

Plan de transport 2007
Ville de Montréal

Mémoire
SDC Destination centre-ville

22 août 2007



Table des matières

Destination centre-ville _____	1
Le centre-ville _____	1
Se donner les ambitions de nos moyens _____	1
Repenser la ville _____	1
Accessibilité et déplacements au centre-ville : trois orientations _____	2
1. Assurer l'accessibilité véhiculaire au centre-ville _____	2
2. Optimiser les infrastructures de transports collectifs existantes et favoriser des liens avec les autres quartiers de Montréal _____	3
3. Prioriser la marche comme mode de déplacement au centre-ville et créer un milieu de vie exceptionnel ____	4
Conclusion _____	5

Destination centre-ville

Organisme sans but lucratif, la Société de développement commercial Destination centre-ville regroupe plus de 8 000 places d'affaires situées entre l'avenue Atwater et les rues Saint-Antoine, Saint-Urbain et Sherbrooke au centre-ville de Montréal. Fondée en 1999, elle constitue la plus grande société de développement commercial (SDC) au Canada.

Contribuer à faire du centre-ville de Montréal un endroit propre, sécuritaire et dynamique de classe mondiale et où il est agréable d'y magasiner, d'y travailler et d'y vivre fait partie intégrante de ses activités.

Le présent mémoire identifie les priorités exprimées par la SDC Destination centre-ville en terme de transport ainsi qu'une réflexion sur les divers chantiers proposés.

Le centre-ville

Le centre-ville de Montréal se porte bien actuellement. Après avoir connu des années difficiles, la santé économique est bonne, avec un taux d'inoccupation des espaces locatifs relativement bas. Toutefois, on remarque que la croissance économique de Montréal est relativement faible par rapport aux autres villes d'Amérique du Nord. La majorité des chantiers de construction au centre-ville ont principalement une vocation résidentielle. Peu de projets de tours à bureaux ou de développements commerciaux majeurs y ont vu le jour au cours des dernières années. D'autre part, la croissance des parcs d'entreprises en banlieue continue et Montréal doit présenter des avantages concurrentiels pour maintenir son statut de métropole canadienne. Le plan de transport de Montréal donne une occasion unique de positionner Montréal comme une destination unique, un milieu de vie exceptionnel qui répond aux besoins de ses résidents, des travailleurs et des entreprises.

Le centre-ville abrite plus de 8 000 entreprises dont plusieurs sièges sociaux qui contribuent au rayonnement international de Montréal. Il constitue le plus important pôle d'emplois de la grande région de Montréal avec plus de 300 000 travailleurs. Trois universités y ont élu domicile tout comme les cegeps totalisant près de 120 000 étudiants. Dans le cadre du Plan d'urbanisme, la Ville de Montréal s'est engagée à en faire un centre prestigieux, convivial et habité. Plus de 500 000 personnes transitent par le centre-ville à tous les jours. Le défi consiste à faciliter l'accessibilité au centre-ville pour l'ensemble de ces clientèles et de créer un milieu de vie urbain exceptionnel, de qualité.

Se donner les ambitions de nos moyens

Le Plan de transport est ambitieux et vise l'implantation d'infrastructures coûteuses. Les interventions proposées devraient être à la hauteur des moyens de la métropole. Dans tout projet de développement, il faut miser sur une optimisation des infrastructures existantes. Le chantier 21 « Se donner les moyens de nos ambitions » devrait se lire comme suit : **Se donner les ambitions de nos moyens** et être la principale priorité du Plan de transport.

Repenser la ville

Repenser la ville, telle est la signature du Plan de transport de la Ville de Montréal. Il s'agit d'une occasion unique de redéfinir le développement urbain de Montréal

Repenser la ville signifie que l'on consolide certains pôles et que l'on s'assure que les projets développés engendreront des retombées positives pour l'ensemble du territoire. Pour le centre-ville de Montréal, ceci implique que le développement des quartiers montréalais contribue à sa valorisation économique, une diminution de la dépendance à la voiture dans les quartiers centraux et une amélioration de la qualité de vie des citoyens. La majorité des secteurs à requalifier se trouvent dans la portion sud de Montréal, aux abords du centre-ville. La revitalisation de Griffintown, le développement du Quartier des spectacles, du Quartier international de Montréal, du Quartier de la santé ainsi que le complément du Vieux-Montréal devraient favoriser la création de véritables liens avec le centre-ville, tant par leur usage (création de quartiers résidentiels, secteur d'emplois, secteur de divertissement) que par la création de parcours sécuritaires et conviviaux.

Accessibilité et déplacements au centre-ville : trois orientations

La SDC Destination centre-ville identifie trois orientations pour guider la gestion des déplacements et l'accessibilité au centre-ville. Elles visent à :

- assurer l'accessibilité véhiculaire au centre-ville et gérer les déplacements de manière à sécuriser les parcours et diminuer les émissions de gaz à effets de serre;
- optimiser les infrastructures de transports collectifs existantes et favoriser des liens avec les autres quartiers de Montréal;
- prioriser la marche comme mode de déplacement au centre-ville.

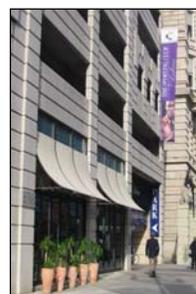
1. Assurer l'accessibilité véhiculaire au centre-ville

Une des composantes essentielles pour la vitalité économique d'un secteur est son accessibilité tant pour les travailleurs, les clients que les visiteurs. La voiture demeure encore un des moyens fort primés et tant que les sociétés de transports n'auront pas mis en place des infrastructures performantes qui répondent aux besoins de l'ensemble des usagers du territoire montréalais, la voiture sera présente dans le paysage du centre-ville. Le maintien de l'accessibilité par voiture du centre-ville est primordial. Il importe d'optimiser ces déplacements tout en minimisant les impacts sur le centre-ville. La SDC Destination centre-ville recommande qu'un plan de gestion des déplacements véhiculaires soit mis en place afin :

- d'assurer la performance du réseau artériel sur le territoire montréalais et pour des fins de sécurité, de limiter la vitesse, d'encadrer les déplacements à pied et d'y exclure le réseau cyclable;
- de repenser les aménagements du réseau routier artériel et les entrées du centre-ville de Montréal de manière à développer les projets de qualité qui contribuent à l'amélioration de l'image de Montréal;
- diriger les automobilistes au centre-ville vers des parcs de stationnement hors rue localisés à des endroits stratégiques à l'entrée du centre-ville, aux abords du réseau artériel (de Maisonneuve, René-Levesque). Cette démarche permettrait d'enlever du réseau viaire ceux qui sont à la recherche de stationnement et d'avoir une meilleure influence sur leurs déplacements à l'intérieur du centre-ville. Elle implique le développement d'une offre de stationnements suffisante pour répondre aux besoins réels des usagers et d'une modification du cadre réglementaire de la Ville de Montréal. Plusieurs options pourraient être mises de l'avant telles que la



Portland, région



Philadelphie,
Pennsylvanie

construction de parcs de stationnements étagés, comme à Portland ou Philadelphie qui préconisent la réalisation de projets mixtes où plusieurs étages des immeubles sont consacrés au stationnement sans pour autant compromettre l'image et l'animation sur rue. Une gestion efficace de ces parcs de stationnement permettrait de répondre aux besoins des travailleurs sur semaine ainsi que des clients et visiteurs de soir et de fin de semaine.

- de développer une véritable flotte de taxis ayant, comme dans les grandes villes, une tarification avantageuse ainsi qu'une identité forte. Comme à New York ou Londres, les taxis montréalais devraient être des options intéressantes et prisées par les travailleurs et les visiteurs. Le taxi devrait être l'alternative préconisée pour les déplacements rapides au centre-ville et entre les quartiers centraux. Cette flotte pourrait favoriser des véhicules hybrides afin de contribuer à la diminution des émissions à effets de serres;
- d'enlever le stationnement sur certaines rues afin de répondre au besoin d'espace de chaussée nécessaire afin de favoriser la circulation des autobus, des taxis et des véhicules de livraison (Purolator et autres)
- de favoriser le covoiturage des travailleurs. Ceci implique que les programmes Allégo -Voyagez futé bénéficient de budgets adéquats pour répondre à leurs objectifs.



Taxi londonien



Les « yellow cabs » new yorkais

2. Optimiser les infrastructures de transports collectifs existantes et favoriser des liens avec les autres quartiers de Montréal

Montréal bénéficie d'un réseau de métro exceptionnel qui allie efficacité, confort et sécurité. Pour la SDC Destination centre-ville, l'amélioration du transport collectif dans les quartiers centraux passe par une optimisation des systèmes existants (le train de banlieue, le réseau de métro et les circuits d'autobus) et non pas par l'implantation d'un nouveau système de tramway. D'autres approches plus souples, moins coûteuses et évolutives devraient être privilégiées. Les déplacements au centre de l'agglomération pourraient se faire par des circuits d'autobus spécifiques, des voies réservées aux autobus, le développement d'une flotte de taxis performante, la création de trolleybus, etc. La démonstration de la pertinence du tramway n'a pas encore été démontrée et une réserve devrait être maintenue face au chantier 1 du plan de transport.

Tel que précisé dans le plan de transport, les principales interventions qui devraient être de deux ordres :

- miser sur une optimisation des réseaux actuels
- compléter le réseau de transport collectif à l'échelle de Montréal et des banlieues.

a) Miser sur une optimisation des réseaux actuels

La SDC Destination centre-ville salue l'initiative de la Ville de Montréal et de ses partenaires afin d'optimiser les réseaux de transports actuels dont :

- implanter un réseau de transport rapide par autobus en site propre (SRB) ;
- implanter des mesures prioritaires pour autobus sur 240 kilomètres d'artères ;
- améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8% en 5 ans (rapidité, capacité d'accueil, accessibilité, fiabilité, sécurité) ;
- moderniser le matériel roulant et les équipements du métro de Montréal (acquisition, rénovation, remplacement, accessibilité universelle).

L'amélioration du transport collectif implique également une fluidité de la circulation véhiculaire à Montréal mais également la création de parcours sécuritaires et intéressants pour les utilisateurs de transport collectif. La construction de plusieurs sites aux abords des stations de métro (dont les métros Saint-Laurent, Place des Arts, Guy-Concordia, Lucien-L'Allier et Georges-Vanier) devrait être prioritaire.

Le vieillissement de la population nécessitera au cours des prochaines années une adaptation des transports collectifs (tout comme les aménagements urbains) pour assurer le confort de cette clientèle.

b) Compléter le réseau de transport collectif à l'échelle de Montréal et des banlieues

Certaines clientèles sont plus susceptibles de choisir le transport collectif comme mode de transport incluant les voyageurs entrant à Montréal. La SDC Destination centre-ville salue l'initiative de réaliser une navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau.

La couronne nord de Montréal a connu une croissance démographique exceptionnelle au cours des vingt dernières années. Notre organisation félicite l'AMT pour sa volonté de compléter le train de l'est pour desservir ces clientèles.

3. Prioriser la marche comme mode de déplacement au centre-ville et créer un milieu de vie exceptionnel

Les déplacements à l'intérieur du centre-ville devraient se faire principalement à pied. Pour ce faire, il faut se doter d'aménagements adéquats qui répondront aux aspirations de confort et de sécurité du piéton. Ceci implique une cohabitation harmonieuse des clientèles et l'application de certaines normes de civisme à l'intérieur du centre-ville.

a) Un milieu urbain exceptionnel

Redonner aux citoyens la qualité de vie à laquelle ils ont droit implique que l'ensemble des usagers du centre-ville ont droit à des aménagements d'une qualité exceptionnelle, à l'image du quartier de prestige tant souhaité dans le Plan d'urbanisme. Mais il faut également préciser que le caractère unique du centre-ville est d'être un quartier urbain ayant diverses fonctions. Le développement résidentiel au centre-ville doit inclure la notion de cohabitation des usages et des divers milieux urbains.

Si le maintien de l'accessibilité véhiculaire, la piétonisation et le transport collectif sont les trois orientations prioritaires à mettre de l'avant pour assurer une accessibilité accrue et un confort pour l'ensemble des usagers, ceci implique une étude plus élaborée portant sur la gestion du domaine public. La fonction résidentielle devrait être assujettie aux mêmes principes de gestion de l'espace public que ceux qui s'appliquent aux autres usages. Ainsi l'émission de vignettes et le stationnement sur certaines rues ne peuvent être considérés comme des droits acquis. L'usage de l'espace public pour répondre aux objectifs du Plan de transport doit être évaluée secteur par secteur.

b) Des aménagements du domaine public qui contribuent au milieu de vie

Ce ne sont pas tous les secteurs du centre-ville qui sont propices à la promenade. Le boulevard René-Lévesque et la rue Saint-Antoine, artères de transit, en sont la démonstration. Des aménagements pour favoriser le confort du piéton devraient être réalisés dans les secteurs spécifiques. Certains secteurs tels que les abords de la Place des arts, l'avenue McGill College, la rue Sainte-Catherine, les rues Crescent, de la Montagne et Peel ainsi que le quartier Concordia pourraient être considérés prioritaires. Il importe d'améliorer l'environnement, de sécuriser les parcours et de répondre adéquatement au volume de piétons sur ces artères.

c) Le réseau cyclable au centre-ville

Le nombre de déplacements en vélos demeure négligeable au centre-ville. Ceux-ci sont principalement réalisés par la clientèle étudiante. De plus, les cyclistes stationnent leur vélo sur le mobilier urbain ce qui encombre les trottoirs des quartiers centraux. Il importe avant tout de sécuriser les parcours empruntés par les cyclistes qui entrent et circulent au centre-ville.

Des campagnes de sensibilisation devraient être développées. Comme la voiture, les vélos devraient partager la chaussée, respecter le piéton et demeurer sur la chaussée. Le cycliste sera invité à se rendre à des parcs de stationnement aménagés à cette fin à proximité des universités et des maisons d'enseignement. L'usage de mobilier urbain pour des fins de stationnement de vélos devra être prohibé et pénalisé.

Conclusion

La SDC Destination centre-ville salue l'initiative de la Ville de Montréal d'élaborer son premier plan de transport, outil essentiel pour repenser la ville.

La SDC Destination centre-ville désire que les besoins des diverses clientèles soient pris en compte dans le cadre de l'élaboration de ce projet et que la Ville de Montréal affirme son intention de soutenir la vitalité économique de Montréal et qu'elle assurera le maintien de son statut de métropole canadienne.

Le centre-ville de Montréal devrait être considéré comme secteur d'intervention prioritaire. Ce territoire demeure l'endroit où plus de 8 000 entreprises sont actives, 300 000 travailleurs désirent s'y rendre dans les meilleurs délais et où plus de 15 millions de visiteurs y découvrent Montréal.

Montréal a développé au fil des ans des modes de transports sécuritaires, innovateurs et performants. Fort de cet héritage, il importe d'innover dans le mode de gestion de l'espace public afin d'atteindre les objectifs de fluidité de circulation, de sécurité des parcours et de création d'un milieu de vie exceptionnel. La SDC Destination centre-ville salue les initiatives qui visent à compléter le réseau mis en place depuis plusieurs années (trains de banlieue, métro, autobus ,etc.). Elle se questionne fortement sur la pertinence de l'implantation du nouveau réseau de tramway pour répondre à la demande future. Des alternatives plus légères, mieux adaptées au potentiel de développement de Montréal et surtout moins coûteuses devraient être mises de l'avant.

Nous désirons en terminant remercier la commission de nous avoir permis d'exprimer nos réflexions face au Plan de transport qui se doit de répondre aux besoins de l'ensemble des usagers du territoire montréalais et non à une partie seulement de ses usagers.