

**Destination centre-ville
Mémoire**

déposé dans le cadre de la consultation publique

**Portrait et diagnostic du Plan de transport
Commission permanente du conseil sur le transport, la gestion des
infrastructures et l'environnement**

Ville de Montréal

Le 31 août 2005

Table des matières

| | |
|--|----|
| Préambule | 3 |
| À propos de Destination centre-ville | 4 |
| En résumé, notre point de vue | 5 |
| | |
| 1. Importance des activités économiques au centre-ville | 6 |
| 2. Qualité du réseau routier montréalais | 6 |
| 3. Compétitivité du temps de déplacement dans les transports en commun | 6 |
| 4. Déplacements à pied | 7 |
| 5. Stationnement | 9 |
| 6. Déplacements à vélo | 10 |
| 7. Sécurité routière et cyclistes | 11 |
| 8. Covoiturage | 11 |
| 9. Intermodalité dans le transport des personnes | 11 |
| 10. Transport de marchandises | 12 |
| 11. Transport interurbain des personnes | 12 |
| | |
| Conclusion | 13 |

Préambule

Chaque jour des dizaines de milliers de personnes se dirigent, transitent, séjournent et repartent du centre-ville, ce qui en fait le quartier le plus achalandé quotidiennement à Montréal et un des plus achalandés en Amérique du Nord. Les enjeux du transport et de la mobilité y sont primordiaux. Ce facteur est intrinsèquement lié au bon développement du centre-ville, à sa vitalité, à son dynamisme économique mais également à sa compétitivité tant au niveau national qu'international.

Il est donc évident que les solutions envisagées pour remédier aux problèmes liés au transport à Montréal doivent tenir compte de ce facteur primordial et prioritaire : l'activité économique du centre-ville doit être facilitée et non pas perturbée ou freinée. La santé économique de toute la région du Grand Montréal en dépend.

Nous aborderons donc dans ce mémoire les points qui interpellent plus particulièrement notre organisation dans son rôle de représentant du Centre des affaires de Montréal. Nous croyons que ces points abordés méritent l'attention des membres de la commission. De plus, nous souhaitons vivement que nos observations et commentaires sauront bonifier le *Portrait et diagnostic* et permettront au comité d'acquiescer une meilleure compréhension de la problématique du transport au centre-ville de Montréal et de prendre ainsi des décisions éclairées qui tiendront compte de la réalité du centre-ville.

Contribuer à faire du centre-ville de Montréal un endroit propre, sécuritaire et dynamique de classe mondiale où il est agréable d'y travailler, d'y magasiner et d'y vivre fait partie intégrante des activités de Destination centre-ville. C'est dans cet esprit qu'ont été développés les différentes suggestions et commentaires inclus dans ce mémoire.

En raison du territoire qu'il dessert, c'est essentiellement sur le secteur du **Centre des Affaires** tel que décrit dans la partie 2 à la page suivante que Destination centre-ville entend faire porter ses remarques.

☞

À propos de Destination centre-ville

Organisme sans but lucratif, la Société de développement commercial Destination centre-ville regroupe plus de 8 000 places d'affaires au centre-ville de Montréal. Fondée en 1999, elle constitue la plus grande société de développement commercial (SDC) au Canada.

Sa mission: Se consacrer au développement, à l'amélioration et à la promotion du centre-ville de Montréal.

Entre autres objectifs, la Société s'applique à :

- améliorer l'image de marque du centre-ville auprès des consommateurs et des touristes;
- améliorer la qualité de vie des travailleurs;
- augmenter l'achalandage du centre-ville de Montréal;
- dynamiser la vie économique de tout le quadrilatère compris entre l'avenue Atwater et les rues Saint-Antoine, Saint-Urbain et Sherbrooke.

Nos coordonnées :

Destination centre-ville
2000, rue Peel
bureau 580
Montréal (Québec)
H3A 2W5
Téléphone 514.398.9438
Télécopieur 514.398.0074

M. André Poulin, directeur général

info@destinationcentreville.com
www.destinationcentreville.com



En résumé, notre point de vue

Bien sûr, dans le développement de nouvelles politiques de transport, nous croyons qu'il faut atteindre un équilibre entre les objectifs de vitalité économique, de qualité de l'environnement et, point très important, d'accessibilité.

Voici les prémisses qui ont guidé l'élaboration de nos commentaires et observations énoncées dans ce document.

- Une place privilégiée doit être donnée au **piéton, à sa sécurité** et à la marche comme moyen de déplacement
- le solde du **nombre de stationnement**, peu importe les politiques retenues, ne doit pas diminuer. Il est illusoire de croire que le transport en commun peut satisfaire l'ensemble des besoins du Centre des affaires. Le maintien du nombre de stationnements est donc essentiel.
- Une plus grande utilisation du transport en commun passe par une **amélioration** de la qualité du service et de l'efficacité du réseau plutôt que par l'application de moyens coercitifs dirigés vers les automobilistes.
- L'élaboration d'un Plan de transport doit se faire **par consensus et non pas au dépend du quartier des affaires** et de ses besoins. Réduire la dépendance à l'automobile ne doit pas signifier l'interdire, la limiter dans ses déplacements ou même la proscrire à certains endroits. Il est non seulement possible mais essentiel d'emprunter de nouvelles avenues novatrices et équilibrées qui nous permettront de maintenir nos acquis et qui ne s'appliqueront pas au détriment de la vitalité économique du centre-ville.
- Il nous apparaît clair que l'objectif de privilégier le transport en commun doit s'accompagner **des investissements requis** pour donner à celui-ci les avantages, en termes de temps, de coûts et de confort, qui lui permettront d'attirer une clientèle plus importante. C'est un fait reconnu, le taux d'utilisation du transport en commun augmente là où ce dernier est efficace. Si l'on veut encourager les gens à aller davantage vers le transport en commun, il faut leur offrir des options intéressantes, avantageuses et encore plus concurrentielles que l'automobile. Se limiter à mettre de l'avant que des politiques coercitives dirigées vers les automobilistes et destinées à les décourager à utiliser ce moyen de transport serait une erreur.
- Il est souhaitable que la Commission somme les pouvoirs publics de **se donner les moyens de ses ambitions**. Le dépôt d'un nouveau Plan de transport, si innovateur, pertinent et ambitieux soit-il, devient inutile s'il n'est pas accompagné des décisions politiques et de l'important financement nécessaires à sa mise en œuvre.
- Compte tenu du nombre de stations et de bouches de métro présentes sur le territoire du Centre des affaires, il ne nous semble pas nécessaire d'y ajouter d'infrastructures de transport de surface (exemple : tramway). L'accès au transport en commun au sein même du Centre des affaires est déjà satisfaisante. Ce sont les infrastructures pour s'y rendre qui doivent être améliorées.

1- Importance des activités économiques au centre-ville

Comme nous le rappelle le document *Portrait et diagnostic*, le paysage économique de Montréal est marqué d'une part par le **pôle dominant** d'emplois qu'est le centre-ville avec plus du quart des effectifs. Le centre-ville constitue, à l'échelle de l'île et de la région, une concentration unique d'activités de bureaux (**50% du total des emplois de la ville**), de sièges sociaux et de commerces. Il se caractérise aussi par ses activités culturelles (musées, festivals, salles de spectacles, etc.) et par sa vocation de recherche et d'enseignement grâce à ses universités et ses centres hospitaliers qui figurent parmi les plus gros employeurs sur le territoire de Montréal. Ajoutons aussi les caractéristiques suivantes: destination touristique majeure, destination commerciale de premier plan, centre très accessible et cœur économique du Québec.

Ceci confirme le rôle prédominant que joue le centre-ville, rappelle l'importance qui doit être apportée à ce secteur dans le développement du nouveau Plan de transport et fait prendre conscience de la portée qu'auront les décisions prises par la commission.

L'activité économique du centre-ville doit être facilitée et non pas perturbée ou freinée par des mesures d'un *Plan de transport* mal adapté aux besoins du Centre des affaires. Il y va de la santé économique de toute la région du Grand Montréal.

2- Qualité du réseau routier montréalais

Le document *Portrait et diagnostics* souligne que "*Le réseau routier municipal de l'île de Montréal a atteint un niveau élevé de détérioration, dont la présence de plus en plus fréquente des « nids-de-poule » est la manifestation la plus visible.*" Cette situation est d'autant plus vraie pour le centre-ville où la chaussée est dans un état lamentable.

Nous sommes donc tout à fait en accord avec le diagnostic disant que "*Avant tout, étant donné l'état actuel des infrastructures du réseau artériel, l'optimisation de celui-ci devra passer par un financement durable permettant sa réhabilitation et son maintien en bon état.*"

Nous ajouterons seulement que nous croyons que la priorité devrait être accordée au centre-ville sur ce point pour les mêmes raisons évoquées au point précédent.

3- Compétitivité du temps de déplacement dans les transports en commun

D'abord nous sommes d'avis qu'à lui seul, le transport en commun ne peut satisfaire l'ensemble des besoins d'un Centre des affaires qui se veut à la fois «destination touristique majeure», «destination commerciale», «milieu de diffusion culturelle» et «milieu d'enseignement universitaire», à l'échelle métropolitaine, si ce n'est nationale ou internationale.

Nous croyons que, compte tenu du nombre de stations et de bouches de métro présentes sur le territoire du Centre des affaires, l'accès au transport en commun au sein même du secteur y est déjà adéquat. Ce sont les infrastructures et la compétitivité des moyens de transports pour se

rendre au Centre des affaires qui doivent être améliorées. Par exemple: les déplacements de la banlieue vers le centre-ville qui nécessitent l'utilisation de différents moyens de transport par les usagers (intermodalité : autobus + train de banlieue + métro).

Ceci étant dit, il nous apparaît clair que **l'objectif de privilégier le transport en commun doit s'accompagner des investissements requis** pour lui donner les avantages, en terme de temps, de coûts et de confort, qui lui permettront d'attirer une clientèle plus importante. C'est un fait reconnu, le taux d'utilisation du transport en commun augmente là où ce dernier est efficace. Pour cela, il ne suffit pas de simplement entretenir le réseau de transport en commun. Il faut plutôt donner au réseau de transport en commun le coup de barre nécessaire qui en fera un réseau moderne adapté aux besoins de la population. Si l'on veut encourager les gens à aller davantage vers le transport en commun, il faut leur offrir des options intéressantes, avantageuses et concurrentielles par rapport à l'automobile. Se borner à mettre de l'avant des politiques coercitives dirigées vers les automobilistes et destinées à les décourager à utiliser ce moyen de transport serait une erreur.

4- Déplacements à pied

La voie piétonnière

Tout d'abord, il faut s'assurer de réduire au minimum la présence d'obstacles nuisant à la libre circulation et à la sécurité des piétons sur les trottoirs. Ces trottoirs sont d'ailleurs souvent trop étroits, mal nettoyés, mal déneigés, mal déglacés et comportent à l'occasion des trous et des crevasses qui les rendent dangereux. À la base, on doit s'assurer que les voies piétonnières du centre-ville puissent être nettoyées **à l'année longue**, déneigées et déglacées de manière plus efficace, comme le sont celles de nombreux centres-villes dans les autres grandes villes nord-américaines qui reçoivent aussi quelques bordées de neige en hiver.

Le Centre des affaires est un quartier de prestige, où l'environnement bâti est de qualité et qui accueille une vaste clientèle locale, régionale et internationale. **La marche** est le mode de circulation qui permet le mieux d'apprécier les qualités de cet environnement urbain (vues, architecture, espaces publics) et qui **contribue le plus à la qualité de la vie au centre-ville**. Elle crée de l'animation, soutient l'activité commerciale au niveau de la rue, contribue au sentiment de sécurité hors des heures de bureau, et donne l'occasion à des milliers de travailleurs de prendre un peu d'air et de faire de l'exercice. Étant donné la présence d'un volume de piétons important (Montréal est la ville nord-américaine qui compte le plus de piétons parmi les travailleurs au centre-ville - The Gazette, 24 février 2004), nous croyons que la circulation piétonne **doit être privilégiée** sur le territoire du Centre des affaires et, plus généralement, au centre-ville.

Pour soutenir la circulation piétonne, nous suggérons :

- **d'élargir les trottoirs** là où c'est nécessaire;
- **d'améliorer l'environnement immédiat des marcheurs**, par une implantation du mobilier urbain qui n'entrave pas la circulation piétonne, mais aussi par une qualité de ce mobilier et des plantations;

- Prioriser et assurer la sécurité des piétons dans leur cohabitation avec les cyclistes et les automobilistes

Les voies piétonnières sur les grands axes de circulation automobile

Les grands axes de circulation de juridiction municipale, déterminants pour la santé du Centre des affaires, sont les axes est-ouest : rue Sainte-Catherine, boulevard de Maisonneuve, rue Sherbrooke et boulevard René-Lévesque.

Sur la portion de la rue Sainte-Catherine qui traverse le Centre des affaires, la circulation automobile et piétonne est déjà difficile. La chaussée relativement étroite est très souvent encombrée par les camions qui font la livraison; quant aux trottoirs, ils ne sont pas suffisamment larges, considérant le flux piétonnier généré par l'activité commerciale.

Encore une fois, il est selon nous essentiel d'accorder une place importante au piéton lors de la conception et de l'aménagement du domaine public. L'espace étant compté sur cette artère, nous croyons que les principales mesures à adopter pour améliorer la circulation et soutenir l'activité sur la rue Sainte-Catherine sont :

- d'y **élargir les trottoirs** et d'y améliorer le mobilier urbain, pour favoriser la circulation piétonne;

Les portions de la rue Sherbrooke et du boulevard René-Lévesque qui traversent le Centre des affaires présentent un encadrement architectural prestigieux et on y note une forte concentration d'hôtels qui génère un flux piétonnier important, composé de touristes autant sinon plus que de travailleurs. Les trottoirs sont assez larges et la circulation est relativement fluide sauf aux heures de pointe.

Sur ces artères, généralement en bon état, la mesure principale serait :

- de **maintenir le domaine public** (état de la chaussée, mobilier urbain) et de ne pas alourdir la circulation automobile par l'introduction de nouvelles contraintes.

Sur la portion du boulevard de Maisonneuve qui traverse le Centre des affaires, la circulation automobile vers l'ouest est souvent obstruée par la livraison et la période de pointe du soir est assez lourde. La construction de plusieurs projets résidentiels, et l'ouverture assez récente de commerces sur rue au rez-de-chaussée des immeubles sont en train de créer un intérêt pour la circulation piétonne, qui de toute évidence va s'intensifier.

Sur cette artère, nous suggérons :

- d'élargir les trottoirs et faire plus de place à la circulation piétonne, pour accroître l'animation, la convivialité, la sécurité et soutenir l'activité commerciale sur rue.

5- Stationnement

Le manque de temps et l'ampleur de la tâche anticipée et inhérente à la mise à jour de certaines informations essentielles ne doit pas empêcher la commission d'entamer les démarches nécessaires à l'obtention de ces données.

Tout d'abord, il serait nécessaire que les chiffres disponibles sur le stationnement soient mis à jour et actualisés puisque certaines données datent de 1998. Toutes décisions touchant le stationnement ne pourrait être basée sur des informations désuètes. Un recensement et un portrait complet de l'offre de stationnement au centre-ville devrait être effectué.

Maintien du nombre total de stationnements.

Par ailleurs, en rapport à une politique éventuelle du stationnement, nous déplorons que l'approche souhaitée se borne à la réduction du nombre de places de stationnement de surface et de longue durée de façon à décourager les automobilistes à utiliser leur véhicule. Si politique de stationnement il doit y avoir, celle-ci doit se faire par consensus et non pas au dépend des automobilistes ou du quartier des affaires.

Le stationnement hors-rue

Si nous souscrivons à la volonté municipale d'encourager le développement des terrains actuellement affectés au stationnement de surface, nous soutenons cependant que ce développement doit s'accompagner de mesures alternatives pour ne pas réduire l'offre actuelle de stationnement.

Le stationnement sur rue

Nous ne considérons pas que tous les emplacements actuellement utilisés comme intouchables. Tout en vous rappelant que selon nous le solde du nombre de stationnements qui ne doit pas diminuer, des ajustements peuvent être effectués. Partant du besoin d'améliorer la fluidité du trafic au centre-ville, nous suggérons :

- De **réduire le nombre de stationnements sur rue**. Montréal est une des rares grandes villes d'Amérique du Nord qui permette le stationnement sur sa principale artère commerciale (exemple : rue Ste-Catherine) afin de faciliter la circulation automobile. L'abolition du stationnement sur rue favorisera une meilleure fluidité de la circulation de deux façons : en plus de libérer de l'espace sur la voie publique pour une autre utilisation de déplacements, cette approche élimine la circulation de maraudage des véhicules autour du lieu de destination dans la recherche d'une place de stationnement sur rue.

Dans cet optique et pour récupérer les espaces de stationnement ainsi éliminés, nous suggérons comme mesure alternative

- la construction, sur une partie des espaces actuellement vacants du Centre des affaires, de **stationnements en hauteur**, moins coûteux que les stationnements souterrains, respectant des critères architecturaux qui confèrent à ces édifices une plus-value dans

le paysage urbain. Les exemples de Paris et de Chicago, notamment, montrent que cette option peut être bien intégrée à un environnement urbain de qualité.

6- Déplacements à vélo

En ce qui concerne la circulation à vélo, nous exprimons des réserves en rapport au développement du réseau cyclable dans l'axe est-ouest dans le Centre des affaires. En effet, nous avons vu que sur l'ensemble des axes est-ouest la circulation automobile est dense, notamment en périodes de pointe, et l'espace piéton y est restreint ou au mieux suffisant. Même sur le boulevard de Maisonneuve dans sa forme actuelle - qui présente apparemment le plus de potentiel - il apparaît impossible d'augmenter l'espace piéton en même temps que d'introduire un espace cycliste sans mettre en péril l'équilibre fragile de la circulation automobile sur cet axe. Toutefois, l'abolition du stationnement sur rue réglerait une partie du problème. Mais sans vouloir être redondants en le rappelant, les stationnements ainsi perdus devraient être récupérés ailleurs (voir notre suggestion sur les stationnements étagés énoncé précédemment)

Les pistes cyclables

Nous nous questionnons sur le potentiel de la fonction vélo à l'année longue à Montréal en raison du climat mais aussi de facteurs culturels, à la différence de plusieurs villes européennes et asiatiques. Selon notre expérience, peu de travailleurs montréalais circulent actuellement à vélo au Centre des affaires, encore moins durant l'hiver. L'implantation d'un nouveau tronçon du réseau cyclable, que l'hiver rend en réalité utilisable que sept mois par an et qui requière l'installation d'infrastructures permanentes, nuirait tout de même à la circulation automobile à l'année longue (espace utilisée par la voie cyclable) pour un mode transport qui ne serait utilisable que la moitié de l'année.

Nous croyons que le réseau cyclable actuel répond aux besoins des Montréalais en matière de vélo au centre-ville et que l'introduction de ce réseau au Centre des affaires ne pourrait se faire qu'au détriment de la circulation piétonne, qu'il faut privilégier, et automobile, dont il faut assurer l'équilibre. Compte tenu que le réseau de pistes cyclables de Montréal est déjà un des plus imposant en Amérique du Nord; compte tenu aussi de l'état des canalisations d'eau et d'égouts de même que l'état de la chaussée et des trottoirs de la majorité des rues du centre-ville, nous croyons que la Ville devrait de toute urgence consacrer toutes les ressources disponibles à la réfection de ces infrastructures plutôt qu'à l'aménagement de nouvelles pistes cyclables.

Les stationnements à vélos

À ce sujet, nous sommes d'avis que l'on devrait favoriser l'installation des supports à vélos sur les rues transversales et secondaires du centre-ville plutôt que sur ses principales artères à haut achalandage piétonnier telles que Ste-Catherine, Sherbrooke, de Maisonneuve, René-Levesque, Crescent et Peel. Nous croyons que la circulation piétonnière doit y être priorisée et que tout doit être mis en œuvre afin de favoriser le sentiment de sécurité des piétons qui circulent sur ces rues.

7- Sécurité routière et cyclistes

Les nombreuses infractions au Code de la route commises par certains cyclistes (non respect des feux de circulation, des arrêts obligatoires, des sens uniques, de l'interdiction de circuler sur les trottoirs) rendent la circulation piétonne dangereuse dans plusieurs endroits de Montréal. À l'instar de la majorité des automobilistes et des piétons, il est pour nous primordial que les cyclistes, aussi revendicateurs soient-ils de leurs droits et privilèges, respectent la réglementation en matière de sécurité routière.

Il est essentiel qu'une attention particulière soit apportée sur ce point et que notre service de police applique les règlements de la circulation auxquels sont aussi soumis les cyclistes. Cette mise en application plus serrée de la réglementation par les services municipaux sera encore plus pertinente si ce moyen de transport prend davantage de place. Nous prenons pour exemple les interventions de sensibilisation qui ont été mises en œuvre sur le Plateau Mont-Royal au cours de l'année 2004 afin de faire diminuer le nombre d'infractions commises par les cyclistes. Ces interventions se sont soldées par la remise de contraventions à des cyclistes ne respectant pas la réglementations touchant la circulation. De telles interventions permettent de réduire le nombre de blessures reliées aux accidents entre piétons et cyclistes mais également entre cyclistes et automobilistes.

8- Covoiturage

L'idée de ce projet ayant déjà circulé, l'implantation d'une Centrale de covoiturage pour les travailleurs du centre-ville devrait être envisagée de nouveau. Cette approche constitue selon nous une option intéressante et peu coûteuse qui pourraient être ajoutée aux actions destinées à désengorger la circulation du centre-ville.

9- Intermodalité dans le transport des personnes

Un des objectifs spécifiques de la Ville en matière d'accessibilité est de faciliter les déplacements multimodaux vers et dans le centre, en privilégiant le transport en commun. Destination Centre-ville appuie cet objectif. Mais nous faisons remarquer aux décideurs municipaux que l'objectif de privilégier le transport en commun doit non seulement :

- mettre de l'avant des stratégies d'amélioration majeures et probantes des réseaux de transport en commun

Mais aussi favoriser:

- le développement de stratégies de stationnement qui encouragent les automobilistes à laisser leur véhicule en périphérie du Centre des affaires ou dans le Centre des affaires même, afin d'y circuler à pied;

- l'établissement ou la consolidation de **stationnements incitatifs**, sur l'île de Montréal même, en lien avec le réseau de transport en commun (ex. stationnement du Parc olympique - plus de 5 000 places);
- le développement de stationnements à vélos plus importants emménagés à des endroits stratégiques aux entrées du quartier des affaires, de la même façon que peuvent être développés des stationnements incitatifs pour voitures .

10- Transport de marchandises

Pour le transport des marchandises, et plus particulièrement pour la desserte de la zone commerciale du centre-ville par les camions nécessaires à l'approvisionnement des nombreux commerces et autres places d'affaires, il est important que ces camions puissent effectuer leurs livraisons avec le moins d'obstacles et d'entraves possibles. Nous sommes d'avis que les conditions de transport doivent assurer la poursuite d'échanges efficaces entre la région montréalaise (et le centre-ville) et le reste du monde et l'accès aux principaux endroits de livraison sur le territoire du centre-ville doit être maintenu.

11- Transport interurbain des personnes

Nous sommes d'accord avec le diagnostic émis dans le document à l'effet que *"la mise en place d'un service ferroviaire rapide entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau améliorerait la desserte de l'aérogare, tout en atténuant l'importance de la congestion automobile à l'échangeur Dorval."* Ce projet améliorerait l'accessibilité rapide au centre-ville.



Conclusion

Nous espérons que notre participation saura contribuer au débat et que les suggestions et commentaires qui s'y trouvent aidera le travail de la commission. Nous désirons d'ailleurs remercier le Ville de Montréal de nous en avoir fourni l'occasion avec la tenue de cette consultation.

Le centre-ville joue un rôle très important dans l'économie montréalaise et sa valeur foncière rapporte plus de 20% de l'ensemble des taxes perçues par l'administration municipale. C'est pourquoi nous sommes convaincus que ce secteur doit bénéficier d'une attention particulière et que nous espérons vivement que ce mémoire trouvera écho auprès de élus municipaux.

Soyez assuré que la préparation de ces suggestions a été motivée par notre désir de contribuer à développer des approches toujours des plus efficaces et ainsi permettre une meilleure cohabitation dans cet environnement en perpétuel changement dans lequel nous vivons.

