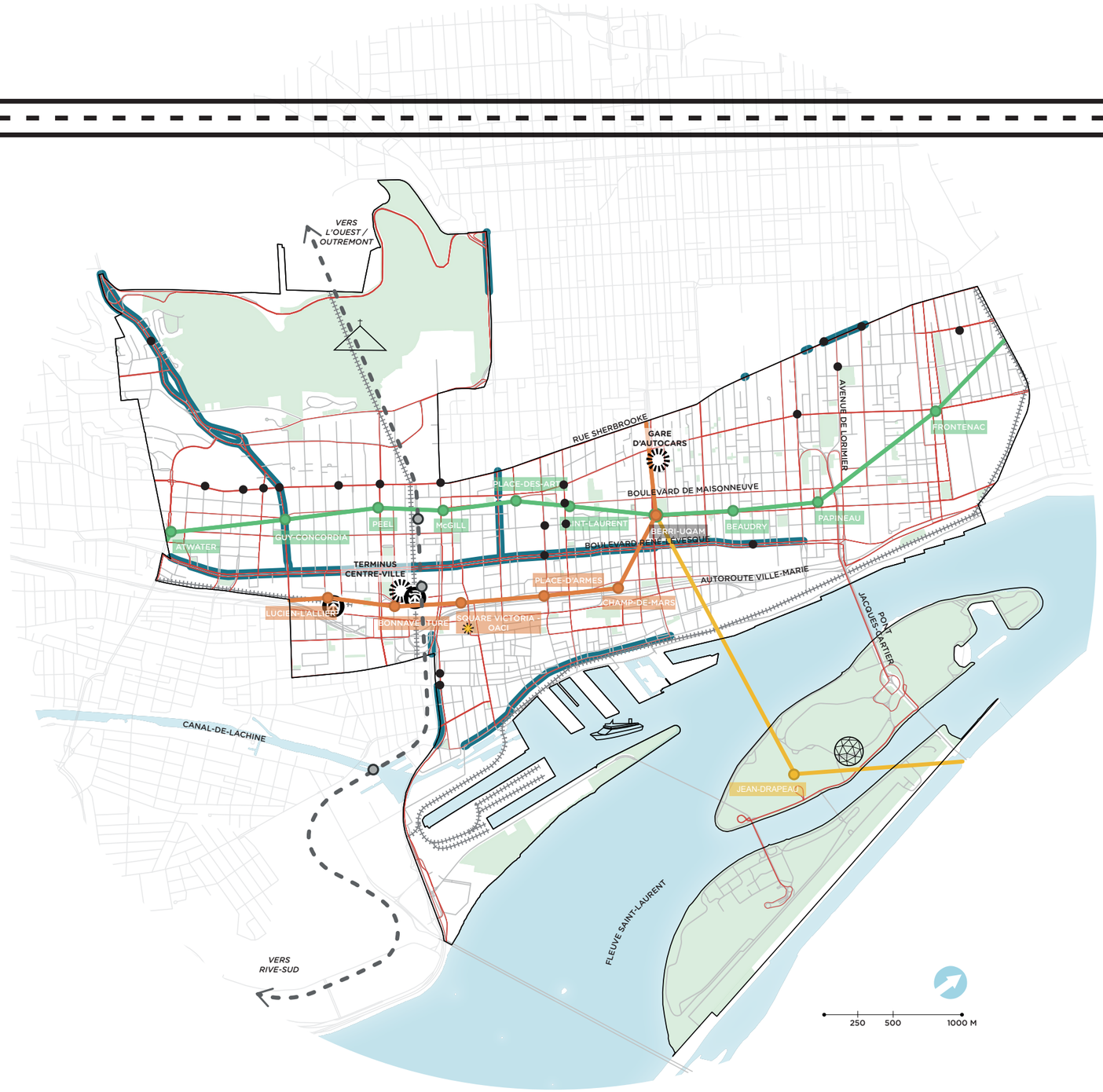
Plusieurs infrastructures de transport d'importance complètent ce portrait, dont :

- La Gare centrale, véritable pôle intermodal assurant un raccordement entre le réseau ferroviaire régional (Via Rail), métropolitain (exo) et le réseau de métro (STM) ;
- Le Terminus Centre-ville (TCV), dédié aux autobus en provenance de la rive sud, permettant un raccordement direct au réseau de métro ainsi qu'à la Gare centrale ;
- Le Terminus temporaire Mansfield, complémentaire au TCV en vue d'augmenter la capacité d'accueil du centre-ville pour les autobus ;
- La Gare d'autocars de Montréal ;
- Des aménagements de voies réservées pour autobus sur les axes René-Lévesque, Côte-des-Neiges, du Parc et Robert-Bourassa ;
- Des dispositifs de feux chandelles visant à donner la priorité aux autobus à 21 intersections sur le réseau routier de l'arrondissement ;
- Des abribus, dont des abribus numériques interactifs.

Après consultation de la STM, les éléments suivants ont pu être mis en évidence concernant la fonctionnalité et la performance des réseaux de transport collectif en circulation dans l'arrondissement :

- La desserte est globalement efficace dans l'axe est-ouest, mais s'avère plus difficile entre sous-secteurs de l'arrondissement, dans le Vieux-Port ou encore vers certains quartiers limitrophes ;
- L'utilisation des autobus articulés dans les pentes en situation hivernale est difficile et cause un retard de service ;
- Détérioration des chaussées principalement aux arrêts d'autobus où il y a utilisation d'autobus articulés, ce qui réduit le confort de roulement ainsi que la sécurité des autres modes de transport ;
- Certaines portions des réseaux bus et métro sont en situation de très fort achalandage pendant les périodes de pointe : TCV et ses voies d'accès, Ligne orange entre Mont-Royal et Bonaventure, Ligne verte entre Berri-UQAM et McGill, train de Deux-Montagnes ;
- La performance de plusieurs lignes d'autobus est affectée par la congestion routière, notamment en lien avec les travaux routiers et les entraves qui en résultent ;
- Les destinations des déplacements métropolitains en transport collectif sont concentrées dans le quadrilatère des rues de la Cathédrale, Saint-Antoine, Belmont et du boulevard Robert-Bourassa, dans lequel les aménagements piétonniers sont limités et peu conviviaux ;
- La mise en service du Réseau express métropolitain (REM) qui commencera en 2021, dont 2 stations desserviront l'arrondissement, aura des impacts majeurs sur la dynamique des déplacements, qui devront être pris en considération avec attention ;
- Un plan d'entretien hivernal manuel des accès aux stations de métro est en place.

Terminus Mansfield



Réseaux de transports collectifs

- Limites de l'arrondissement
- Réseau routier
- Voie ferrée

TRANSPORT COLLECTIF

- Station de métro
- Ligne de métro
- Lignes d'autobus
- Voie réservée pour les autobus
- Feux prioritaires pour les autobus
- Gare de train
- Pôle de mobilité durable
- Station projetée du REM
- Tracé projeté du Réseau express métropolitain (REM)

LES MODES DE TRANSPORT

Les déplacements automobiles et le stationnement

L'arrondissement de Ville-Marie est desservi par environ 240 km de route. Les déplacements motorisés sont concentrés en quelques points d'accès précis (près du pont Jacques-Cartier et de part et d'autre du mont Royal) et la proportion de véhicules en transit y est très importante.

En effet, la présence du mont Royal au nord du secteur engendre une coupure dans le tissu urbain, ce qui nécessite l'utilisation de liens de contournement dans l'axe nord-sud pour accéder à l'arrondissement, soit spécifiquement les avenues des Pins et du Docteur-Penfield et le chemin de la Côte-des-Neiges.

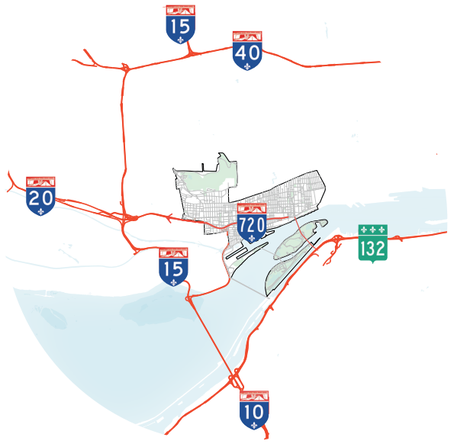
La présence du fleuve Saint-Laurent et du canal de Lachine, pour leur part, limite la connectivité entre l'arrondissement et les territoires voisins (Rive-Sud, arrondissement du Sud-Ouest). À l'inverse, le tracé de l'autoroute Ville-Marie en plein cœur de l'arrondissement en fait le passage privilégié pour les déplacements de transit est-ouest sur l'Île de Montréal.

Principaux constats et enjeux identifiés :

- Les problématiques de congestion sont récurrentes sur le réseau artériel, aux abords des ponts et du réseau autoroutier, affectant non seulement les temps de déplacement des automobilistes mais également la performance du service de transports collectifs, la qualité de l'air et la quiétude des résidents, ainsi que le bon déroulement des activités de transport de marchandises et de livraisons ;
- En particulier, une situation de quasi-enclavement est observée entre les axes Papineau et De Lorimier en périodes de pointe, au point de causer des retards aux activités de déneigement lors de la saison hivernale ;
- L'important achalandage piétonnier se fait également ressentir à certaines heures sur les conditions de circulation dans les artères commerciales, dans le Vieux-Montréal et le Vieux-Port, ou encore à proximité des lieux de rassemblement lors d'événements culturels ou sportifs (Centre Bell, Place des Arts, parc Jean-Drapeau, etc.) ;
- Les travaux routiers ou de construction résidentielle sont nombreux et conduisent à des entraves dans le domaine public parfois majeures ;
- Certains tronçons de rues locales ont des dimensions se rapprochant de rues collectrices ou artérielles, ce qui entraine une circulation de transit qui impacte la qualité de vie des résidents ;
- Transit important dans des rues locales en période de pointe dans des milieux de vie là où il y a présence d'équipements collectifs ;
- Aménagement des artères très dégagées et peu végétalisées, ce qui augmente le sentiment autoroutier plutôt que celui d'un milieu de vie à échelle humaine.

Principaux constats et enjeux en lien avec le stationnement :

- Le stationnement est un facteur clé dans le choix d'un mode de déplacement. Les pressions de mobilité et d'accessibilité vers le centre-ville y rendent les enjeux de stationnement encore plus importants ;
- L'offre de stationnement est très diversifiée (sur rue, hors rue, public ou privé, tarifé ou non, débarcadères, aires d'attente taxis, réservé à des usages spécifiques, etc.) ;
- Un système de jalonnement dynamique a été déployé, mettant en réseau 16 stationnements hors rue privés et visant à informer les usagers de leur disponibilité de stationnement dans les secteurs névralgiques. L'information pourrait cependant être bonifiée et davantage centralisée afin de permettre une diffusion plus équilibrée des véhicules stationnés sur le territoire ;
- La Ville de Montréal, en partenariat avec le Circuit électrique, procède au déploiement progressif de bornes de recharge électrique dans le domaine public, associées à des espaces de stationnement réservés ;
- La mise en place des ententes entre propriétaires de stationnement et usagers est à privilégier, afin d'optimiser l'utilisation des nombreux espaces existants ;
- Plusieurs orientations de la Politique de stationnement de Montréal restent à mettre en œuvre, dont la révision de la tarification du stationnement sur rue et l'uniformisation et la simplification de la signalisation concernant les restrictions de stationnement ;
- La présence de places non tarifées et non réservées dans le centre de l'arrondissement est à revoir pour mettre en cohérence l'ensemble de l'offre proposée.



Réseau routier et stationnement

- Limites de l'arrondissement
- Réseau routier
- Voie ferrée

- Réseau de type autoroutier
- Réseau artériel
- Principaux points d'entrée et de sortie de l'arrondissement
- Espaces de stationnement hors rue
- Stationnement avec système de jalonnement dynamique

LES MODES DE TRANSPORT

Le transport de marchandises

L'arrondissement se trouve à proximité des principales infrastructures de transport à vocation économique comme le Port de Montréal, les réseaux ferroviaires du Canadien National (CN) et du Canadien Pacifique (CP) et l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau. Il est entouré de plusieurs pôles industriels d'importance. L'activité commerciale y est par ailleurs foisonnante, notamment au niveau des artères Sainte-Catherine, Ontario et Saint-Denis.

Toutes ces activités génèrent d'importants volumes de camionnage et entraînent donc inévitablement des répercussions sur les déplacements et les milieux de vie traversés. La cohabitation entre les camions lourds et la circulation des personnes est un défi de taille.

Principaux constats et enjeux en lien avec le transport de marchandises par camions :

- La totalité du réseau artériel de l'arrondissement est accessible aux camions, ainsi que de nombreuses collectrices et rues locales dans le Quartier des affaires, le Quartier des spectacles ainsi que le Mille carré doré, assurant une très bonne accessibilité au centre-ville et aux principaux pôles de camionnage ;
- Les problématiques de congestion sur le réseau routier se répercutent également sur la fiabilité des services de livraison et les rues locales ;
- L'offre en aires de livraison est insuffisante aux abords des artères commerciales et est source de comportements délinquants (entraves sur les trottoirs, stationnement en double) affectant la sécurité des usagers et la fluidité des déplacements ;
- Les importants volumes de camions en circulation dans l'arrondissement, fréquemment de très grande taille, sont source de nuisances auprès des résidents : pollution de l'air et sonore, dégradation du sentiment de sécurité, partage de la rue difficile car rues non dimensionnées pour de tels formats de véhicules ;
- Détérioration des chaussées résultant de la présence des poids lourds, affectant la sécurité des usagers de la route et conduisant à une augmentation des coûts d'entretien de la chaussée ;
- Le bruit et les vibrations du transport des marchandises par camion nuisent à la qualité de vie des populations riveraines du réseau de camionnage.

Principaux constats et enjeux en lien avec les infrastructures ferroviaires et maritimes :

- Le bruit et les vibrations indissociables du transport des marchandises par train nuisent à la qualité de vie des populations riveraines des infrastructures ferroviaires et les passages sous les viaducs constituent des lieux non conviviaux ;
- Les infrastructures ferroviaires interrompent la trame urbaine de l'arrondissement dans certains secteurs adjacents à leur emprise ;
- Bien qu'essentielles à l'activité économique, les infrastructures portuaires limitent l'accessibilité au fleuve et la circulation des trains constitue un enjeu de sécurité notamment dans le Vieux-Port ;
- Le partage des emprises ferroviaires (train de banlieue/train de marchandises) constitue un frein majeur au développement de l'offre de trains de banlieue.

Diagnostic du transport de marchandises en milieu urbain

- Limites de l'arrondissement
- Réseau routier
- Voie ferrée

CONTEXTE

- Routes permettant le camionage en tout temps
- Routes permettant le camionnage entre 7 h et 19 h
- Autoroutes

UTILISATION DU SOL

- Immeubles à usage industriel
- Immeubles à usage commercial

LES MODES DE TRANSPORT

Les nouvelles mobilités (Bixi | VNILSSA | Autopartage)

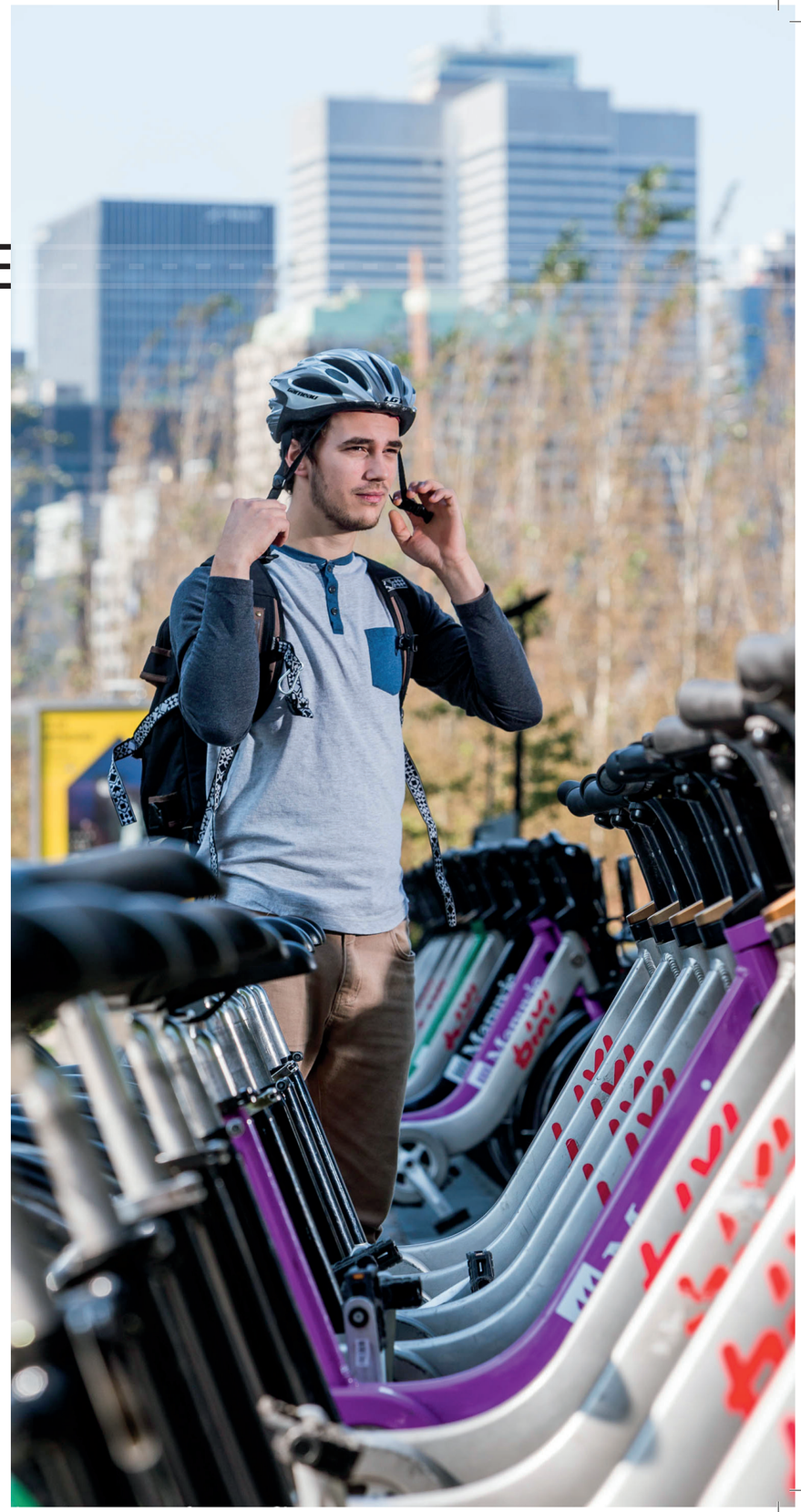
Progressivement, l'arrondissement se dote de nouveaux services de mobilité, dont certains, tels que le système de vélos en libre-service Bixi, sont administrés par la Ville de Montréal, tandis que d'autres relèvent d'entreprises privées avec lesquelles une collaboration étroite doit être entretenue en vue de garantir l'ordre public et la cohérence de la réglementation en vigueur par rapport à ces nouveaux besoins. De par le positionnement central de l'arrondissement de Ville-Marie et du fait de son rayonnement métropolitain, il n'est pas rare que les nouvelles mobilités fassent leur apparition sous forme de projets-pilotes en premier lieu dans l'arrondissement, avant d'être déployées dans d'autres arrondissements si elles répondent aux besoins des usagers montréalais.

À ce jour, de nouvelles formes de mobilité sont en fonction sur le territoire, et l'arrondissement est souvent un espace test pour des projets-pilotes :

- Vélo en libre-service Bixi, dont 4 stations disposant de préposés d'un service de valets ;
- Services de voiture en autopartage (Communauto, Car2Go) et espaces de stationnement dédiés ;
- Plusieurs compagnies de taxi ;
- Stationnement intelligent via un système de jalonnement dynamique ;
- Véhicules non immatriculés en libre-service sans ancrage, ou VNILSSA (projet-pilote de trottinettes et vélos électriques).

Les considérations portant sur les modes alternatifs à l'auto-solo sont les suivantes :

- Les services de véhicules en libre-service sont de plus en plus utilisés et nécessitent certains ajustements à la réglementation en vigueur (nombre de véhicules en circulation, espaces de stationnement réservés) afin d'en faciliter l'accès et l'emploi. Une flexibilité a notamment été apportée à la réglementation en stationnement sur rue afin de réserver des espaces aux véhicules en libre-service via la mise en place de la vignette 403. De nouvelles formes de stationnement pourraient également être envisagées afin de faciliter davantage le recours à ces modes de déplacements alternatifs ;
- L'industrie du transport rémunéré de personnes par automobile est appelée à évoluer ;
- Plusieurs plans stratégiques relatifs aux technologies de l'information et à l'électrification des transports sont en cours de mise en œuvre (déploiement de bornes de recharge électrique, système de jalonnement dynamique, etc.) et devront être arrimés aux actions du PLD ;
- Les incitatifs au recours à des modes de déplacement alternatifs à l'auto-solo de la part des employeurs vis-à-vis de leurs employés sont à développer.



Lexique

Le plan local de déplacement s'appuie sur des concepts et utilise des termes et des sigles explicités ci-dessous pour faciliter la lecture du document.

Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)

Instance responsable de planifier, d'organiser, de financer et de promouvoir les services de transport collectif pour la région métropolitaine de Montréal.

Exo

Regroupement des services de train, d'autobus et de transport adapté de la région métropolitaine de Montréal, en particulier des couronnes nord et sud.

Intermodalité

Fait référence à l'utilisation de plusieurs modes au cours du même déplacement.

Jalonnement dynamique

Signalisation dynamique des stationnements intérieurs ouverts au public, permettant de renseigner les automobilistes sur l'offre de places disponibles et sur la direction à suivre pour y accéder.

Mesures d'apaisement de la circulation

La Ville dispose d'un éventail d'interventions permettant de sécuriser les rues et d'en augmenter la convivialité, notamment par la réduction de la vitesse automobile.

Mesures préférentielles pour bus (MPB)

Interventions sur le réseau routier permettant d'offrir une priorité au transport collectif. À Montréal, elles prennent la forme de voies réservées, de voies d'évitement de file d'attente et de feux prioritaires pour bus.

Mesures évolutives

Désigne le recours à des aménagements temporaires, permettant de tester une solution préalable à un réaménagement de chaussée, par exemple.

Multimodalité

Utilisation par la même personne de plusieurs modes lors de déplacements différents.

Nouvelles mobilités

Définies comme un ensemble de différents modes ou services de transport, interconnectés ou non, qui permettent de satisfaire aux besoins variés de mobilité des personnes et des biens. C'est le cas notamment de l'autopartage, de l'auto en libre-service, du covoiturage, du vélopartage, du taxipartage, ou des véhicules non immatriculés en libre-service sans ancrage. Les nouvelles mobilités s'inspire de modèles d'affaires basés sur le partage, la mutualisation ou l'autonomie des véhicules, et complètent l'offre de transport traditionnelle.

Projet pilote

Test d'une nouvelle situation avec des mesures évolutives en vue d'un aménagement définitif

Programme particulier d'urbanisme (PPU)

Il s'agit d'un plan détaillé produit par une municipalité lorsqu'un secteur fait face ou prévoit faire face à des changements importants. Le PPU fixe des objectifs pour l'avenir et propose des mesures pour les atteindre, incluant de nouveaux règlements d'urbanisme, des aménagements publics améliorés, des programmes et des politiques.

Réseau express métropolitain (REM)

Infrastructure de transport actuellement en construction, du type métro léger, qui comportera 26 stations et traversera la grande région de Montréal sur 67 kilomètres.

RÉSO

Le réseau souterrain de Montréal est un entrecroisement de couloirs interconnectés au métro, à de nombreuses galeries marchandes, immeubles variés et autres lieux d'intérêts. Plus de 200 points d'entrée permettent d'y accéder.

Société de transport de Montréal (STM)

Entreprise publique de transport collectif sur l'île de Montréal.

Vision Zéro

L'approche Vision Zéro est une philosophie adoptée par la Suède en 1997. Implantée dans plusieurs grandes métropoles dans le monde, cette approche repose sur un principe de base selon lequel « il est inacceptable que des personnes soient tuées ou gravement blessées lorsqu'elles se déplacent dans le réseau routier ».

Collaborateurs visuels

PAGE	CRÉDITS
COUVERTURE	Factorie l'agence
6	Factorie l'agence
7	Schéma : Stantec
8	Schéma : Stantec Photo : Arrondissement de Ville-Marie, Sabrina Bolduc, photographe
9	Schéma : Stantec
10	Schéma : Stantec Photo : Arrondissement de Ville-Marie, Sabrina Bolduc, photographe
11	Schémas : Stantec
12	Schéma : Stantec Photo : STM, Louis-Étienne Doré, photographe
13	Schéma : Stantec
14	Schéma : Stantec Photo : Arrondissement de Ville-Marie, Sabrina Bolduc, photographe
15	Schéma : Stantec
16	Schéma : Stantec Photo : BIXI
17	Schéma : Stantec
18	Schéma : Stantec Photo : Arrondissement de Ville-Marie, Joudy Hilal, photographe
19	Schéma : Stantec Photo : Arrondissement de Ville-Marie, Joudy Hilal, photographe
20	Factorie l'agence
21	Schéma : Stantec
22	Schéma : Stantec Photo : Arrondissement de Ville-Marie, Sabrina Bolduc, photographe
23	Photos : Arrondissement de Ville-Marie, Sabrina Bolduc, photographe
24	Schéma : Stantec Photos : Desjardins (1), CRE-Montréal (2 et 3)
25	Schéma : Stantec Photo : CRE-Montréal

PAGE	CRÉDITS
26	Schéma : Stantec Photo : Arrondissement de Ville-Marie, Sabrina Bolduc, photographe
27	Schémas : Voyagez Futé (1) et Stantec (2)
28	Factorie l'agence
29	Schéma : Stantec
30	Schéma : Stantec Photo : Arrondissement de Ville-Marie, Louisa-Marie Savard, photographe
31	Schéma : Stantec
32	Schéma : Stantec Photo : Arrondissement de Ville-Marie, Sabrina Bolduc, photographe
33	Schémas : Stantec
34	Schéma : Stantec Photo : Arrondissement de Ville-Marie, Hugo-Sébastien Aubert, photographe
35	Schéma : Stantec Photo : Arrondissement de Ville-Marie, Hugo-Sébastien Aubert, photographe
36	Schéma : Stantec Photo : Arrondissement de Ville-Marie, Sabrina Bolduc, photographe
37	Schémas : Stantec
38	Schéma : Stantec Photo : Parc Jean-Drapeau, Gilles Proulx, photographe
39	Schémas : Stantec
40	Factorie l'agence
42	Photo : Arrondissement de Ville-Marie, Hugo-Sébastien Aubert, photographe
43	Photos : Archives de la Ville de Montréal
45	Photo : Arrondissement de Ville-Marie, Louisa-Marie Savard, photographe
46	Graphiques : Stantec sur la base des données issues des Profils sociodémographique – Recensement 2016 de l'arrondissement de Ville-Marie et de la Ville de Montréal
47	Carte : Atlas sociodémographique, Recensement de 2016 de l'arrondissement de Ville-Marie

PAGE	CRÉDITS
48	Photo : UQAM
49	Carte : Stantec
50	Graphiques : Stantec, sur la base des données de l'enquête O-D 2013
51	Carte : Atlas sociodémographique, Recensement de 2016 de l'arrondissement de Ville-Marie
52	Carte : Atlas sociodémographique, Recensement de 2016 de l'arrondissement de Ville-Marie
53	Carte : Atlas sociodémographique, Recensement de 2016 de l'arrondissement de Ville-Marie
54	Photo : Arrondissement de Ville-Marie, Sabrina Bolduc, photographe
55	Carte : Stantec
56	Photo : Arrondissement de Ville-Marie, A. Amnotte-Dupuis, photographe
57	Carte et graphiques : Stantec
58	Photo : Arrondissement de Ville-Marie, Sabrina Bolduc, photographe
59	Carte : Stantec
60	Photo : Arrondissement de Ville-Marie, Sabrina Bolduc, photographe
61	Cartes : Stantec
62	Photo : Arrondissement de Ville-Marie, Sabrina Bolduc, photographe
63	Carte : Stantec
64	Photo : Arrondissement de Ville-Marie, Sabrina Bolduc, photographe

ville.montreal.qc.ca/villemarie/pld