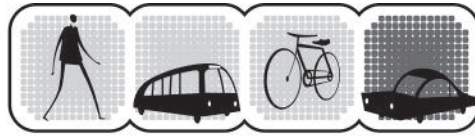




PLAN DE DÉPLACEMENT urbain
du Plateau-Mont-Royal

Portrait et diagnostic des déplacements
Février 2008



PLAN DE DÉPLACEMENT urbain
du Plateau-Mont-Royal

Portrait et diagnostic des déplacements Février 2008

Le Plateau-Mont-Royal
Montréal 

ville.montreal.qc.ca/plateau

Le présent document a été préparé par :

Ville de Montréal
Arrondissement du Plateau-Mont-Royal
Direction des travaux publics
Division des études techniques

Rédigé par :

Jonathan Harou, conseiller en aménagement

En collaboration avec :

Éric Fauteux, ingénieur
Michel Tanguay, chargé de communication

Cartographie :

Patricia Poirier, agente technique en
architecture de paysage

Février 2008



Mot de la mairesse d'arrondissement



Depuis que les services de la Ville de Montréal sont décentralisés, depuis 2001 donc, l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal a saisi de nombreuses opportunités pour se prendre en main. Le *Plan de déplacement urbain* (PDU) est issu de cette même façon de faire.

Le PDU repose aussi sur le *Plan de transport* ainsi que sur le *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise*, tous deux adoptés par l'administration Tremblay.

Le PDU est aussi enraciné dans la tradition de démocratie participative du Plateau-Mont-Royal et son adoption représentera une réalisation majeure de notre administration.

Lors du Sommet du Plateau, en 2002, nous avons constaté un consensus pour que les questions du nombre et de la vitesse des automobiles qui investissent nos rues locales soient abordées avec vigueur. Ce n'est pas une coïncidence si l'objectif premier du *Plan d'urbanisme* est de partager le domaine public plus équitablement pour, notamment, « garantir un sentiment de confort chez les piétons » et « réduire les nuisances associées au trafic véhiculaire ».

De plus, au cours des deux dernières années, les participants au Budget participatif ont aussi priorisé les mesures d'apaisement de la circulation. De nombreuses actions ont été menées pour améliorer nos infrastructures, pour donner plus de place aux transports actifs et pour régler la place de l'auto.

En fait, dès le départ, nous avons attaqué de front la question de la circulation. Nous avons posé de nombreux gestes et nous l'avons fait avec les résidents directement concernés.

Peu après l'entrée en fonction de l'actuel conseil d'arrondissement, nous avons alloué les ressources nécessaires aux services de l'arrondissement et j'ai confié à Michel Labrecque la tâche de piloter le dossier du *Plan de déplacement urbain*.

Nous savons que la participation citoyenne est un ingrédient essentiel à la réussite de la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation.

Au cours des prochains mois, la Commission de la sécurité urbaine et de la circulation vous invitera à commenter les orientations ainsi que les pistes de solution que nous proposerons. Nous voulons bien sûr obtenir l'accord le plus large possible des résidents de l'arrondissement, mais aussi, et peut-être surtout, son soutien. Certains des gestes que nous allons poser soulèveront une certaine opposition de la part des automobilistes; votre appui nous sera absolument nécessaire pour que ce premier PDU du Plateau Mont-Royal donne les résultats escomptés.

La mairesse d'arrondissement,

Helen Fotopulos

Mot de M. Michel Labrecque



Il y a un peu plus de 10 ans, je publiais *Le cocktail transport*¹, le fruit d'une réflexion sur la place, trop grande à mon avis, qu'occupait l'automobile dans le centre des villes d'Europe et d'Amérique, sur le déclin de la part modale des transports en commun dans ces villes et sur la part congrue que les autorités publiques et politiques faisaient à la marche et au vélo.

Pour concurrencer l'auto-solo, il faut offrir une combinaison de modes de transport souples, confortables, rapides, efficaces qui, une fois mélangés, coûtent moins cher aux usagers, utilisent moins d'énergie fossile et donc polluent moins.

Ce concept offre son plein potentiel et toute sa fougue dans des quartiers centraux comme celui du Plateau-Mont-Royal. C'est ce que vous constaterez à la lecture de ce *Portrait et diagnostic*.

Les citoyens du Plateau se déplacent différemment des Montréalais en général, et très différemment de ceux de la région métropolitaine, en ce sens qu'ils sont plus piétons, plus cyclistes, plus usagers des transports en commun et membres en plus grand nombre d'une entreprise d'autopartage. Ils possèdent

moins d'automobiles par ménage et donc la part modale de ce mode de transport est minoritaire dans l'ensemble des déplacements qu'ils effectuent.

Pourquoi?

À cause de la trame urbaine de l'arrondissement, de sa proximité avec le centre-ville au sud, de la montagne qui le borde à l'ouest, des voies ferrées, au nord et à l'est, de la densité de son bâti et de sa population, de la mixité de ses rues, avenues et boulevards où l'on retrouve tout à la fois, des résidants, des commerces de proximité, des commerces de destination, des lieux de diffusion artistiques et culturels, des parcs, des centres sportifs et de loisirs, des entreprises de service, des écoles, des universités, des centres hospitaliers, etc.

À cause également du choix personnel de ceux qui y résident et de ceux qui viennent s'y établir pour vivre dans un quartier où tout est sous la main (ou sous le pied). Dans un arrondissement qui jouit, malgré quelques failles, d'une bonne couverture de son territoire par les transports en commun. Dans un arrondissement où de toute façon il n'y a pas et il n'a jamais eu beaucoup de place pour stationner sa ou ses voitures. Dans un quartier doté d'une bonne colonne vertébrale d'axes cyclables.

Toutes ces caractéristiques sont le terreau fertile pour que se développent des habitudes de déplacements multimodaux chez les résidants de l'arrondissement et ceux et celles qui viennent travailler, magasiner, étudier, se récréer, se cultiver, se faire soigner. Vous avez là en quelque sorte avec Le Plateau-Mont-Royal une preuve tangible de l'adage qui dit que si vous offrez un service et mettez en place des aménagements de base pour favoriser les modes de déplacements actifs et collectifs, les gens vont les emprunter. Soit dit en passant, ce n'est pas un hasard si le mouvement cycliste montréalais est né dans Le Plateau.

À cette mobilité singulière, pour ne pas dire exemplaire (bien que perfectible) de nos concitoyens s'oppose une croissance constante de la circulation automobile dans nos ruelles, nos rues, nos boulevards et nos avenues. Ironiquement, comme tous ceux et celles qui choisissent d'habiter dans le centre des villes, les résidents du Plateau « subissent » cette croissance de la circulation automobile de transit et de destination.

En conséquence, il y a trop d'autos et elles roulent trop vite. Et cela entraîne une dégradation de notre qualité de vie par les multiples pollutions qu'elles génèrent et par l'insécurité routière qu'elles induisent.

Reportons nous au début des années 1970. À peine 25 ans après la Deuxième Guerre mondiale, l'Occident se motorise à la vitesse grand V. Georges Pompidou, alors président de la France, déclare qu'il faut adapter la ville à l'automobile. Montréal n'échappe pas à cette soi-disant adaptation¹. Quarante ans plus tard, on voit bien au détriment de qui elle s'est faite.

Avec le dépôt du *Portrait et diagnostic des déplacements* commence le long processus de réappropriation de notre arrondissement.

Nous prioriserons les déplacements à pied et à vélo ainsi que les déplacements en transports collectifs compris dans un sens large (covoiturage, autopartage, taxi, etc.), ce qui entraînera une diminution tant du nombre d'automobiles qui circulent dans notre arrondissement que de leur vitesse.

Pour reprendre les mots du maire de Montréal : « L'automobile a une place dans la ville mais elle n'a plus toute la place ».

Le *Portrait et diagnostic des déplacements* est le résultat d'un travail minutieux. Il était nécessaire. Pour mesurer les résultats des actions qui seront proposées dans le *Plan de déplacement urbain*, il fallait bien connaître notre point de départ. Les données de cet « état des lieux » sont essentielles à la suite du travail que nous entreprendrons avec nos concitoyens au cours des prochains mois et des prochaines années.

Vos appuis, commentaires et suggestions ainsi que votre engagement seront essentiels pour que ce premier PDU du Plateau-Mont-Royal donne les résultats escomptés.



Michel Labrecque

Conseiller de la Ville du district du Mile End
Responsable du Plan de déplacement urbain
du Plateau-Mont-Royal

¹ *Le cocktail transport ... la solution pour freiner le déclin du transport en commun* au http://michellabrecque.ca/article.php3?id_article=3.

² *La ville qu'on a bâtie, trente ans au service de l'urbanisme et de l'habitation à Montréal 1956-1986*, G. R. Legault, Édition Liber, Montréal 2002.

Table des matières

Mot de la mairesse d'arrondissement	.....
Mot de M. Michel Labrecque	.....
Présentation du document	.....	8
1. Introduction au <i>Plan de déplacement urbain</i>	.....	9
1.1 Contexte	.....	9
1.2 Objectifs	.....	10
1.3 Démarche	.....	10
2. Caractéristiques de l'arrondissement	.....	12
2.1 Territoire de l'arrondissement	.....	12
2.2 Lieux de destination	.....	13
2.2.1 Activités économiques et emplois	.....	13
2.2.2 Distribution axiale des activités sur le territoire	.....	13
2.2.3 Équipements institutionnels	.....	14
2.2.4 Attraites touristiques	.....	14
2.2.5 Équipements sportifs et de loisirs	.....	14
2.3 Générateurs de déplacements à proximité du Plateau-Mont-Royal	.....	15
2.4 Caractéristiques socio-économiques de la population	.....	15
2.5 Synthèse et diagnostic des caractéristiques de l'arrondissement	.....	16
3. Mobilité des personnes et des biens	.....	17
3.1 Enquête Origine-Destination (O-D)	.....	17
3.2 Mobilité des personnes dont l'origine ou la destination est dans Le Plateau	.....	17
3.2.1 Mobilité des résidents	.....	17
3.2.2 Mobilité des non-résidents	.....	22
3.2.3 Résidents et non-résidents : ressemblances et distinctions	.....	24
3.3 Mobilité de transit à travers Le Plateau-Mont-Royal	.....	26
3.3.1 Réflexions sur le transit	.....	26
3.3.2 Transit automobile	.....	27
3.3.3 Synthèse et diagnostic du transit automobile	.....	27
3.4 Mobilité des biens	.....	27
3.5 Synthèse et diagnostic de la mobilité des personnes et des biens	.....	28
4. Conditions de déplacement des personnes	.....	29
4.1 Diversité des clientèles et des besoins	.....	29
4.2 Incivilité des uns ou délinquance des autres?	.....	29
4.3 Transports actifs	.....	30
4.3.1 Marche	.....	30
4.3.2 Vélo	.....	34
4.3.3 Autres modes de transport actif	.....	39
4.3.4 Diagnostic du transport actif	.....	40
4.4 Transports en commun	.....	40
4.4.1 Autobus	.....	40
4.4.2 Métro	.....	41
4.4.3 Transport adapté	.....	42
4.4.4 Taxi	.....	42
4.4.5 Autopartage	.....	43
4.4.6 Covoiturage	.....	43
4.4.7 Diagnostic des transports en commun	.....	43
4.5 Réseau routier	.....	43

4.5.1	Hiérarchisation du réseau routier	.43
4.5.2	Balayage et déneigement	.44
4.5.3	Automobile	.45
4.5.4	Gestion des déplacements motorisés	.45
4.5.5	Diagnostic de l'utilisation du réseau routier	.47
4.6	Stationnement	.47
4.6.1	Tarifification du stationnement sur le domaine public	.47
4.6.2	Utilisation des stationnements dans Le Plateau-Mont-Royal	.48
4.6.3	Stationnement des résidents	.49
4.6.4	Gestion du stationnement	.49
4.6.5	Diagnostic du stationnement	.50
4.7	Intermodalité dans le transport des personnes	.50
4.8	Innovations technologiques en transport	.51
4.9	Synthèse et diagnostic des conditions de déplacement des personnes	.52
5.	Transport des marchandises	.53
5.1	Réseau de camionnage	.53
5.2	Approvisionnement des commerces et des entreprises	.53
5.3	Transport interurbain des marchandises	.53
5.4	Synthèse et diagnostic du transport des marchandises	.53
6.	Intégration et structuration de l'espace urbain	.54
7.	Qualité de l'environnement	.55
8.	Qualité de vie, santé et sécurité	.56
9.	Plan de transport : impacts pour Le Plateau-Mont-Royal	.57
10.	Synthèse du Portrait et diagnostic des déplacements	.59
Annexes		
	Liste des stationnements à vélo sur chaussée	.61
	Liste des mesures d'apaisement de la circulation implantées en 2006 et 2007	.62
	Liste des abréviations	.63
	Liste des organismes rencontrés dans le cadre de consultations privées	.64
	Services offerts par la STM dans Le Plateau-Mont-Royal	.65
	Liste de références	.66
	Liste de sites Internet consultés	.67
Carte		.68
	Principaux axes d'attraction	.68
	Équipements institutionnels	.69
	Équipements sportifs et de loisirs	.70
	Principaux pôles d'attraction à proximité du Plateau	.71
	Infrastructures favorisant la marche	.72
	Équipements et infrastructures pour le vélo	.73
	Transport en commun et intermodalité	.74
	Hiérarchisation du réseau routier	.75
	Rues étroites	.76
	Réseau de camionnage	.77

Présentation du document

Le présent document constitue l'élément de base de la réflexion du *Plan de déplacement urbain* (PDU). D'abord, parce qu'on y retrouve les principales caractéristiques qui conditionnent les déplacements sur le territoire de l'arrondissement. Ensuite, parce qu'on y présente diverses données sur les déplacements qui touchent Le Plateau-Mont-Royal. Enfin, parce qu'on y aborde différents éléments généralement associés à la qualité de vie en ville sur lesquels les choix tant individuels que collectifs en matière de déplacement ont une incidence. Il s'agit là d'un tour d'horizon de la situation qui prévaut dans l'arrondissement, bref du portrait de la situation.

Chacune des thématiques abordées dans le cadre de ce document donne lieu à un diagnostic qui, en s'inspirant de la situation existante ainsi que des attentes des citoyens, des élus et des divers partenaires, établit les grandes orientations autour desquelles s'articuleront les actions futures liées à la mise en œuvre du PDU. C'est à la Division des études techniques de la Direction des travaux publics de l'arrondissement qu'a été confié le mandat de développer un outil de planification et de gestion des déplacements pour le territoire du Plateau-Mont-Royal. Cet outil fait sienne la nouvelle hiérarchisation des transports décrite dans le *Plan de transport* de Montréal, au sommet de laquelle on retrouve les transports actifs, principalement la marche et le vélo, suivis par les transports en commun pris au sens large, c'est-à-dire incluant autant l'autobus et le métro que le taxi, le covoiturage et l'autopartage et, finalement, le transport par automobile.

1. Introduction au *Plan de déplacement urbain*

1.1 Contexte

Depuis un certain nombre d'années déjà, la problématique des transports urbains occupe une place grandissante dans l'opinion publique, comme en font foi la couverture médiatique et les divers documents de planification d'organismes institutionnels dont elle est l'objet.

Pour certains, la principale préoccupation est la difficulté à circuler en automobile en raison de la congestion sans cesse croissante. Pour d'autres, il importe plutôt de limiter les conséquences environnementales, comme l'augmentation de la pollution atmosphérique et les effets néfastes sur la santé publique, liées à l'utilisation de l'automobile comme principal moyen de transport. Cette problématique doit alors être abordée sous l'angle de la qualité de vie en ville et de sa détérioration par la place accordée à l'automobile.

Cette dernière préoccupation révèle la reconnaissance de l'interdépendance entre le transport et l'aménagement urbain. Il va sans dire que le rôle d'une administration publique dans un tel contexte est d'assurer le bien-être du plus grand nombre et donc de dégager un compromis à la croisée des chemins de ces différentes préoccupations. En ce sens, l'intérêt premier de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal en matière de déplacements consiste à améliorer la qualité de vie de ses résidents tout en maintenant la vitalité sur son territoire.

C'est dans cette optique, mais également pour faire écho aux demandes des citoyens, que Le Plateau-Mont-Royal se dote d'un premier *Plan de déplacement urbain* pour gérer les déplacements et planifier l'aménagement de ses diverses infrastructures de transport, pour les années à venir. La démarche d'élaboration et de mise en place du PDU se veut des plus inclusives afin de refléter la diversité des points de vue de la population de l'arrondissement.

La volonté de se munir d'un *Plan de déplacement urbain* s'inscrit dans une réflexion globale sur les transports urbains et sur la volonté de revoir la place des différents modes de transport dans la ville, volonté d'ailleurs clairement reflétée par le *Plan de transport* de Montréal, dans un contexte où la cohabitation entre les différents utilisateurs de

l'espace urbain (piétons, cyclistes, automobilistes, etc.) se fait de plus en plus difficilement. Si, depuis quelques années, la Ville de Montréal s'est dotée de plusieurs outils de planification stratégique, parmi lesquels on retrouve le *Plan d'urbanisme* et ses chapitres d'arrondissement, le *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise* ainsi que le *Plan de transport* et sa *Charte du piéton*, la problématique des transports urbains préoccupe de nombreux autres groupes et organismes. Les préoccupations de ces derniers sont prises en compte dans l'élaboration du PDU.

Ce plan s'appuie autant sur les documents de planification d'organismes institutionnels (ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir, ministère des Transports du Québec, Communauté métropolitaine de Montréal, Agence métropolitaine de transport, Société de transport de Montréal, Direction de la santé publique de Montréal-Centre, etc.) que sur les documents issus de consultations publiques (Budget participatif, Soirées du Plateau, Charte du piéton, Commission de la sécurité publique et civile de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, etc.), ou privées (consultations auprès d'une trentaine d'organismes dans le cadre du *Plan de déplacement urbain*, voir la Liste des organismes rencontrés dans le cadre de consultations privées). Par ailleurs, il inclut des données provenant de partenaires divers (partenaires institutionnels et universitaires, firmes de consultants, etc.), d'ouvrages thématiques ou encore d'expériences étrangères, qu'elles soient à imiter ou à éviter.

Le PDU s'appuie aussi sur la vision du *Plan de transport* de la Ville de Montréal qui se lit comme suit :

Assurer la mobilité des Montréalais, tout en faisant de leur ville un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Montréal souhaite ainsi réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs.

Par conséquent, le PDU souscrit aux grandes orientations de ce même plan, soit :

- favoriser les transports alternatifs à l'automobile solo;
- privilégier le transport collectif, en particulier pour desservir les pôles économiques;
- harmoniser le rôle de plaque tournante du transport de marchandises avec les milieux de vie et en tenant compte de la sécurité des biens et services;
- l'offre de transport doit soutenir les orientations du Cadre d'aménagement régional visant à consolider les pôles existants, à limiter l'étalement urbain et à adopter des cibles précises de réduction de l'usage de l'automobile.

Le *Plan de déplacement urbain* n'est pas un chapitre du *Plan de transport* de Montréal, mais bien un document de planification propre à l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal. Néanmoins, le *Plan de transport* prévoit que les arrondissements et les villes liées devront se munir de plans locaux de déplacement similaires à celui-ci.

Enfin, le PDU cadre directement avec le premier objectif inscrit au chapitre d'arrondissement du *Plan d'urbanisme* :

Objectif 1 – Développer une approche de planification des voies publiques fondée sur une vision dynamique du territoire et axée sur un partage équitable du domaine public de manière à garantir un sentiment de confort chez les piétons, à fournir des corridors cyclables sécuritaires et à réduire les nuisances associées au trafic véhiculaire (p. 8).

1.2 Objectifs

L'objectif premier du *Plan de déplacement urbain* consiste à revoir le partage de la voirie et de l'espace urbain pour une meilleure cohabitation entre les différents usagers : piétons, cyclistes, automobilistes, etc. En fait, il vise à inverser la tendance qui, depuis les années 1960, a placé l'automobile au centre de la planification urbaine, pour redonner une place aux humains dans la ville. En ce sens, les transports actifs et collectifs sont au centre des préoccupations de l'équipe affectée à l'élaboration du PDU.

Par ce plan, l'arrondissement entend redéfinir la place de chaque mode de déplacement sur son territoire.

Les stratégies déployées pour l'atteinte de ces objectifs donneront lieu à l'aménagement d'infrastructures, à l'élaboration de politiques et de campagnes de communication ainsi qu'à la participation à divers programmes³.

1.3 Démarche

Afin que le *Plan de déplacement urbain* soit le plus représentatif possible de la réalité vécue quotidiennement dans l'arrondissement, divers moyens seront déployés. Outre la consultation de nombreux documents existants (documents de planification d'organismes institutionnels, ouvrages thématiques, etc.), un large spectre d'organismes préoccupés, de manière plus ou moins directe, par la question des déplacements dans Le Plateau-Mont-Royal a été rencontré (voir la Liste des organismes rencontrés dans le cadre de consultations privées). De plus, diverses études ont été produites pour les besoins du PDU, soit par des universités, soit par des consultants, afin de compléter les données dont nous disposons déjà. Les données amassées ont été regroupées sur une carte comptant une soixantaine de couches d'information, et ce, pour des fins d'analyse.

³ Cette approche s'inspire de celle des trois « E » : « Engineering » (aménagement), « Education » et « Enforcement » (réglementation).

L'élaboration du *Plan de déplacement urbain* se fera en trois étapes :

- Élaboration du *Portrait et diagnostic des déplacements* dans Le Plateau-Mont-Royal.
- Établissement des grandes orientations et des actions qui guideront la gestion, la planification et les aménagements dans les années à venir, et dépôt du *Document de consultation* du PDU qui sera soumis en consultation publique.
- Rédaction du premier *Plan de déplacement urbain* de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, lequel condensera en un seul document l'information recueillie et les différentes mesures à mettre en œuvre à court, moyen ou long terme, les sommes à prévoir et les niveaux de juridiction tant politiques qu'administratifs.

Il va sans dire que l'élaboration d'un tel plan, particulièrement lorsqu'il s'agit du premier, représente une tâche à la fois colossale et de longue durée. Par conséquent, il ne faut pas se surprendre que différentes interventions voient le jour au fur et à mesure de l'avancement de la démarche.

L'arrondissement du Plateau-Mont-Royal s'inscrit depuis un bon moment déjà dans les nouvelles tendances mondiales en matière d'aménagement urbain et de gestion des déplacements. On y retrouve ainsi de nombreuses mesures d'apaisement de circulation telles des dos d'âne allongés, des saillies de trottoirs, des terre-pleins virtuels ainsi que divers aménagements pour encourager les modes de déplacement alternatifs à l'automobile en solo dont plus de 14 km de voies cyclables (pistes cyclables, bandes cyclables et chaussées désignées) et 15 stationnements à vélo sur chaussée.

Soulignons que, si l'élaboration du premier *Plan de déplacement urbain* relève de la Division des études techniques de la Direction des travaux publics, il importe de préciser qu'il s'agit d'un exercice de planification de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal. En ce sens, il est réalisé en étroite collaboration avec les différentes directions de l'arrondissement.

Comme la démarche se veut ancrée dans le quotidien de l'arrondissement, la participation des citoyens, des commerçants et des autres partenaires locaux sera sollicitée, notamment par le biais de consultations publiques et privées. Enfin, nous serons en lien avec les services de la Ville de Montréal tout au long de cette démarche, notamment le Service des infrastructures, des transports et de l'environnement (SITE) de qui relève la responsabilité du *Plan de transport*.

2. Caractéristiques de l'arrondissement ⁴

Afin de bien cerner la problématique des déplacements dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, il importe de mettre en évidence un certain nombre de facteurs qui conditionnent ou, à tout le moins, ont une incidence sur les déplacements, les modes de transport utilisés ou les parcours empruntés.

Ce chapitre ne constitue pas un portrait exhaustif des caractéristiques de l'arrondissement, mais plutôt une synthèse de celles ayant une influence sur les déplacements réalisés dans et à travers le territoire de l'arrondissement.

2.1 Territoire de l'arrondissement

D'entrée de jeu, il convient de préciser les limites territoriales du Plateau-Mont-Royal. Au nord et à l'est, l'arrondissement est délimité par la voie ferrée du Canadien Pacifique (CP), laquelle le sépare de l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie; au sud, il est séparé de l'arrondissement de Ville-Marie par la rue Sherbooke; à l'ouest, il est séparé de l'arrondissement de Ville-Marie par la rue University, entre la rue Sherbrooke Ouest et l'avenue des Pins, puis par l'avenue du Parc, entre les avenues des Pins et du Mont-Royal Ouest, et également séparé de l'arrondissement d'Outremont, toujours à l'ouest, par la rue Hutchison entre l'avenue du Mont-Royal Ouest et le chemin de fer du CP.

Plusieurs facteurs entrent en ligne de compte dans l'analyse des déplacements sur un territoire donné. En ce sens, les déplacements effectués dans ou à travers Le Plateau-Mont-Royal sont largement tributaires à la fois de sa position géographique et de ses caractéristiques territoriales.

Arrondissement voisin du centre-ville, Le Plateau-Mont-Royal se situe au cœur de l'île. Si cette proximité avec le centre-ville influence positivement l'utilisation de modes de transport plus durables par les résidents de l'arrondissement (marche, vélo et transports en commun) en raison de distances à parcourir plus courtes, elle explique également l'importante quantité de déplacements réalisés quotidiennement sur son réseau routier, particulièrement durant les périodes de pointe du matin et de l'après-midi.

Outre la proximité du centre-ville, celle du mont Royal, à l'ouest de l'arrondissement, a un impact non négligeable sur les déplacements. En effet, le contournement de la montagne canalise quotidiennement d'importants volumes de circulation, notamment automobile, dans les rues du Plateau. Par ailleurs, la libre circulation des véhicules est restreinte par le chemin de fer du CP qui force les déplacements en provenance du nord et de l'est à utiliser le réseau artériel de l'arrondissement pour y pénétrer.



⁴ Cette section s'inspire du *Profil socio-économique de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal* disponible sur son site Internet (ville.montreal.qc.ca/plateau) et de l'étude de l'INRS-UCS réalisée par Remy Barbonne pour le compte de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal dans le cadre du *Plan de déplacement urbain*.

Cependant, une fois cette barrière franchie, la trame de rues orthogonale, ou en damier, offre une multitude d'options pour éviter les bouchons de circulation en utilisant les rues locales à des fins de transit. Il va sans dire que ce type de comportement est un irritant majeur pour les résidents de l'arrondissement.

Ajouté à cela le potentiel attractif du Plateau-Mont-Royal, on comprend aisément l'augmentation des interactions conflictuelles entre les différents utilisateurs de la voirie (piétons, cyclistes, automobilistes, personnes à mobilité restreinte, etc.). Bien que cette situation ne soit pas unique au Plateau, la démarche du PDU vise, entre autres, à réduire les conflits entre usagers de l'espace urbain sur son territoire, voire à les éliminer.

2.2 Lieux de destination

L'arrondissement du Plateau-Mont-Royal se caractérise par une activité économique à la fois intense et diversifiée. Sa multitude de cafés, de bars, de restaurants, de théâtres et de boutiques attire quotidiennement l'équivalent de la population totale de l'arrondissement, soit plus 100 000 personnes.

2.2.1 Activités économiques et emplois

Que ce soit en matière d'activité économique ou d'emploi, le dynamisme et la diversité de l'arrondissement ne sont plus à démontrer. En effet, en 2001, Le Plateau-Mont-Royal occupait, avec ses 56 720 emplois, le cinquième rang parmi les arrondissements de la Ville de Montréal pour la concentration des emplois sur son territoire. On y retrouve aujourd'hui près de 5 000 établissements d'affaires.

Au total, on y recense plus d'une cinquantaine d'entreprises et d'organismes employant au-delà de 50 personnes. En 2001, les secteurs présentant les plus fortes concentrations d'emplois dans Le Plateau étaient les soins de santé et l'assistance sociale (14,9 %), le commerce de détail (12,1 %), l'hébergement et la restauration (12,1 %), les services professionnels, scientifiques et techniques (11,8 %), la fabrication (11 %), et les industries de l'information et culturelle (6,8 %).

Le secteur du boulevard Saint-Laurent est particulièrement dynamique dans le domaine des industries des nouvelles technologies de l'information

et de la culture ainsi qu'en matière de services professionnels, scientifiques et techniques. Le Plateau compte également de nombreux lieux de diffusion artistiques et culturels, dont plusieurs théâtres autour de la rue Saint-Denis. Enfin, le secteur Saint-Viateur Est, situé dans le nord-est du Mile End, offre un fort potentiel de développement comme l'annonçait récemment la Ville de Montréal et l'arrondissement.

Soulignons en terminant que 11,7 % et 10,6 % des emplois de l'ensemble de la ville de Montréal dans les secteurs de l'hébergement et de la restauration ainsi que des arts, des spectacles et des loisirs, se retrouvent dans Le Plateau-Mont-Royal.

2.2.2 Distribution axiale des activités sur le territoire

Une étude réalisée par l'Institut national de la recherche scientifique – Urbanisation, Culture et Société (INRS-UCS) pour le compte de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal révèle que ses sept principaux axes d'attraction (voir la carte Principaux axes d'attraction), soit le boulevard Saint-Laurent, les avenues Laurier, du Mont-Royal, du Parc et Papineau ainsi que les rues Saint-Denis et Sherbrooke, bien qu'ils ne représentent qu'une infime partie du territoire de l'arrondissement, captent la majeure partie des déplacements à destination du Plateau-Mont-Royal, tous modes de transport confondus, et ce, autant pour le travail, que pour le magasinage ou les loisirs. Autrement dit, les lieux de destination du Plateau sont distribués selon une logique axiale.

En ce qui a trait aux déplacements pour le travail, on constate que 61,5 % de ceux-ci se dirigent vers les sept principaux axes d'attraction de l'arrondissement, dont près de 40 % sur les axes Saint-Laurent, Saint-Denis et Mont-Royal. Malgré une diminution de 6 % des déplacements pour le travail à destination du Plateau entre 1998 et 2003, les principaux axes de l'arrondissement ont néanmoins connu une augmentation des déplacements pour ce même motif de l'ordre de 5,6 %. En d'autres mots, la capacité structurante des axes principaux en matière d'emploi s'est renforcée entre 1998 et 2003.

Pour ce qui est des déplacements pour le magasinage, c'est 74,6 % des déplacements qui sont réalisés à destination des sept principaux axes de l'arrondissement, dont 52 % vers les axes Saint-Laurent, Saint-Denis et Mont-Royal, et respectivement 15,3 % et 9,4 % des déplacements vers les avenues du Parc et Laurier. Soulignons, par ailleurs, que les déplacements pour le magasinage à destination du Plateau ont connu une diminution de 13,4 % entre 1998 et 2003.

Enfin, pour les déplacements de loisirs à destination du Plateau-Mont-Royal, les sept principaux axes d'attraction de l'arrondissement captent près de 71 % des déplacements. Là encore, ce sont les axes Saint-Laurent, Saint-Denis et Mont-Royal qui accaparent la majeure partie des déplacements pour ce motif, soit près de 53 %. Malgré une diminution de près de 3 % des déplacements pour les loisirs à destination de l'arrondissement, ces trois axes, lesquels recevaient déjà les plus importantes parts des déplacements pour les loisirs, ont vu leur capacité structurante se renforcer entre 1998 et 2003. Les avenues du Parc et Laurier ont subi, durant la même période, des pertes combinées pour ce même motif de l'ordre de 5 %.

Les données ici présentées illustrent l'importance de la force d'attraction du boulevard Saint-Laurent, des avenues Laurier, du Mont-Royal, du Parc et Papineau ainsi que des rues Saint-Denis et Sherbrooke autant en terme de travail que de magasinage ou de loisirs. Par ailleurs, elles mettent en lumière la diminution des déplacements à destination du Plateau pour ces trois motifs. De plus, elles montrent que si les sept principaux axes d'attraction de l'arrondissement tendent à accaparer une part grandissante des déplacements pour le travail, les déplacements pour le magasinage tendent, pour leur part, à se disperser sur le territoire de l'arrondissement. Enfin, soulignons que l'important potentiel d'attraction des sept principaux axes de l'arrondissement a des répercussions multiples sur les milieux les entourant : circulation dense tant sur le réseau routier que sur les trottoirs, forte demande en stationnement pour automobile et pour vélo, transit automobile dans les rues locales associé à la recherche de stationnement, etc. Une attention particulière devra, par conséquent, être

portée à la gestion et à la planification dans ces secteurs névralgiques.

2.2.3 Équipements institutionnels

Le Plateau-Mont-royal compte une trentaine de garderies et de centres de la petite enfance (C.P.E.), 23 écoles primaires et 28 écoles secondaires ou de niveau supérieur (voir la carte Équipements institutionnels). Puisque ces institutions sont disséminées sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement, on ne peut pas réellement parler, dans ce cas, de pôles ou d'axes d'attraction.

Le Plateau-Mont-Royal compte trois générateurs de déplacement de type institutionnel, soit l'Hôtel-Dieu du Centre hospitalier de l'Université de Montréal (CHUM), la Régie régionale de la santé et des services sociaux (RRSSS) de Montréal-Centre ainsi que la Direction de la santé publique (DSP) de Montréal-Centre. De plus, plusieurs générateurs de déplacements institutionnels se trouvent à proximité de l'arrondissement, notamment dans l'arrondissement de Ville-Marie.

2.2.4 Attraits touristiques

Le Plateau-Mont-Royal a été reconnu plus d'une fois comme un des quartiers où il est le plus agréable à vivre en Amérique. Sa réputation de quartier branché, l'intensité et la diversité de sa vie culturelle, ses artères commerciales animées avec ses bars, ses restaurants et ses boutiques, le cachet de ses rues bordées d'arbres et ses espaces verts, comme le parc La Fontaine et le square Saint-Louis, sont autant de raisons qui font du Plateau un lieu unique et une destination touristique de choix.

2.2.5 Équipements sportifs et de loisirs

En terme d'équipements sportifs et de loisirs, l'arrondissement compte quatre parcs majeurs (Baldwin, Jeanne-Mance, La Fontaine, et Sir-Wilfrid-Laurier), deux arénas (Mont-Royal et Saint-Louis) et quatre piscines intérieures (Centre du Plateau, Lévesque, Schubert et YMCA du Parc), en plus de nombreuses autres installations (voir la carte Équipements sportifs et de loisirs). Évidemment, ces divers lieux génèrent de nombreux déplacements.

2.3 Générateurs de déplacements à proximité du Plateau-Mont-Royal

Un certain nombre de pôles d'attraction ou d'équipements d'envergure méritent, bien qu'ils soient situés à l'extérieur de l'arrondissement, d'être considérés dans la réflexion du *Plan de déplacement urbain* à cause des nombreux déplacements qu'ils génèrent, lesquels, dans bien des cas, ne peuvent se faire, au moins en partie, qu'à travers son territoire.

Parmi lesdits générateurs, on retrouve le centre-ville de Montréal, certes le plus important, et plusieurs générateurs de déplacements institutionnels dont les hôpitaux Notre-Dame et Royal-Victoria, le cégep du Vieux-Montréal ainsi que les universités McGill et du Québec à Montréal (UQAM), pour ne nommer que ceux-là. En matière de sports et de loisirs, le parc du Mont-Royal constitue également un générateur digne de mention (voir la carte Principaux pôles d'attraction à proximité du Plateau).

2.4 Caractéristiques socio-économiques de la population

Selon le recensement 2001 de Statistique Canada, l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal compte quelque 101 364 habitants, ce qui représente 5,6 % de la population de la Ville de Montréal, répartis sur 7,7 km² de territoire. Troisième plus petit arrondissement montréalais en terme de superficie, il se classe néanmoins premier au Canada pour sa densité, laquelle s'élève à 13 164 habitants par km².

La plus importante concentration de population se retrouve chez les 20 à 39 ans qui constituent 48,4 % de la population du Plateau, tandis que les tranches situées entre 0 à 14 ans et les 65 ans et plus représentent toutes deux moins de 10 % de la population totale.

Entre 1996 et 2001, les ménages du Plateau-Mont-Royal ont vu leur nombre croître, et ce, malgré une diminution de leur taille. À ce titre, en 2001, on comptait quelque 56 800 ménages dans l'arrondissement, soit 4,5 % de

plus qu'en 1996. De ces ménages, plus de 83,4 % ne se composaient que d'une ou deux personnes, soit respectivement 52,6 % et 30,8 % des ménages.

En ce qui a trait au revenu, la famille type du Plateau-Mont-Royal compte, en 2001, sur un revenu moyen 57 788 \$, comparativement à 62 409 \$ pour une famille montréalaise. Le revenu d'un ménage du Plateau est de 41 716 \$, alors que la moyenne montréalaise est de 49 429 \$.

Toujours en 2001, les études universitaires représentent le plus haut niveau de scolarité atteint pour près de 50 % de la population âgée de 20 ans et plus, alors qu'à l'échelle montréalaise cette proportion n'est que de 30 %. Soulignons également que c'est dans Le Plateau-Mont-Royal que l'on retrouve les plus fortes concentrations de diplômés de la Ville de Montréal, tant dans le secteur des arts que dans le domaine des lettres et des sciences humaines.

Enfin, le taux d'activité de la population âgée de 15 ans ou plus s'élève à 73,4 % alors que la moyenne montréalaise n'est que de 62,8 %, ce qui fait du Plateau le premier arrondissement en la matière.

L'étude de l'INRS-UCS mentionnée précédemment révèle, par ailleurs, que l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal qui, déjà en 1998, se distinguait de la région métropolitaine par des proportions plus importantes de travailleurs et moins importantes de retraités a vu cette tendance se renforcer fortement entre 1998 et 2003.

Il semble intéressant de souligner que, selon cette même étude, Le Plateau-Mont-Royal a, entre 1998 et 2003, connu une croissance démographique alors que les périodes de croissance ont plutôt tendance à favoriser l'étalement urbain. Voici le constat que dégage l'auteur de cette étude :

« Ce phénomène traduit donc bel et bien une certaine tendance de la population à revenir au centre, particulièrement dans des quartiers *attractifs* comme Le Plateau-Mont-Royal. [...] Plus largement, nous pensons que les personnes qui participent de ce regain sociodémographique du Plateau sont à la recherche d'un mode de vie plus urbain, plus basé sur la proximité et la vie de quartier et qu'ils sont porteurs de valeurs plus écologiques, comme en témoigne la proportion très élevée (et qui se renforce entre 1998 et 2003) de ménages ne disposant pas de voitures. Il n'est donc pas étonnant de constater que les transformations sociodémographiques que connaît Le Plateau-Mont-Royal aient des conséquences plutôt positives quant aux comportements de mobilité de ses résidents (et à leur évolution entre 1998 et 2003) » (Barbonne, 2007 : 78).

2.5 Synthèse et diagnostic des caractéristiques de l'arrondissement

Outre le fait que l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal se distingue du reste de la Ville de Montréal et de la région métropolitaine sous de nombreux aspects, les caractéristiques géographiques de ce territoire influencent les modes de déplacement et les itinéraires. La localisation géographique du Plateau à proximité du centre-ville et au pied du mont Royal en fait un passage obligé pour de nombreux déplacements.

Parmi ces déplacements, les résidents sont d'abord préoccupés par ceux réalisés en automobile. Pour bon nombre d'entre eux l'automobile occupe une place trop grande dans la ville, d'une part, parce que la congestion grandissante du réseau artériel incite de nombreux automobilistes à transiter par le réseau local et, d'autre part, parce que les résidents du Plateau-Mont-Royal, comme nous le verrons plus loin, ont beaucoup moins recours à l'automobile que les autres habitants de la région métropolitaine de Montréal.

Si la préoccupation exprimée par les résidents à propos du transit automobile dans le réseau local apparaît légitime, il faut toutefois préciser que les non-résidents ne sont pas seuls responsables de ce phénomène. À ce titre, les données de l'enquête Origine-Destination (O-D) 2003 révèlent que pour les déplacements de moins d'un kilomètre dont l'origine ou la destination se trouve dans Le Plateau-Mont-Royal 10 % sont réalisés en automobile, ce qui représente environ 10 000 déplacements par jour. Bien que certains de ces déplacements puissent être attribués aux résidents des arrondissements voisins, on peut affirmer que la majorité de ceux-ci sont réalisés par des résidents du Plateau.

Quoi qu'il en soit, la problématique du transit dans les rues locales constitue l'une des principales préoccupations à l'origine du *Plan de déplacement urbain* et, par conséquent, elle fera l'objet d'une réflexion approfondie.

3. Mobilité des personnes et des biens

Chaque jour, Le Plateau-Mont-Royal est le théâtre de nombreux déplacements de personnes et de marchandises. Il va sans dire que la qualité de vie des résidents de l'arrondissement est largement influencée par la quantité et la vitesse des déplacements ainsi que par les modes de transport privilégiés.

Dans le présent chapitre, nous dressons le portrait des déplacements réalisés autant dans l'arrondissement qu'à travers celui-ci. Afin d'avoir un portrait le plus juste possible, nous y distinguons les déplacements dont l'origine ou la destination est Le Plateau de ceux qui traversent le territoire sans s'y destiner, généralement qualifiés de déplacements de transit. Outre la précision du portrait, cette distinction vise, d'une part, à déconstruire le mythe selon lequel le transit automobile, notamment dans les rues locales, est le fruit des seuls arrondissements voisins, voire des banlieusards, et, d'autre part, à orienter notre réflexion sur les moyens et les mesures à mettre en œuvre dans le cadre du PDU.

En ce qui a trait à la mobilité des personnes, il est possible d'affirmer, en nous basant sur les données de l'enquête O-D 2003, que le nombre de déplacements quotidiens impliquant le territoire de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal dépasse largement le million. En effet, selon cette enquête, on compte chaque jour près de 436 000 déplacements, tous modes de transport confondus, dont l'origine ou la destination se trouve dans l'arrondissement. De plus, 525 000 automobiles transitent par Le Plateau quotidiennement. À cela, il faut encore ajouter les déplacements de transit réalisés au moyen d'autres modes que l'automobile.

Pour ce qui est de la mobilité des biens, nous disposons de peu d'informations précises, c'est d'ailleurs l'un des constats posés par la Commission permanente du conseil municipal sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif dans son document *Rapport de consultation et recommandations sur le Plan de transport*. Néanmoins, nous aborderons sommairement cette question.

3.1 Enquête Origine-Destination (O-D)

Les données utilisées pour le portrait des déplacements proviennent principalement des deux dernières enquêtes O-D (1998 et 2003). Ces vastes enquêtes sont réalisées conjointement par l'Agence métropolitaine de transport (AMT), l'Association des Conseils intermunicipaux de transport, le Réseau de transport de Longueuil (RTL), la Société de transport de Laval (STL), la Société de transport de Montréal (STM), le ministère des Transports du Québec (MTQ) ainsi que le ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir (MAMSL) afin de mesurer, tous les cinq ans, auprès de 70 000 ménages, la mobilité des personnes dans la région métropolitaine de Montréal. Seuls les déplacements réalisés les jours de semaine durant l'automne, soit de septembre à décembre inclusivement, sont considérés dans le cadre de ces enquêtes. Il s'agit là du principal facteur limitant la portée des analyses.

3.2 Mobilité des personnes dont l'origine ou la destination est dans Le Plateau

Cette section s'appuie sur diverses études réalisées par l'École polytechnique de Montréal et de l'INRS-UCS à partir des données des deux dernières enquêtes O-D, 1998 et 2003, ainsi que des données du recensement 2001 de Statistique Canada. D'après ces études, on comptait, en 2003, près de 436 000 déplacements quotidiens, tous modes de transport confondus, dont l'origine ou la destination se situait dans l'arrondissement.

3.2.1 Mobilité des résidents

En ce qui a trait à leur mobilité, on constate chez les résidents du Plateau des habitudes de déplacement plus écologiques que chez les habitants de la région métropolitaine de Montréal⁵. À ce titre, il apparaît essentiel de préciser le rôle joué par les caractéristiques particulières de l'arrondissement sur les modes de déplacement utilisés pour s'y déplacer. Sa densité, la proximité des services, la présence de réseaux de transport alternatifs à l'automobile et les courtes distances à parcourir sont quelques-uns des éléments favorisant le recours à des modes de déplacements plus écologiques comme la marche, le vélo ou les transports en commun.

⁵ Dans le cadre de l'étude réalisée par l'INRS-UCS, la mobilité des résidents du Plateau-Mont-Royal a fait l'objet d'une comparaison avec les tendances observées dans la région métropolitaine de Montréal.

En 2003, les résidents du Plateau ont utilisé deux fois moins leur automobile que les habitants de la région métropolitaine de Montréal (RMR), et ce, autant comme conducteur (26,3 % comparativement 53,7 %) que comme passager (8 % comparativement 15 %). À l'inverse, ils utilisent deux fois plus les transports en commun (autobus : 13,7 % comparativement à 7 %; métro : 12,3 % comparativement à 5,3 %), trois fois plus la marche (30,5 % comparativement 10,8 %) et cinq fois plus le vélo (6,2 % comparativement 1,2 %). Enfin, ils utilisent aussi trois fois plus le taxi (1,6 % comparativement 0,5 %). Soulignons qu'à eux seuls, les résidents sont responsables d'environ 90 000 déplacements réalisés en automobile par jour.

Quoi qu'il en soit, en 2003, les résidents sont responsables de 237 985 déplacements quotidiens, tous modes de transport confondus, dont environ 60 000 se destinent à l'arrondissement même. Précisons, par ailleurs, qu'entre 1998 et 2003, le nombre de déplacements réalisés par les résidents du Plateau a connu une baisse de 8,4 %, alors qu'à l'échelle de la région métropolitaine, pour la même période, la baisse n'a été que de 3,9 %. De plus, les distances parcourues par les résidents pour leurs déplacements sont deux fois plus courtes que dans la région métropolitaine, soit 4,4 km comparativement 7,9 km.

En fonction de l'âge

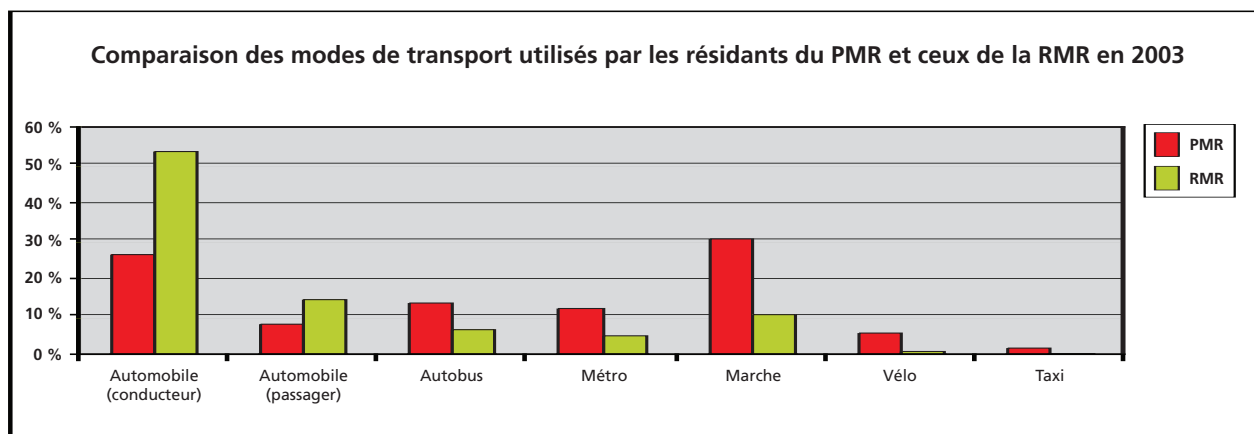
Parmi les résidents en âge de travailler, les personnes de 25 et 35 ans adoptent les comportements les plus écologiques en matière de déplacement, notamment en recourant plus que les autres groupes d'âge aux transports en commun (autobus et métro). Il s'agit là d'une bonne nouvelle puisque c'est ce groupe d'âge qui connaît la plus forte progression de sa population dans Le Plateau-Mont-Royal.

En fonction de l'emploi

Lorsqu'on étudie les déplacements en fonction de l'emploi, on constate que les travailleurs, surtout ceux à temps plein, privilégient l'automobile, alors que les retraités et les étudiants privilégient plutôt la marche et l'utilisation des transports en commun. Soulignons qu'en matière de transports en commun, les retraités privilégient fortement l'autobus. Enfin, le vélo s'avère plus populaire chez les travailleurs, particulièrement chez ceux à temps partiel, que chez les étudiants.

En fonction de la taille des ménages

Du point de vue de la taille des ménages, on constate que les distances parcourues tendent à augmenter avec la taille des ménages. Toutefois, lorsque le ménage se compose de quatre personnes ou plus la proportion des déplacements réalisés en automobile diminue fortement. Les ménages d'une seule personne se démarquent des autres par un recours plus important aux transports en commun et à la marche. Enfin, l'utilisation du vélo ne semble pas influencée par la taille des ménages.



En fonction du motif du déplacement

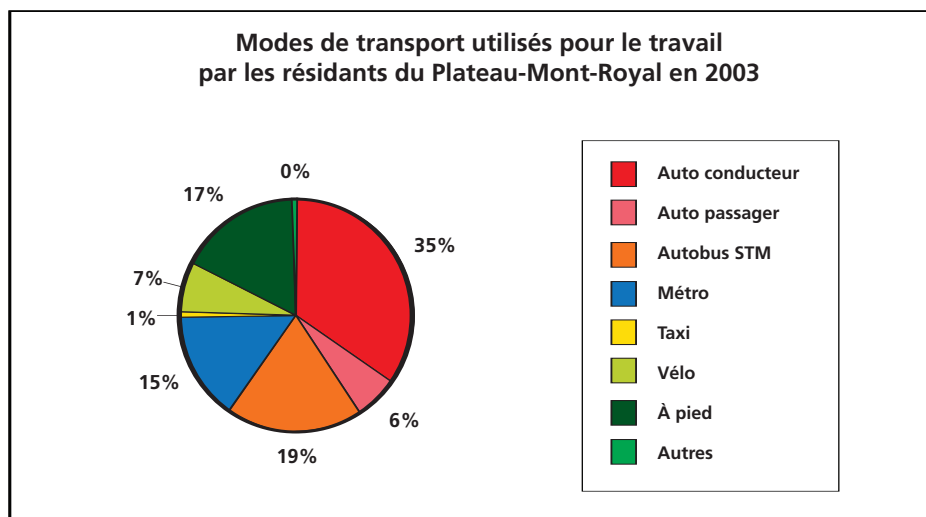
Travail

Les données des deux dernières enquêtes O-D révèlent une réduction des déplacements liés au travail (- 4,2 %) entre 1998 et 2003, et ce, malgré une augmentation du nombre de travailleurs.

Du point de vue de la répartition géographique des lieux de travail des résidents du Plateau, on constate que 92 % d'entre eux travaillent sur l'île de Montréal. Le lieu de travail de près de 66 % des résidents se trouve soit dans l'arrondissement (18 %), soit dans les arrondissements voisins (Ville-Marie, 38 %, Rosemont–La Petite-Patrie, 4,2 %, Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, 3,2 %, et Outremont, 2,1 %), tandis que 26,7 % d'entre eux occupent des emplois dans d'autres arrondissements ou localités de l'île de Montréal. Par ailleurs, entre 1998 et 2003, la tendance est à l'augmentation du nombre d'emplois dans Le Plateau-Mont-Royal et les arrondissements voisins, de même qu'à la diminution de ceux situés dans les autres arrondissements ou localités de l'île.

Les distances parcourues par les résidents du Plateau pour le travail sont en moyenne deux fois plus courtes que pour les résidents de la région métropolitaine (5,9 km comparativement à 11,2 km), même si globalement elles connaissent une légère croissance.

Contrairement à la tendance métropolitaine, l'utilisation des modes de transport alternatifs à l'automobile a connu une forte croissance, entre 1998 et 2003, chez les résidents du Plateau pour leurs déplacements liés au travail. Les modes de transport privilégiés par ces derniers pour le travail sont, dans l'ordre : l'automobile comme conducteur (35 % comparativement à 70 % à l'échelle de la région métropolitaine), l'autobus (18,6 %), la marche (17,3 %), le métro (14,8 %), le vélo (7,2 %), l'automobile comme passager (5,6 %), le taxi (1,2 %) et les autres modes (0,5 %).



Source : INRS-UCS (R. Barbonne)

Magasinage

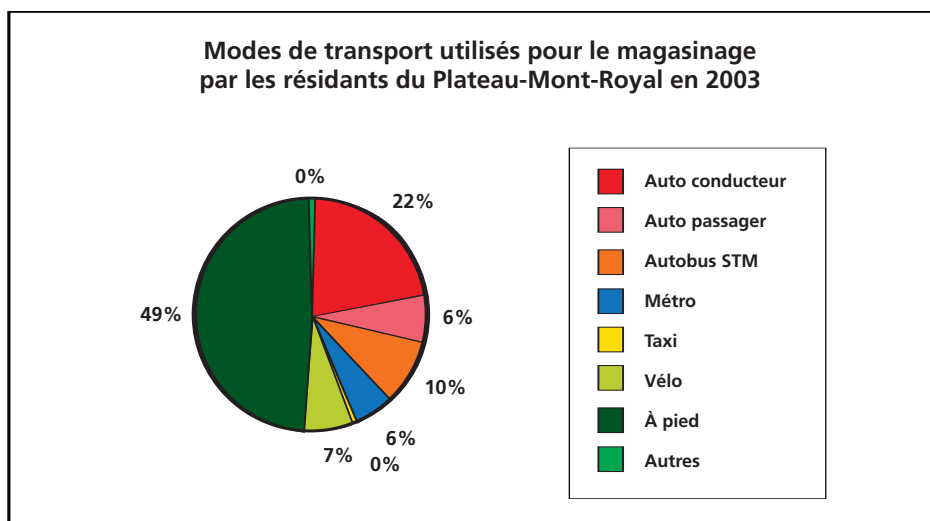
Plus encore que pour les déplacements liés au travail, les déplacements pour le magasinage ont connu une forte diminution entre 1998 et 2003, soit une réduction de 17,7 points de pourcentage.

Du point de vue de la répartition géographique, on constate que 64 % des déplacements des résidents du Plateau pour le magasinage sont réalisés à l'intérieur de l'arrondissement, tandis que 24,7 % se destinent aux arrondissements voisins, notamment celui de Ville-Marie, avec 16,1 % des déplacements pour ce motif. Par ailleurs, entre 1998 et 2003, certains arrondissements situés au nord du Plateau ont connu une hausse substantielle de leur part de marché, notamment Rosemont–La Petite-Patrie qui capte 7,4 % des déplacements pour le magasinage en provenance du Plateau. Les autres arrondissements et localités de l'île de Montréal captent 8,3 % des déplacements des résidents du Plateau pour le magasinage, alors que seulement 3,2 % des déplacements pour le magasinage réalisés par ces derniers se destinent à l'extérieur de l'île de Montréal.

Comme c'est le cas pour les déplacements liés au travail, les résidents du Plateau parcourent des distances beaucoup plus courtes que ceux de la région métropolitaine, soit 2,5 km comparativement à 4,5 km.

Pour le magasinage, les modes de transport privilégiés par les résidents sont : la marche (48,4 %⁶), l'automobile comme conducteur (22,2 % comparativement à 60,3 % à l'échelle la région métropolitaine), l'autobus (9,8 %), le vélo (6,8 %), l'automobile comme passager (6,2 %), le métro (5,8 %), le taxi (0,5 %) et les autres modes (0,3 %). Enfin, entre 1998 et 2003, la croissance de l'utilisation des modes de transport alternatifs à l'automobile est nettement plus prononcée chez les résidents du Plateau qu'à l'échelle de la région métropolitaine.

⁶ Soulignons que la marche a connu une forte baisse puisqu'elle représentait 53 % des déplacements pour le travail en 1998.



Source : INRS-UCS (R. Barbonne)

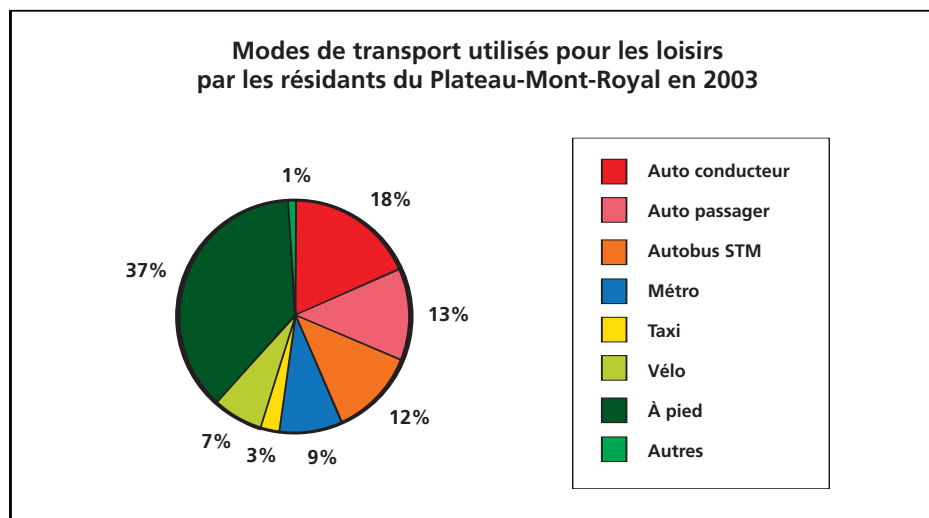
Loisirs

Comme pour le travail et le magasinage, les déplacements des résidents du Plateau-Mont-Royal pour les loisirs ont connu une diminution entre 1998 et 2003. En effet, le nombre de déplacements réalisés pour ce motif a connu une diminution de sa part relative de près de 12 %.

En ce qui a trait aux loisirs, l'analyse de la répartition géographique des déplacements nous révèle que 84,1 % des déplacements pour ce motif sont réalisés à l'intérieur de l'arrondissement (47,2 %) ou dans les arrondissements voisins (36,9 %), notamment dans Ville-Marie (28,5 %). Il importe de souligner que les déplacements à destination des arrondissements situés au nord du Plateau (Rosemont–La Petite-Patrie, Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension et Ahuntsic-Cartierville) ont connu une augmentation entre 1998 et 2003, alors que ceux à destination de Ville-Marie ont plutôt diminué durant la même période. Par ailleurs, les autres arrondissements et localités de l'île de Montréal captent 10,6 % des déplacements des résidents pour les loisirs alors que les destinations à l'extérieur de l'île ne représentent que 5 % de ces déplacements.

Encore une fois, les distances parcourues par les résidents du Plateau pour les loisirs sont en moyenne deux fois plus courtes que pour les résidents de la région métropolitaine (3,7 km comparativement à 7,6 km).

Entre 1998 et 2003, l'utilisation des modes de transports alternatifs à l'automobile pour les loisirs a connu une forte croissance chez les résidents du Plateau comparativement à l'ensemble de la région métropolitaine. Pour ce motif, les modes de transport privilégiés par les résidents sont : la marche (37,5 %), l'automobile comme conducteur (18,4 % comparativement à 51,4 % à l'échelle de la région métropolitaine), l'automobile comme passager (13,1 % comparativement à 23,4 % à l'échelle de la région métropolitaine), l'autobus (11,7 %), le métro (8,7 %), le vélo (7 %), le taxi (2,9 %) et les autres modes. Soulignons que, pour la période allant de 1998 à 2003, l'automobile a vu sa part relative des déplacements pour les loisirs réduite de 6 %, passant de 37,5 % des déplacements en 1998 à 31,5 % en 2003, alors que plusieurs modes alternatifs ont vu leur part augmenter (vélo : 7 % comparativement à 4,7 % en 1998, autobus : 11,7 % comparativement à 9,6 % en 1998, taxi : 2,9 % comparativement à 1,6 % en 1998).



Source : INRS-UCS (R. Barbonne)

Synthèse

Globalement, les résidents du Plateau présentent des comportements de mobilité plus écologiques que ceux constatés à l'échelle de la région métropolitaine. En effet, une majeure partie de leurs déplacements ont pour destination l'arrondissement ou les arrondissements voisins, et ce, autant pour le travail (66 %) que pour le magasinage (89 %) ou les loisirs (84 %). Ainsi, les distances qu'ils parcourent, tous modes confondus, sont deux fois plus courtes que celles constatées à l'échelle métropolitaine.

Rappelons que la mobilité des résidents du Plateau est largement influencée par les caractéristiques territoriales de l'arrondissement, dont la proximité des lieux de travail, de loisirs et de magasinage, la mixité des fonctions, notamment commerciales et résidentielles, la qualité de la desserte en transports en commun et en voies cyclables ainsi que par la proximité du centre-ville de Montréal. En ce sens, Le Plateau-Mont-Royal présente les caractéristiques prônées par les tenants du nouvel urbanisme (*New Urbanism*). Toutefois, la présence de ces caractéristiques n'est pas le fruit d'un exercice de planification concerté, mais bien le fruit de l'évolution de l'arrondissement à travers le temps.

3.2.2 Mobilité des non-résidents

Des 250 615 déplacements, tous modes de transport confondus, qui se destinent quotidiennement au Plateau, 98 740 déplacements (39,5 %) sont réalisés par des non-résidents; en incluant le retour à la maison, ce sont donc 197 480 déplacements quotidiens. Les principaux motifs invoqués par les non-résidents pour se rendre dans Le Plateau sont le travail (37,3 %), les loisirs (16,5 %), l'école (9,3 %), le magasinage (9,1 %), chercher ou reconduire quelqu'un (8 %), la visite d'amis ou de parenté (5,5 %), la santé (4,7 %) ou des rendez-vous d'affaires (3,3 %), et les autres motifs représentent les 6,3 % restants. Quant aux distances parcourues, les enquêtes O-D révèlent que les déplacements réalisés par les non-résidents sont restés stables entre 1998 et 2003.

Pour ce qui est des modes de transport utilisés par les non-résidents à destination de l'arrondissement,

les modes privilégiés sont l'automobile comme conducteur (49 %), l'autobus (14,6 %), l'automobile comme passager (13 %), le métro (9,4 %), la marche (6,7 %), le vélo (2,5 %), le taxi (1,3 %) et les autres modes (3,6 %). Soulignons qu'entre 1998 et 2003, les déplacements en automobile comme conducteur sont restés stables, le métro, l'autobus et le vélo sont, pour leur part, en hausse, tandis que la marche et l'automobile comme passager connaissent une baisse de leur part de marché.

En fonction du motif du déplacement

Travail

Pour le travail, les non-résidents réalisent quotidiennement 36 900 déplacements à destination de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal. En calculant le retour à la maison, ce sont donc plus de 73 800 déplacements qui sont réalisés quotidiennement dans Le Plateau par des non-résidents pour le travail.

Pour réaliser ces déplacements, les modes de transport privilégiés sont l'automobile comme conducteur (55,8 %), l'autobus (15,8 %), le métro (9,8 %), l'automobile comme passager (8,3 %), la marche (3,4 %), le vélo (2,5 %), le taxi (0,6 %) et les autres modes (3,7 %).

En analysant la provenance des travailleurs, on constate que 82,1 % des personnes travaillant dans Le Plateau viennent de l'extérieur de l'arrondissement, dont 24 % des arrondissements voisins (Rosemont–La Petite-Patrie, 11 %, Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, 6,2 %, Ville-Marie, 5,2 % et Outremont, 1,7 %), 34,2 % des autres arrondissements et localités de l'île, notamment Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension (8,3 %) et, enfin, 23,8 % de l'extérieur de l'île de Montréal.

Entre 1998 et 2003, la portion résidente de la main-d'œuvre du Plateau a connu une légère diminution passant de 20 % des déplacements pour ce motif en 1998 à 17,9 % en 2003. Toutefois, on constate, pour la même période, une augmentation de la main-d'œuvre en provenance des arrondissements voisins plus importante que cette diminution, ce qui laisse croire que les entreprises du Plateau recrutaient plus d'employés dans les arrondissements voisins,

en 2003 qu'en 1998, ou bien qu'un certain nombre de résidents et de travailleurs du Plateau sont déménagés dans les arrondissements voisins durant cette même période.

Quant aux distances de déplacement pour se rendre au travail dans Le Plateau, on constate que si les hommes parcourent en moyenne des distances plus longues de 0,5 km que celles parcourues par les femmes, il y a eu, entre 1998 et 2003, une réduction de l'écart des distances parcourues par les hommes et les femmes.

Magasinage

Pour le magasinage, ce sont 8 950 déplacements quotidiens qui sont réalisés à destination du Plateau par des non-résidents. En incluant le retour à la maison, cela constitue au moins 17 900 déplacements quotidiens. Les données des enquêtes O-D révèlent une diminution de la part relative des déplacements pour le magasinage à destination du Plateau de l'ordre de 13,4 % entre 1998 et 2003.

Les non-résidents privilégient les modes de transport suivants pour le magasinage dans l'arrondissement : l'automobile comme conducteur (44 %), la marche (19 %), l'automobile comme passager (14,2 %), l'autobus (10,5 %), le métro (8,1 %), le vélo (3 %), le taxi (0,5 %) et les autres modes (0,7 %).

En ce qui a trait à la provenance des déplacements pour le magasinage, 59,2 % sont réalisés par des résidents de l'arrondissement, 35,6 % par des résidents des autres arrondissements ou municipalités de l'île de Montréal et un peu plus de 5 % proviennent de l'extérieur de l'île. Pour ce qui est des arrondissements voisins (Rosemont–La Petite-Patrie, Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, Ville-Marie et Outremont), ils représentent 21,8 % des déplacements de magasinage à destination du Plateau.

Enfin, les distances de déplacement sont équivalentes à celles observées à l'échelle de la région métropolitaine, soit environ 4,5 km. Soulignons également que les hommes parcourent en moyenne 0,6 km de plus que les femmes.

Loisirs

Ce sont en moyenne 16 315 déplacements quotidiens qui sont réalisés à destination du Plateau pour les loisirs par des non-résidents. Il s'agit donc, en incluant le retour à la maison, d'approximativement 32 630 déplacements quotidiens. Entre 1998 et 2003, la part relative des déplacements pour les loisirs à destination du Plateau-Mont-Royal a connu une diminution de 2,9 %. Cette tendance est cependant beaucoup plus marquée chez les résidents du Plateau où elle représente une diminution de 11,8 % durant la même période.

Pour réaliser ces déplacements, les non-résidents privilégient les modes de transport suivants : l'automobile comme conducteur (39,8 %, soit 3,6 % de moins qu'en 1998) ou comme passager (19,1 %, soit 2,3 % de moins qu'en 1998), l'autobus (12,9 %, soit 4,3 % de plus qu'en 1998), le métro (10,8 %, soit 2,1 % de plus qu'en 1998), la marche (9,8 % soit 1 % de moins qu'en 1998), le vélo (4 %, soit 2,2 % de plus qu'en 1998), le taxi (2,5 %) et les autres modes (1,2 %). Ainsi, lorsqu'il s'agit de se déplacer pour les loisirs, on observe chez les non-résidents une utilisation accrue des modes alternatifs à l'automobile qui se traduit par une réduction des déplacements en auto et une augmentation de ceux réalisés en autobus, en métro et en vélo.

En ce qui concerne leur provenance, les déplacements de loisirs réalisés dans Le Plateau proviennent à 34,9 % de l'arrondissement, tandis que 54,5 % proviennent du reste de l'île, notamment des arrondissements voisins, lesquels représentent 25,4 % de ces déplacements (Rosemont–La Petite-Patrie, 10,8 %, Ville-Marie, 7,4 %, Outremont, 3,7 % et Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, 3,5 %).

Par ailleurs, on constate que l'aire d'influence du Plateau en matière de loisirs dépasse largement son proche voisinage comme en témoignent les données de déplacements à partir des arrondissements de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension (6,3 %), de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce (4,3 %), d'Achuesic-Cartierville (3,2 %) et du Sud-Ouest (2,9 %). Les déplacements en provenance de l'extérieur de l'île représentent à peine 10,6 % des

déplacements pour les loisirs à destination du Plateau, ce qui constitue une importante diminution par rapport à 1998 alors qu'ils en représentaient 14,4 %.

Enfin, on constate que les distances de déplacement sont légèrement inférieures à celles observées à l'échelle de la région métropolitaine, soit environ 6 km comparativement à 7,6 km. Comme pour le magasinage, les hommes parcourent en moyenne des distances plus longues que les femmes, soit environ 0,8 km de plus.

Évolution des habitudes des non-résidents à destination du Plateau

L'ensemble des données présentées dans cette section montre que l'accroissement de la part des déplacements en provenance de l'extérieur de l'arrondissement, que ce soit pour le travail, les loisirs ou le magasinage est surtout attribuable aux résidents des arrondissements voisins. En ce sens, malgré une augmentation des distances parcourues entre 1998 et 2003, celle-ci est moins importante qu'à l'échelle de la région métropolitaine de Montréal.

Synthèse

Globalement, on retiendra que les déplacements des non-résidents à destination du Plateau-Mont-Royal réalisés en automobile comme conducteur sont restés stables entre 1998 et 2003, alors que ceux réalisés en automobile comme passager ou à pied connaissent une baisse de leur importance par rapport aux autres modes de déplacement.

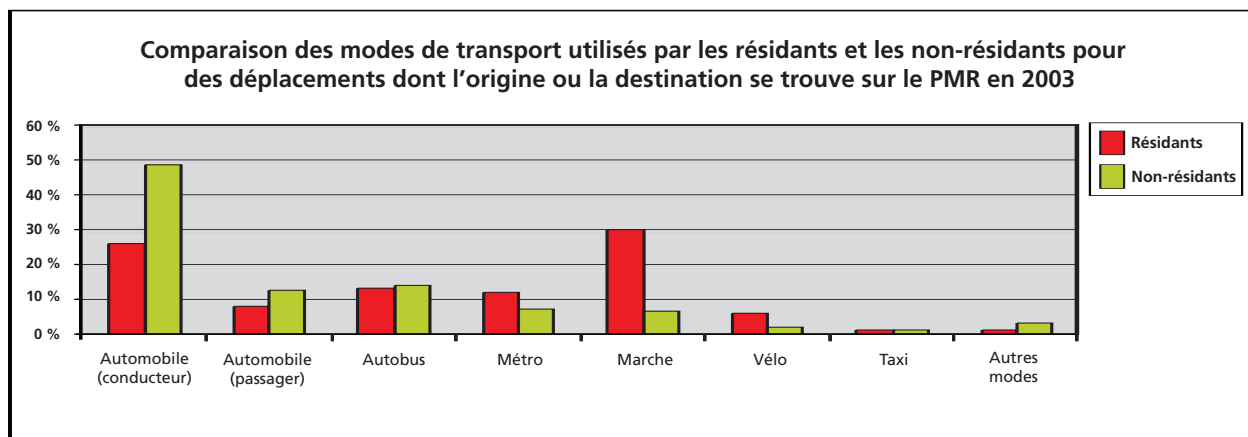
Cependant, la part relative de plusieurs modes alternatifs à l'automobile a connu une légère hausse chez les non-résidents. C'est le cas des déplacements réalisés en autobus, en métro et en vélo. Il s'agit là d'une progression timide, mais intéressante des comportements de mobilité de cette population.

3.2.3 Résidents et non-résidents : ressemblances et distinctions

La présente section est consacrée à l'analyse des ressemblances et des distinctions entre les comportements de mobilité des personnes fréquentant l'arrondissement, résidents ou non-résidents.

Modes de transport utilisés

En ce qui a trait aux parts modales, l'étude des déplacements dont l'origine ou la destination se trouve dans Le Plateau révèle que les résidents de l'arrondissement n'ont recours à l'automobile que dans 33 % de leurs déplacements (auto-conducteur : 25 %; auto-passager : 8 %) comparativement à 62 % pour les non-résidents (auto-conducteur : 49 %; auto-passager : 13 %). Les résidents ont, par ailleurs, recours aux modes de transport actifs pour 36,7 % de leurs déplacements (marche : 30,5 %; vélo : 6,2 %) comparativement à 9,2 % (marche : 6,7 %; vélo : 2,5 %) pour les non-résidents. Enfin, l'utilisation du métro par les résidents représente 12,3 % des déplacements comparativement à 9,4 % chez les non-résidents, alors que leur utilisation respective de l'autobus se situe autour de 14 % de leurs déplacements. Ces constats s'expliquent en bonne partie par les plus longues distances parcourues par les non-résidents.



Analyse spatiale des déplacements

De l'ensemble des déplacements ayant pour origine ou pour destination Le Plateau-Mont-Royal, 90 % sont réalisés par des résidents de l'île de Montréal, soit 53 % par des résidents du Plateau et 37 % par des résidents des autres arrondissements ou localités de l'île. Pour ce qui est des déplacements réalisés en automobile dont l'origine ou la destination se trouve dans l'arrondissement, ce sont 81 % des déplacements qui sont réalisés par des résidents de l'île de Montréal, dont 38 % par des résidents du Plateau.

Motorisation

Selon les données de l'enquête O-D 2003, le taux de possession automobile dans Le Plateau-Mont-Royal s'élève à 0,61 par logis comparativement à 0,93 pour l'ensemble de l'île de Montréal. En fait, les ménages de l'arrondissement possèdent approximativement 31 400 automobiles réparties de la façon suivante : 52,9 % des ménages ne possèdent aucune automobile, 40 % en possèdent une, 6,2 % en possèdent deux, 0,5 % en possèdent trois et 0,3 % en possèdent plus de trois.

Alors que la motorisation des ménages ne cesse de croître dans la région de Montréal, cette tendance est beaucoup moins importante dans Le Plateau. Selon l'étude réalisée par l'INRS-UCS, les ménages de l'arrondissement ne possédant aucune automobile ou en possédant une seule ont respectivement augmenté leur part relative de 0,4 % et 1,4 % entre 1998 et 2003, tandis que la part des ménages possédant deux ou trois véhicules a diminué respectivement de 1,6 % et 0,2 %. Soulignons qu'à l'échelle métropolitaine la possession automobile a augmenté de 8,7 %, entre 1998 et 2003, en passant de 1 647 600 véhicules à 1 791 700, alors qu'elle n'a crû que de 0,5 % chez les ménages du Plateau, soit de 31 250 à 31 400 véhicules, pour 150 automobiles de plus qu'en 1998.

Enfin, le taux moyen d'occupation des automobiles dont l'origine ou la destination se trouve dans Le Plateau s'élève à 1,28 passager par véhicule, ce qui est relativement similaire à la tendance métropolitaine. Les résidents du Plateau ne se distinguent pas de cette tendance puisqu'ils affichent un taux d'occupation de 1,26 passager par automobile.

Distance de déplacement et part modale

En moyenne, les distances parcourues pour les déplacements dont l'origine ou la destination se trouve dans l'arrondissement, sans égard au mode de transport utilisé, s'élèvent à 6 km. En général, l'automobile est utilisée pour parcourir les distances les plus longues, soit de 7,7 km à 19,4 km. Pour leur part, les transports en commun sont utilisés pour parcourir les distances moyennes, soit de 2 à 10 km. Enfin, les transports actifs sont utilisés pour parcourir les distances les plus courtes, soit les distances moyennes inférieures à 2,5 km.

Une étude réalisée par l'École polytechnique à partir de l'enquête O-D 2003 révèle que parmi les déplacements dont l'origine ou la destination se situe dans Le Plateau, l'automobile est utilisée dans 10 % des parcours de moins de 1 km, ce qui signifie, en termes absolus, environ 10 000 déplacements par jour, lesquels sont majoritairement réalisés par des résidents de l'arrondissement.

Distribution temporelle des déplacements

Plus de 50 % des déplacements dont l'origine ou la destination se trouve dans Le Plateau-Mont-Royal sont réalisés en période de pointe soit entre 7 h et 10 h ou entre 15 h et 19 h. Les autres déplacements se répartissent sur le restant de la journée.

Synthèse

La comparaison des déplacements dont l'origine ou la destination se trouve dans Le Plateau illustre certaines distinctions entre les comportements de mobilité des résidents de l'arrondissement et celui des non-résidents, la distance des déplacements étant de nature à conditionner le choix des modes de transport.

D'une part, les non-résidents ont beaucoup plus recours à leur automobile que les résidents. D'autre part, le taux de possession automobile est beaucoup moins important chez les résidents du Plateau que dans l'ensemble de l'île de Montréal. Toutefois, environ 38 % des déplacements réalisés en automobile dont l'origine ou la destination se trouve dans Le Plateau sont le fait des résidents de l'arrondissement, alors qu'une proportion similaire est attribuée aux résidents du reste de l'île de Montréal. Ainsi, les non-résidents ne sont pas les seuls responsables de la problématique liée à la circulation automobile décrite par les résidents du Plateau.

Par ailleurs, ces données mettent en lumière la dépendance à l'automobile de nombreuses personnes fréquentant l'arrondissement, ce qui commande une certaine prudence dans la mise en place de mesures visant à réduire l'offre de stationnement. En effet, ces mesures ne devraient pas se prendre au détriment de la vitalité, notamment économique, de l'arrondissement.

3.3 Mobilité de transit à travers Le Plateau-Mont-Royal

3.3.1 Réflexions sur le transit

La problématique du transit, notamment dans les rues locales, est régulièrement abordée par les résidents du Plateau. Toutefois, le transit est une notion passablement difficile à définir et à caractériser. Il faut également savoir que, du moins en théorie, le transit n'est pas le seul fait de l'automobile. En effet, de nombreux déplacements réalisés au moyen d'autres modes de transport peuvent traverser un territoire sans s'y destiner. Ces déplacements ne sont généralement pas considérés lorsque, dans le langage courant, la question du transit est abordée. Par conséquent, il serait plus juste, pour aborder la préoccupation des citoyens, de parler de transit automobile.

La problématique du transit automobile peut se résumer à : « Trop d'autos, trop vite! » Mais qui conduit ces trop nombreuses automobiles? Qui roule trop vite? Qui emprunte le réseau local pour contourner la circulation et gagner du temps? Des banlieusards?

Des résidents des arrondissements voisins? Ou d'autres résidents du Plateau? Bref, le transit automobile soulève de nombreuses questions.

Le grand dictionnaire terminologique⁷ de l'Office québécois de la langue française définit le transit comme la « partie de la circulation qui emprunte une route à la hauteur d'un territoire donné, mais dont les points d'origine et de destination sont extérieurs à celui-ci ». Voilà une partie de réponse. Maintenant, comment établir les limites d'un territoire qui nous permettent de cibler nos interventions? Doit-on distinguer le résident d'Outremont qui traverse Le Plateau pour se rendre dans l'arrondissement de Rosemont–La Petite-Patrie, en empruntant l'avenue Van Horne, et un résident de l'arrondissement qui se rend du parc Sir-Wilfrid-Laurier au centre-ville, en empruntant des rues locales?

En fait, la problématique du transit automobile, aussi réelle soit-elle, est d'abord une question de perception. Les gens jugent qu'une quantité d'automobiles trop importante circule dans une rue, le plus souvent la leur, et qu'il en découle une dégradation de la qualité de vie. Dans le cas de certaines rues locales, ces récriminations peuvent être tout à fait justifiées. Toutefois, comme nous le verrons à la section 4.5.1, certaines rues ont justement pour vocation de recevoir une circulation plus importante en fonction de la typologie qui leur est attribuée par le MTQ; il est, par conséquent, normal qu'on y observe des volumes plus importants de circulation.

3.3.2 Transit automobile

Même si aucune donnée précise sur le transit automobile dans Le Plateau n'a été compilée à ce jour, nos partenaires de l'École polytechnique de Montréal nous ont fourni certains éléments sur la question. Cependant, ces données doivent être utilisées avec la plus grande prudence puisqu'elles sont extrapolées à partir de l'enquête O-D 2003. Comme le soulignent les auteurs de l'étude, l'enquête O-D « ne recueille pas directement le chemin emprunté par les automobilistes, il est [par conséquent] nécessaire de recourir à un modèle

⁷<http://granddictionnaire.com>

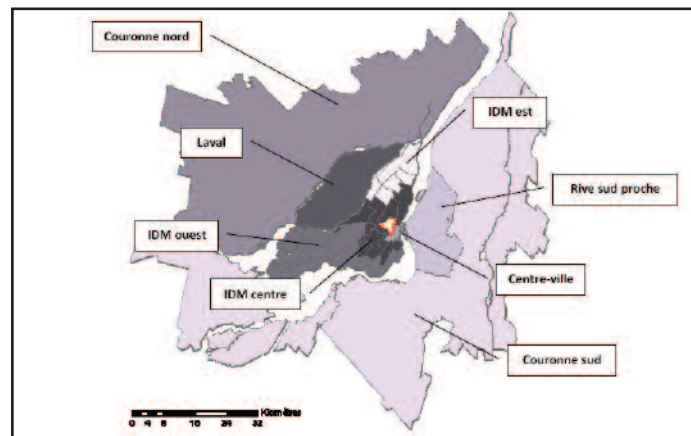
d'affectation qui permet de construire des chemins plausibles sur le réseau routier montréalais ».

Selon cette étude, environ 526 100 déplacements de transit automobile sont effectués quotidiennement à travers Le Plateau-Mont-Royal. De ces déplacements, un peu moins de 55 % sont réalisés en période de pointe, soit 132 500 déplacements le matin, entre 6 h et 9 h, et environ 148 600 l'après-midi, entre 15 h 30 et 18 h 30. Par ailleurs, près du tiers de ces déplacements (163 100 déplacements) sont réalisés pour le travail tandis que 42 % (221 000 déplacements) sont attribuables au retour à domicile.

La carte ci-dessous présente le découpage de la région de Montréal pour les besoins de l'identification des lieux de résidence des conducteurs transitant par Le Plateau-Mont-Royal, lesquels se répartissent de la façon suivante : 47 % en provenance du centre-ville ou du centre de l'île de Montréal (IDM centre), 19 % en provenance de la Rive-Sud proche et de la couronne sud, 17 % en provenance de Laval et la couronne nord, et 16 % des secteurs est (IDM est) et ouest (IDM ouest) de l'île de Montréal.

3.3.3 Synthèse et diagnostic du transit automobile

De nombreux citoyens se disent préoccupés par la problématique du transit automobile. L'arrondissement du Plateau-Mont-Royal accordera une très grande importance à la mise en place de mesures visant à limiter le transit dans le réseau local et à le concentrer dans le réseau artériel.



Découpage en huit régions pour l'identification des lieux de résidence des conducteurs transitant par Le Plateau-Mont-Royal
Source : École polytechnique de Montréal : Note technique : Étude de la circulation de transit dans Le Plateau-Mont-Royal

3.4 Mobilité des biens

Nous l'avons souligné dans l'introduction du présent chapitre, les informations dont nous disposons en matière de mobilité des biens sont des plus limitées. En ce sens, nous ne disposons d'aucune donnée chiffrée sur la circulation des marchandises. Néanmoins, nous sommes en mesure de caractériser la question du transport des marchandises sur le territoire de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal de manière globale.

L'arrondissement ne comporte ni port ni gare ni grande entreprise de distribution ou de fabrication ni site de transbordement majeur, par conséquent, le transport des marchandises s'y effectue essentiellement, d'une part, par camions et, d'autre part, à des fins d'approvisionnement des commerces.

Soulignons également qu'un nombre grandissant de camions de livraison achemine les biens de consommation directement chez les résidents. En ce sens, il est possible d'affirmer que le transport des marchandises sur le territoire du Plateau-Mont-Royal est tributaire de la diversité des biens que les consommateurs s'attendent à y trouver ou à y recevoir.

La distribution des activités économiques étant d'abord concentrée autour des sept principaux axes de l'arrondissement que sont le boulevard Saint-Laurent, les avenues Laurier, du Mont-Royal, du Parc et Papineau ainsi que les rues Saint-Denis et Sherbrooke, c'est également là que se concentre la circulation des camions.

Comme toutes les villes du Québec, l'arrondissement dispose, conformément à la loi, d'un plan de camionnage⁸ encadrant la circulation des camions tant sur le plan des parcours que des horaires. Mais, l'absence d'horaires de livraison restrictifs permet la distribution des marchandises à toutes heures du jour.

En conclusion, la distribution des biens dans Le Plateau est relativement peu encadrée en terme d'horaires et, par conséquent, des camions de livraison peuvent y être rencontrés, dans les rues où ils sont autorisés à circuler, à toutes heures. De nouvelles pratiques en la matière permettraient sûrement de limiter les nuisances associées à la circulation des camions et, ce faisant, d'améliorer la qualité de vie dans l'arrondissement. À titre d'exemple, soulignons que, depuis l'été 2005, Le Plateau-Mont-Royal interdit les collectes de déchets dans les ruelles commerciales entre 21 h et 8 h.

3.5 Synthèse et diagnostic de la mobilité des personnes et des biens

Les données présentées dans ce chapitre montrent clairement que l'ensemble des réseaux qui parcourent l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal est fortement mis à contribution, et ce, jour après jour. Partant de ce constat, il convient, et c'est là l'objet de la présente démarche, de munir l'arrondissement de divers outils pour planifier et encadrer les déplacements afin d'y préserver la qualité de vie.

D'un côté, des mesures seront prises afin d'améliorer la qualité et la quantité des infrastructures favorisant la pratique des transports actifs, notamment la marche et le vélo. D'un autre côté, des efforts seront déployés par l'arrondissement et ses partenaires

afin d'améliorer la desserte en transport en commun sur son territoire, notamment la circulation entre ses quartiers. Enfin, des mesures seront mises en place pour encadrer la circulation automobile de manière à la limiter sur le réseau local et à la concentrer plutôt dans le réseau artériel.

Par ailleurs, s'il convient de réduire le nombre de déplacements réalisés en automobile sur le territoire de l'arrondissement, il faut prendre en considération que nombre de ces déplacements sont nécessaires à la vitalité du Plateau-Mont-Royal. Dans le même sens, si la présence des camions de livraison apparaît pour plusieurs comme un irritant, celle-ci est nécessaire au maintien de la diversité des biens qui peuvent être consommés dans l'arrondissement et qui constitue justement pour les résidents une des composantes de leur qualité de vie. Par conséquent, les mesures qui seront privilégiées devraient voir à ne pas nuire au maintien de la vitalité et de la diversité tout en affichant clairement un parti pris favorable aux modes alternatifs à l'automobile.

⁸ Le plan de camionnage est abordé de manière plus détaillée à la section 5.1.

4. Conditions de déplacement des personnes

Comme la majeure partie des quartiers centraux, l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal se caractérise par une trame de rue orthogonale, c'est-à-dire selon un plan en damier. La particularité de ce type de trame urbaine est de permettre une très grande diversité d'itinéraires, du moins pour les piétons. En fait, ce sont d'abord les sens uniques et les autres mesures de limitation de la circulation qui conditionnent la liberté de mouvement des véhicules motorisés et, en principe, des cyclistes. Par ailleurs, les caractéristiques urbanistiques particulières de l'arrondissement, notamment la densité de l'emploi et des activités commerciales et de loisirs, favorisent des déplacements plus courts et l'utilisation de modes de transport alternatifs à l'automobile. Dans le même sens, les réseaux tant cyclables que de transports en commun favorisent l'utilisation de modes alternatifs à l'automobile.

4.1 Diversité des clientèles et des besoins

D'entrée de jeu, il convient de préciser qu'il existe une grande diversité de clientèles dont les besoins en termes de mobilité sont tout aussi diversifiés. Nous tentons, dans le présent chapitre, de prendre en compte, l'ensemble des clientèles. Plus d'une trentaine d'organismes (voir la Liste des organismes rencontrés dans le cadre de consultations privées) ont été rencontrés afin d'englober, autant que faire se peut, les divers points de vues, notamment ceux des personnes dont les déplacements requièrent une attention particulière comme les personnes âgées, les personnes handicapées physiquement, visuellement ou intellectuellement, de même que les enfants.

4.2 Incivilité des uns ou délinquance des autres?

Que l'on s'intéresse aux comportements des automobilistes, des cyclistes ou des piétons, force est de constater que les règles régissant l'espace urbain sont de plus en plus transgressées.

Du côté des automobilistes, de nombreux comportements inappropriés ou interdits, sont presque devenus la norme. À titre d'exemple, on peut citer le fait que nombre d'automobilistes choisissent d'appuyer sur l'accélérateur plutôt que d'immobiliser leur véhicule lorsqu'un feu de circulation tourne au jaune, voire au rouge. Mentionnons également l'utilisation des zones d'interdiction d'arrêt à des fins de stationnement temporaire ou, encore, la propension à excéder la limite permise de près de 20 km/h, seuil communément perçu comme étant toléré par les policiers. Enfin, certains termes, symboles ou règles de bases semblent tout simplement avoir perdu leur signification, pensons seulement aux passages piétonniers, aux stops et à la priorité à droite.

Du côté des cyclistes, on constate certains problèmes similaires. En effet, les stops, les feux rouges et les sens uniques ne sont pas respectés pour bon nombre de cyclistes. Pas plus d'ailleurs que le fait qu'il est interdit, comme le rappelait l'été dernier une campagne publicitaire sur des supports à vélo de l'arrondissement, de circuler à vélo sur les trottoirs.

Conseils pour bien barrer votre vélo :

- Utiliser un cadenas en «U»
- Barrer la roue avant avec le cadenas
- Fixer à un support à vélos
- Ne cadenassez pas votre vélo aux arbres

Pour rapporter un vol :
514 280-2222

**SOYEZ COURTOIS,
NE ROULEZ PAS SUR
LES TROTTOIRS.**

Les contrevenants
sont passibles d'une
amende de 37 \$

Le Plateau-Mont-Royal
Montréal ville.montreal.qc.ca/plateau

Campagne publicitaire sur les supports à vélo du Plateau

Enfin, chez certains piétons, on constate également une propension non seulement à ne pas respecter les feux rouges, les feux piétons ou à ne pas traverser aux intersections, mais une certaine arrogance, voire un mépris, à l'égard des automobilistes. Il paraît utile de rappeler que comme les cyclistes et les autres usagers de transport actif, les piétons sont parmi les plus vulnérables et que, par conséquent, des comportements délinquants, en plus de donner un mauvais exemple aux plus jeunes, mettent en danger leur propre sécurité. Combien de fois a-t-on vu des parents traverser au feu rouge en tenant la main de leur enfant?

Tout ceci pour rappeler à l'ensemble des usagers de la voie publique et de l'espace urbain que peu importe le mode de transport privilégié, il existe des règles visant d'abord et avant tout à assurer la sécurité de tous. Des débats sur la place des différents modes de transport dans l'espace urbain sont nécessaires, mais le respect des uns et des autres l'est également.

4.3 Transports actifs

Selon l'Agence de santé publique du Canada⁹, le transport actif, c'est :

« toute forme de transport où l'énergie est fournie par l'être humain. Ce sont les déplacements que vous effectuez pour vous rendre, ou pour accompagner quelqu'un, à un endroit particulier, par exemple au travail, à l'école, dans un magasin ou chez des amis. Dans la mesure où le mode que vous choisissez est « actif », vous pouvez aller à pied, à bicyclette, en fauteuil roulant, en patins à roues alignées, en planche à roulettes, en patins à glace (p. ex., sur un canal), etc. Quand vous allez à pied ou à bicyclette, vous pratiquez l'une des formes les plus populaires de transport actif. Il peut également s'agir d'une combinaison de modes de transport, par exemple marche à pied/cyclisme et transports en commun. »

Parmi les modes de transport actif, ce sont principalement la marche et le vélo qui retiennent notre attention dans cette section. D'abord, parce qu'ils sont les plus populaires. Ensuite, parce qu'il existe des infrastructures clairement vouées à ces modes de transport. Et, enfin, parce qu'il demeure un flou quant à la place des autres modes de transports actifs, notamment la planche à roulettes et le patin à roues alignées.

4.3.1 Marche

La marche est le plus commun des modes de transport. En effet, à quelques exceptions près, tous pratiquent la marche au moins pour se rendre jusqu'à leur autre mode de transport. Et pour ceux dont la marche est le mode de transport privilégié, la qualité des infrastructures apparaît des plus importantes (voir la carte Infrastructures favorisant la marche).

Dans le cadre de son *Plan de transport*, la Ville de Montréal a adopté une *Charte du piéton* visant à favoriser l'utilisation de ce mode de déplacement. Selon cette charte, la part modale des déplacements à pied en période de pointe du matin varie, pour Le Plateau, entre 20 % et 30 %. Pour les parcours de moins de 2 km, cette proportion représente entre 40 et 50 % des déplacements.

Trottoirs

Le trottoir est le lieu premier de circulation des piétons dans la ville. Par conséquent, la qualité et l'entretien de cette infrastructure sont de la plus haute importance. Toutefois, il suffit de s'y attarder pour constater que la qualité des quelque 260 km de trottoirs est très variable. À titre d'exemple, on peut notamment observer le décalage entre le niveau des dalles de béton, ce qui peut causer des chutes ou des problèmes à différents usagers, notamment ceux circulant en fauteuil roulant. Dans le même sens, on peut constater l'absence de certaines grilles d'arbres, ce qui peut également poser des problèmes de sécurité.

⁹ Site Internet de l'Agence de santé publique du Canada : <http://www.phac-aspc.gc.ca/pau-uap/condition-physique/transport.html>, consulté le 19 novembre 2007.

Par ailleurs, la largeur des trottoirs peut varier selon les secteurs. La largeur minimale pour permettre, par exemple, à une poussette ou à une personne en fauteuil roulant motorisé de circuler ne devrait jamais être inférieure à 1,80 m, ce qui n'est pas le cas de l'ensemble des trottoirs de l'arrondissement. Il s'agit là d'un minimum puisque cet espace est à peine suffisant pour permettre les croisements avec des personnes provenant de directions opposées.

Outre les aspects techniques qui viennent d'être mentionnés, d'autres facteurs rendent de plus en plus difficile la circulation sur les trottoirs. D'un côté, il y circule un nombre croissant d'utilisateurs légitimes (piétons, personnes avec poussette ou en fauteuil roulant) et illégitimes (personnes en vélo, en patins à roues alignées ou sur une planche à roulettes). D'un autre côté, l'encombrement ne cesse d'augmenter, entre autres, en raison de la présence de mobilier urbain (bancs, poubelles, supports à vélo, etc.) et de l'implantation de terrasses sur le domaine public. Évidemment, ces différents facteurs viennent affecter la circulation sur les trottoirs. Si cela peut être désagréable pour les usagers sans limitation physiques, cette situation peut devenir problématique pour les handicapés visuels, les personnes en fauteuil roulant ou avec une poussette.

Il importe de préciser que la mise à niveau, l'élargissement ou toute autre intervention visant à améliorer la qualité des trottoirs et à faciliter la circulation des piétons, toute prioritaire qu'elle soit, constitue un travail de longue haleine.

Passages piétonniers

On distingue plusieurs types de passages piétonniers. Toutefois, pour la plupart des usagers, ce qui les distingue les uns des autres relève presque du mystère. Voici donc quelques précisions sur les différents types de passages pour piétons :

- lorsqu'il n'y a pas de feux de circulation ou de panneau d'arrêt pour protéger les piétons qui traversent, le passage piétonnier est délimité par des blocs jaunes;

- lorsqu'il y a un feu de circulation ou un panneau d'arrêt, le passage piétonnier est délimité par des blocs blancs;
- lorsqu'il y a un feu de circulation ou un panneau d'arrêt ainsi qu'une ligne d'arrêt, on utilise plutôt un corridor délimité par des lignes longitudinales blanches;
- enfin, il existe également d'autres types d'aménagements, bétonnés ou en pavé uni, qui n'ont toutefois pas de valeur légale puisqu'ils ne sont pas homologués dans le Code de la sécurité routière (C.S.R.).

Tant pour les automobilistes que pour les piétons, ces passages ont une signification bien nébuleuse. D'un côté, peu nombreux sont les automobilistes qui les respectent, de l'autre, les piétons sont aussi peu nombreux à s'y aventurer lorsque la voie n'est pas complètement libre. Ainsi, la priorité que confère ce type d'aménagement aux piétons n'a que peu d'incidence sur la facilité de déplacement de ces derniers, puisque dans la plupart des cas ils doivent s'immobiliser avant de traverser, comme s'il n'y avait pas de passage piétonnier. Cependant, depuis l'embauche de 133 nouveaux policiers affectés à la circulation, des opérations policières ont été menées pour sensibiliser les automobilistes au respect de la priorité conférée aux piétons par ce type d'aménagement. Néanmoins, il reste beaucoup d'efforts à faire avant que cette priorité réglementaire ne soit respectée systématiquement par les usagers des voies publiques.

Il importe par ailleurs de préciser que lorsqu'on compare les statistiques québécoises d'accidentologie à celle des provinces où les passages pour piétons sont respectés, on constate des nombres équivalents de piétons tués dans des accidents avec des automobilistes. En d'autres termes, il serait erroné de croire que la présence d'un passage piétonnier puisse, dans les faits, assurer la sécurité des piétons.

Feux pour piétons

Afin de gérer efficacement les différents flux de circulation aux intersections où d'importants débits de piétons et d'automobiles sont constatés, des feux pour piétons peuvent être ajoutés aux feux de circulation. Par ailleurs, dans le cadre de la première phase du dernier programme d'infrastructures Canada-Québec (PICQ), plusieurs feux pour piétons du Plateau ont été équipés d'un dispositif supplémentaire appelé décompte numérique qui affiche le temps restant pour traverser l'intersection. Lorsque sera complétée la deuxième phase du PICQ, la presque totalité des feux pour piétons de l'arrondissement sera équipée de dispositifs à décompte numérique.

Il existe trois principaux modes de fonctionnement des feux piétons :

- en mode protégé : seuls les piétons sont autorisés à traverser l'intersection;
- en mode partiellement protégé : le piéton est d'abord autorisé à traverser dans une phase qui lui est exclusive, par la suite, les autres véhicules sont à leur tour autorisés à s'engager dans l'intersection, et ce, alors que des piétons sont toujours autorisés à y être;
- en mode non protégé : les piétons et les automobilistes sont autorisés à circuler simultanément, malgré que des situations conflictuelles puissent se produire.



Feu piéton avec décompte numérique

Afin de faciliter la circulation des personnes ayant une déficience visuelle, des dispositifs sonores, installés à chaque extrémité d'un passage pour piétons, et actionnés au moyen de boutons d'appel, peuvent aussi être ajoutés aux feux pour piétons pour permettre à ces usagers de traverser une intersection de manière plus sécuritaire. Voici quelques critères qui peuvent amener l'installation de dispositifs sonores à une intersection :

- insuffisance de bruit pour guider les personnes ayant une déficience visuelle, soit par absence ou insuffisance de circulation parallèle au passage piétonnier, soit en raison d'un feu pour piéton fonctionnant en mode exclusif;
- intersection décentrée;
- intersection en « T » où les manoeuvres des véhicules peuvent entrer en conflit avec les mouvements piétons.

Dans Le Plateau-Mont-Royal, les quatre intersections suivantes sont déjà équipées de signaux sonores :

- des Pins Ouest – University : côté ouest;
- Berri – Cherrier : côté ouest;
- Berri – Roy : côté ouest;
- du Parc – Rachel Ouest : côté nord.

Précisons que l'implantation et la gestion des feux piétons, des décomptes numériques et des dispositifs sonores relèvent de la Ville centre. Néanmoins, les arrondissements disposent d'un pouvoir de recommandation en la matière.

Rues piétonnières

À l'heure actuelle, Le Plateau-Mont-Royal compte quatre rues à caractère piétonnier (voir la carte Infrastructures favorisant la marche), soit la rue Prince-Arthur Est, l'avenue Duluth Est (entre le boulevard Saint-Laurent et la rue Saint-Hubert) ainsi que les rues Groll et Demers.

La rue Prince-Arthur Est est clairement une rue piétonnière, puisqu'elle est réservée à l'usage exclusif des piétons bien qu'on y voit régulièrement circuler des vélos et, dans une moindre mesure, des camions de livraison. Quant aux rues Groll et Demers, elles sont aussi à l'usage exclusif des piétons, mais à vocation locale. Dans le cas de l'avenue Duluth Est, il serait plus juste de parler de rue semi-piétonnière, puisque les aménagements caractéristiques d'une rue piétonnière sont en place bien que l'usage n'en soit pas réservé aux seuls piétons.

Ruelles vertes

Depuis 1999, des projets de verdissement de ruelles ont été mis de l'avant dans l'arrondissement à travers le programme Éco-quartier (voir la carte Infrastructures favorisant la marche). Ceux-ci consistent à aménager des plates-bandes le long de ruelles et leur succès

repose autant sur la participation et l'engagement des citoyens riverains, que sur la capacité de l'éco-quartier à les mobiliser. Par ailleurs, le coût de ces projets étant passablement élevé, la recherche de financement fait partie intégrante de la démarche. À ce jour, l'arrondissement compte une trentaine de ruelles vertes.

De plus, une première ruelle champêtre a vu le jour dans Le Plateau en 2007. À la différence d'une ruelle verte, c'est l'ensemble de la surface asphaltée d'une ruelle champêtre qui est modifiée pour permettre à la verdure de pousser bien qu'on puisse toujours y accéder en automobile.

En plus d'améliorer la qualité de vie des résidents, ces projets de verdissement permettent d'embellir le quartier, de limiter la circulation automobile, du moins dans les ruelles, tout en offrant aux piétons et aux cyclistes un parcours alternatif.



Exemple de ruelle verte - Photo : Simon Lemire-Renaud

4.3.2 Vélo

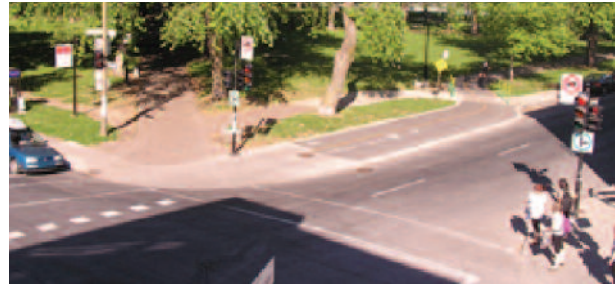
Le vélo est un mode de transport de plus en plus populaire, notamment chez les résidents du Plateau. Pour certains, le vélo est surtout un objet de loisir. Toutefois, comme en témoignent les données présentées précédemment, il est, pour plusieurs autres, le mode de transport privilégié, autant pour se rendre au travail que pour les loisirs ou le magasinage. Il n'est donc pas surprenant que, malgré la présence d'équipements et d'infrastructures diverses pour le vélo (voir la carte Équipements et infrastructures pour vélo), des demandes de plus en plus nombreuses soient formulées pour l'ajout de voies cyclables et de supports à vélo.

Réseau cyclable

Comme plusieurs l'auront remarqué, on assiste depuis quelques années à une croissance du réseau cyclable montréalais. Cette tendance va se poursuivre dans les prochaines années, puisque la Ville de Montréal annonçait récemment, dans son Plan de transport, sa volonté de doubler le réseau cyclable montréalais pour le faire passer de 400 km à 800 km, d'ici 5 à 7 ans.

Dans le cas du réseau cyclable, il n'apparaît pas approprié, comme nous le verrons plus tard pour le réseau routier, de parler de hiérarchisation, du moins pas dans le même sens. Pour le réseau routier, la hiérarchisation est établie, entre autres choses, en fonction du débit véhiculaire qu'on y retrouve. Toutefois, pour le réseau cyclable c'est plutôt le niveau de protection des usagers qui distingue les aménagements entre eux. Le réseau cyclable montréalais se compose essentiellement de trois types de voies cyclables :

1. les pistes cyclables sont séparées physiquement des autres voies de circulation : on les retrouve le plus souvent directement dans la rue (séparées de la circulation par un terre-plein bétonné ou par des balises) ou encore dans les parcs;



Piste cyclable : rue De Brébeuf

2. les bandes cyclables sont des voies réservées aux cyclistes aménagées à même la chaussée, délimitées par des lignes longitudinales et identifiées par des chevrons de cheminement. On les utilise principalement dans deux situations :

- dans des rues à haut débit de circulation, comme la rue Saint-Urbain, elles sont utilisées pour marquer la place des cyclistes;
- dans des rues à plus faibles débits, elles peuvent être utilisées pour permettre la circulation des bicyclettes à contresens de la circulation;



Bande cyclable : rue Saint-Urbain

3. les chaussées désignées sont des rues officiellement reconnues comme voies cyclables que les cyclistes et les automobilistes se partagent.



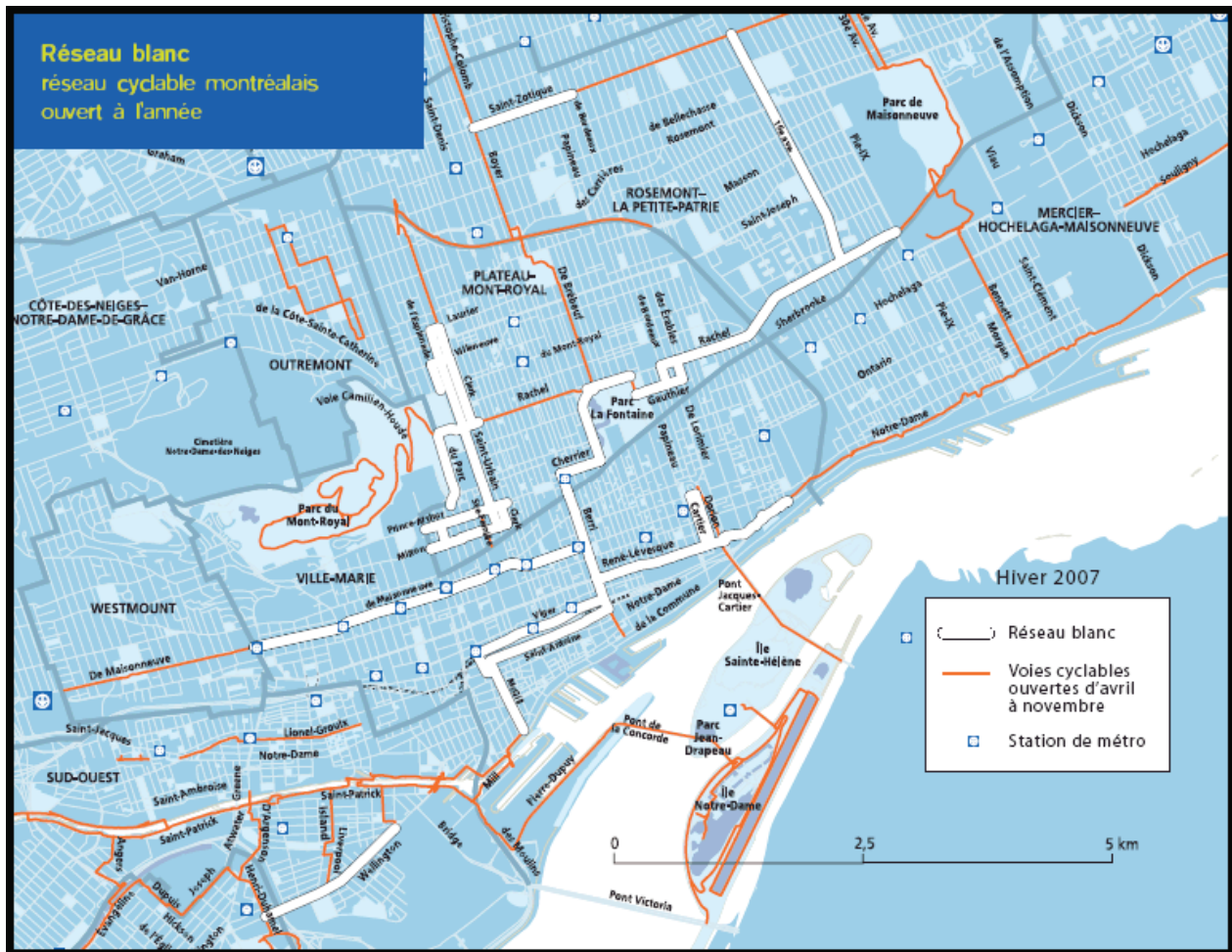
Chaussée désignée : rue Milton

Les 14,4 km de voies cyclables qui desservent Le Plateau-Mont-Royal se répartissent de la façon suivante : 8,2 km de pistes cyclables, 3,2 km de bandes cyclables et 3,1 km de chaussées désignées.

Réseau blanc

Par le passé, la période d'ouverture du réseau cyclable s'étendait du 15 avril au 15 novembre. Dans le cadre de son *Plan de transport*, la Ville de Montréal s'est engagée à maintenir ouverte toute l'année une partie de son réseau cyclable, appelée réseau blanc, qui devrait représenter 70 km d'ici cinq

ans. Cet engagement fait suite aux demandes des cyclistes qui, profitant d'hivers plus cléments, souhaitent se déplacer à vélo durant les douze mois de l'année. Dans son *État du vélo au Québec*¹⁰, Vélo-Québec évaluait à 50 000 le nombre de personnes utilisant leur vélo au moins une fois entre décembre et mars dans l'ensemble du Québec.



¹⁰ Cet ouvrage peut être consulté sur le site Internet de Vélo-Québec à l'adresse suivante : www.velo.qc.ca.

Pour la période hivernale 2007-2008, et ce, pour la première fois, c'est plus de 40 km de voies cyclables qui sont accessibles aux cyclistes, dont environ 11 km dans Le Plateau-Mont-Royal. Évidemment, l'entretien du réseau blanc représente un défi logistique de taille puisqu'il faut s'assurer que le réseau soit accessible, et ce, sans compromettre la sécurité des cyclistes et des autres utilisateurs de la voirie. En ce qui a trait aux coûts, des dépenses importantes sont à prévoir (déneigement, chargement de la neige, épandage d'abrasifs, etc.) pour maintenir un niveau de service qui ne compromette pas la sécurité des différents usagers du réseau routier.

Du côté des cyclistes, la circulation à vélo en période hivernale commande une certaine prudence. En effet, comme le suggère le document *À vélo, même l'hiver!* diffusé récemment par la Ville de Montréal, les cyclistes doivent adapter leur conduite aux conditions de circulation notamment en équipant bien leur vélo, en vérifiant régulièrement l'état des freins, en se faisant le plus visible possible, en signalant clairement leurs intentions et en évitant les manœuvres brusques. Du côté des automobilistes, la circulation des cyclistes en période hivernale commande également une adaptation de leur conduite, ceux-ci étant d'autant plus vulnérables que les conditions sont difficiles.

Bref, cette nouvelle réalité qu'est la circulation des cyclistes en hiver exige une adaptation des usagers du réseau routier, notamment des automobilistes et des cyclistes, mais également des services municipaux pour que soit maintenu un niveau de service permettant d'assurer leur sécurité. Soulignons que le réseau blanc devrait prendre de l'expansion dès l'hiver 2008-2009.



Feu pour cyclistes

Feux pour cyclistes

Il existe un autre dispositif qui peut être ajouté aux feux de circulation là où le réseau cyclable est passablement achalandé : le feu pour cyclistes. D'une part, ce dispositif sert à réguler les déplacements des cyclistes et, d'autre part, il vise à limiter les interactions conflictuelles entre les cyclistes et les autres usagers de la route. Sa présence est justifiée lorsque les cyclistes ont besoin d'une phase qui leur soit exclusive. On en retrouve, notamment, sur les pistes cyclables

De Brébeuf et Rachel. Les cyclistes sont tenus de respecter ces feux. En l'absence de ceux-ci, ils doivent se conformer aux feux de circulation réguliers, plutôt qu'aux feux pour piétons.

Stationnement des vélos

Compte tenu de la popularité du vélo chez les citoyens du Plateau et les gens qui le fréquentent, de nombreux supports à vélo sont mis à la disposition des cyclistes. Au total, on retrouve plus de 1500 places de stationnement sur les supports à vélo de l'arrondissement.

Sur les trottoirs, on compte plus de 300 supports de type *Diapason* ou *BO*, lesquels permettent de stationner chacun deux vélos, ce qui correspond à 600 places de stationnement. Peu encombrants, ces supports n'obstruent pas le passage des véhicules d'entretien et, par conséquent, peuvent être laissés en place durant toute l'année, ce qui constitue un avantage non négligeable. On retrouve également sur les trottoirs de l'arrondissement plus de 280 supports à vélo de type *CP-3* qui permettent chacun de stationner trois vélos, pour 840 places de stationnement. Toutefois, l'emprise au sol de ce type de support nous force à les enlever pour la période hivernale, afin de permettre le déneigement des trottoirs et de limiter les bris de vélos, des supports et de la machinerie. Par conséquent, ces supports ne sont utilisables que durant la période habituelle d'ouverture du réseau cyclable, soit du 15 avril au 15 novembre.

Depuis l'été 2005, Le Plateau-Mont-Royal a choisi d'aménager des stationnements à vélo sur chaussée pour répondre aux demandes des cyclistes, là où l'espace sur le trottoir ne permet pas d'implanter de nouveaux stationnements à vélo. On retrouve maintenant 15 de ces stationnements dans l'arrondissement, dont la capacité varie entre 7 et 28 vélos. Au total, ces stationnements peuvent accueillir 168 vélos sur l'équivalent de 28 cases de stationnement pour automobile (voir la carte Transport en commun et intermodalité et la Liste des stationnements à vélo sur chaussée).

L'arrondissement a réalisé un projet-pilote au cours de l'été 2007 sur le stationnement à vélo sur chaussée de l'avenue du Mont-Royal Est, situé entre les rues Rivard et Berri, face à la station de métro Mont-Royal. Ce projet visait, d'une part, à tester une nouvelle façon d'aménager les stationnements à vélo sur chaussée pour en augmenter la capacité et, d'autre part, dans un souci d'esthétique, à procéder à l'évaluation de huit nouveaux modèles de supports à vélo, par le biais d'un sondage Internet.



Diapason

BO

CP-3



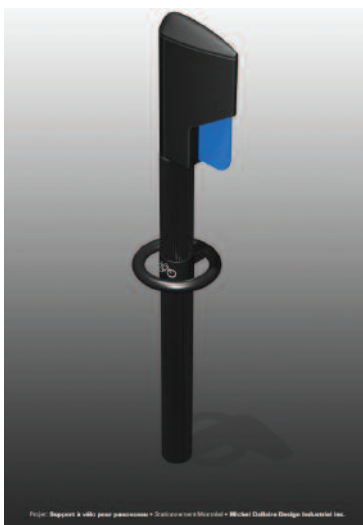
Stationnement à vélo sur chaussée - avenue De Gaspé au nord de l'avenue Laurier Est



Stationnement à vélo sur chaussée - avenue du Mont-Royal Est, face au métro

Par ailleurs, l'arrondissement remplacera, dès 2008, ses 2 904 parcomètres par des bornes de perception informatisées, comme on en retrouve déjà dans l'arrondissement de Ville-Marie, et chaque case de stationnement pour automobile sera identifiée par un panneau. Soulignons que, d'après Stationnement de Montréal, environ 40 % des 1082 panneaux de l'arrondissement devraient être munis d'arceaux de stationnement à vélo, ce qui représentera une augmentation de quelque 800 places de stationnement légales. En effet, les automobilistes n'ayant pas à accéder aux panneaux pour payer, mais plutôt à une borne, il sera maintenant possible d'y autoriser le stationnement des vélos.

Il convient de préciser que, bien qu'il s'agisse d'une pratique illégale, de nombreux cyclistes utilisent le mobilier urbain (parcomètres, tiges de signalisation, lampadaires, etc.), voire les arbres, pour cadenasser leurs vélos. L'achalandage dans certains secteurs du Plateau explique en partie l'utilisation du mobilier urbain en guise de support à vélo. Ce choix s'explique aussi par la volonté des cyclistes de stationner leur bicyclette le plus près possible de leur destination. L'ajout d'arceaux de stationnement pour vélos sur les tiges des panneaux devrait régler une partie du problème dès cette année.



Arceau de stationnement pour vélo
Source : Stationnement de Montréal

Enfin, soulignons que de nombreux supports à vélo, n'ayant pas encore été répertoriés, se retrouvent également dans les parcs, autour d'édifices publics et sur des terrains privés.

Vélos en libre-service

Afin d'encourager la pratique des transports actifs, de nombreuses villes du monde, dont Paris et Lyon, ont mis sur pied des systèmes de location de vélos en libre-service. Malgré un contexte qui diffère de celui de ces villes françaises, la tendance est au développement de ce type d'initiative à Montréal.

Dans le cadre de son *Plan de transport*, la Ville de Montréal a manifesté son intention d'instaurer un système de vélos en libre-service inspiré des expériences européennes de même nature. C'est la société en commandite Stationnement de Montréal qui gèrera la future flotte montréalaise de vélos en libre-service. Celle-ci s'affaire déjà pour que, dans la mesure du possible, on puisse, dès 2008, voir circuler les prototypes de vélos de cette flotte.

Par ailleurs, Odace Événements, filiale de la Société de développement de l'avenue du Mont-Royal (SDAMR), a mis à la disposition des résidents et des visiteurs du Plateau une flotte de vélos en libre-service pour la deuxième fois en 2007. Dans le cadre du projet *Bécik Vert*, 20 vélos ont été mis à la disposition du public. Ceux-ci pouvaient être empruntés gratuitement à l'un des deux points de prêts situés sur l'avenue du Mont-Royal. Puisque ce projet cadrerait autant avec la démarche du *Plan de déplacement urbain* que celle du *Plan stratégique de développement durable*, l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal a participé financièrement à ce projet de transport alternatif à l'auto-solo.



Projet Bécik Vert : kiosque de prêt devant la station de métro Mont-Royal

Par ailleurs, toujours en 2007, l'arrondissement a adhéré au programme *AccèsVélo 2007 de Voyagez Futé*. Il s'agit d'un programme de vélos en libre-service visant à offrir une solution de rechange aux employés d'une entreprise, en l'occurrence ceux de l'arrondissement, pour leurs déplacements à partir du travail. Les employés du bureau d'arrondissement ont donc eu accès, pour la première fois à cinq vélos en libre-service durant les heures de travail.



Programme AccèsVélo 2007 pour les employés de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal

Les différentes démarches entreprises en ce domaine et la volonté de la Ville de Montréal de se doter d'une flotte de vélos en libre-service témoignent de l'engouement suscité par cette pratique.

4.3.3 Autres modes de transport actif

Outre la marche et le vélo, il existe un certain nombre d'autres modes de transport actifs, dont le patin à roues alignées et la planche à roulettes.

Par le passé, le patin à roues alignées et la planche à roulettes étaient essentiellement dédiés aux loisirs, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui. En effet, ces deux modes de transport actif sont maintenant utilisés comme mode de transport quotidien par plusieurs. Cependant, il n'existe pas d'espaces exclusivement dédiés à leur circulation, bien qu'ils soient autorisés dans les voies cyclables. D'un côté, ils sont trop rapides pour circuler sur les trottoirs. D'un autre côté, la rue et les voies cyclables ne sont pas bien adaptées à leurs déplacements. Quoi qu'il en soit, en l'absence d'espaces adaptés à leur circulation, les utilisateurs de ces modes de transport actif sont contraints d'utiliser, à leurs risques, la rue, le trottoir ou les voies cyclables.

Une réflexion semble nécessaire afin soit de créer un espace dédié à la circulation de ces modes de transport, ce qui semble peu probable, soit d'adapter le réseau cyclable pour qu'il puisse les accueillir tout en limitant les conflits avec les cyclistes.

4.3.4 Diagnostic du transport actif

La popularité du Plateau-Mont-Royal entraîne une hausse inévitable des déplacements sur son territoire. Évidemment, cette hausse a une incidence sur la facilité avec laquelle les gens peuvent s'y déplacer. En ce sens, l'achalandage des trottoirs de certaines rues commerciales est tellement important qu'il devient difficile pour les piétons, les poussettes et les fauteuils roulants d'y circuler librement, en soirée et les fins de semaine. Il en va de même sur les voies cyclables, en période de pointe.

À cette hausse de l'achalandage s'ajoute également la circulation d'usagers sur des infrastructures qui ne leur sont pas dédiées (cyclistes sur les trottoirs, personnes en fauteuil roulant sur les voies cyclables, etc.) et qui, se faisant, engendrent des problèmes de circulation et de sécurité. La réflexion entourant la gestion et la planification des infrastructures dédiées aux modes de transport actifs verra à intégrer les préoccupations des usagers de chacun de ces modes, de manière à rendre leur pratique efficace, attrayante, agréable et sécuritaire.

4.4 Transports en commun

Dans le cadre du *Plan de déplacement urbain*, les transports en commun sont pris au sens large, c'est-à-dire qu'ils comprennent non seulement l'autobus, le métro et le transport adapté, mais également l'autopartage, le covoiturage et le taxi (voir la carte Transport en commun et intermodalité).

La Société de transport de Montréal (STM) travaille depuis plusieurs années à optimiser ses services réguliers avec pour objectif d'offrir une desserte en transports en commun à moins de 500 mètres, ce qui correspond environ six minutes de marche, sur l'ensemble de territoire qu'elle couvre. Partant de cet objectif, Le Plateau-Mont-Royal possède un

excellent taux de couverture, puisque, de jour comme de nuit, l'ensemble du territoire se trouve à moins de 500 mètres d'une ligne d'autobus de la STM ou d'une station de métro (voir la carte Transport en commun et intermodalité et la liste Services offerts par la STM dans Le Plateau-Mont-Royal).

4.4.1 Autobus

Au total, 31 lignes d'autobus desservent le territoire du Plateau-Mont-Royal, soit 18 régulières, 3 en période de pointe, 2 lignes rapides et 8 lignes de nuit. De ces 31 lignes d'autobus, 29 sont accessibles aux personnes en fauteuil roulant. On y compte un total de 338 arrêts, dont 89 avec abribus. On peut donc parler d'une desserte intéressante du territoire.

Toutefois, il importe de souligner que, comme c'est le cas dans la plupart des grandes villes du monde, les services d'autobus sont d'abord organisés en fonction du centre-ville. Par conséquent, pour différents parcours à l'intérieur de l'arrondissement, surtout en période hors pointes, l'autobus ne représente pas, en termes de temps de parcours, une option compétitive à d'autres modes de transport comme l'automobile, le vélo ou même la marche.

L'utilisation des autobus à plancher surbaissé de la STM par les personnes à mobilité restreinte ou en fauteuil roulant et les poussettes ne se fait pas sans heurts. Outre le fait qu'on y retrouve très rarement des personnes en fauteuil roulant, le design de ces autobus y rend très difficile la circulation à l'intérieur, aux heures d'affluence, et ce, particulièrement aux usagers pour lesquels ils ont été conçus.

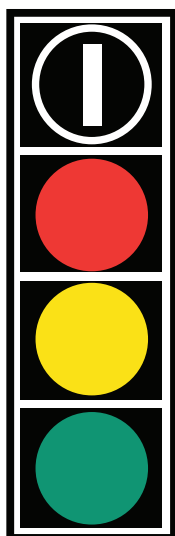
Mesures préférentielles pour autobus

Les mesures préférentielles ont pour objectif d'améliorer la qualité, la régularité et l'efficacité de la desserte en transports en commun de surface, c'est-à-dire pour autobus. On retrouve deux mesures préférentielles pour autobus dans Le Plateau-Mont-Royal : les voies réservées et les feux prioritaires.



Panneau de voie réservée pour autobus et taxis

possibilité que soient aménagées des voies réservées élargies pour permettre la circulation sécuritaire des vélos est à l'étude.



Feu prioritaire pour autobus

Des feux prioritaires pour autobus ont été implantés à certaines intersections où la congestion risque de nuire à la circulation et à la régularité du service d'autobus. On en retrouve, par exemple, dans la rue Saint-Denis, à l'intersection du boulevard Saint-Joseph Est, ou sur l'avenue du Parc, à l'intersection de la rue Léo-Parizeau, de même qu'en face du monument Sir-Georges-Étienne-Cartier. Le feu prioritaire permet aux autobus circulant dans une rue de s'engager dans l'intersection avant les automobiles, ce qui les soustrait, au moins partiellement, à la circulation.

4.4.2 Métro

Outre les nombreuses lignes d'autobus qui parcourent l'arrondissement, on y retrouve également trois stations de métro : Sherbrooke, Mont-Royal et Laurier. Ces trois stations se trouvent sur la ligne 2 (orange) du métro qui s'étend de la station Montmorency, à Laval, à la station Côte-Vertu, dans l'arrondissement de Saint-Laurent, en passant par le Vieux-Montréal et la partie sud du centre-ville. Près de 80 % du territoire du Plateau, soit à l'ouest de l'avenue Papineau, se trouve à moins d'un kilomètre de cette ligne, c'est-à-dire à moins de 15 minutes de marche.

Par ailleurs, plusieurs lignes d'autobus desservant l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal aboutissent sur la ligne 1 (verte) du métro qui, elle, donne accès à la partie nord du centre-ville longeant la rue Sainte-Catherine. Les résidents du Plateau sont donc bien desservis en fait de stations de métro.

Cependant, les trois stations se trouvant dans l'arrondissement sont surchargées en période de pointe et il arrive régulièrement, surtout durant les périodes scolaires, que des usagers soient forcés de laisser passer un ou plusieurs trains avant de pouvoir entrer dans les voitures. De plus, il va sans dire qu'en période de pointe, le confort est à peu près inexistant sur cette ligne de métro. Cette situation ne s'est pas améliorée depuis l'ouverture de nouvelles stations de métro surtout que l'achalandage de celles-ci dépasse nettement les prédictions. Cette situation pourrait encore se détériorer puisque le *Plan de transport* de la Ville de Montréal prévoit l'ajout d'une voie réservée en site propre pour autobus sur le boulevard Henri-Bourassa et d'un train de banlieue vers Mascouche, lesquels se rabattront tous deux sur cette même ligne de métro, respectivement à la station Henri-Bourassa et à la station Sauvé, venant y ajouter un achalandage supplémentaire.

En matière d'accessibilité, l'absence d'ascenseur, sauf dans les trois nouvelles stations de Laval, rend le métro inutilisable pour les personnes en fauteuil roulant. De plus, comme il faut utiliser un escalier pour accéder aux quais de chacune des stations de l'arrondissement, l'accessibilité pour les personnes à mobilité restreinte, les personnes âgées et les poussettes y est, dans bien des cas, problématique. Pour pallier ce manque, il est prévu au *Plan de transport* d'équiper d'ascenseurs cinq stations de la ligne 2 (orange) d'ici 2010, mais aucune des stations du Plateau. Par la suite, c'est au rythme de trois stations par année que la STM compte rendre accessible l'ensemble du réseau au moyen d'ascenseurs.

4.4.3 Transport adapté

Bien que les personnes en fauteuil roulant aient accès à la plupart des lignes d'autobus desservant l'arrondissement (29 sur 31), d'autres services sont également offerts à cette clientèle, soit le transport adapté par minibus de la STM ou le transport par taxi adapté.

Le service de transport par minibus offert par la STM est accessible aux personnes handicapées ayant des limitations fonctionnelles suffisamment importantes pour justifier l'utilisation d'un tel service. Le service est offert à la demande en fonction d'un certain nombre de critères¹¹. Les coûts de ce service sont identiques à ceux des services réguliers de la STM et doublent lorsqu'il s'agit d'un déplacement vers l'extérieur de l'île de Montréal.

Les services de taxi adapté sont offerts par plusieurs compagnies de taxi montréalaises. Les compagnies ou les chauffeurs doivent détenir un permis restreint afin de pouvoir offrir ce service. Ce permis donne le droit d'exploiter une camionnette modifiée pour accueillir des fauteuils roulants. Soulignons que ces taxis adaptés sont exclusivement dédiés à la clientèle en fauteuil roulant. Par ailleurs, les services de taxi adapté connaissent une certaine croissance explicable, au moins en partie, par le respect d'un moratoire sur la délivrance de permis de taxis autres que restreints.

4.4.4 Taxi

L'arrondissement du Plateau-Mont-Royal compte 26 postes d'attente pour taxis pour un total de 114 espaces auxquels s'ajoutent les nombreux véhicules qui circulent librement sur son territoire. Si la présence de ces postes d'attente permet d'assurer l'efficacité de la desserte par taxi à l'échelle de l'arrondissement, elle pose néanmoins certains problèmes.

D'un côté, les postes d'attente sont essentiels pour assurer l'efficacité de la desserte du territoire par taxi. En ce sens, les représentants du Bureau du taxi et du remorquage, organisme relevant du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM), soulignaient que le nombre de postes d'attente dans Le Plateau

semble suffisant bien que le nombre de places réservées par emplacement ne le soit pas. D'un autre côté, ces postes sont perçus assez négativement par bon nombre de riverains en raison, notamment, du bruit qu'ils occasionnent, du comportement de certains chauffeurs et de la présence de taxis en double file ou occupant des parcomètres, parce qu'excédant le nombre de places réservées. Des moyens de faciliter la cohabitation des postes d'attente pour taxis, notamment dans les secteurs résidentiels, pourraient faire partie des réflexions futures dans le cadre du PDU.

Outre la cohabitation, les représentants du Bureau du taxi et du remorquage soulèvent un certain nombre de problèmes à prendre en compte dans la réflexion pour améliorer l'efficacité et l'attrait du taxi comme mode de transport en commun : problème de propreté autour des postes en raison de l'insuffisance de poubelles; difficulté d'accéder aux voitures pendant les périodes de déneigement, en raison de la présence de neige poussée vers les postes d'attente, ce qui les rend inaccessibles du trottoir; les rues à sens unique et les interdictions de virage à gauche qui ont un impact sur le coût des courses, ce qui nuit au potentiel d'attraction du taxi; etc.

Des efforts mériteraient sûrement d'être faits afin d'améliorer l'attrait du taxi. À ce titre, la voie réservée de l'avenue du Parc constitue certainement un modèle à reproduire. Soulignons, en terminant, qu'un moratoire sur la délivrance de permis de taxi est en vigueur depuis plusieurs années afin de répondre aux demandes des chauffeurs qui souhaitent en limiter le nombre. Seuls les permis restreints, c'est-à-dire les permis pour camionnettes modifiées pour accueillir les personnes en fauteuil roulant, sont soustraits à ce moratoire.

¹¹ Pour connaître les détails de ce service, vous pouvez consulter l'adresse Internet suivante : <http://stm.info/t-adapte/index.htm>.

4.4.5 Autopartage

Les services d'autopartage constituent une solution de rechange à l'automobile en solo. L'autopartage est un service de location d'automobile en libre-service, à faibles coûts, qui permet aux abonnés d'avoir accès à des véhicules dispersés, entre autres, dans Le Plateau-Mont-Royal, pour des durées allant d'une demi-heure à plusieurs jours, et ce, sans se soucier des diverses contraintes liées à la possession d'une auto (entretien, assurance, immatriculation, etc.).

D'un point de vue environnemental, l'autopartage vise à la fois la réduction du nombre d'automobiles sur les routes, du kilométrage parcouru au moyen de ce mode de transport et des nuisances liées à son usage. De plus, l'adhésion à l'autopartage s'accompagne généralement d'un usage accru des transports en commun ainsi que de la pratique plus régulière des transports actifs. Soulignons qu'une entente a récemment été conclue entre une entreprise d'autopartage et la STM afin d'offrir un forfait incluant leurs services respectifs.

Une étude produite par Tecslut inc. en 2006¹² révèle que Le Plateau-Mont-Royal fait partie des secteurs, avec le centre-ville de Montréal, Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, Rosemont–La Petite-Patrie et Outremont, où la proportion d'usagers de l'autopartage est la plus élevée. Selon les fournisseurs de ce service, environ 5 % des ménages du Plateau, soit environ 2 800 abonnés, adhéreraient à ce type de service. Toujours selon l'industrie, la croissance annuelle du nombre d'abonnés dans l'arrondissement s'élèverait à 25 %.

À l'heure actuelle, on compte 143 véhicules d'autopartage répartis dans les 33 emplacements de stationnement qui leurs sont réservés dans Le Plateau-Mont-Royal. Favorable à ce type de transports en commun, l'arrondissement travaille conjointement avec les fournisseurs de ce service afin d'en améliorer l'accessibilité en ajoutant, dans la mesure du possible, des stationnements dédiés à l'autopartage sur son territoire, et ce, autant sur rue que hors rue.

4.4.6 Covoiturage

À notre connaissance, il n'existe aucune infrastructure publique pour favoriser cette pratique. Par contre, nous sommes conscients que certains organismes offrent des services pour favoriser, notamment dans Le Plateau-Mont-Royal, la pratique du covoiturage.

4.4.7 Diagnostic des transports en commun

Lorsqu'on considère les transports en commun au sens large, c'est-à-dire en y incluant l'autobus, le métro, le transport adapté, l'autopartage, le covoiturage et le taxi, l'offre globale sur le territoire du Plateau apparaît passablement intéressante. Néanmoins, même si elle couvre l'ensemble du territoire, la desserte en autobus ne permet pas de relier de façon continue certaines parties de l'arrondissement, notamment parce qu'elle est d'abord prévue pour donner accès au centre-ville en période de pointe. De plus, la fréquence hors pointe et le confort, donc l'attrait du service gagneraient à être améliorés. Par ailleurs, en ce qui concerne le métro, la situation déjà difficile pourrait se détériorer au cours des prochaines années lorsque les différents projets prévus au *Plan de transport* permettant des interconnexions avec la ligne 2 (orange) verront le jour.

4.5 Réseau routier

4.5.1 Hiérarchisation du réseau routier

Le réseau routier de l'arrondissement compte 136 km de rues (rues, avenues et boulevards) et 694 intersections. À l'image du réseau montréalais, une typologie a été établie pour classer les infrastructures routières en fonction des débits qu'on y retrouve : artères, collectrices et rues locales (voir la carte Hiérarchisation du réseau routier).

Les artères ont pour fonction première de permettre le transit entre les différentes parties du territoire. Outre la gestion quotidienne et l'entretien courant qui sont de la responsabilité des arrondissements, la planification, la construction, l'exploitation, l'entretien et le financement du réseau artériel relèvent de la Ville centre.

¹² Cette étude peut être consultée à l'adresse Internet suivante : http://www.communauto.com/abonnes/PT-CS_RapportFinal_jul06.pdf

Les artères nord-sud qui parcourent Le Plateau-Mont-Royal sont : les rues University, Jeanne-Mance (au sud de la rue Léo-Parizeau), Saint-Urbain, Saint-Denis, Berri (au sud de la rue Roy), D'Iberville et Frontenac, les avenues du Parc, Christophe-Colomb (au nord de la rue Saint-Grégoire), Papineau et De Lorimier ainsi que le boulevard Saint-Laurent. Les artères est-ouest sont : les rues Saint-Grégoire, Roy (entre les rues Saint-Denis et Berri) Léo-Parizeau, Cherrier et Sherbrooke, les avenues Van Horne et des Pins (entre les rues University et Saint-Denis) ainsi que le boulevard Saint-Joseph (à l'est de l'avenue du Parc).

Sous la responsabilité des arrondissements, les rues collectrices remplissent une double fonction puisqu'elles permettent, préférablement en période de pointe, à la fois le transit, dans une moindre mesure que les artères, et la distribution des véhicules dans le réseau local.

Les rues collectrices nord-sud qui parcourent Le Plateau sont : les rues Resther, Saint-Hubert, de Mentana (entre Laurier Est et Saint-Grégoire), De La Roche, De Brébeuf (entre Laurier Est et Saint-Grégoire), et Fullum ainsi que les avenues du Parc-La Fontaine et Christophe-Colomb. Les rues collectrices est-ouest sont : les rues Masson et Rachel, les avenues Laurier (à l'ouest de l'avenue Papineau) et du Mont-Royal ainsi que le boulevard Saint-Joseph (à l'ouest de l'avenue du Parc).

Finalement, les rues locales sont toutes les rues ne faisant partie ni du réseau artériel ni du réseau collecteur. Elles ont pour fonction de permettre l'accessibilité aux quartiers résidentiels. Lorsqu'elles sont utilisées à des fins de transit, des mesures de limitation de la circulation peuvent s'y avérer nécessaires. L'arrondissement assume la responsabilité du réseau local.

4.5.2 Balayage et déneigement

L'objectif de la présente section n'est pas de détailler l'ensemble des opérations liées au balayage et au déneigement, mais plutôt de souligner quelques éléments importants.

Balayage des rues et des trottoirs

Comme chacun peut le constater, les rues et les trottoirs de l'arrondissement sont balayés de façon régulière, soit deux fois par semaine pour le réseau local et une fois par jour pour le réseau artériel et les rues commerçantes. Il ne fait aucun doute que cet entretien est d'une importance capitale pour assurer la propreté des rues et des trottoirs. Toutefois, les restrictions au stationnement liées à l'entretien forcent les citoyens à déplacer régulièrement leur automobile. Ces restrictions jumelées à la faible disponibilité du stationnement pour automobile incitent certains résidents à utiliser leur voiture plutôt que d'autres modes de transport pour leurs déplacements quotidiens. Dans cette perspective, la diminution de la fréquence du balayage apparaîtrait comme un moyen efficace pour réduire l'utilisation de l'automobile par les résidents du Plateau.

Déneigement

Sans entrer dans les détails des opérations de déneigement, soulignons qu'elles ont pour but d'assurer le déplacement sécuritaire des véhicules d'urgence, des transports en commun, des piétons, des automobiles et des marchandises sur les 136 kilomètres de rues et les 262 kilomètres de trottoirs qui sillonnent l'arrondissement.

En fonction de l'importance des précipitations et des prévisions, diverses opérations sont nécessaires : l'épandage d'abrasifs sur les chaussées et les trottoirs, le lancement de l'opération *rues étroites*¹³ (voir la carte Rues étroites), le déblaiement des chaussées et des trottoirs ainsi que le chargement et le transport de la neige. De plus, l'arrondissement doit également assurer, depuis l'automne 2007, le déneigement du réseau blanc (réseau de voies cyclables accessibles à l'année).

En terminant, il faut savoir que dans le cas de neige abondante, il peut être nécessaire de procéder à plusieurs passages sur certaines artères avant de pouvoir lancer les opérations sur le réseau local, ce qui a évidemment pour effet d'allonger la durée des opérations.

¹³ Certaines rues qualifiées d'étroites, celles dont la largeur est inférieure à 7,2 m, sont sujettes à des mesures particulières pour en faciliter le déneigement et y permettre la circulation des véhicules d'urgence.

4.5.3 Automobile

Le territoire de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal est caractérisé par une trame urbaine orthogonale, ou en damier, laquelle permet, à quelques exceptions près, une circulation automobile relativement libre. Parmi ces exceptions, il apparaît pertinent de mentionner le chemin de fer du CP, à la limite nord et est du Plateau, qui réduit passablement le nombre d'accès à l'arrondissement en provenance de ces deux directions. La présence du mont Royal et de son parc, directement à l'ouest de l'arrondissement, ont également pour effet de limiter les accès en provenance de cette direction.

L'automobile demeure pour nombre de personnes le moyen par excellence, ou du moins le moyen privilégié, pour les déplacements quotidiens, tant pour le travail que pour le magasinage, les loisirs ou tout autre motif. Toutefois, dans un territoire comme celui du Plateau où plus de la moitié des ménages (52,9 %) ne possèdent pas d'automobile, cette situation devient, pour plusieurs, la source de nombreux désagréments. En effet, les plaintes de citoyens sont de plus en plus fréquentes à l'égard des automobilistes à qui on reproche, entre autres, le non-respect des limites de vitesse et de la signalisation (feux rouges, panneaux d'arrêt, passages pour piétons, etc.), l'utilisation du réseau local à des fins de transit, voire l'agressivité envers les autres usagers de la route.

Quoi qu'il en soit, si l'un des objectifs du *Plan de déplacement urbain* consiste à réduire les effets négatifs liés à l'usage de l'automobile, il ne s'agit pas d'éliminer l'automobile du Plateau-Mont-Royal, mais plutôt d'en promouvoir un usage judicieux, notamment en augmentant l'attrait des modes actifs et collectifs de transport à l'échelle de l'arrondissement.

4.5.4 Gestion des déplacements motorisés

La gestion des déplacements représente un défi de taille. L'arrondissement doit assurer des conditions optimales de déplacements en termes d'efficacité, de sécurité et de confort, sans égard aux modes de transport. Par ailleurs, il doit limiter les impacts

associés aux déplacements quotidiens sur la qualité de vie dans l'ensemble du territoire, dans un contexte où les actions mises de l'avant peuvent faire autant d'heureux que de mécontents. Enfin, les mesures ayant prouvé leur efficacité ailleurs doivent être adaptées à la réalité du Plateau-Mont-Royal.

Transit automobile

Nous l'avons souligné précédemment, les résidents du Plateau sont particulièrement préoccupés par la question du transit automobile. La fluidité n'étant pas toujours de mise sur le réseau artériel, où normalement la circulation de transit devrait se concentrer, plusieurs automobilistes choisissent d'utiliser le réseau local pour éviter les points de congestion. En agissant de la sorte, les automobilistes en transit dans le réseau local altèrent inévitablement la qualité de vie des résidents des rues qu'ils empruntent, puisqu'on y assiste à une augmentation des débits et, dans bien des cas, à une augmentation des vitesses pratiquées, lesquelles peuvent même dépasser les limites permises.

Bien qu'on observe effectivement des points de congestion sur le réseau artériel, des études réalisées par l'arrondissement à partir de données de comptage révèlent qu'en optimisant la gestion des feux de circulation, plusieurs artères de l'arrondissement pourraient accueillir plus d'automobiles, et ce, sans nuire à la fluidité de la circulation. En ce sens, il serait possible, dans certains secteurs, de limiter l'accès au réseau local par diverses interventions sans compromettre la circulation sur le réseau artériel dans la mesure où la gestion des feux y serait optimale. Cependant, il importe de préciser que la gestion des feux est, d'une part, sous la responsabilité de la Ville centre et que, d'autre part, elle est pensée en fonction de l'ensemble du territoire de l'île. Par conséquent, la modification des cycles de feux n'est pas une mince affaire.

Outre la congestion actuelle du réseau artériel, c'est la réglementation qui, dans certains cas, engendre le transit sur le réseau local. En effet, l'interdiction de virage à gauche d'une rue artérielle à une autre force de nombreux automobilistes à emprunter les rues locales où le virage à gauche est permis. À titre d'exemple, lorsqu'on circule en direction est sur le boulevard Saint-Joseph, il est interdit de tourner à gauche sur l'avenue Papineau alors que cette manoeuvre est permise dans les rues Marquette et Cartier situées de part et d'autre de celle-ci. Par conséquent, de nombreux automobilistes souhaitant emprunter l'avenue Papineau pour se diriger vers le nord utilisent ces deux rues locales pour contourner l'interdiction de virage à gauche et, ce faisant, génèrent des déplacements de transit dans le réseau local.

Un certain nombre d'actions peuvent être prises afin de limiter le transit dans le réseau local et de le concentrer sur le réseau artériel. Toutefois, comme il faut revoir la gestion globale de déplacements dans l'arrondissement, il ne faudrait pas s'attendre à ce qu'au lendemain du dépôt du premier *Plan de déplacement urbain* de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, toutes les solutions soient mises en place. Il va sans dire qu'il s'agit d'un travail de longue haleine.

Apaisement de la circulation

Pour pallier différents problèmes liés à l'usage de l'automobile en milieu urbain abordés précédemment, dont l'augmentation des débits, des vitesses de circulation et de l'utilisation des rues locales à des fins de transit, différentes mesures d'apaisement de la circulation peuvent être mises en place.

Parmi les mesures d'apaisement de la circulation¹⁴ les plus fréquentes, on retrouve l'implantation de dos d'âne allongés et les rétrécissements localisés de chaussée par l'ajout de saillies de trottoirs aux intersections. Outre ces mesures à vocation locale, d'autres interventions de plus grande envergure peuvent également être envisagées, notamment l'implantation de quartiers verts prévue dans le *Plan de transport* de la Ville de Montréal.

Plusieurs mesures d'apaisement de la circulation ont été mises en place dans Le Plateau au cours des dernières années, dont voici quelques exemples : implantation de dos d'âne allongés dans plusieurs rues de l'arrondissement, modification de la géométrie de certaines intersections, notamment par l'ajout de saillies de trottoirs, fermeture du terre-plein central du boulevard Saint-Joseph à diverses intersections et utilisation des sens uniques pour limiter le transit dans certaines rues et ruelles (voir Liste des mesures d'apaisement de la circulation implantées en 2006 et 2007).

Pour être efficaces, ces mesures doivent non seulement tenir compte du contexte particulier dans lequel elles s'inscrivent, mais également être bien ciblées en fonction des résultats recherchés, et ce, en gardant à l'esprit les effets indésirables qui pourraient en découler. À titre d'exemple, les dos d'âne allongés permettent de réduire la vitesse de la circulation, mais peuvent également causer des vibrations et du bruit, ou encore, la limitation du transit dans certaines rues locales peut entraîner un déplacement de celui-ci dans d'autres rues locales. En d'autres mots, dans le domaine de l'apaisement de la circulation, il faut s'appuyer sur des mesures fiables, non sur des perceptions, et bien analyser la situation pour obtenir les effets escomptés.

Où implante-t-on des mesures d'apaisement de la circulation? Étant donné que la fonction première des artères est de permettre le transit, aucune mesure d'apaisement ne peut y être aménagée. Pour ce qui est des rues collectrices, bien qu'elles ne soient pas exclusivement dédiées au transit, l'implantation de certaines mesures n'y est envisageable que dans des circonstances bien précises et en tenant compte de divers facteurs, notamment la présence de lignes d'autobus. Enfin, des mesures d'apaisement de la circulation dans les rues locales sont plus facilement envisageables lorsque des problèmes de circulation automobile y sont constatés.

¹⁴ Pour plus de détails concernant les mesures d'apaisement de la circulation les ouvrages suivants peuvent être consultés : *Guide canadien d'aménagement de rues conviviales* de l'Association des transports du Canada (ATC) et le *Répertoire des mesures d'apaisement de la circulation* du Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE).

Fluidité du réseau artériel

Parmi les outils de gestion des déplacements, la fluidité de la circulation automobile peut être des plus intéressantes. Contrairement à ce qu'on pourrait croire, plutôt que de simplement augmenter les débits, la fluidité de la circulation permet aussi de canaliser la circulation sur le réseau artériel en augmentant l'attrait de ce réseau. Parallèlement, elle est un excellent moyen de faire valoir les projets d'apaisement de la circulation, puisqu'elle vient contrebalancer la perte de capacité sur le réseau local. Le remplacement des contrôleurs de feux de circulation devrait éventuellement permettre de revoir leur synchronisation et, ce faisant, d'augmenter la capacité et la fluidité du réseau artériel.

4.5.5 Diagnostic de l'utilisation du réseau routier

Le réseau routier du Plateau-Mont-Royal, tout comme celui de l'ensemble de la région montréalaise, supporte une charge de plus en plus importante, laquelle se traduit, entre autres, par une augmentation de la congestion et des conséquences négatives qui s'y rattachent. Parmi celles-ci, on retrouve l'augmentation des émissions de gaz d'échappement et la pollution en général, l'augmentation des accidents de la route et, ce qui préoccupe beaucoup les résidents du Plateau, le déversement d'un flot croissant d'automobiles dans les rues locales à des fins de transit. Si, comme nous l'avons vu précédemment, les résidents doivent se reconnaître une part de la responsabilité dans la problématique du transit sur le territoire de l'arrondissement, il n'en demeure pas moins que cette problématique est bien réelle.

4.6 Stationnement

Comme le souligne une étude produite par l'École polytechnique de Montréal pour le compte de l'arrondissement, le stationnement est aujourd'hui vu comme un puissant outil de gestion de la demande en matière de déplacements automobiles. Partant de cette affirmation, il est apparu essentiel de procéder à un inventaire complet de l'offre de stationnement à l'échelle du Plateau-Mont-Royal.

D'entrée de jeu, il convient de préciser qu'il existe une variété de types de stationnement pour automobile qu'on peut distinguer selon qu'ils se trouvent sur le domaine public ou le domaine privé. Sur le domaine public, on retrouve les types de stationnement suivants : tarifé par parcomètre, non tarifé, stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR), réservé aux personnes à mobilité réduite et réservé aux corps diplomatiques. Sur le domaine privé, on retrouve les types de stationnement suivants : résidentiel (espace de stationnement de surface, garage souterrain et garage hors sol), institutionnel, commercial et terrains de stationnement. Au total, toutes catégories confondues, on compte près de 60 000 cases de stationnement pour automobile dans l'arrondissement, dont environ 34 500¹⁵ sur le domaine public et 25 500 sur le domaine privé. Rappelons que les résidents du Plateau possèdent quelque 31 400 automobiles.

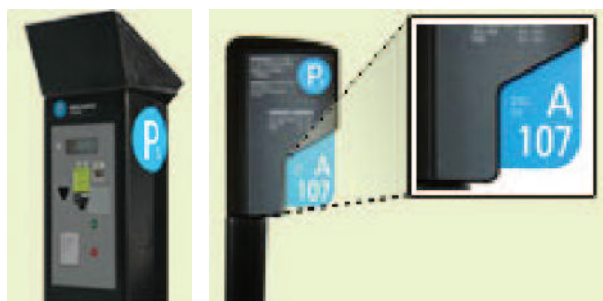
4.6.1 Tarification du stationnement sur le domaine public

Il existe différents modes de tarification du stationnement sur le domaine public, les principaux étant la tarification au moyen de parcomètres ou de bornes de perception électroniques, les vignettes de stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR) et les permis d'exploitation de services de voiturier.

Le plus connu des modes de tarification est certes le parcomètre ou les nouvelles bornes de perception électronique appelées à les remplacer. Autant les parcomètres que les bornes de perception sont gérés par la société en commandite Stationnement de Montréal, laquelle relève de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain. Toutefois, la tarification, la signalisation, les nouvelles places à tarifier, la réglementation, la surveillance du stationnement et la gestion des infractions relèvent de la Ville de Montréal et des arrondissements.

¹⁵ Ce nombre fait abstraction de l'ensemble des restrictions au stationnement qui varient en fonction des heures, des journées et des périodes de l'année. Par conséquent, il s'agit d'un maximum théorique.

En général, on retrouve les parcomètres ou les bornes soit à proximité des rues commerçantes, soit dans des terrains de stationnement administrés par Stationnement de Montréal. L'une des fonctions premières de ce type de tarification est d'assurer un roulement des véhicules stationnés et, par le fait même, de stimuler le dynamisme et la vitalité économique en limitant le temps d'utilisation des espaces de stationnement. Rappelons que les parcomètres de l'arrondissement doivent, dès 2008, être remplacés par les nouvelles bornes de perception informatisées. Il importe de ne pas confondre la borne de perception des panonceaux qui servent à identifier chacune des cases de stationnement.



Borne de perception informatisée
Source : site Internet de Stationnement de Montréal

Panonceau d'identification
Source : site Internet de Stationnement de Montréal

Par ailleurs, d'autres cases de stationnement sur le domaine public sont tarifées par le biais de vignettes de stationnement donnant accès à du stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR). Ces zones de stationnement sont généralement implantées dans les secteurs où les résidents éprouvent de la difficulté à stationner leur automobile. À la différence des parcomètres, ces vignettes ne donnent pas accès à un espace précis, mais plutôt à des zones réservées dans certaines rues. Pour avoir accès à une zone déjà existante, il faut se procurer la vignette correspondant à son secteur de résidence au bureau d'accueil de l'arrondissement, au 201, avenue Laurier Est. Le coût d'une vignette SRRR peut varier selon les arrondissements. Dans Le Plateau-Mont-Royal, le coût de la première vignette s'élève à 75 \$ plus taxes (37,50 \$, pour la période du 1^{er} avril au 1^{er} septembre), tandis qu'il en coûte le

double pour toute vignette supplémentaire délivrée pour une même adresse. Pour obtenir la création d'une zone de SRRR dans sa rue, il faut formuler une demande au bureau d'arrondissement pour qu'une analyse soit effectuée par la Division des études techniques.

Enfin, certains restaurateurs offrent un service de voiturier en utilisant des espaces de stationnement devant leur établissement. Pour offrir ce service, il faut préalablement obtenir l'autorisation de l'arrondissement. Le coût du permis est de 2 000 \$ annuellement par case de stationnement utilisée. L'exploitant d'un tel service doit disposer d'espaces de stationnement hors rue à proximité de son restaurant.

Au total, un peu moins du tiers des espaces de stationnement sur le domaine public de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal sont tarifés, soit environ 10 000 sur 34 500.

4.6.2 Utilisation des stationnements dans Le Plateau-Mont-Royal

Les données présentées dans cette section sont issues d'une étude produite par l'École polytechnique de Montréal afin d'alimenter la réflexion sur le stationnement dans le cadre du *Plan de déplacement urbain* de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal. Ces données reposent sur des simulations réalisées à partir des déplacements à destination du Plateau et des heures d'arrivée à destination, en fonction de parcours potentiels. La prudence s'impose donc quant à leur utilisation. Soulignons également que les catégories des stationnements sont ici déterminées en fonction de leur localisation (sur rue, hors rue ou souterrain) et du type de tarification (gratuit, vignette SRRR, parcomètre, tarifé par l'exploitant ou subventionné par l'employeur).

Cette étude révèle qu'entre 1998 et 2003, le nombre quotidien de stationnements de véhicules automobiles dans Le Plateau a diminué. En effet, en 1998, 88 900 stationnements d'autos étaient réalisés en moyenne chaque jour, alors que ce nombre est passé à 80 500 en 2003. En 2003, la provenance de ces automobiles se répartissait comme suit : 40 %

du Plateau; 41,3 % du reste de l'île de Montréal; 10,1 % des banlieues proches et 8,5 % des banlieues éloignées.

Par ailleurs, cette étude met en évidence l'existence d'un lien entre le type d'espace de stationnement utilisé et l'activité pratiquée à destination. D'un côté, cette étude nous apprend que 37 % des stationnements de véhicules effectués sur le territoire sont liés au travail, 36,7 % le sont au retour à la maison, 15,7 % sont associés aux loisirs et 8,6 % des stationnements effectués sont liés au magasinage. D'un autre côté, cette étude souligne que les stationnements subventionnés sont surtout utilisés pour le travail, que le magasinage repose essentiellement sur les stationnements gratuits ou tarifés par des parcomètres et que les résidents, lorsqu'ils stationnent leur automobile à domicile, utilisent soit un espace privé, soit un stationnement sur rue réservé (SRRR), soit un stationnement gratuit sur rue.

Pour ce qui est de l'utilisation des cases de stationnement du Plateau cette étude révèle que le nombre total d'automobiles stationnées simultanément sur le territoire de l'arrondissement s'élevait en moyenne à 34 700, en 2003, ce qui constitue une hausse de 1 000 automobiles par rapport à 1998. C'est vers 15 h qu'est atteint le nombre maximal d'automobiles stationnées dans Le Plateau-Mont-Royal. Si l'on exclut le stationnement à proximité du domicile, la durée moyenne de stationnement s'établit à 7 h. Les durées de stationnement les plus longues sont observées dans les stationnements subventionnés par l'employeur et les stationnements intérieurs payants. Par ailleurs, les stationnements pour les loisirs ont principalement lieu en soirée.

Enfin, lorsqu'on s'intéresse à la provenance des automobilistes, on constate que les résidents des banlieues proches et éloignées ne sont responsables que d'approximativement 5 000 stationnements de véhicule par jour dans l'arrondissement.

4.6.3 Stationnement des résidents

Comme nous le mentionnions précédemment, le territoire du Plateau-Mont-Royal compte environ 60 000 places de stationnement. Toutefois, les espaces utilisables par les résidents pour stationner leurs quelque 31 400 automobiles s'avèrent beaucoup moins nombreux.

En fait, le nombre de cases de stationnement dédiées exclusivement aux résidents du Plateau s'élève approximativement à 22 000, soit 16 000 espaces sur le domaine privé et environ 6 000 places de stationnement sur rue réservé (SRRR). C'est donc dire que près du tiers des propriétaires d'automobile du Plateau, un peu plus de 9 000, ne disposent pas d'espaces de stationnement dédiés. Par conséquent, ils doivent partager les quelque 20 000 places de stationnement non tarifées sur le domaine public avec les non-résidents.

Il s'agit d'une donnée à prendre en compte lorsque viendra le temps de revoir la gestion de l'offre de stationnement tarifé ou non dans l'arrondissement. En effet, si l'objectif est d'offrir une juste tarification du domaine public à des fins de stationnement, il faudrait néanmoins voir à ne pas rendre intolérable une situation déjà jugée problématique par de nombreux résidents.

4.6.4 Gestion du stationnement

Conformément à ce que prévoit le *Plan de transport*, l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal entend « gérer le stationnement comme un outil stratégique de réduction de l'utilisation de l'automobile ». Par conséquent, il entend pratiquer une gestion « intelligente » de ces espaces de stationnement, autrement dit conforme à la demande.

À titre d'exemple, bien qu'aucune majoration des tarifs de parcomètres ne soit prévue à court terme, la tarification pourrait éventuellement être modulée en fonction de la demande. Dans le même sens, une tarification progressive en fonction de la durée pourrait être mise en place. Ce sont là quelques-unes des options qui pourront être évaluées avec la mise en fonction des nouvelles bornes de perception informatisées de Stationnement de Montréal.

Par ailleurs, toujours en conformité avec le *Plan de transport*, les places de stationnement illégales de l'arrondissement, c'est-à-dire à moins de 5 m d'un coin de rue ou d'une borne d'incendie, bien qu'elles aient été tolérées depuis plusieurs années, devront à terme être éliminées. Ce faisant, l'arrondissement compte améliorer la sécurité autant des piétons que des automobilistes et des autres utilisateurs de la voirie en améliorant le dégagement aux intersections et, par le fait même, la visibilité. Pour respecter l'esprit de la loi, ce sont environ 2100 places de stationnement illégales qui devraient être éliminées dans Le Plateau.

4.6.5 Diagnostic du stationnement

Comme le révèle l'étude de l'École polytechnique, l'offre de stationnement à destination a une influence importante sur l'utilisation de l'automobile. En ce sens, l'arrondissement entend revoir la gestion du stationnement sur son territoire, notamment dans les secteurs entourant les sept principaux axes d'attraction vers lesquels se concentrent les activités de magasinage, soit le boulevard Saint-Laurent, les avenues Laurier, du Mont-Royal, du Parc et Papineau ainsi que les rues Saint-Denis et Sherbrooke, d'une part, en maintenant une offre suffisante pour ses résidents sans compromettre la vitalité des commerces et, d'autre part, en modulant la durée et les tarifs en fonction de la demande réelle.

Si dans sa gestion courante l'arrondissement tend plutôt à limiter le stationnement sur son territoire, il arrive, ne serait-ce que par souci de cohérence ou pour accommoder de nouveaux développements avec stationnements souterrains, que certains espaces de stationnements soient ajoutés. À titre, d'exemple, lorsqu'une personne disposant d'un stationnement pour personne à mobilité réduite déménage, l'espace lui étant autrefois réservé est remis en disponibilité. De telles décisions n'ont toutefois qu'un impact négligeable sur l'offre globale de stationnement dans l'arrondissement.

Enfin, soulignons qu'en matière de réglementation, l'arrondissement a renversé la logique de son règlement qui imposait un nombre minimal d'unités de stationnement automobile lors de nouvelles constructions d'habitations. Il n'y a plus de minimum, c'est donc dire qu'un promoteur peut construire des logements sans espace de stationnement, et le maximum de case a été réduit à 0,67 par logement. De plus, pour chaque logement construit, il y a maintenant une obligation d'offrir un espace de stationnement pour vélo répondant à de nouvelles exigences en matière d'aménagement, d'accessibilité et de sécurité.

4.7 Intermodalité dans le transport des personnes

L'intermodalité suppose l'utilisation de plus d'un mode de transport lors d'un même déplacement. Par conséquent, il existe une multitude de possibilités autant pour la pratiquer que pour la favoriser. Bien qu'elle puisse être pratiquée à n'importe quel endroit où deux modes de transport se rencontrent, le moyen le plus simple est de l'encourager autour des stations de métro.

Contrairement, à d'autres arrondissements ou villes de banlieue, on ne retrouve aucun stationnement incitatif à proximité des stations de métro du Plateau-Mont-Royal pour favoriser l'intermodalité automobile-métro. Quoi qu'il en soit, la présence de nombreuses places de stationnement non tarifées aux abords des stations de métro laisse la porte ouverte à ce type de pratique, bien que de manière informelle. Par ailleurs, on retrouve à proximité de chacune des stations de métro du Plateau, de nombreuses places de stationnements pour vélos, notamment sur chaussée, ainsi que des postes d'attente pour taxis. Enfin, des places de stationnement réservées à l'autopartage se trouvent également à proximité des différentes stations de métro de l'arrondissement.

Parmi les mesures qui permettraient de faciliter l'intermodalité, des débarcadères pour automobile pourraient être implantés à proximité des stations de métro. Ce genre de pratique pourrait aussi être favorisé à proximité de nœuds de transports en commun ou de lignes d'autobus importantes.

4.8 Innovations technologiques en transport

Comme nous l'avons vu précédemment, le fort achalandage que connaît Le Plateau-Mont-Royal tend à compliquer la circulation sur son territoire, et ce, autant dans les rues, que sur les trottoirs, les voies cyclables ou dans les réseaux de transports en commun. Dans ce contexte, le recours à des innovations technologiques, soit pour faciliter la circulation des différents usagers de l'espace urbain, soit pour leur permettre de choisir les meilleurs modes et itinéraires pour leurs déplacements, peut s'avérer utile.

Pour les piétons, l'ajout de décomptes numériques aux feux piétons informe ceux-ci du temps qu'il leur reste pour traverser une intersection en sécurité. Alors que bon nombre de feux piétons du Plateau sont déjà équipés de tels décomptes, la deuxième phase de mise aux normes des feux de circulation verra l'ensemble des feux piétons équipés de la sorte. Par ailleurs, il est possible, à des intersections critiques, d'augmenter la protection des piétons en leur prévoyant un temps exclusif pour traverser. Pour les piétons ayant des déficiences visuelles, l'ajout de dispositifs sonores permettrait d'aider la personne à se guider vers l'autre côté d'une l'intersection. Toutefois, on ne retrouve de tels dispositifs sonores qu'à quatre des 694 intersections de l'arrondissement.

Le remplacement des contrôleurs de feux qui accompagne la mise aux normes des feux de circulation permettra bientôt une gestion plus flexible des cycles de feux, c'est-à-dire une programmation variable en fonction des périodes du jour. Une utilisation judicieuse des possibilités offertes par cette technologie devrait permettre d'augmenter la fluidité du réseau artériel. Précisons que l'amélioration de la fluidité des artères ne rime

pas nécessairement avec l'augmentation de la vitesse des déplacements. Au contraire, il est possible de favoriser la fluidité à une certaine vitesse sur les artères et, dans un même temps, d'implanter des mesures de limitation de la circulation dans le réseau local, avec pour conséquence de rendre le réseau artériel beaucoup plus attrayant et d'y concentrer le transit. Soulignons que simplement en modifiant la synchronisation des feux de circulation, il est possible d'augmenter la capacité du réseau artériel et, par le fait même, son attrait pour les automobilistes.

Le remplacement des parcomètres du Plateau par les bornes informatisées de Stationnement de Montréal offrira une grande flexibilité dans la tarification. En d'autres termes, l'implantation de ces bornes permettra non seulement de moduler les tarifs en fonction de la demande, mais également en fonction du type d'activité dans les secteurs où elles sont implantées. De plus, ces bornes de perception constituent un outil de gestion fort intéressant, puisqu'elles compilent des données statistiques.

Ces différentes innovations technologiques feront sans conteste partie des moyens qui permettront à l'arrondissement de mieux encadrer la circulation, tous modes de transport confondus, et d'améliorer, dans la mesure du possible, la sécurité des déplacements sur son territoire. Par ailleurs, d'autres innovations telles que les radars photo, s'ils sont approuvés par le gouvernement du Québec, ou les systèmes de contrôle d'accès au moyen de bornes escamotables pourront aussi être étudiées.

4.9 Synthèse et diagnostic des conditions de déplacement des personnes

L'intensité de la circulation dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, tous modes de transport confondus, exige une réflexion profonde sur l'organisation des déplacements sur l'ensemble de son territoire.

Dans un premier temps, cette réflexion vise l'amélioration des conditions de déplacement de chacun des utilisateurs de l'espace urbain pour leur permettre de circuler de manière sécuritaire en utilisant des infrastructures bien adaptées aux besoins et agréables à utiliser. Si dans la présente démarche la priorité est donnée aux transports actifs et collectifs, la planification des infrastructures doit nécessairement prendre en compte les besoins de l'ensemble des utilisateurs de l'espace urbain sans égard aux modes de transport qu'ils privilégient.

Dans un deuxième temps, cette réflexion devrait réévaluer la place attribuée aux différents modes de transport dans l'arrondissement. Toutefois, cette réévaluation doit inévitablement tenir compte des caractéristiques de la trame urbaine bâtie, tout autant que du contexte global de la ville de Montréal, voire de la région métropolitaine. Elle devra également tenir compte des multiples opinions qui s'expriment dans un territoire aussi diversifié que celui du Plateau. En ce sens, la redistribution de l'espace urbain qui suivra cette réévaluation nécessitera des compromis de toutes parts.

Dans un dernier temps, cette réflexion doit être orientée vers la mise en place de mesures visant à réduire l'impact de l'automobile en milieu urbain, notamment en éliminant, dans la mesure du possible, la circulation de transit sur le réseau local pour la concentrer sur le réseau artériel.

Il va sans dire que la mise en place des mesures qui découleront de cette réflexion représente un travail de longue haleine. Par conséquent, il ne faudrait pas croire que les conditions de déplacement sur le territoire de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal soient complètement bouleversées au lendemain du dépôt du premier *Plan de déplacement urbain*.

5. Transport des marchandises

5.1 Réseau de camionnage

Comme le prévoit le Règlement sur la circulation des camions et des véhicules-outils (C-4.01), l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal dispose d'un plan de camionnage visant à assurer la quiétude des quartiers tout en permettant la desserte des zones industrielles et commerciales. Dans son règlement, la Ville de Montréal fait une distinction entre un camion et un véhicule-outil. Elle définit ce dernier comme un « véhicule routier, autre qu'un véhicule monté sur un châssis de camion, fabriqué pour effectuer un travail, et dont le poste de travail est intégré au poste de conduite du véhicule ». Le plan prévoit trois catégories de permissions et d'interdictions (voir la carte Réseau de camionnage) :

- route permise en tout temps;
- route permise entre 7 h et 22 h;
- circulation interdite en tout temps sauf pour effectuer une livraison locale.

En clair, il est permis de livrer par camion en tout temps à condition d'utiliser les routes permises et de ne les quitter que pour effectuer des livraisons locales. On retrouve sur le territoire, deux types de panneaux régissant la circulation des camions et des véhicules-outils. Un premier sur lequel est inscrit *Transit*, qui indique au conducteur la route à suivre s'il n'a pas à effectuer de livraison locale. Sur le second, on retrouve l'inscription *Excepté livraison locale* pour indiquer au conducteur qu'il est autorisé à circuler sur cette route ou dans cette zone uniquement pour réaliser l'une des tâches suivantes : prendre ou livrer un bien, fournir un service, exécuter un travail, faire réparer le véhicule ou conduire le véhicule à son point d'attache.

5.2 Approvisionnement des commerces et des entreprises

À l'heure actuelle, l'approvisionnement des commerces et des entreprises du Plateau-Mont-Royal repose essentiellement sur les camions de livraison. Si pour de nombreux citoyens la présence des camions est perçue comme une nuisance à la qualité de vie, il

faut reconnaître que ces mêmes camions permettent aux commerces du Plateau d'offrir la diversité de produits et des services faisant la renommée de l'arrondissement. Par conséquent, la présence des camions de livraison doit être perçue non pas comme une nuisance, mais comme une nécessité.

Dans le cadre du *Plan de déplacement urbain*, des modifications à la manière de desservir les commerces pourraient être envisagées, par exemple, des horaires de livraisons pourraient être établis afin de limiter la durée de cette activité. Il va sans dire que, dans la mesure où l'arrondissement en viendrait à instaurer des horaires de livraisons, les commerces et l'industrie du camionnage devraient préalablement être consultés, et ce, afin de ne pas nuire à la vitalité économique du Plateau.

5.3 Transport interurbain des marchandises

En ce qui a trait au transport interurbain des marchandises, il importe essentiellement de retenir que la présence de la voie ferrée du CP restreint les possibilités d'interaction à travers le réseau routier entre Le Plateau-Mont-Royal et les arrondissements situés au nord et à l'est. Par ailleurs, la présence du port de Montréal dans l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve ne génère qu'un nombre limité de déplacements à travers le territoire du Plateau, le réseau autoroutier se prêtant mieux aux déplacements interurbains.

5.4 Synthèse et diagnostic du transport des marchandises

La question du transport des marchandises n'a pas d'impact majeur pour Le Plateau. Néanmoins, plusieurs citoyens et commerçants nous ont exprimé leur préoccupation quant à la présence des camions à toutes heures du jour. Par conséquent, nous entendons explorer diverses options pour limiter la présence des camions dans l'arrondissement, et ce, en nous assurant de ne pas nuire à l'approvisionnement des commerces et des entreprises.

6. Intégration et structuration de l'espace urbain

Par le passé, l'automobile était perçue comme un symbole de progrès. Par conséquent, on a longtemps favorisé le transport motorisé au détriment de l'aménagement urbain, ce qui ne cadre plus avec les valeurs d'aujourd'hui. Le Plateau-Mont-Royal ayant été surtout développé avant cette période, une partie de la trame de rue conserve, malgré les transformations qu'elle a subies, des caractéristiques de cette époque. En ce sens, l'arrondissement bénéficie d'un cadre bâti et d'une trame de rue qui se prêtent à un retour en force des transports actifs. D'ailleurs, la place du vélo ne cesse de croître dans l'arrondissement comme en témoignent l'augmentation des kilomètres de voies cyclables et du nombre de stationnements à vélo sur chaussée.

Comme on peut le lire dans le *Portrait et diagnostic* du *Plan de transport*, il importe que « le système de transport s'intègre harmonieusement à l'espace urbain et contribue à sa structuration ». Dans cette perspective, le système de transport doit non seulement permettre les déplacements des individus et des biens, mais encore contribuer à la mise en valeur du territoire qu'il dessert, notamment en reliant ses différents sites d'intérêt ou pôles d'attraction. De plus, cela doit se faire en limitant les effets négatifs sur l'espace urbain associés aux transports. Outre le réseau routier couvrant déjà l'ensemble du territoire, la planification des modes de transport alternatifs à l'automobile devrait être pensée dans cette optique.

Nous l'avons dit précédemment, l'organisation des systèmes de transport urbain est généralement dictée par la desserte du centre-ville. Toutefois, dans une optique de structuration de l'espace urbain et dans le contexte d'un arrondissement limitrophe du centre-ville, d'autres éléments méritent d'être pris en compte dans la planification des déplacements.

Le Plateau regorge d'attraits de diverses natures, mais les liens entre ceux-ci peuvent s'avérer difficiles ou peu invitants. En ce sens, la création de réseaux structurants pour piétons ou cyclistes reliant différents attraits du territoire devrait faire partie des réflexions à venir. Ces réseaux pourraient éventuellement comprendre la trentaine de ruelles vertes de l'arrondissement de même que les futurs quartiers verts annoncés dans le *Plan de transport*.

En ce qui a trait à l'intégration harmonieuse des systèmes de transport, soulignons les efforts déployés par l'arrondissement pour apaiser la circulation automobile dans les rues locales de même que pour la mise en valeur et l'augmentation des infrastructures dédiées aux modes de transport alternatifs à l'automobile. En ce sens, les projets associés au programme de réfection routière (PRR) comprennent, dans la mesure du possible, l'élargissement de trottoirs, l'aménagement de saillies aux intersections et le verdissement des espaces publics, afin de rendre la circulation des piétons à la fois plus sécuritaire et plus agréable (voir la Liste des mesures d'apaisement de la circulation implantées en 2006 et 2007).

7. Qualité de l'environnement

Nos choix, tant individuels que collectifs, en matière de déplacement ont une incidence sur la qualité de l'environnement. Si on reconnaît aujourd'hui les impacts négatifs liés aux transports motorisés, notamment en raison des émissions polluantes et du bruit dont ils sont à l'origine, une nuance mérite toutefois d'être apportée. Bien que les autobus soient responsables de ces mêmes maux, ceux-ci doivent être relativisés en fonction du nombre de personnes véhiculées. Dans cette perspective, la responsabilité des autobus en matière de dégradation environnementale apparaît moindre. De leur côté, les modes de transport actifs apparaissent non seulement peu dommageables pour l'environnement, mais, nous le verrons dans le chapitre suivant, bénéfiques en terme de santé et de qualité de vie.

Par le passé, la planification des transports se faisait sans grande considération pour les impacts environnementaux associés à la mise en place des infrastructures favorisant les transports motorisés. Un changement s'impose aujourd'hui en faveur de l'intégration de la dimension environnementale au processus de réflexion et de décision avec pour objectif de donner une place de choix aux modes de transport les moins néfastes pour l'environnement. Dans le contexte actuel, il apparaît essentiel,

comme le suggèrent de nombreux documents de planification, dont ceux de la Ville de Montréal, de miser sur les modes de transport alternatifs à l'automobile pour nos déplacements quotidiens afin de réduire les nuisances qui y sont associées. À ce titre, la valorisation des modes de transport actifs apparaît comme partie prenante de la solution. Dans le même sens, aucun effort ne doit être ménagé pour favoriser et encourager le recours à l'ensemble des modes de transport dits collectifs, soit l'autobus, le métro, le transport adapté, l'autopartage, le covoiturage et le taxi. À plus long terme, cela pourrait inclure le retour du tramway à Montréal.

Enfin, des efforts pourraient être déployés afin de verdier l'arrondissement à travers différents projets, qu'il s'agisse de plantation d'arbres dans le cadre de réfection de trottoirs, de verdissement de ruelles ou encore de création de quartiers verts.

8. Qualité de vie, santé et sécurité

Tout comme ils ont un impact sur l'environnement, le choix des modes de déplacement a une incidence sur la santé, la qualité de vie et la sécurité des individus.

Cette incidence est positive dans le cas des modes de transport actifs et collectifs puisqu'ils requièrent un minimum d'exercice. À l'inverse, diverses études établissent un lien entre le manque d'exercice et l'utilisation de l'automobile. Nous l'abordions dans le chapitre précédent, les modes de transport motorisés, dont l'automobile, ont un impact négatif non négligeable sur la santé et la qualité de vie des citoyens, par les émissions polluantes et le bruit dont ils sont responsables. Or, les gens exposés à ces effets indésirables, dans le cas qui nous intéresse les résidents du Plateau, privilégient, pour une large part, des modes de transport moins dommageables. À ce titre, rappelons les données de l'enquête O-D 2003 selon lesquelles la part modale des déplacements en automobile n'est que 34 % chez les résidents.

En matière de déplacements, deux éléments principaux conditionnent la sécurité : la qualité des aménagements et les comportements des individus. En matière d'aménagements, des efforts sont faits par l'arrondissement pour que chaque nouveau projet privé ou public comprenne, dans la mesure du possible, des mesures d'apaisement de la circulation. De plus, le *Plan de transport* prévoit sécuriser 50 intersections par année sur l'île de Montréal dont plusieurs dans Le Plateau.

Quant aux comportements, les premiers responsables de la sécurité sont les individus eux-mêmes. En ce sens, la capacité d'un arrondissement à réguler les comportements est essentiellement assurée par les policiers qui, malheureusement, ne peuvent être partout à la fois. Il revient donc aux individus de respecter le Code de la sécurité routière et d'adopter des comportements en accord avec les principes qu'ils défendent et avec ce qu'ils attendent des autres utilisateurs de la voie publique. Il ne peut y avoir une utilisation adéquate et sécuritaire de l'espace public sans le respect de certaines règles, normes et lois.

Il serait faux de croire que seuls les automobilistes ont une responsabilité en matière de sécurité. Évidemment, tous reconnaissent que la taille et le poids d'une automobile sont tels qu'en cas de collision avec un piéton ou un cycliste, ce sont ces derniers qui sont les plus vulnérables. À ce propos, les données contenues dans le rapport de la DSP de Montréal-Centre sur la *Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal (1999-2003)* méritent d'être abordées. Pour la période couverte, plus de 2000 événements (500 par année) ayant entraîné l'intervention des services d'Urgences-Santé avec blessés plus ou moins graves, dont près de 1000 piétons ou cyclistes (250 par année), ont été répertoriés sur le territoire du Plateau-Mont-Royal. Si ces chiffres sont déplorables, ils ne rendent pas précisément compte de la situation du Plateau, puisqu'ils ne considèrent pas, entre autres, les débits et les comportements des individus impliqués.

Cette étude met en lumière la limite des mesures ciblées à certaines intersections, proposant plutôt l'utilisation d'une approche par secteur en développant une vision d'ensemble de la dynamique des déplacements sur un territoire plus large. Ce qui ne nous épargne pas de la responsabilité d'intervenir aux intersections dangereuses.

L'arrondissement du Plateau-Mont-Royal entend déployer d'importants efforts pour améliorer la qualité de vie, la santé et la sécurité. Cependant, les individus doivent également faire leur part en adoptant des comportements adéquats pour que ces efforts aient l'effet escompté.

9. Plan de transport : impacts pour Le Plateau-Mont-Royal

Dans le présent chapitre, nous commentons les principaux chantiers du *Plan de transport* dont les effets devraient se faire ressentir dans Le Plateau-Mont-Royal. Soulignons que, de manière générale, l'arrondissement est favorable à l'ensemble des projets de transports en commun. Cependant, le niveau d'utilisation des services de la STM dans Le Plateau frôlant déjà la saturation, nous sommes préoccupés par l'ensemble des projets pouvant augmenter la charge des réseaux parcourant le territoire, notamment ceux qui permettraient des interconnexions avec la ligne 2 (orange) du métro. Par ailleurs, soulignons que le présent *Plan de déplacement urbain* cadre directement avec la volonté exprimée dans le *Plan de transport* pour que les arrondissements et les autres localités de l'île de Montréal se dotent de plans locaux de déplacement.

1^{er} chantier : Planter un réseau de tramways au centre de l'agglomération

Ce chantier offre une perspective intéressante, puisque, à terme, il devrait en résulter une amélioration de l'offre en transports en commun dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal avec l'implantation d'une ligne de tramway sur l'avenue du Parc.

4^e chantier : Prolonger le métro vers l'est

En raison de l'interconnexion entre les lignes 4 (bleu) et 2 (orange) du métro, l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal est préoccupé par l'augmentation de la charge de la ligne orange du métro qui pourrait en résulter pour ses résidents. Soulignons que l'ajout des trois stations de Laval a eu une incidence non négligeable sur l'achalandage de la ligne 2 (orange) du métro et, conséquemment, sur le service dans l'arrondissement.

5^e chantier : Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8 % en cinq ans

Comme en font foi bon nombre de mémoires déposés à la *Commission permanente du conseil municipal sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif* lors des consultations sur le *Plan de transport*, l'amélioration des services de la STM est reçue très positivement. À ce titre, les résidents du Plateau peuvent s'attendre à une amélioration, laquelle devrait principalement se traduire par l'augmentation de la desserte en dehors des périodes de pointe.

8^e chantier : Planter un réseau de transport rapide par autobus en site propre (SRB)

Bien que l'arrondissement soit favorable à l'amélioration des transports en commun à Montréal, l'implantation d'une voie réservée en site propre pour autobus sur le boulevard Henri-Bourassa, soulève une certaine inquiétude. En effet, l'augmentation de la charge de la ligne 2 (orange) du métro qui pourrait résulter de ce projet pourrait engendrer une réduction de l'attrait de cette ligne pour les résidents, en raison de l'interconnexion entre ces deux services à la station de métro Henri-Bourassa.

9^e chantier : Planter des mesures prioritaires pour autobus sur 240 kilomètres d'artères

Pour Le Plateau, ce chantier devrait mener à l'implantation d'une voie réservée pour autobus sur l'avenue Papineau, laquelle pourrait améliorer la desserte le long de cet axe. Il faut néanmoins savoir que l'implantation de cette voie réservée n'est pas prioritaire.

12^e chantier : Réaliser le train de l'Est

L'implantation du train de l'Est risque, comme les autres projets appelés à permettre des interconnexions avec la ligne 2 (orange) du métro, d'engendrer une augmentation de la charge sur cette ligne et une réduction conséquente du service pour les résidants en raison du lien entre ces deux réseaux à la station de métro Sauvé.

13^e chantier : Doubler le réseau cyclable de Montréal en sept ans

Étant donné la popularité de ce mode de déplacement dans l'arrondissement, ce chantier qui a déjà des répercussions positives sur l'offre de voies cyclables dans Le Plateau et sur le maillage du réseau cyclable montréalais, est vu positivement. Cette mesure devrait aussi permettre de faire augmenter la part modale des déplacements à vélo dans l'arrondissement.

14^e chantier : Mettre en œuvre la Charte du piéton

Ce chantier va dans le sens de la planification des infrastructures telle qu'elle se pratique dans Le Plateau-Mont-Royal. De plus, nombre de recommandations issues des consultations publiques sur la *Charte du piéton* seront prises en compte dans les étapes ultérieures du PDU.

15^e chantier : Consolider le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux

Ce chantier permettra de sécuriser annuellement plusieurs intersections du Plateau.

16^e chantier : Redonner aux résidants des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient

Parmi les actions à attendre de ce chantier, la poursuite de l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation et la création de quartiers verts sont à prévoir pour les années à venir.

17^e chantier : Accroître la sécurité des déplacements

Outre la sécurisation d'intersections de l'arrondissement, ce chantier devrait se traduire par une réduction de la vitesse maximale sur le réseau routier montréalais de 50 km/h à 40 km/h.

10. Synthèse du Portrait et diagnostic des déplacements

La position géographique et les caractéristiques territoriales du Plateau-Mont-Royal influencent la nature des déplacements. D'une part, Le Plateau est le théâtre de nombreux déplacements de transit, de par sa localisation dans l'île de Montréal et la présence du mont Royal qui en font un passage obligé en direction ou en provenance du centre-ville. D'autre part, sa densité, tant résidentielle que commerciale, la configuration de ses rues (trame orthogonale) et la proximité sont tous des éléments de nature à favoriser l'utilisation de modes de déplacement alternatifs à l'automobile.

Dans ce contexte, on comprend aisément la préoccupation des résidents de l'arrondissement à l'égard de la place jugée trop importante de l'automobile dans la ville, dans leur quartier et dans leur rue. D'ailleurs, ces mêmes résidents adoptent généralement des comportements de mobilité plus écologiques.

Le transit automobile constitue un des éléments centraux de la présente démarche. En ce sens, des mesures seront prises pour le limiter dans le réseau local et le concentrer, à sa place, dans le réseau artériel. Néanmoins, ces mesures tiendront compte du fait que la vitalité et la diversité économique du Plateau s'appuient en bonne partie sur des personnes ne résidant pas dans l'arrondissement et dont les comportements de mobilité reposent, pour beaucoup, sur l'utilisation de l'automobile. En d'autres mots, si la réduction de la place de l'automobile fait partie des objectifs de la présente démarche, elle se fera de manière progressive de façon à ce que ces personnes adoptent aussi de nouveaux comportements.

Les résidents du Plateau ayant recours à des modes de transport alternatifs à l'automobile pour près de 66 % de leurs déplacements, ces modes sont évidemment au centre de la réflexion entourant le PDU. Des efforts seront déployés pour améliorer la qualité et, le cas échéant, la quantité des infrastructures destinées aux transports actifs, notamment à la marche et au vélo.

Les différents services de transports en commun (autobus, métro, taxi, autopartage, etc.) ne relèvent pas de l'arrondissement. Il faudra donc travailler de concert avec les partenaires afin d'améliorer, dans la mesure du possible, la qualité de l'offre sur le territoire ainsi que l'attrait de ces services.

Par son premier *Plan de déplacement urbain*, l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal entend améliorer la qualité de vie sur son territoire en misant sur les transports actifs et collectifs, en encadrant mieux l'usage de l'automobile pour limiter les effets indésirables associés à son utilisation excessive et en limitant les interactions conflictuelles entre les différents usagers de l'espace urbain. Les moyens qui seront déployés au cours des prochaines années dans le cadre de cette démarche verront à améliorer les conditions de mobilité pour les modes de déplacement les plus écologiques sur le territoire de l'arrondissement.

Par les comportements de mobilité qu'ils adoptent, lesquels ont une trace environnementale plus faible que celle subie, et par le ras-le-bol qu'ils expriment à l'égard de ce qu'ils perçoivent comme un envahissement de leur espace vital par l'automobile, les résidents du Plateau adhèrent et réclament une nouvelle vision de la mobilité, bref, un transport équitable.

ANNEXES

Liste des stationnements à vélo sur chaussée

Projet-pilote d'évaluation de supports à vélo

1. avenue du Mont-Royal Est : côté nord, entre les rues Rivard et Berri, face à la station de métro Mont-Royal (16 places);

Stationnements aménagés en 2005 et 2006

2. avenue De Gaspé : côté est, au nord de l'avenue Laurier (7 places);
3. rue Rivard : côté est, au nord de l'avenue Laurier, face à la station de métro Laurier (7 places);
4. rue Saint-Viateur Ouest : côté sud, à l'ouest de la rue Waverly (7 places);
5. rue Jeanne-Mance : côté ouest, entre l'avenue du Mont-Royal Ouest et la rue Villeneuve Ouest (7 places);
6. rue De Rigaud : côté sud, entre les rues Berri et Saint-Denis, face à la station de métro Sherbrooke (14 places);

Stationnements aménagés en 2007

7. rue Marie-Anne Est : côté nord, à l'est de la rue de Mentana, face à la piscine Lévesque (7 places);
8. rue Saint-Viateur Ouest : côté nord, à l'ouest de l'avenue du Parc, près du YMCA du Parc (14 places);
9. avenue Duluth Est : côté sud, à l'ouest de la rue Saint-Urbain, près de l'éco-quartier Jeanne-Mance et Mile End (14 places);
10. avenue Henri-Julien : côté est, entre l'avenue du Mont-Royal Est et la rue Villeneuve Est, face à l'École nationale d'administration publique (ÉNAP) (14 places);
11. avenue Laurier Est : côté nord, à l'ouest de la rue Chambord (7 places);
12. avenue Calixa-Lavallée (section nord) : face au centre culturel Calixa-Lavallée (14 places);
13. avenue Laurier Est : côté sud, à l'ouest de la rue Cartier, près de la Maison des jeunes du Plateau (7 places);
14. rue De Bienville : côté nord, à l'est de la rue Resther (7 places);
15. rue Saint-Dominique : côté ouest, au sud de la rue Saint-Viateur Est (28 places).

Liste des mesures d'apaisement de la circulation implantées en 2006 et 2007

2006

- Avancées de trottoirs, trottoirs élargis et plantation d'arbres en bordure des voies de circulation bordant le parc Roy-Rivard;
- Implantation de dos d'âne allongés dans la rue Waverly et l'avenue de l'Esplanade, entre Fairmount Ouest et Van Horne;
- Aménagement d'un terre-plein central végétal sur le boulevard Saint-Joseph Est, entre la rue Saint-Hubert et la rue Boyer;
- Réaménagement des trottoirs à quatre intersections : Laurier–Saint-Denis, Saint-Hubert–Laurier, De La Roche–Rachel et Bordeaux-Gilford;
- Dernière phase d'aménagement de la rue Bernard Ouest : travaux d'infrastructures incluant des mesures d'apaisement de la circulation.

2007

- Construction de dos d'âne allongés dans les rues Berri, Fabre, Saint-Dominique et Marie-Anne Est;
- Réaménagement des trottoirs à quatre intersections : Saint-Hubert–Laurier, Saint-Hubert–Mont-Royal Est, Gauthier-Papineau et Gauthier-De Lorimier;
- Fermeture de la bretelle est de l'intersection Berri–Saint-Grégoire;
- Projet-pilote de terre-plein central temporaire sur l'avenue Laurier Est entre Saint-Hubert et Resther ;
- Projet d'aménagement du boulevard Saint-Laurent pour installer une douzaine de saillies de trottoirs afin de réduire la circulation dans les rues locales.

Liste des abréviations

AMT :	Agence métropolitaine de transport
CHUM :	Centre hospitalier de l'Université de Montréal
DAUSE :	Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises
DSP :	Direction de la santé publique de Montréal-Centre
INRS-UCS :	Institut national de la recherche scientifique – Urbanisation, culture et société
MAMSL :	Ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir
MTQ :	Ministère des Transports du Québec
PICQ :	programme d'infrastructures Canada-Québec
PDU :	Plan de déplacement urbain
PMR :	Arrondissement du Plateau-Mont-Royal
RRSSS :	Régie régionale de la santé et des services sociaux
RTL :	Réseau de transport de Longueuil
SDAMR :	Société de développement de l'avenue du Mont-Royal
SPVM :	Service de police de la Ville de Montréal
STL :	Société de transport de Laval
STM :	Société de transport de Montréal

Liste des organismes rencontrés dans le cadre de consultations privées

- Association des gens d'affaires de la rue Rachel
- Association du Village Hellénique de l'avenue du Parc
- Bureau du taxi et du remorquage
- Centre d'écologie urbaine de Montréal
- Centre de la petite enfance Alexis le Trotteur (représentant les CPE du Plateau à la table Autour des Familles)
- Coalition pour le maintien dans la communauté (COMACO)
- Comité de la rue Rivard
- Comité de parents de l'école Louis-Hippolyte-Lafontaine
- Comité du milieu associatif des personnes handicapées
- Commission scolaire de Montréal (CSDM)
- Communauto inc.
- Conférence régionale des Élus de Montréal (CRÉ)
- Conseil régional de l'environnement (CRE)
- Direction de la santé publique de Montréal-Centre (DSP)
- ENvironnement JEUnesse (ENJEU)
- Équiterre
- Forum jeunesse de l'île de Montréal (FJÎM)
- Maison d'Aurore
- Ministère des Transports du Québec (MTQ)
- Mont-Royal avenue verte
- Option Transport Durable
- Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) : postes de quartier 37 et 38
- Service de sécurité incendie Montréal (SSIM)
- Société de développement commercial de l'avenue du Mont-Royal
- Société de développement commercial du boulevard Saint-Laurent
- Société de transport de Montréal (STM)
- Société en commandite Stationnement de Montréal
- Transport 2000 Québec
- Ubisoft
- Urgence Santé
- Vélo Québec
- Voyagez Futé Montréal

Services offerts par la STM dans Le Plateau-Mont-Royal

Lignes régulières

10	De Lorimier
11	Montagne
24	Sherbrooke
27	Boulevard Saint-Joseph
29	Rachel
30	Saint-Denis–Saint-Hubert
45	Papineau
47	Masson
51	Boulevard Édouard-Montpetit
55	Boulevard Saint-Laurent
80	Avenue du Parc
94	D’Iberville
97	Mont-Royal
129	Côte-Sainte-Catherine
144	Avenue des Pins
160	Barclay
161	Van Horne
185	Sherbrooke

Lignes de nuit

357	Saint-Michel
359	Papineau
360	Avenue des Pins
361	Saint-Denis
363	Boulevard Saint-Laurent
365	Avenue du Parc
368	Mont-Royal
370	Rosemont

Stations de métro

Sherbrooke
Mont-Royal
Laurier

Lignes en période de pointe

14	Amherst
25	Angus
46	Casgrain

Lignes rapides

535	Voie réservée du Parc–Côte-des-Neiges
935	Trainbus Blainville–Centre-Ville

Liste de références

Documents institutionnels

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT (2003). *Plan stratégique de développement du transport métropolitain*. Montréal : L'Agence, 40 pages.

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (2005). *Projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement*. 132 pages.

DIRECTION DE SANTÉ PUBLIQUE. AGENCE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE MONTRÉAL (2006). *Le transport urbain, une question de santé : Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise*. 132 pages.

DIRECTION DE SANTÉ PUBLIQUE. AGENCE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX DE MONTRÉAL (2005). *Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal (1999-2003)*. 158 pages.

MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE (2001). *Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales : Région métropolitaine de Montréal 2001-2021*. 153 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2000a). *Plan de gestion des déplacements : région métropolitaine de Montréal – Pour une décongestion durable*. 81 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2000b). *Plan de gestion des déplacements : région métropolitaine de Montréal : Stratégies d'intervention prioritaire*. 33 pages.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL (2004). *Plan stratégique de développement du transport en commun 2004 – 2013*. 38 pages.

VILLE DE MONTRÉAL (2007). *Plan de transport 2007 : réinventer Montréal*. Document de consultation (mai), 152 pages.

VILLE DE MONTRÉAL (2005a). *Plan de transport : Vision et objectifs*, mars, 30 pages.

VILLE DE MONTRÉAL (2005b). *Plan de transport : Portrait et diagnostic*, juin, 91 pages.

VILLE DE MONTRÉAL (2005c). *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise*, avril, 116 pages.

VILLE DE MONTRÉAL (2004). *Plan d'urbanisme de Montréal et chapitres d'arrondissement*, novembre.

Études diverses

ASSOCIATION DES TRANSPORTS DU CANADA (1998). *Guide canadien d'aménagement de rues conviviales*.

BARBONNE, Rémy (2007). *Portrait croisé de l'évolution des déplacements des résidents et des personnes fréquentant l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal (1998-2003) : vers un développement plus durable?* INRS-UCS, Étude réalisée pour le compte de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal (Ville de Montréal), 87 pages.

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL (2006). *Répertoire des mesures d'apaisement de la circulation dans sept arrondissements de Montréal*. 44 pages.

MORENCY, Catherine, École polytechnique de Montréal (2007). *Étude de la circulation de transit dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal*. Note technique.

VERREAULT, Hubert (sous la supervision de Catherine Morency), École polytechnique de Montréal (2007). *Analyse des déplacements ayant comme point d'origine ou de destination l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal*. Note technique.

Ouvrages thématiques

VÉLO-QUÉBEC (2006). *L'état du vélo au Québec en 2005*. 119 pages.

Liste de sites Internet consultés

AGENCE DE SANTÉ PUBLIQUE DU CANADA :
www.phac-aspc.gc.ca

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT) :
www.amt.qc.ca

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE
DE MONTRÉAL (CMM) :
www.cmm.qc.ca

COMMUNAUTO :
www.communauto.com

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT
DE MONTRÉAL (CRE) :
www.cremtl.qc.ca

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (MTQ) :
www.mtq.gouv.qc.ca

MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE
L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS (MDDEP) :
www.menv.gouv.qc.ca

OFFICE QUÉBÉCOIS DE LA LANGUE FRANÇAISE :
www.olf.gouv.qc.ca

STATIONNEMENT DE MONTRÉAL :
www.statdemptl.qc.ca

VÉLO-QUÉBEC :
www.velo.qc.ca

VOYAGEZ FUTÉ :
www.voyagezfute.ca



PLAN DE DÉPLACEMENT urbain
du Plateau-Mont-Royal



Le Plateau-Mont-Royal
Montréal 

ville.montreal.qc.ca/plateau