VILLE-MARIE
MON CENTRE

Plan local de déplacements

Portrait / diagnostic des déplacements pour l'arrondissement de Ville-Marie

Direction des travaux publics

Date : 13 avril 2016

Ville-Marie
Montréal

Équipe de réalisation

Directeur de projet	Tam Nguyen, ing., M. ing.
Ingénieur	Vincent Ermatinger, ing. M. Sc. A.
Ingénieur, urbaniste	Paul Tétreault, ing. Urb., P. Eng., M. urb
Géographe	Jean-François Cappuccilli, Ph. D Géo
Spécialiste des modes actifs	Eric Léonard, B.A.
Analyste en transport	Myriam Langlois, urb.-stag., B.A., M.urb.

Référence à citer :

WSP Canada Inc. 2016. *Plan local de déplacements de l'arrondissement de Ville-marie : Portrait/diagnostic des déplacements,* Document préparé pour l'arrondissement de Ville-Marie, 157 pages et 4 annexes.

Signatures

Préparé par :

Myriam Langlois, urb.-stag., B.A., M.urb.

Révisé par :

Tam Nguyen, ing., M.ing.

Table des matières

1 – **Introduction p.5**

2 – **Portrait/diagnostic des déplacements dans l'arrondissement de Ville-Marie p.15**

Axe 1 – Territoire à l'étude, planification et mobilité p. 16

Axe 2 – Modes actifs et accessibilité universelle p.44

Axe 3 – Transports collectifs et pratiques innovantes p.62

Axe 4 – Sécurité et qualité du milieu de vie p.77

Axe 5 – Réseau routier et circulation p.98

Axe 6 – Stationnement p.111

Axe 7 – Transport des marchandises en milieu urbain p.120

Futurs développements et appréciation des impacts p.129

3 – **Résumé des principaux constats et conclusion p.141**

4 – **Bibliographie et annexes p. 147**

Annexe A : Portrait et diagnostic du transport collectif réalisé par la STM

Annexe B : Profil sociodémographique - Statistiques comparatives

Annexe C : Note concernant les données de l'Enquête origine-destination de 2013

Annexe D : Note concernant l'estimation du nombre de véhicules en transit

1 – Introduction

Contexte

L'adoption du Plan de transport de la Ville de Montréal en 2008 a été le point de départ pour la réalisation de plans de déplacements et de mobilité à l'échelle de chacun des arrondissements. En effet, le 10e chantier du Plan invite expressément les arrondissements, via les plans locaux de déplacements (PLD), à planifier leurs besoins en matière de transport au sein de leur territoire. C'est maintenant au tour de l'arrondissement de Ville-Marie d'entamer le processus d'élaboration d'un PLD.

Le PLD est un document de planification portant sur tous les modes de transport qui permettra de guider globalement les décisions futures en matière de transport dans l'arrondissement de Ville-Marie. Le PLD de Ville-Marie concrétisa localement les orientations du Plan de transport de la Ville de Montréal, élaboré en 2008, dont l'objectif principal est, entre autres, de réduire notre dépendance à l'automobile en favorisant les modes de transport collectif et actif (marche et vélo). Le PLD portera sur les sept axes suivants :

- Axe 1 - Territoire à l'étude, planification et mobilité;
- Axe 2 - Modes actifs et accessibilité universelle;
- Axe 3 - Transports collectifs et pratiques innovantes;
- Axe 4 - Sécurité des déplacements et qualité du milieu de vie
- Axe 5 - Réseau routier;
- Axe 6 - Stationnement;
- Axe 7 - Transport des marchandises en milieu urbain.

Mandat et objectifs

Avec son PLD, l'arrondissement de Ville-Marie désire procéder à un examen de ses réseaux de transport en vue d'établir une vision de la mobilité pour les 20 prochaines années adaptée au contexte particulier de l'arrondissement, revoir le partage des espaces publics entre les différents usages et modes de déplacement, réviser la place accordée à chaque mode de transport et définir un plan d'intervention et les stratégies à privilégier pour :

- Contribuer au dynamisme économique du cœur de la région métropolitaine.
- Favoriser le développement d'un milieu de vie convivial, sécuritaire et durable
- Améliorer les conditions de déplacements des personnes et des biens sur le territoire de l'arrondissement et les zones limitrophes y compris l'accessibilité universelle.

Approche méthodologique

L'élaboration du PLD de l'arrondissement de Ville-Marie est réalisée suivant l'approche et les étapes proposées dans le Guide des plans locaux de déplacements de la Ville de Montréal. Le Guide détaille notamment les cinq volets à réaliser au cours du processus de planification d'un PLD ainsi que l'ensemble des sept axes d'études à aborder.

L'élaboration du PLD de l'arrondissement de Ville-Marie est réalisée en collaboration avec un Comitié de suivi qui contrôle la progression des travaux, fournit des orientations stratégiques et techniques et valide les conclusions des recherches.

Les cinq étapes de réalisation sont les suivantes :

1. Étape préparatoire

Cette étape permet de poser les jalons nécessaires pour entreprendre le développement d'un PLD. C'est entre autres à cette étape qu'est définie la zone d'étude, que sont formés les différents comités et groupes de travail, que le calendrier de réalisation et des consultations publiques est planifié et qu'est annoncée officiellement la démarche du PLD par l'arrondissement.

2 Identification des objectifs locaux de déplacements

La définition et le cadrage des objectifs en matière de mobilité permettent d'orienter les réflexions qui mènent vers l'élaboration des interventions. Une recension des différents objectifs et visions stratégiques sectoriels qui ont été adoptés par la Ville de Montréal et l'arrondissement Ville-Marie est réalisée pour parvenir à la définition des objectifs. Les objectifs doivent aussi traduire les visions et volontés des intervenants locaux. La tenue de consultations et rencontres lors de l'établissement du portrait/diagnostic permet de compléter et préciser les objectifs.

Approche méthodologique

3. Établissement d'un portrait/diagnostic de la situation actuelle

L'établissement d'un portrait/diagnostic est une phase primordiale qui permet d'obtenir un portrait précis du territoire à l'étude et d'identifier ses problématiques de déplacement et d'aménagement. Le portrait présente une description de la situation actuelle, mais également de celle anticipée en fonction des données disponibles. C'est seulement à partir des constats établis par le portrait/diagnostic qu'il est possible d'élaborer des pistes de solution pour répondre aux problématiques soulevées

4. Élaboration d'un plan d'intervention

Les pistes de solutions sont à cette étape approfondies. Une liste des interventions, des projets, des stratégies et des mesures projetées sur le terrain découlant du diagnostic est élaborée selon un échéancier de mise en œuvre. Plus spécifiquement, il s'agit de définir des projets, des stratégies et des mesures (infrastructures, politiques et programmes), de les documenter et les analyser des stratégies d'intervention, de définir un plan d'intervention, d'estimer sommairement les coûts et les moyens de financement disponibles, d'élaborer l'échéancier de mise en œuvre des stratégies d'interventions et finalement, d'énoncer des procédures de suivi.

5 Production d'un projet de PLD et adoption

Cette dernière étape consiste à produire le projet de PLD qui fera la synthèse des étapes précédentes. Le projet de PLD sera soumis à des consultations publiques et modifié avant son adoption par le conseil de l'Arrondissement.

Approche méthodologique : démarche de consultation citoyenne

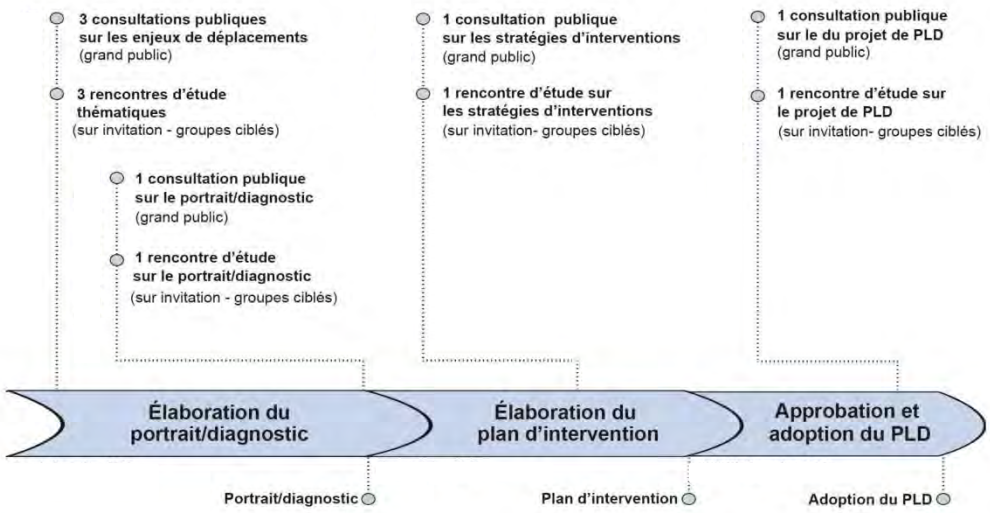
L'élaboration du PLD de l'arrondissement de Ville-Marie se veut une démarche citoyenne. Tant les résidents de l'arrondissement que les travailleurs, visiteurs, commerçants, groupes communautaires, groupes d'intérêts et institutions publiques sont appelés à donner leur avis. Le vaste processus consultatif du PLD permettra de mieux connaître les problématiques, besoins et préoccupations de la population et des intervenants locaux, ce qui facilitera le choix et la priorisation des interventions nécessaires pour améliorer les conditions de déplacements dans l'arrondissement.

Le public et des groupes cibles sont consultés à différentes étapes tout au long de l'élaboration du PLD selon le calendrier d'activités suivant :

- **Octobre 2015 :** Trois rencontres d'étude thématique avec différents groupes ciblés et trois consultations publiques par district électoral. Objectif : identifier les préoccupations, les besoins et les problématiques de déplacements rencontrés dans l'arrondissement.
- **Mars 2016** : Un atelier de travail portant sur les résultats du portrait/diagnostic avec différents groupes ciblés et une soirée de présentation du portrait/diagnostic aux citoyens.
- **Printemps/été 2016 :** Une rencontre d'étude traitant des stratégies d'interventions avec différents groupes ciblés et une consultation avec les citoyens.
- **Septembre 2016 :** Une rencontre d'étude avec différents groupes d'intérêts et une consultation publique de la population portant sur le projet de PLD préliminaire.

Étapes d'élaboration et consultations

1. Étape préparatoire
2. Identification des objectifs locaux de déplacements (version préliminaire)
3. **Établissement d'un portrait/diagnostic**
4. Élaboration d'un plan d'intervention
5. Production d'un projet de PLD et adoption



Approche méthodologique : documents consultés

Pour réaliser le PLD de Ville-Marie et les analyses du portrait/diagnostic, différentes sources ont été consultées auprès de l'arrondissement, de la Ville de Montréal et des partenaires, dont :

- Les données de comptages 2008-2011 du projet de la mise aux normes des feux de circulation de la ville de Montréal;
- Les données d'accidents 2012 -2014 de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ);
- Les données désagrégées de l'Enquête origine destination de 2013 de l'AMT;
- Le portrait/diagnostic des transports collectifs pour l'arrondissement Ville-Marie réalisé par la STM;
- Le portrait/diagnostic du stationnement réalisé par AECOM dans le cadre de l'élaboration de la politique de stationnement de la Ville de Montréal;
- Les données de l'Enquête nationale sur les ménages de 2011 de Statistique Canada.

La liste exhaustive de tous les documents de référence et les bases de données utilisés se retrouve à la fin du document.

Structure du document

Le présent document présente en détail le portrait/diagnostic de la situation actuelle des déplacements dans l'arrondissement de Ville-Marie. Il comporte trois sections :

- **La section 1** introduit le contexte du mandat, ses objectifs et l'approche méthodologique utilisée pour élaborer le Plan local de déplacements de l'arrondissement de Ville-Marie.
- **La section 2** dresse le portrait et le diagnostic de la situation actuelle des déplacements dans l'arrondissement et résume les principales préoccupations des citoyens.
- **La section 3** résume les principaux constats du portait/ diagnostic et conclue le document sur les principaux défis à venir dans le cadre de l'élaboration du plan d'intervention.

2 – Portrait/diagnostic de la situation actuelle des déplacements dans l’arrondissement de Ville-Marie

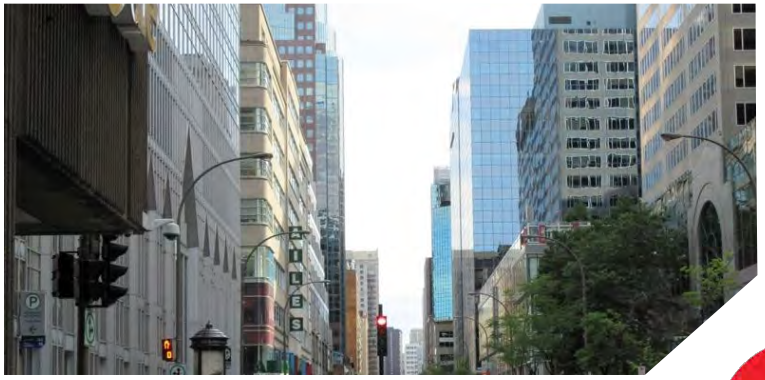
Portrait/diagnostic

Il importe pour la vitalité économique de la métropole et la qualité de vie des citoyens, visiteurs et autres usagers des infrastructures de l'arrondissement de Ville-Marie que des efforts soient déployés afin d'établir une vision commune d'amélioration de la mobilité. Le Plan local de déplacements (PLD) de Ville-Marie contribuera au développement de cette vision. Afin d'établir une vision claire, des orientations et des interventions spécifiques, la maîtrise des enjeux de mobilité sur le territoire de l'arrondissement passe par l'établissement d'un portrait/diagnostic de la situation actuelle des déplacements.

L'établissement du portrait diagnostic est une phase primordiale qui permet de mieux connaitre le territoire à l'étude et d'identifier ses dynamiques et problématiques concernant les déplacements et l'aménagement. Plus précisément le portrait/diagnostic consiste en une description de la situation actuelle ainsi que celle pouvant être anticipée. Il identifie et décrit les problématiques du secteur à l'étude, l'arrondissement de Ville-Marie, en matière de déplacements et des réseaux de transport. Le portrait/diagnostic traite de l'ensemble du territoire de l'arrondissement de Ville-Marie puisque le plan local de déplacements (PLD) s'y appliquera.

Le portrait/diagnostic fut réalisé à partir des informations déjà existantes et colligées par diverses sources: la Ville de Montréal, l'arrondissement de Ville-Marie, la société de transport de Montréal (STM), l'agence métropolitaine de transport (AMT), Statistiques Canada et autres documents préparés dans le cadre de divers projets. L'ensemble de sources utilisées est répertorié dans les références.

Axe 1 – Territoire à l'étude, planification et mobilité

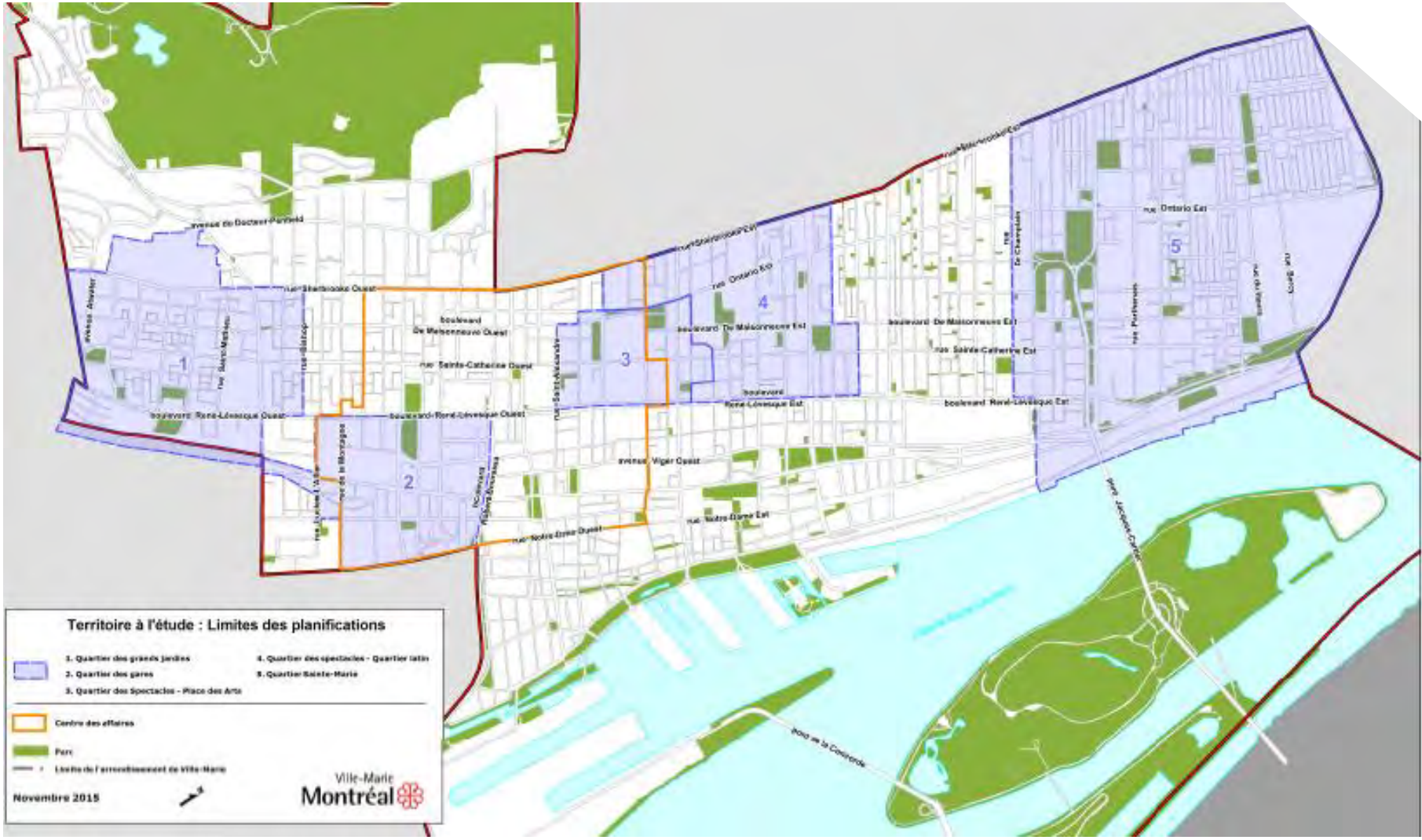


Territoire à l'étude : brève description

- 85 000 résidents
- 317 000 emplois
- 3 lignes de métro / 16 stations
- 2 gares de train
- 1 port & une gare maritime
- 1 terminus régional d'autobus (AMT) terminus d'autocar
- 10 rues piétonnes
- 4 universités et 4 collèges
- 21 musées, 50 salles de spectacles, 1500 restos et 3000 commerces
- Des dizaines d'évènements et festivités

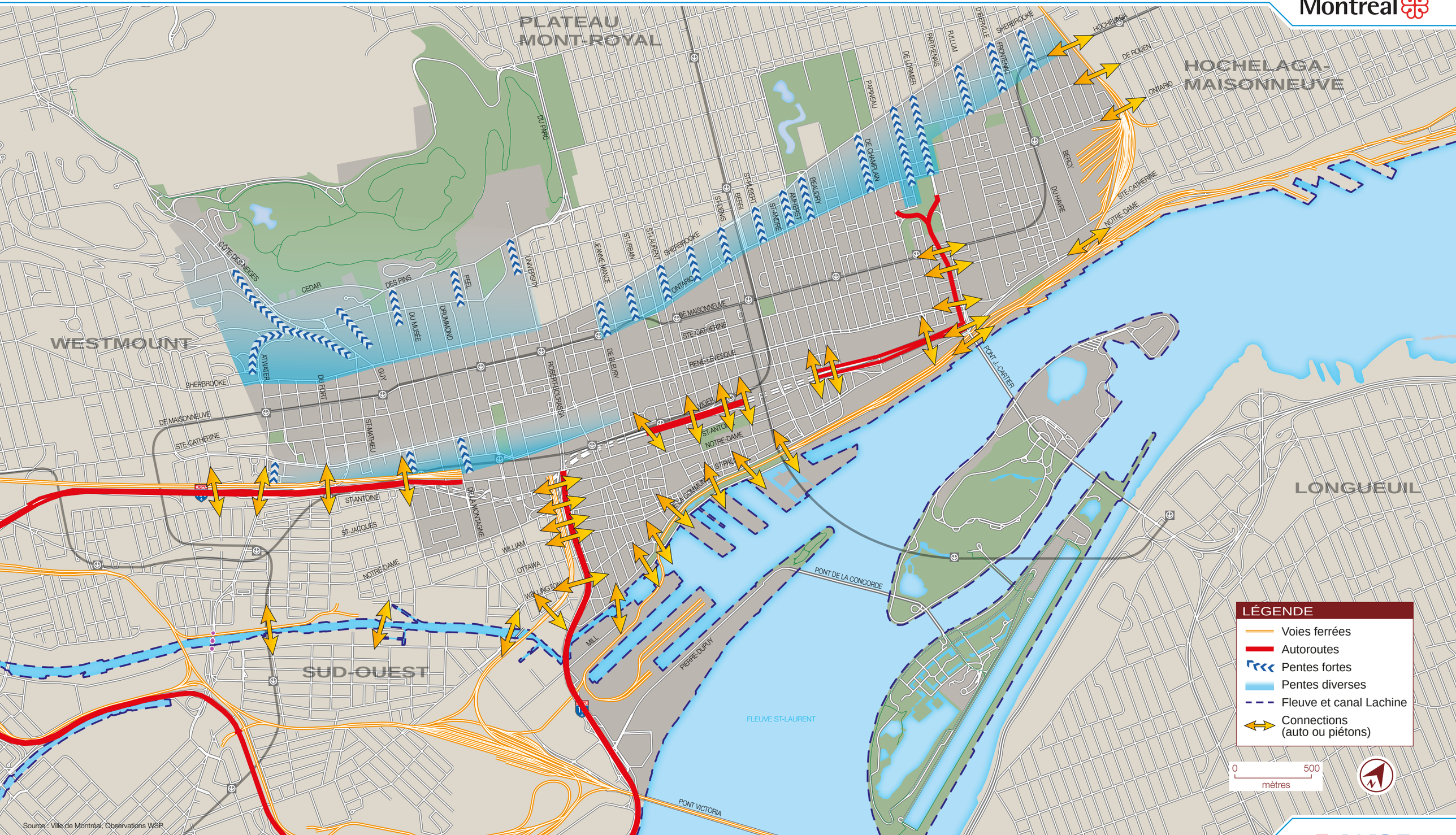
Territoire à l'étude : un milieu diversifié

Territoire à l'étude : un milieu en constante évolution



PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS - ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE

Ville-Marie
Montréal



LÉGENDE

- Voies ferrées
- Autoroutes
- Pentes fortes
- Pentes diverses
- Fleuve et canal Lachine
- Connections (auto ou piétons)

0 500 mètres

Source : Ville de Montréal, Observations WSP

Figure 2.0

Contraintes physiques

M:\2015\1\151-04119-00\InfraTra\3.0_Technique\3.7_DAO\Illustrator

WSP

Territoire à l'étude : les contraintes

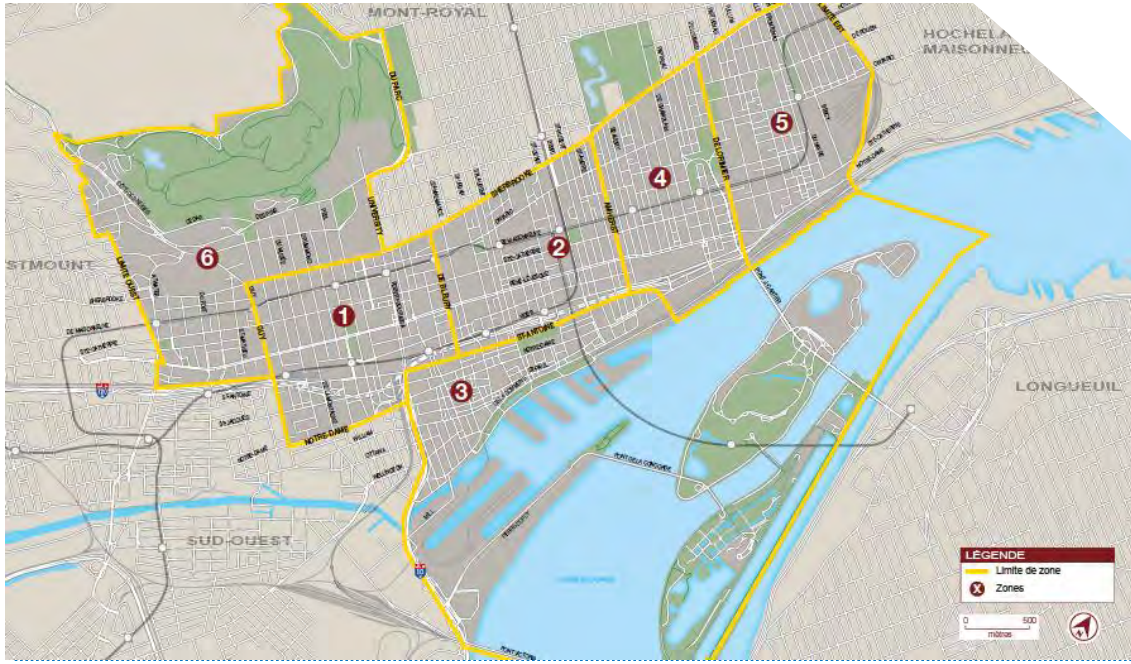
Contraintes et barrières qui, par occasion, limitent les déplacements actifs et véhiculaires :

- **Les voies ferrées** fragmentent la trame urbaine et cause de la pollution sonore.
- **Les sections non souterraines de l'autoroute Ville-Marie** créent des coupures qui perturbent par endroit les déplacements nord-sud dans l'arrondissement. Néanmoins, de nombreux axes les traverses.
- **L'autoroute Bonaventure*** et la présence des voies ferrées scindent en deux le territoire partant du bassin Peel à la place Bonaventure.
- **Le pont Jacques-Cartier** représente une physique et psychologique importante en raison des forts débits de circulation qu'il génère.
- **Les pentes abruptes** rendent difficiles les déplacements actifs et peuvent être dangereuses en hivers. Le mont Royal engendre une coupure dans le tissu urbain. L'utilisation de liens de contournement dans l'axe nord-sud pour accéder à l'arrondissement. Il y a une concentration des déplacements à l'est et à l'ouest du mont Royal.
- **Le réseau hydrographique limitrophe** (fleuve Saint-Laurent et canal Lachine) limite la connectivité et le nombre de déplacements entre l'arrondissement et les territoires voisins (la Rive-Sud, le Sud-Ouest, etc.).

(*): Les modifications projetées pour cet axe sont considérées dans les étapes subséquentes.

Caractéristiques de la population de Ville-Marie (2011)

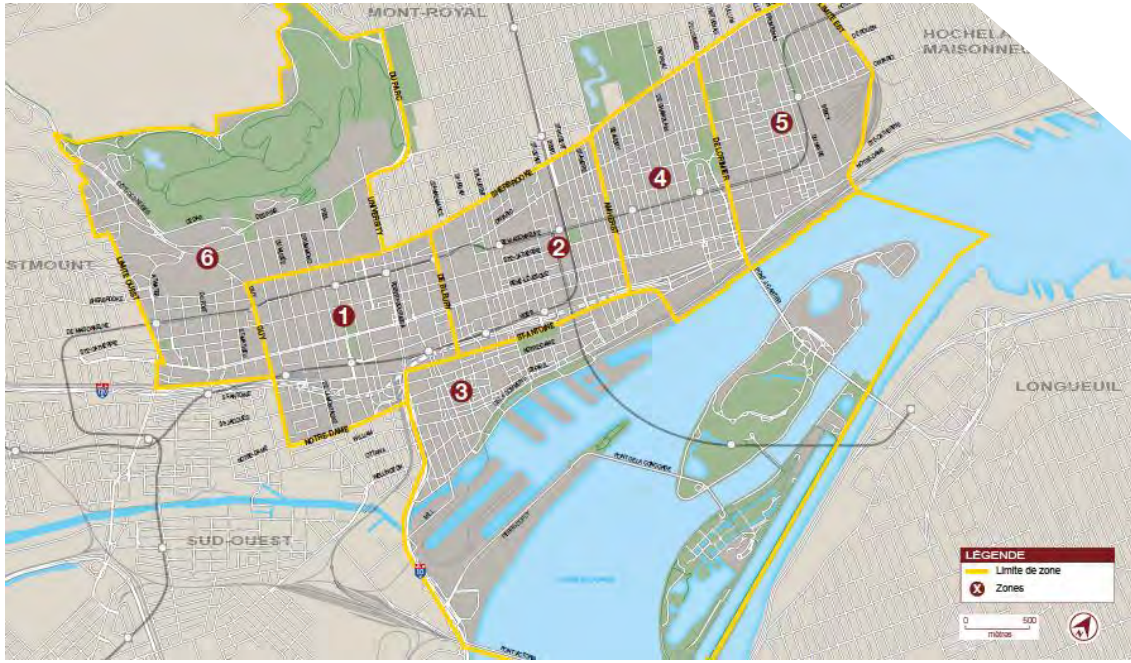
- **85 000 résidents** (+5%, soit 3 % de plus que la Ville de Montréal depuis 2006)
  - Zone 6 : 25 600 (26%)
  - Zone 5 : 16 500 (19%)
  - Zone 4 : 14 400 (17%)
  - Zone 2 : 12 800 (15%)
  - Zone 1 : 8 300 (10%)
  - Zone 3 : 7 800 (9%)
- **49 400 logements**
- **1,77 personne / logement**



Statistiques Canada, Enquête nationale sur les ménages 2011 et recensement de 2006, traitement WSP

Caractéristiques de la population de Ville-Marie (2011)

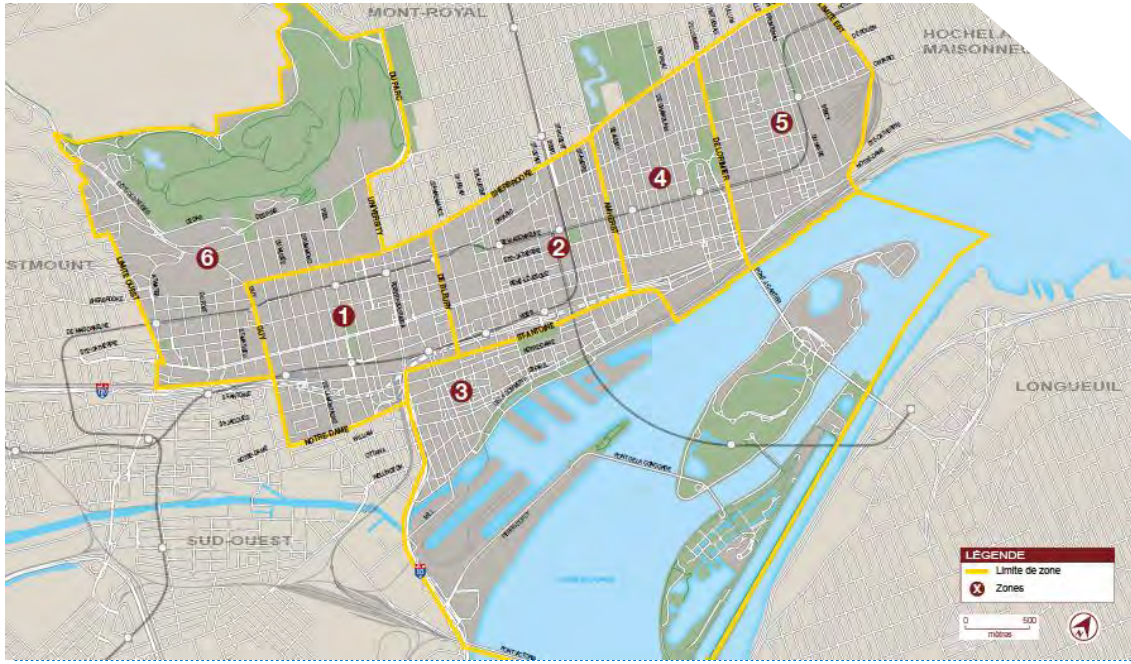
- **Statut :**
  - 59 % des ménages sont composés d'une seule personne
- **Citoyenneté :**
  - 33% de la population est originaire d'un autre pays
- **Âge :**
  - Âge médian : 35,4 ans (38,6 ans pour la Ville de Montréal)
- **Revenu moyen des individus :**
  - 39 800$ (33 900 $ Ville de Montréal)
    - 95 700 $ (zone 3) et 24 500 $ (zone 5)



Statistiques Canada, Enquête nationale sur les ménages 2011, traitement WSP

Caractéristiques de la population de Ville-Marie (2011)

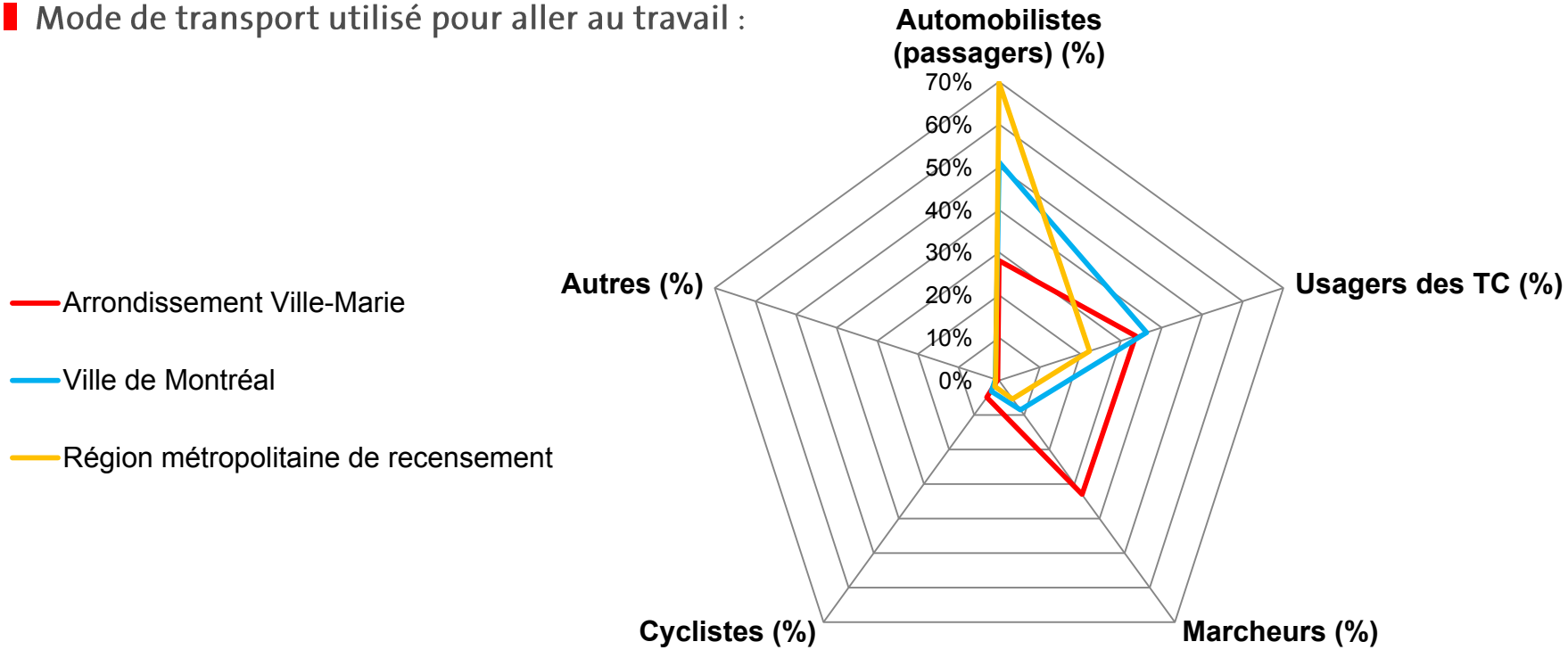
- **Mode d'occupation:**
  - 26% de propriétaires vs 36 % pour la Ville de Montréal
- **Langue parlée à la maison:**
  - 56% français (Ville: 59 %; RMR: 70%)
  - 27 % anglais (Ville: 20 %; RMR: 17%)
  - 19 % autre (Ville: 21 %; RMR: 13%)



Statistiques Canada, Enquête nationale sur les ménages 2011, traitement WSP

Caractéristiques de la population de Ville-Marie (2011)

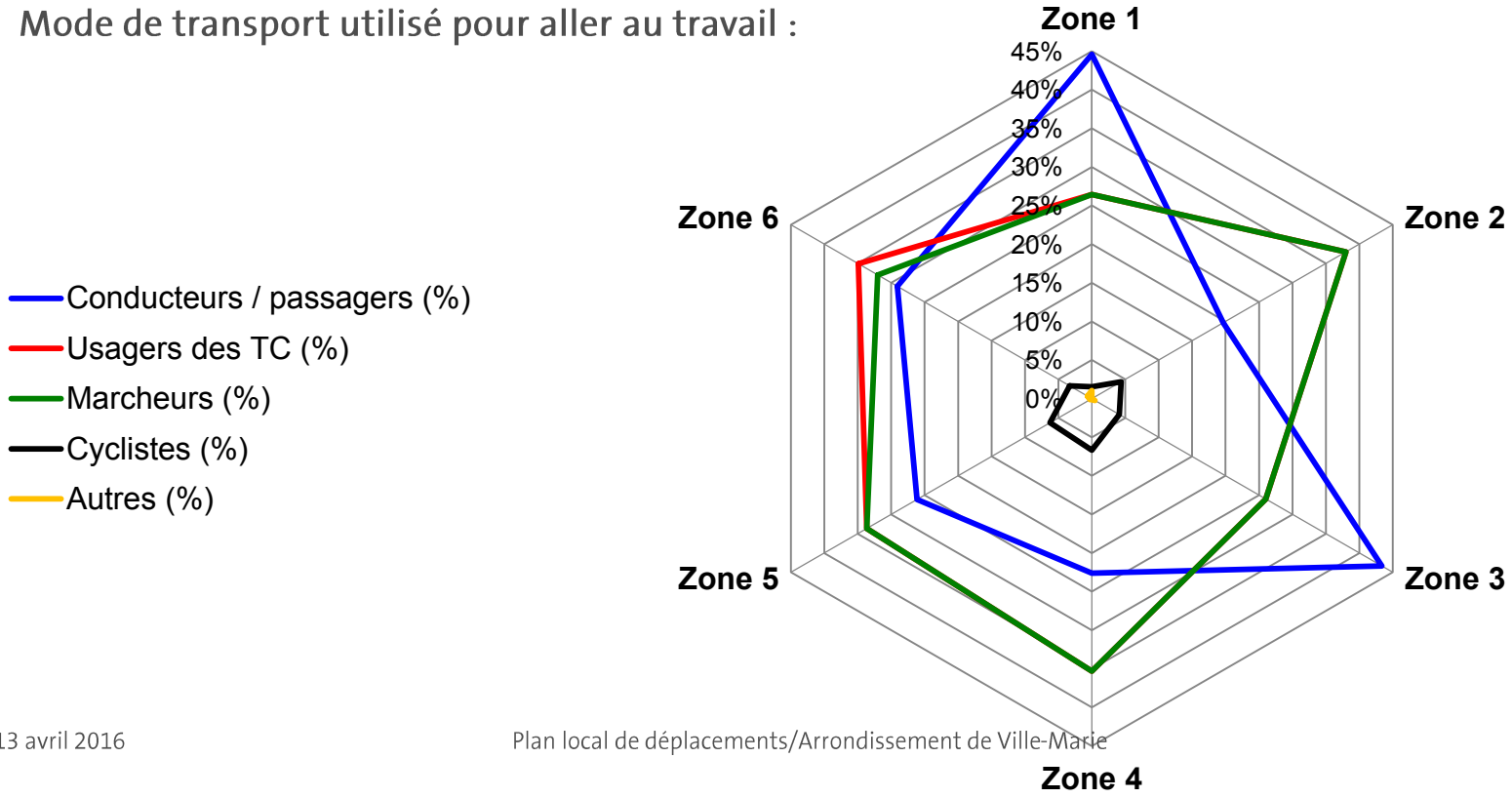
- Mode de transport utilisé pour aller au travail :



Statistiques Canada, Enquête nationale sur les ménages 2011, traitement WSP

Caractéristiques de la population de Ville-Marie (2011)

- Mode de transport utilisé pour aller au travail :



Statistiques Canada, Enquête nationale sur les ménages 2011, traitement WSP

Portrait de la mobilité : principaux générateurs de déplacements

- 4 universités : UQAM, McGill, Concordia et l'ÉTS.
- Quatre Cégeps: Cégep du Vieux-Montréal, Collège Dawson, Collège LaSalle et Collège O'Sullivan de Montréal.
- Hôpitaux du CHUM et CUSM.
- Nombreux sièges sociaux et bureaux de grandes entreprises.
- Centres commerciaux et rues commerçantes : Sainte-Catherine, Saint-Laurent, Saint-Denis, Saint-Paul , Ontario et autres.
- Pôles de loisirs et de divertissements culturels : Quartier des spectacles, le Vieux-Montréal, les îles Notre-Dame et Sainte-Hélène , le Quartier du Musée et les grands évènements sportifs et culturels.

Portrait de la mobilité : principaux générateurs de déplacements

Source : STM. (2015) Portrait et diagnostic

Portrait de la mobilité : les ménages

	Arrondissement de Ville-Marie		Île de Montréal	
	OD 2013	OD 2008	OD 2013	OD 2008
Personne /logis	1,64	1,81	2,20	2,23
Autos/logis	0,61	0,59	1,00	0,96
Autos/personne	0,37	0,32	0,45	0,43

- Croissance de la motorisation des ménages dans l'arrondissement et des personnes vivant seules.
  - Le Vieux-Montréal (zone 3) est le secteur où les logis possèdent le plus de véhicules (1,11 autos par logis).
  - La possession d'une automobile est moindre dans le secteur du Quartier des Spectacles et du Quartier Latin (zone 2) (0,44 autos / logis).

Source: Enquête origine-destination 2013, traitement WSP.

Portrait de la mobilité : terminologie

- **Déplacement** : personne qui se déplace entre une origine et une destination en utilisant un ou plusieurs modes et qui a un motif.
- **Déplacement produit** : déplacement qui a une origine dans l'arrondissement (destination dans l'arrondissement ou à l'extérieur)
- **Déplacement attiré** : déplacement qui a pour destination l'arrondissement (origine dans l'arrondissement ou à l'extérieur)
- **Déplacement interne** : déplacement qui a son origine et sa destination dans l'arrondissement
- **Déplacement sortant (externe/ échange)** : déplacement qui a son origine dans l'arrondissement et une destination à l'extérieur
- **Déplacement entrant (externe/échange)** : déplacement qui a une destination dans l'arrondissement et une origine de l'extérieur
- **Déplacement en transit** : déplacement qui passe à travers l'arrondissement – qui n'a pas d'origine ni de destination dans l'arrondissement.

Mobilité – déplacements sur 24 h

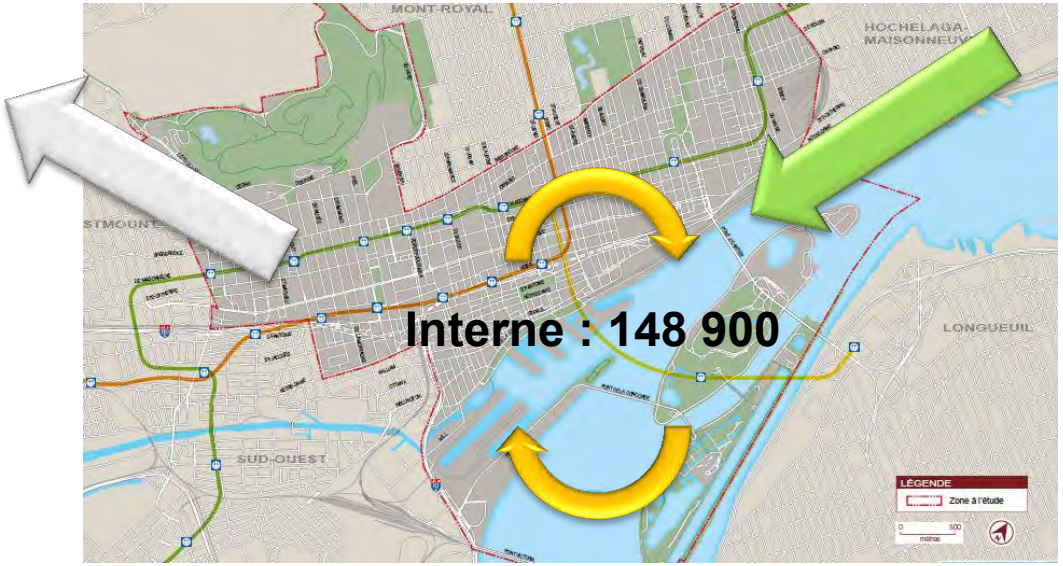
Près de 100 000 déplacements de plus depuis 2008

Déplacement totaux = 1 192 100

Sortants	Internes	Entrants

Sortants: 520 100

Entrants: 523 100



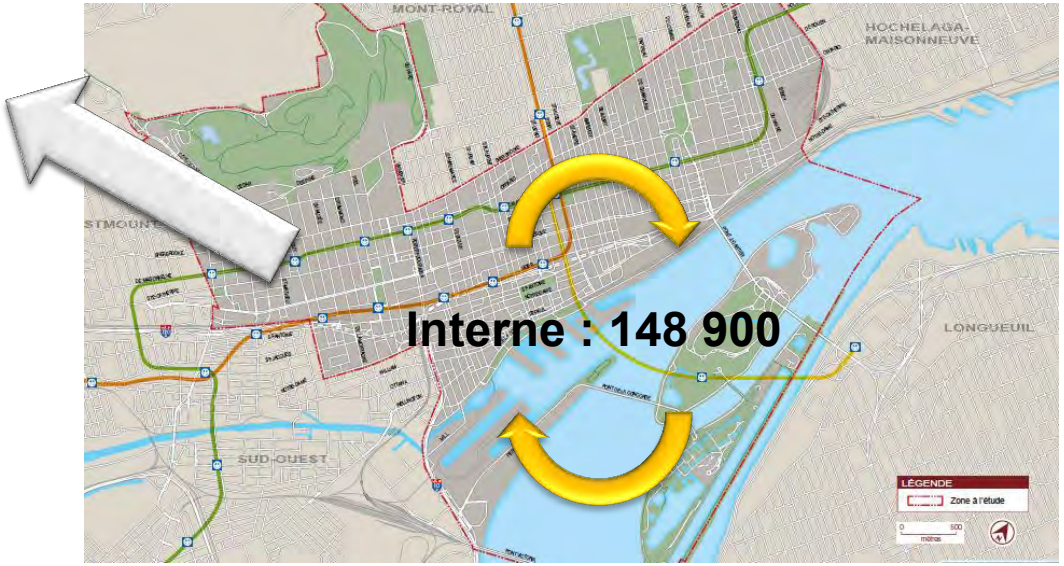
Source: Enquête origine-destination 2013, traitement WSP.

Mobilité – déplacements sur 24 h

Produits = sortants + internes = 669 000

Sortants	Internes

Sortants:
520 100



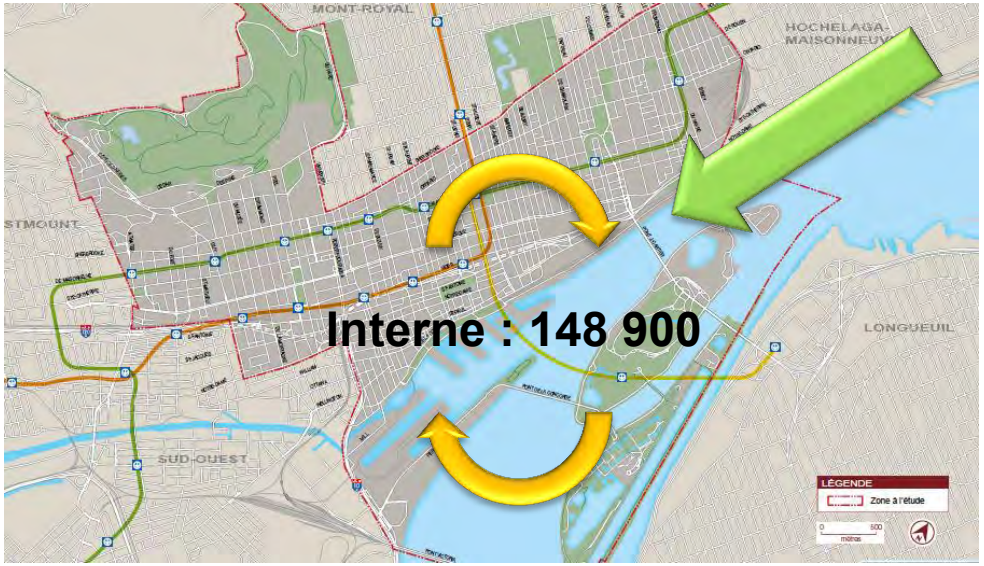
Source: Enquête origine-destination 2013, traitement WSP.

Mobilité – déplacements sur 24 h

Attirés = entrants + internes = 672 000

Internes	Entrants

Entrants: 523 100

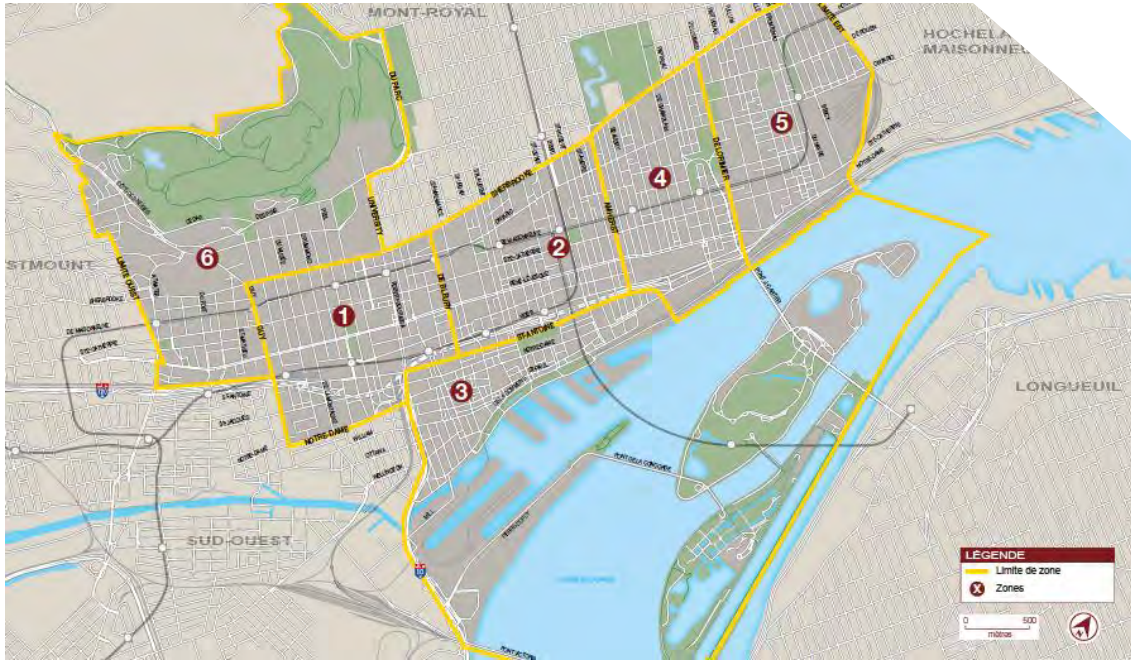


Source: Enquête origine-destination 2013, traitement WSP.

Mobilité – déplacements sur 24 h

Part des déplacements par zones
(tous modes et tous motifs)

Zones	Déplacements Nb	%
Zone 1	459 000	38%
Zone 2	272 800	23%
Zone 3	115 700	10%
Zone 4	92 800	8%
Zone 5	64 200	5%
Zone 6	209 300	18%
Total	1 192 000	100%



Source: Enquête origine-destination 2013, traitement WSP.

Mobilité – déplacements sur 24 h

Motifs de déplacements en lien avec l'arrondissement (tous modes)

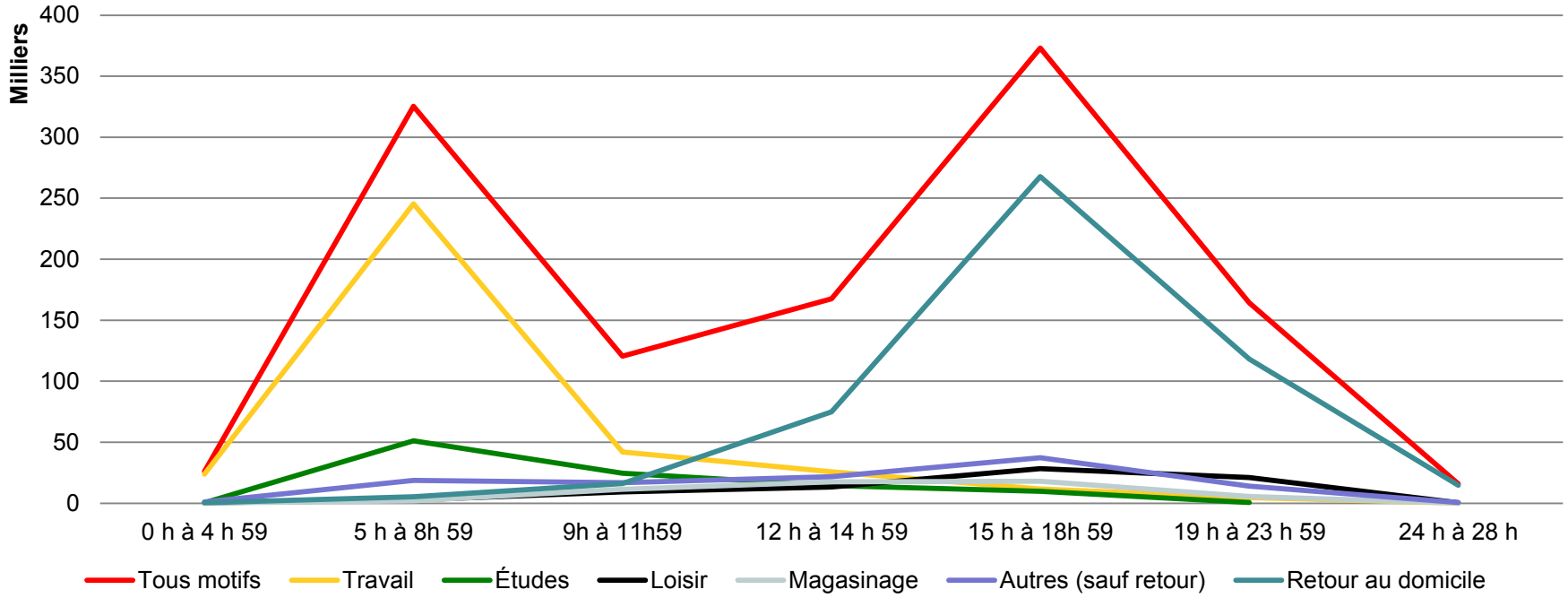
Motifs (tous modes, 24hres)	Produits	Attirés
Travail	8%	48%
Études	3%	14%
Loisir	5%	9%
Magasinage	5%	5%
Autres (sauf retour)	9%	10%
Retour au domicile	69%	13%
Total (nb)	669 000	672 000

- L'arrondissement de Ville-Marie attire principalement des déplacements pour le travail.

Source: Enquête origine-destination 2013, traitement WSP.

Mobilité – déplacements sur 24 h

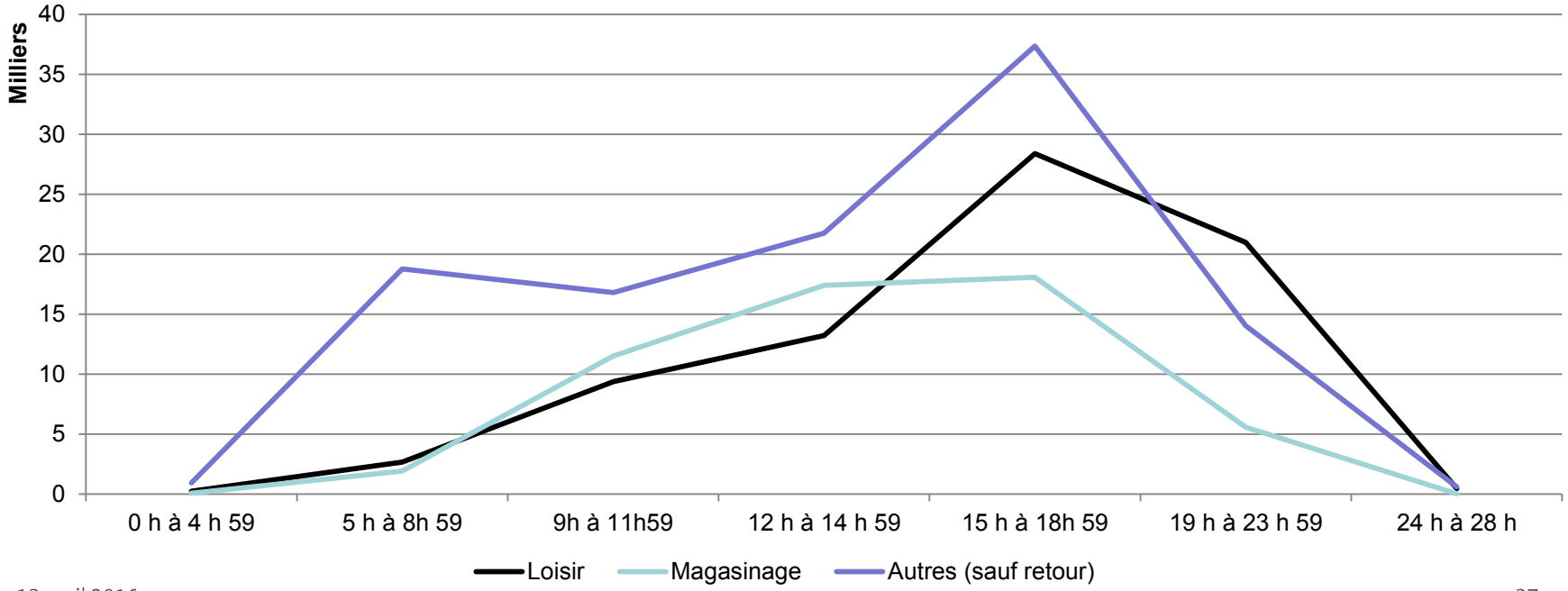
Évolution du nombre de déplacements par motif en lien avec l'arrondissement (tous modes)



Source: Enquête origine-destination 2013, traitement WSP.

Mobilité – déplacements sur 24 h

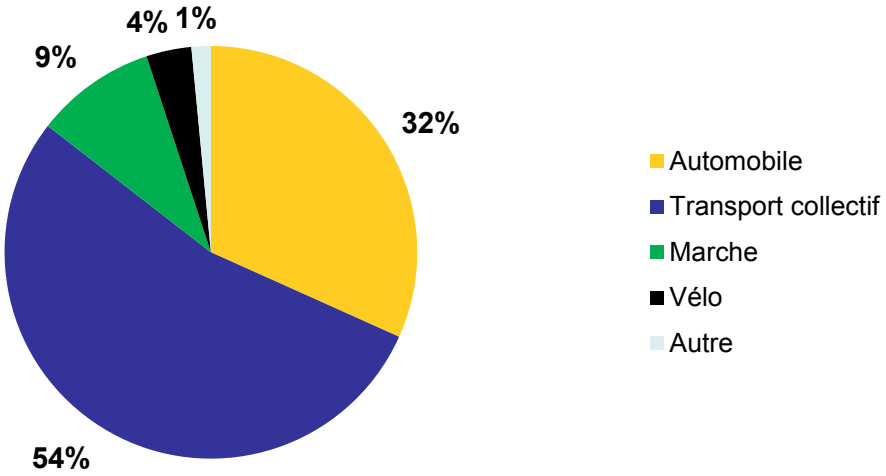
Évolution du nombre de déplacements par motif en lien avec l'arrondissement (tous modes)



Source: Enquête origine-destination 2013, traitement WSP.

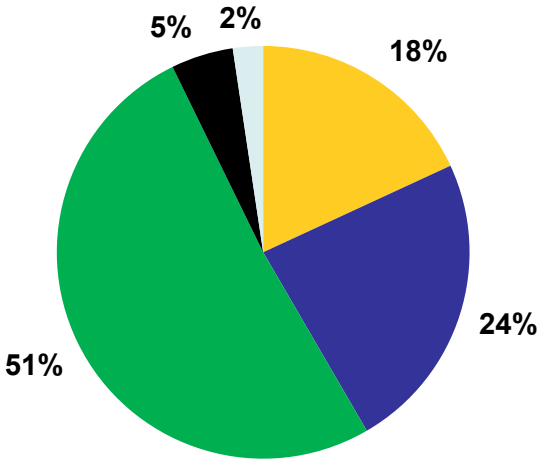
Mobilité – déplacements sur 24 h

Part modale des déplacements en lien avec l'arrondissement (tous motifs)



Total : 1 193 000 déplacements

Part modale des déplacements internes à l'arrondissement (tous motifs)

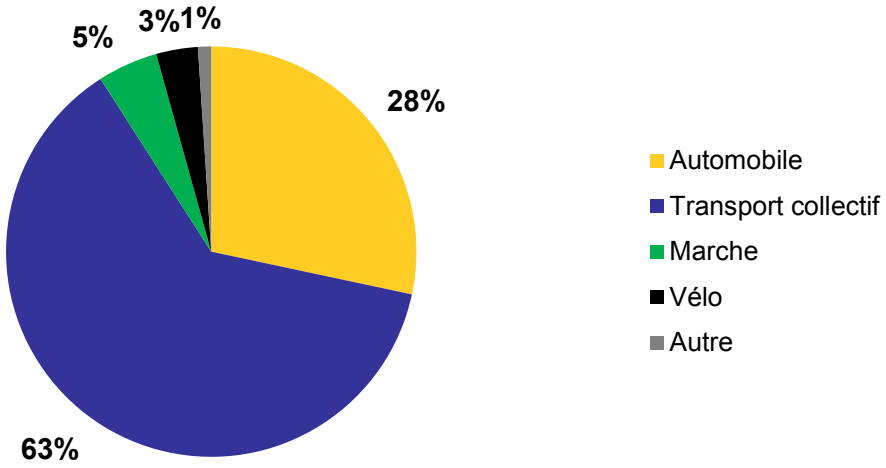


Total : 148 900 déplacements

Source: Enquête origine-destination 2013, traitement WSP.

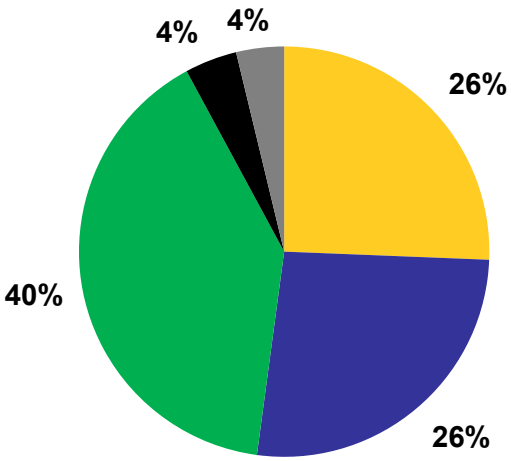
Mobilité – déplacements durant la PPAM (5 h à 8 h 59)

Part modale des déplacements en lien avec l'arrondissement (tous motifs)



Total : 325 500 déplacements

Part modale des déplacements internes à l'arrondissement (tous motifs)



Total : 23 500 déplacements

Source: Enquête origine-destination 2013, traitement WSP.

Ville-Marie Montréal

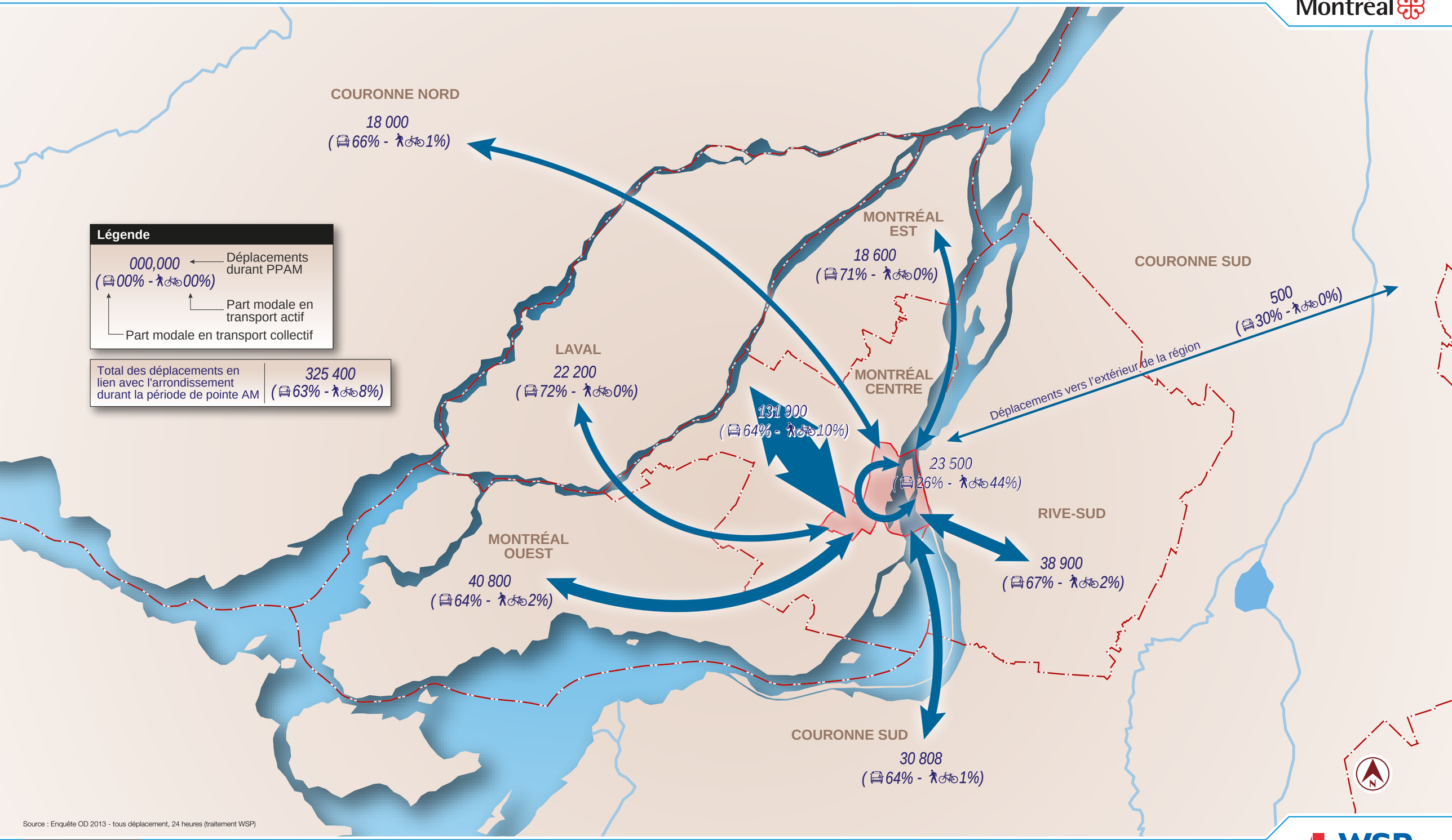
Source : Enquête OD 2013 - tous déplacement, 24 heures (traitement WSP)

Figure 2.1 **Déplacements et parts modales pour une journée de semaine selon les origines et destinations**

M:\2015\1\151-04119-00\InfraTra\3.0_Technique\3.7_DAO\Illustrator

WSP

Ville-Marie
Montréal



Source : Enquête OD 2013 - tous déplacement, 24 heures (traitement WSP)

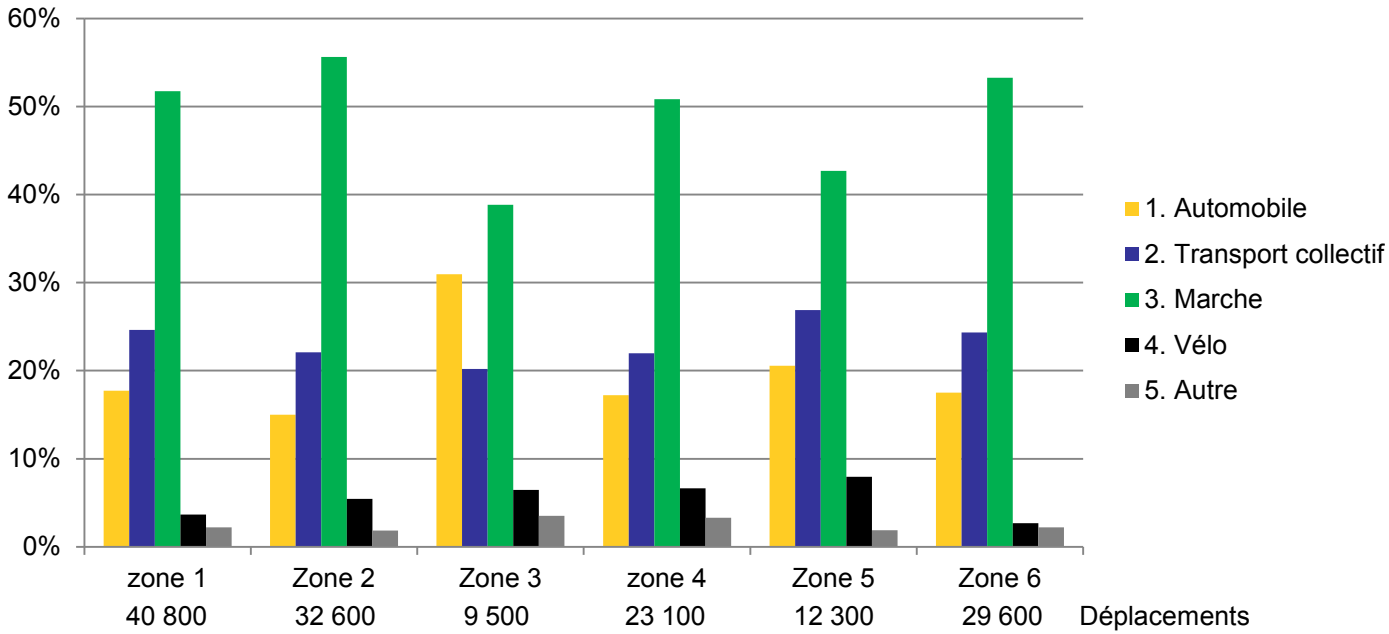
Figure 2.2 **Déplacements et parts modales pour une journée de semaine selon les origines et destinations durant la période de pointe du matin**

M:\2015\1\151-04119-00\InfraTra\3.0_Technique\3.7_DAO\Illustrator

WSP

Mobilité – déplacements internes à l'arrondissement sur 24 h

- **Nombre total déplacements internes** : 149 000
- **Part modale des déplacements internes en direction des différentes zones (24 heures, tous motifs)**



Source: Enquête origine-destination 2013, traitement WSP.

Mobilité

Principaux constats:

- Il y a une croissance de la motorisation des ménages et des personnes vivant seules dans l'arrondissement depuis les derniers résultats de l'Enquête origine-destination de 2008 .
  - Le Vieux-Montréal est le secteur ou les logis possèdent le plus de véhicules.
- Les comportements de déplacements en lien avec l'arrondissement de Ville-Marie sont en accord avec la volonté de la Ville de réduire les déplacements automobiles : le transport collectif est le principal mode de transport utilisé pour accéder à l'arrondissement et la marche est le principal mode de déplacements à l'intérieur des limites de l'arrondissement.
  - La mixité des usages et la présence de multiples générateurs de déplacements importants génèrent de nombreux déplacements à pied dans l'arrondissement.
- L'arrondissement de Ville-Marie attire principalement des déplacements pour le motif travail (48 %) suivi par celui des études (14 %). Les loisirs et le magasinage représentent respectivement que 9 % et 5 % des déplacements attirés.

Axe 2 – Transports actifs et accessibilité universelle

PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS - ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE

Ville-Marie
Montréal

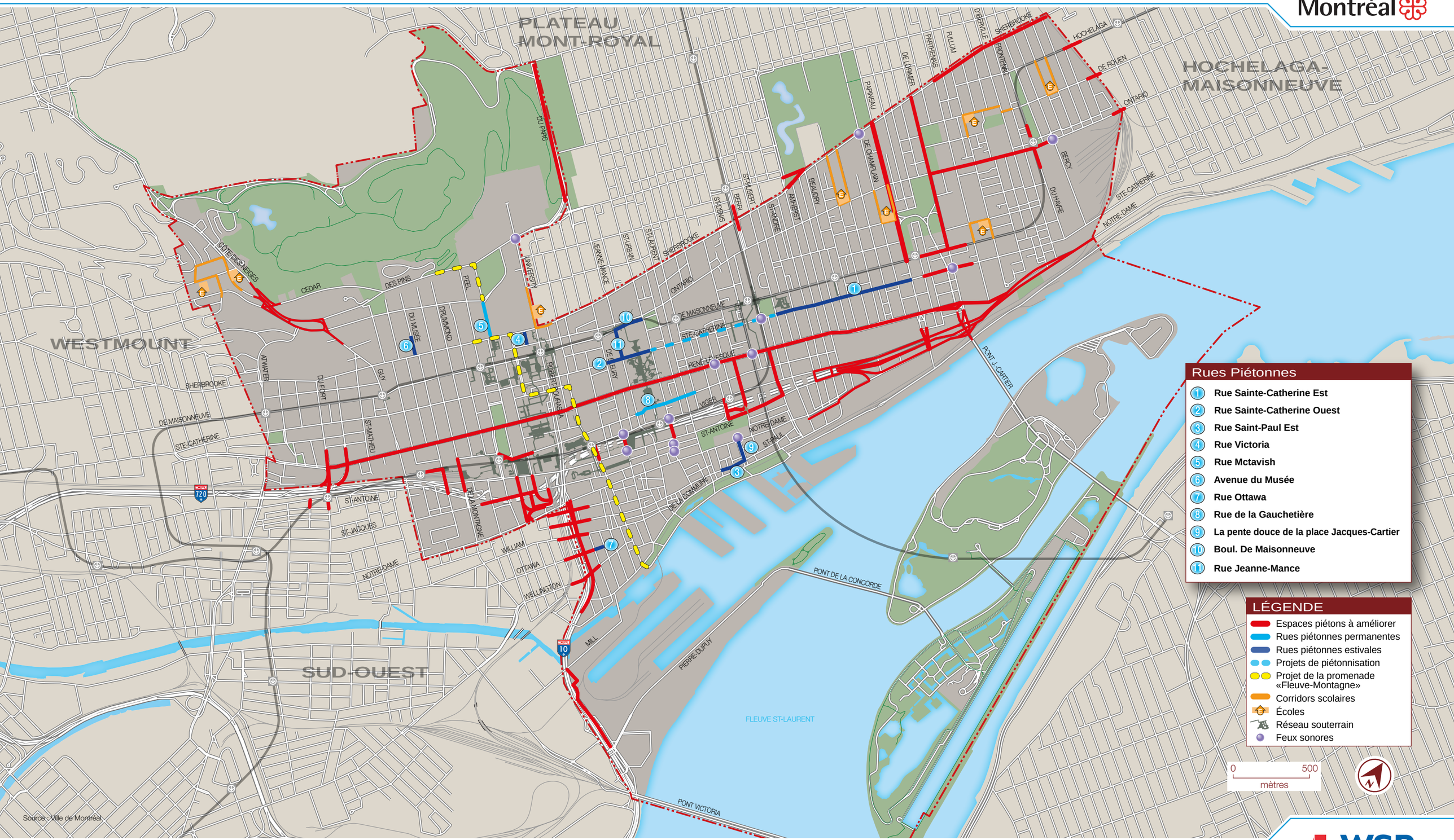


Figure 2.3

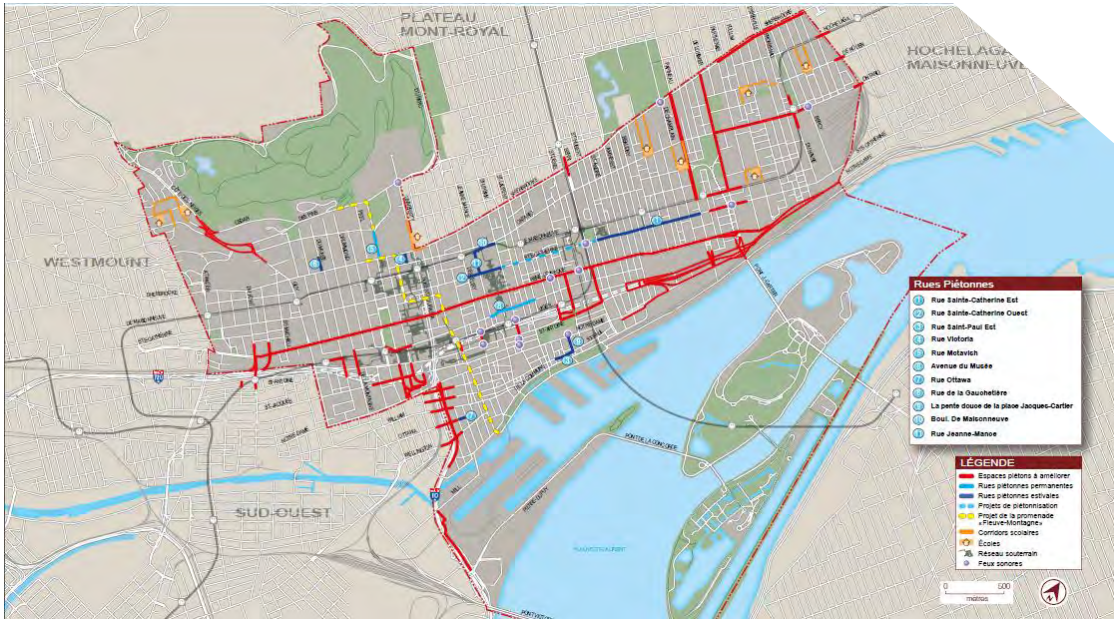
Réseau piétonnier

M:\2015\1\151-04119-00\InfraTra\3.0_Technique\3.7_DAO\Illustrator

WSP

Transports actifs – Piétons

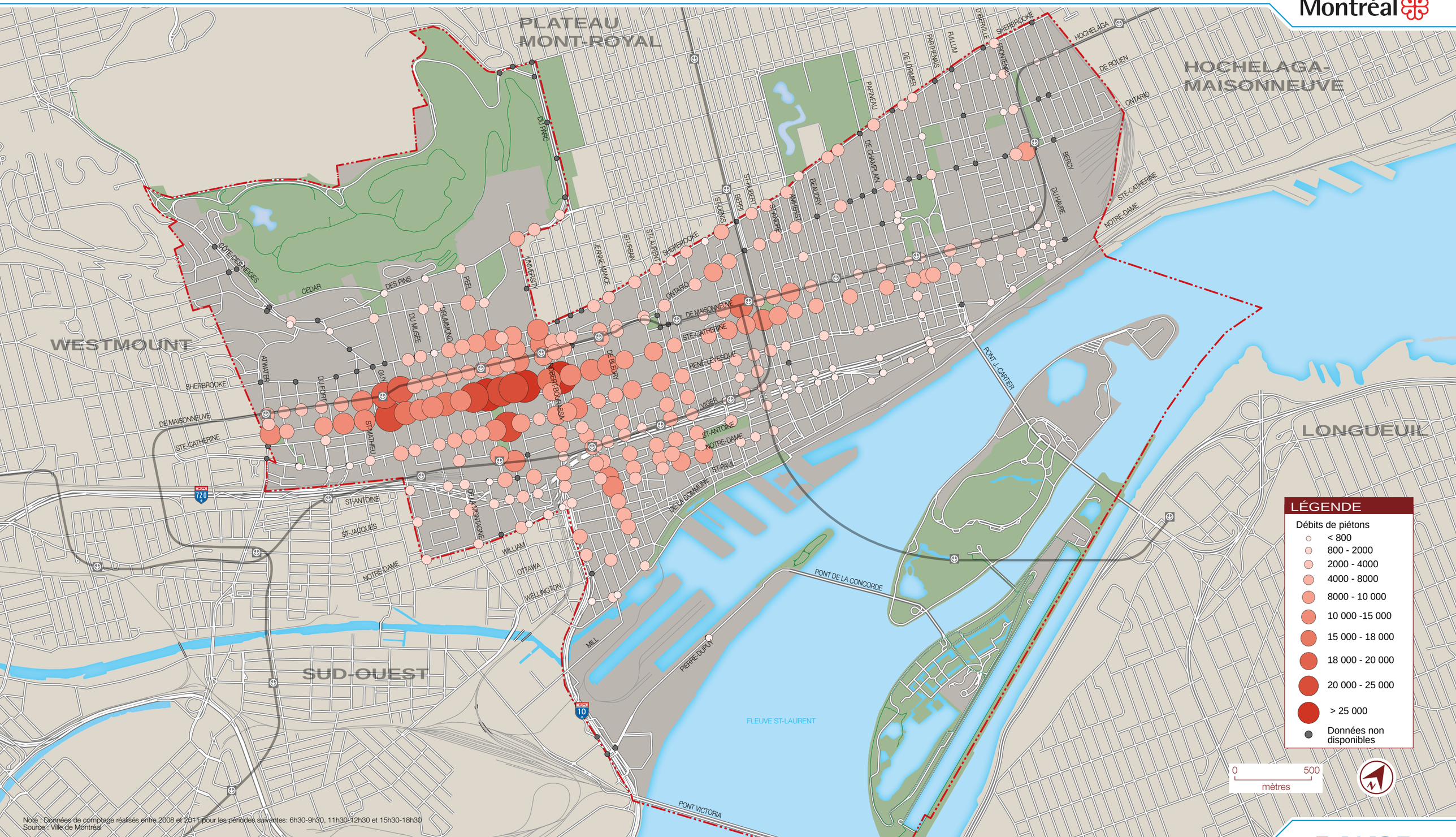
- **Réseau piétonnier en bref :**
  - 10 rues piétonnes (2 permanentes et 8 saisonnières)
  - 30 km de tunnels souterrains (500 000 piétons / jour)
- **Principaux projets à venir :**
  - Piétonnisation de la rue Sainte-Catherine (entre Saint-Laurent et Saint-Hubert)
  - Réaménagement de la rue Sainte-Catherine Ouest
  - Aménagement de la promenade Fleuve-Montagne
  - Réaménagement de la rue Ontario et du pôle Frontenac



- Réaménagement de plusieurs rues dans le Quartier des gares, etc.

PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS - ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE

Ville-Marie
Montréal



Note : Données de comptage réalisés entre 2008 et 2011 pour les périodes suivantes: 6h30-9h30, 11h30-12h30 et 15h30-18h30
Source : Ville de Montréal

Figure 2.4

Débits de piétons aux carrefours

M:\2015\1\151-04119-00\InfraTra\3.0_Technique\3.7_DAO\Illustrator

WSP

Transports actifs - Piétons

Achalandage des piétons :

- Les débits de piétons les plus importants se situent dans le Quartier des affaires sur la rue Sainte-Catherine, Sherbrooke, l'avenue McGill Collège et les boulevards De Maisonneuve et René-Lévesque.
- La rue Sainte-Catherine , bordée de ses 1200 commerces, est l'axe piétonnier le plus important de l'arrondissement. Huit carrefours ont un achalandage de plus de 20 000 piétons / jour.
  - Intersection de la rue Sainte-Catherine/avenue McGill College (46 000 piétons).
- D'importants débits piétonniers sont aussi quotidiennement observés dans le Quartier Latin (près de l'UQAM), dans le Vieux-Montréal (avenue McGill College, avenue de la Commune, rue Saint-Paul et rue Notre-Dame) et sur le réseau piétonnier souterrain.
- L'achalandage des piétons fluctue en fonction des évènements et des saisons (p.ex. dans le Quartier des spectacles, le Vieux-Montréal, le réseau piétonnier souterrain, sur la rue Sainte-Catherine Est, etc.).

(Source: Données de comptages réalisés entre 2008-2011, Mise aux normes des feux.)

Transports actifs - Piétons

Principaux constats:

- Plusieurs documents de planification de la Ville font état d'une volonté politique pour reconnaître la primauté du piéton dans l'espace urbain montréalais (Charte du piéton de 2006, Plan de transport de 2008 et la Politique municipale d'accessibilité universelle de 2011).
- La trame de rue orthogonale et la présence de multiples pôles d'activités favorisent les déplacements à pied.
  - Excepté dans le quartier Sainte-Marie où la présence de longs tronçons de rue (p.ex., sur les rues Parthenais, Fullum et du Havre), la taille de l'emprise des rues et la faible perméabilité des ilots ne favorisent pas la mobilité active.
- L'achalandage des piétons et la réalité des déplacements dans l'arrondissement de Ville-Marie varient d'un moment à l'autre de l'année, notamment selon les festivals, la vie académique, la piétonnisation estivale des rues, les conditions climatiques, le jour et l'heure.

Transports actifs - Piétons

Principaux constats:

- La convivialité et l'accessibilité universelle de certains espaces piétonniers serait à améliorer notamment en raison de la présence de barrières physiques et psychologiques. Exemples :
  - Près du pont Jacques-Cartier;
  - Sur les grandes artères;
  - Près des accès de l'autoroute Ville – Marie;
  - Autour du CHUM et de la gare centrale;
  - Sous les viaducs;
  - Dans le secteur du Havre, etc.

Viaduc (rue Guy)

Qualité des infrastructures (station Papineau)

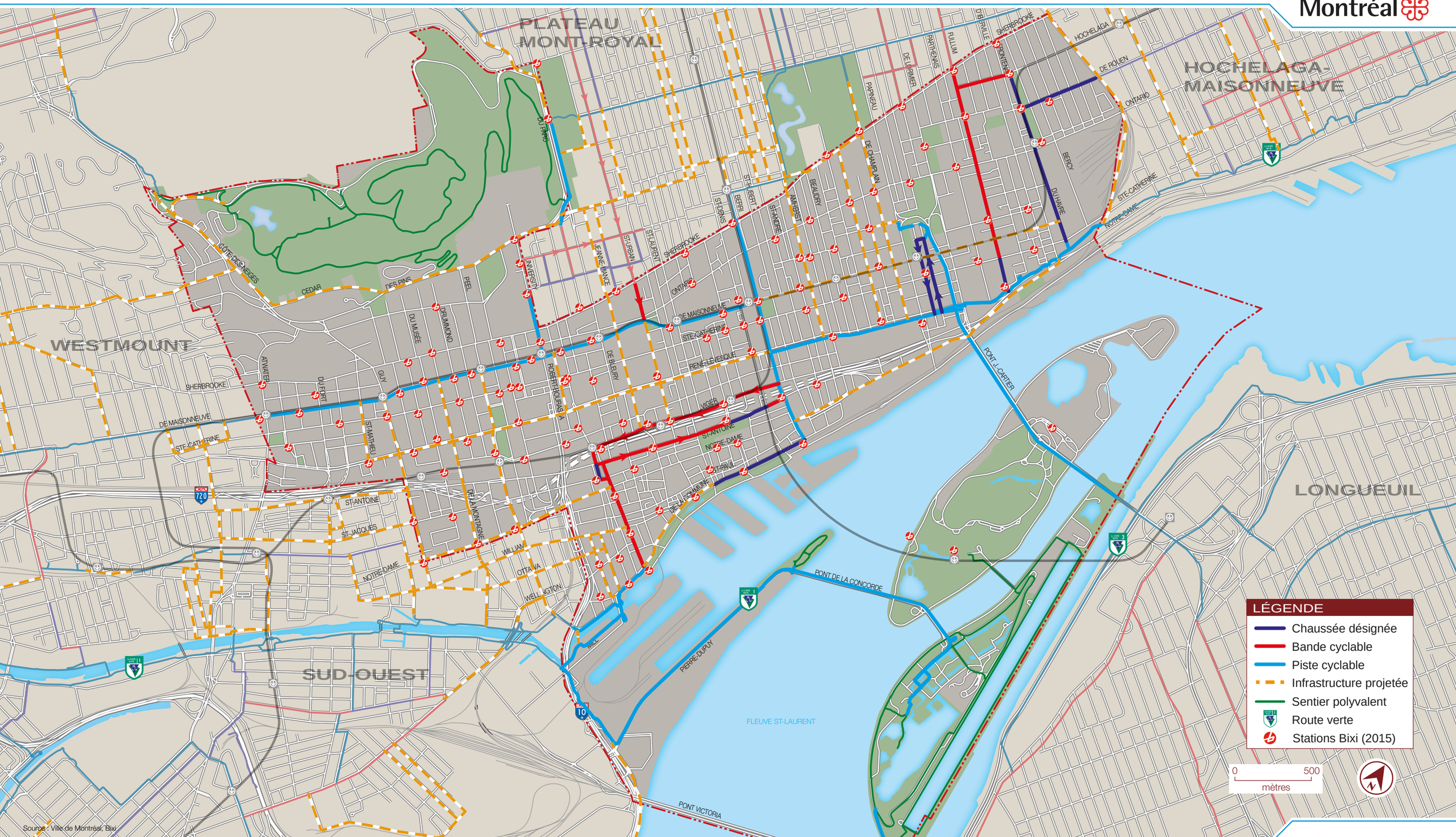
Transports actifs - Piétons

Principaux constats:

- La présence de pentes abruptes, d'autoroutes (les autoroutes Ville-Marie et Bonaventure), de grandes artères de circulations, et de voies ferrées sur le territoire de l'arrondissement nuit à la convivialité du réseau piétonnier et limite la mobilité et la continuité de certains liens piétonniers.
  - P.ex. les passages sous l'autoroute Bonaventure et les viaducs, les secteurs adjacents au pont Jacques-Cartier, le secteur du Havre, le Quartier de la gare, la rue Notre-Dame Est, etc. De plus, les trottoirs sont trop étroits pour l'achalandage piéton autour du CHUM.
- Les conditions hivernales, les activités de déneigement et le positionnement discontinu du mobilier urbain restreignent l'espace de circulation des piétons et l'accessibilité universelle.
- Le réseau souterrain de la ville intérieure n'est pas accessible dans son entièreté aux personnes à mobilité réduite et la signalisation pour y circuler et y accéder n'est pas optimale.
- L'accessibilité universelle aux services d'autobus est difficile l'hiver en raison de l'accumulation de neige sur les trottoirs et en bordure des rues.

PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS - ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE

Ville-Marie
Montréal



Source : Ville de Montréal, Bixi

Figure 2.5

Réseau cyclable actuel et planifié

M:\2015\1\151-04119-00\InfraTra\3.0_Technique\3.7_DAO\Illustrator

WSP

Transports actifs - Cyclistes

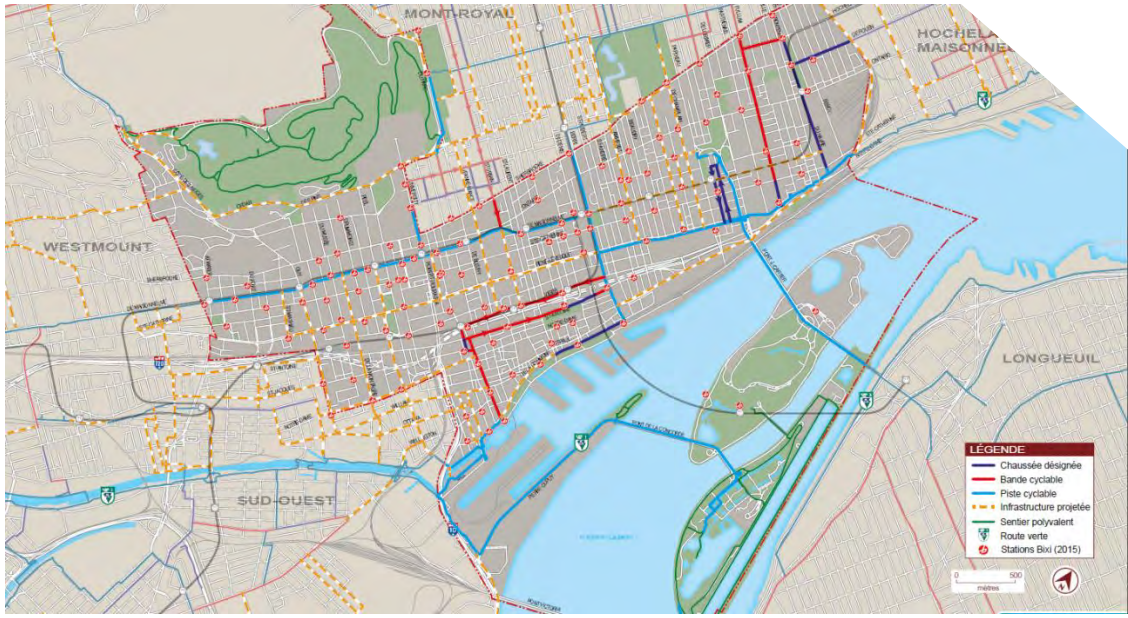
Réseau cyclable en bref :

Principaux axes est-ouest :

- Piste du boulevard De Maisonneuve
- Piste du boulevard René-Lévesque
- Bande de l'avenue Viger et la rue Saint-Antoine et chaussée de la rue de la Commune

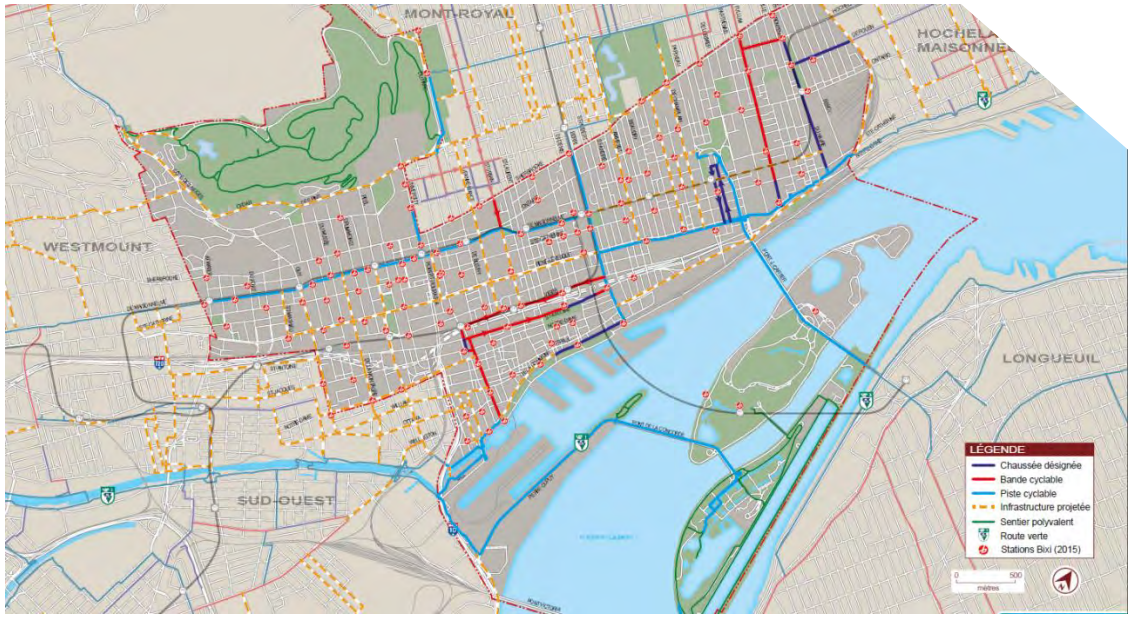
Principaux axes nord-sud :

- Piste de la rue Berri et du Parc
- Bande des rues Fullum, du Havre, McGill College et Saint-Urbain
- Piste sur le pont Jacques-Cartier



Transports actifs - Cyclistes

- **Réseau cyclable en bref :**
  - Bixi (vélo en libre-service):
  - ➢ 107 stations (29 % du nb total de stations)
  - ➢ 2400 points d'ancrages
  - ➢ La présence de stations de Bixi est beaucoup plus faible à l'est du pont Jacques-Cartier qu'à l'ouest.
- **Projets:**
  - Développement du réseau cyclable.
  - Prolongation de la piste du boulevard De Maisonneuve jusqu'à l'avenue Papineau (2016).

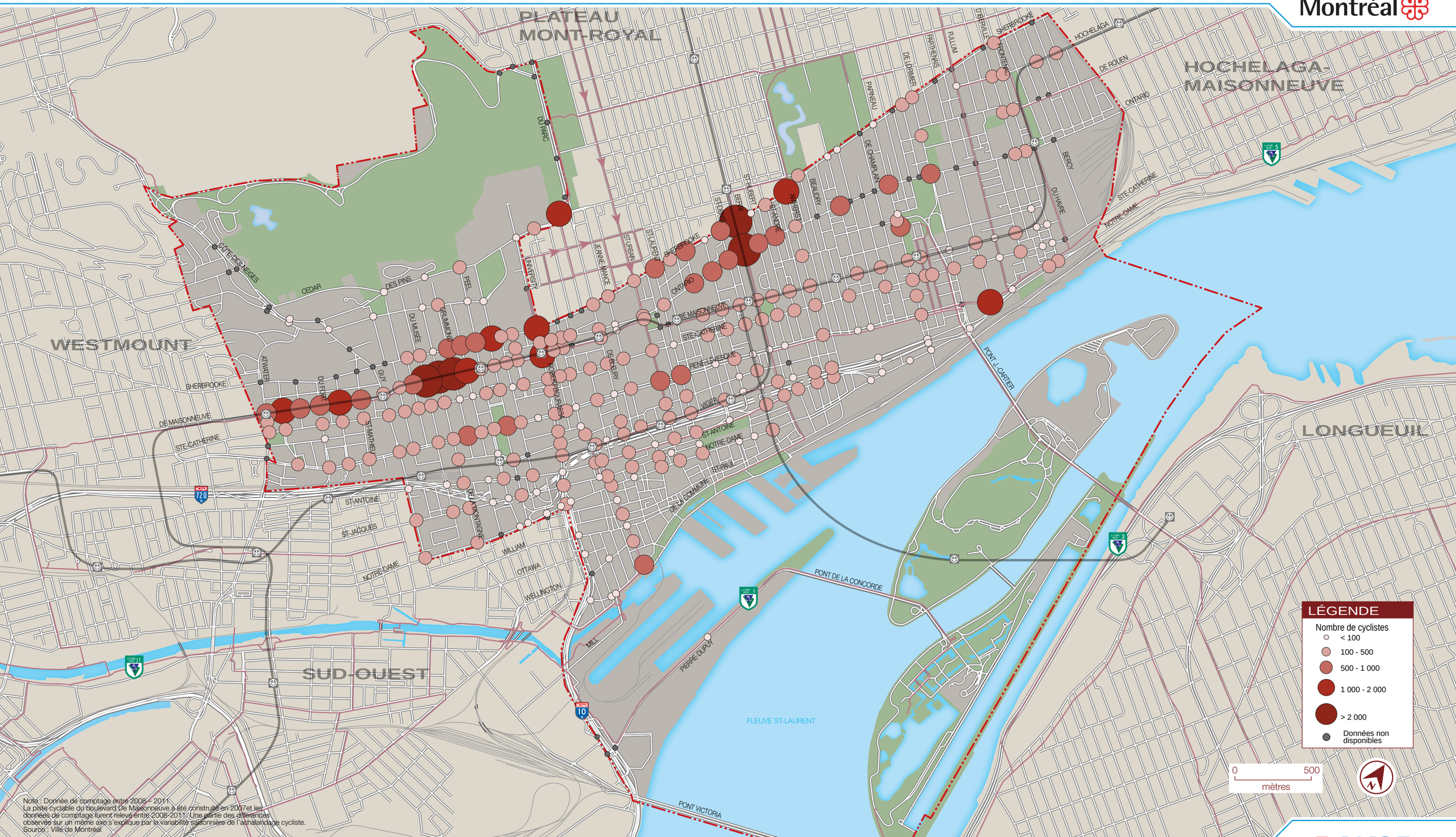


- Prolongation de la bande de St-Urbain jusqu'à L'avenue Viger (2016).

(Source:Bixi (2015) et Programmation des voies cyclabes 2015-2015.)

PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS - ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE

Ville-Marie
Montréal



LÉGENDE

Nombre de cyclistes

- < 100
- 100 - 500
- 500 - 1 000
- 1 000 - 2 000
- > 2 000
- Données non disponibles

0 500 mètres

Note : Donnée de comptage entre 2008 – 2011
La piste cyclable du boulevard De Maisonneuve a été construite en 2007et les données de comptage furent relevé entre 2008-2011. Une partie des différences observées sur un même axe s'explique par la variabilité saisonnière de l'achalandage cycliste.
Source : Ville de Montréal

Figure 2.6

Débits de cyclistes aux carrefours durant les périodes de pointe et l'heure du midi

M:\2015\1\151-04119-00\InfraTra\3.0_Technique\3.7_DAO\Illustrator

WSP

Transports actifs - Cyclistes

Achalandage des cyclistes:

- les débits cyclistes les plus importants sont observés sur le boulevard De Maisonneuve (Il peuvent atteindre près de 8000 cyclistes/jours en été selon données de comptages permanents de 2013)
- La rue Sherbrooke, à la hauteur de l'Université McGill, et la rue Ontario connaissent des débits cyclistes très appréciables considérant l'absence de liens cyclables.
- La piste cyclable du boulevard René-Lévesque est moins utilisée que celle du boulevard De Maisonneuve.

(voir la carte précédente pour illustration)

Source : Données de comptages réalisés entre 2008-2011, Mise aux normes des feux et Données de comptage permanents des pistes cyclables, Ville de Montréal, données ouverte 2012-2013. Traitement WSP

Transports actifs - Cyclistes

Achalandage des cyclistes:

- Fluctuation des débits de cyclistes en fonction des saisons.

Débit moyen de cyclistes / jour selon les saisons (entre 2012 et 2013).

Saison	Rue Berri (au nord du boulevard De Maisonneuve)	Boulevard De Maisonneuve (ouest de Berri)	Boulevard De Maisonneuve (près de Peel)	Route verte sur Pierre-Dupuy (près d'Habitat 67)	Avenue du Parc (près de Duluth)
Printemps	4241	2899	4985	1524	2589
Été	4647	2914	5304	2112	2703
Automne	2983	2009	3626	616	1775
Hiver	643	443	864	129	467
Moyenne annuelle	**2875**	**1880**	**3379**	**1099**	**1775**

Source : Vélo- Comptage permanent des pistes cyclables, Ville de Montréal, données ouverte 2012-2013. Traitement WSP

Transports actifs - Cyclistes

Principaux constats :

- Croissance des déplacements à vélo sur le territoire de la ville de Montréal, particulièrement dans les quartiers centraux. Le développement constant du réseau cyclable, les investissements des dernières années et la mise en place du système BIXI ont contribué à l'augmentation de l'utilisation du vélo et de l'achalandage cycliste sur le territoire de l'arrondissement de Ville-Marie.
- Le réseau cyclable est actuellement discontinu et il n'y a pas un lien continu traversant l'arrondissement d'est en ouest (enjeu spécifique de l'arrimage du réseau cyclable de la ville avec celui des terrains de la société du Vieux-Port).
- La partie ouest de l' arrondissement bénéficie d' un faible nombre d' infrastructures cyclables comparativement à la partie du territoire à l' est de la rue Saint-Urbain. Néanmoins, le réseau projeté devrait venir combler ce déficit en partie.

Transports actifs - Cyclistes

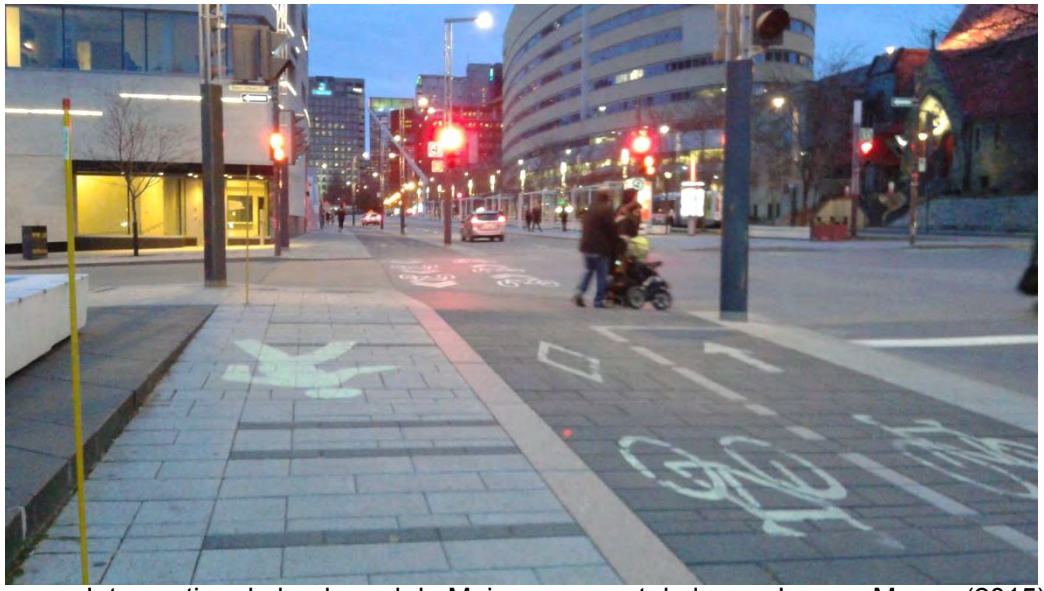
Principaux constats :

- Demande importante pour une infrastructure cyclable en direction nord complémentaire à la bande cyclable unidirectionnelle de Saint-Urbain.
- Saturation du réseau cyclable, notamment de la piste cyclable sur Berri, en direction sud durant la période de pointe du matin.
- Absence d'un lien cyclable continu reliant les pistes récréatives du mont Royal à celle en bordure du canal Lachine et du fleuve.
- Pendant la période hivernale, aucun des liens cyclables reliant la Rive-Sud à l'arrondissement de Ville-Marie n'est déneigé. De plus, deux grandes voies cyclables donnant accès à l'arrondissement (la piste cyclable du canal Lachine et la piste cyclable en bordure de la rue Notre-Dame) ne sont pas déneigées. Par ailleurs, le marquage des bandes cyclables est peu visible et l'espace pour les cyclistes est restreint en raison de l'accumulation de neige.
- Présence de plusieurs zones de conflits entre les cyclistes, automobilistes et piétons (p.ex. l'avenue du Parc, dans le Quartier des spectacles, rue de la Commune, etc.).

Transports actifs - Cyclistes

Principaux constats :

Exemple de zone de conflit :



Intersection du boulevard de Maisonneuve et de la rue Jeanne-Mance (2015)

Conflit entre les piétons qui attendent pour traverser et les cyclistes dans le Quartier des spectacles.

Transports actifs - Cyclistes

Principaux constats :

- Nombre insuffisant de supports à vélo sur les artères commerciales et près des grands pôles générateurs de déplacements selon les citoyens consultés et des observations visuelles.

BAnQ (été, 2015)

Rue Ontario près de Saint-Christophe

Axe 3 – Transports collectifs et pratiques innovantes

Transports collectifs

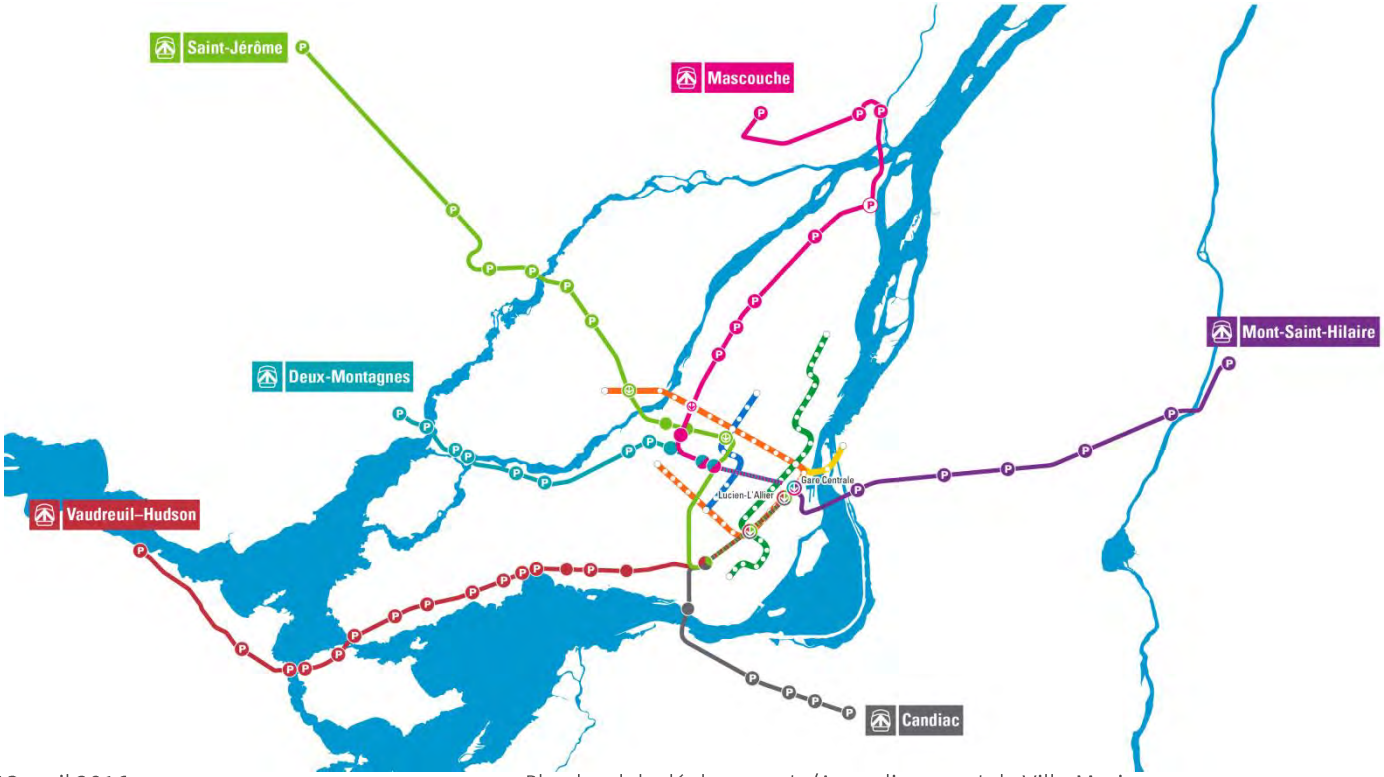
Transports collectifs en bref :

- 3 lignes de métro (1-Verte, 2-Orange, 4-Jaune) / 16 stations dont 2 avec ascenseurs.
- 41 lignes d'autobus STM de jour incluant :
  - 34 lignes locales (dont une électrique: ligne 36 - Monk)
  - 5 lignes express
  - 18 lignes d'autobus de nuit sur 23
- 6 lignes de train de banlieue (AMT)
- Plusieurs lignes d'autobus régionales (RTL, CIT)
- Gares de train (gare centrale et gare Lucien L'Allier) et d'autocars interurbains:
  - Plusieurs lignes d'autobus et réseaux ferroviaires provinciaux, nationaux et internationaux (400 arrivées et départ d'autocars / jours et 50 trains de passagers / jour).
- 20 km de voies réservées :
  - Le chemin de la Côte-des-Neiges
  - Le boulevard René-Lévesque
  - L'avenue du Parc
  - La rue Sherbrooke Est
  - La rue de la Commune
- 1 Terminus centre-ville
  - 26 lignes de la RTL
  - 18 lignes d'autobus régionale
  - 11 lignes de la STM*

Transports collectifs : principales infrastructures structurantes

Source : STM. (2015) Portrait et diagnostic

Transports collectifs : principales infrastructures structurantes

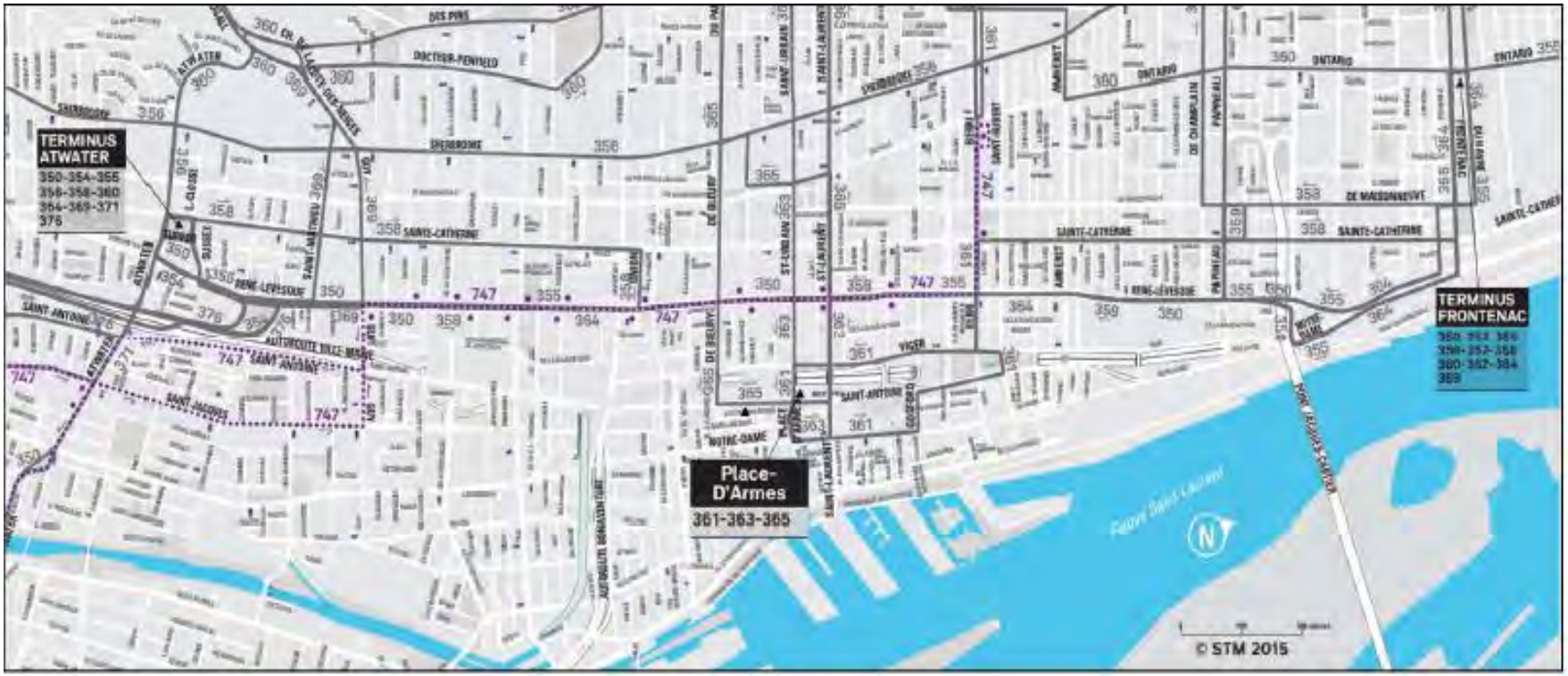


Source : AMT (2015)

Transports collectifs : lignes d'autobus de la STM liées

Source : STM. (2015) Portrait et diagnostic

Transports collectifs : réseau d'autobus de nuit de la STM

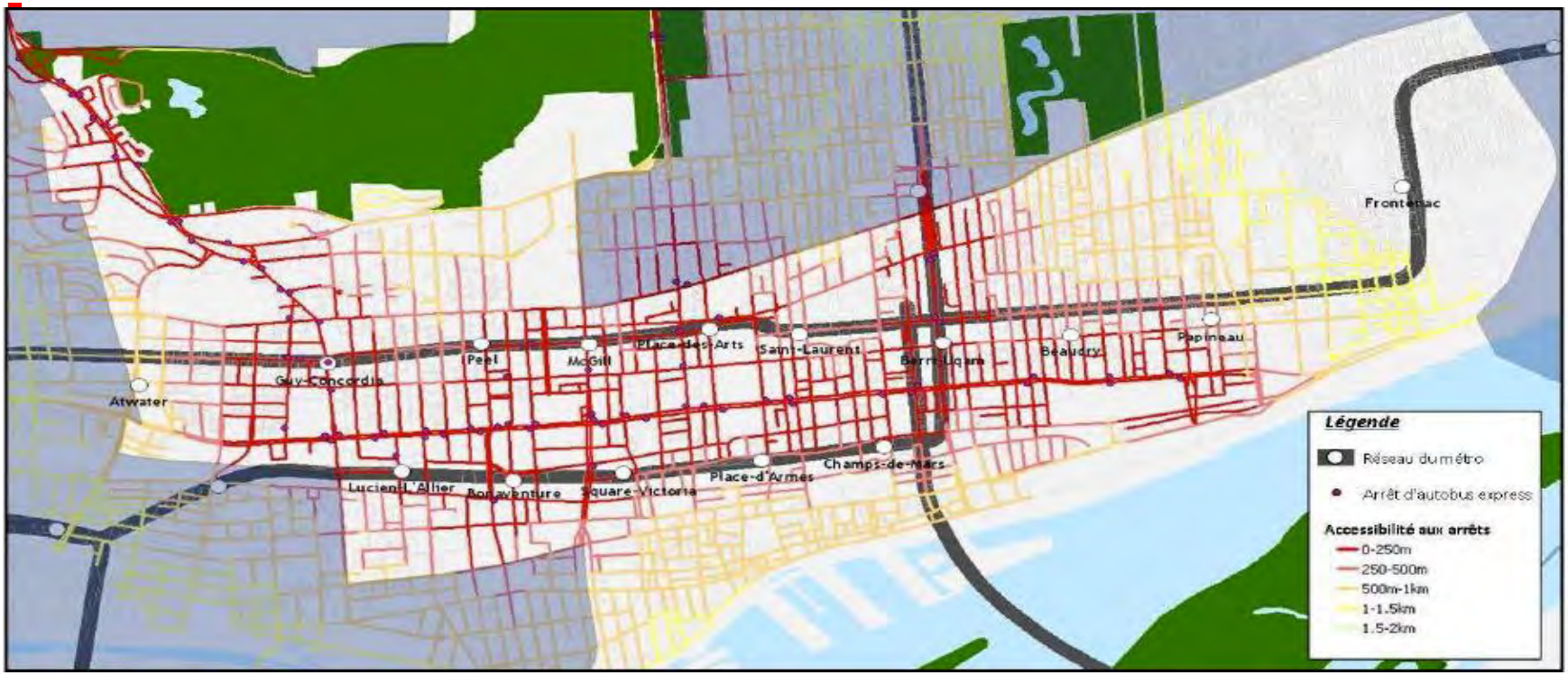


Source : STM. (2015) Portrait et diagnostic

Transports collectifs : accessibilité aux édicules de métro

Source : STM. (2015) Portrait et diagnostic

Transports collectifs : accessibilité aux arrêts d'autobus express



Source : STM. (2015) Portrait et diagnostic

Transports collectifs : services les plus achalandés

- **Métro :**
  - Stations Berri-UQAM (1,3 M entrées/an) et McGill (1,1 M entrée/an)
- **Autobus de la STM :**
  - 165 – Côte-des-Neiges (28 000 déplacements/jour)
  - 24 – Sherbrooke (25 000 déplacements/jour)
  - 80 – Avenue du Parc (20 000 déplacements/jour)
  - 55 – boulevard Saint-Laurent (17 000 déplacements/jour);
  - 45 – avenue Papineau (13 000 déplacements/jour).
- **Trains de banlieue :**
  - Ligne de Deux-Montagnes (6 687 000 montants-descendants/ an)
- **Autobus de la Rive-Sud / Voie réservée du pont Champlain / corridor Bonaventure :**
  - 450 autobus en période de pointe (Un autobus /24 secondes). Près de 16 900 déplacements ont leur destination à moins d'un km du Terminus centre-ville.

Source : STM. (2015) et AMT (2015)

Transports collectifs

Principaux constats:

- Saturation de certaines composantes du réseau de transport collectif structurant pendant les périodes de pointe, dont:
  - le Terminus centre-ville et les secteurs adjacents;
  - la ligne 2 — Orange entre la station Bonaventure et Mont-Royal;
  - la ligne 1 – Verte entre la station Berri-UQAM et McGill;
  - Le train de banlieue de Deux-Montagnes.
- La performance de certaines lignes d' autobus est parfois compromise en raison de la congestion routière et des travaux routiers (p.ex. la ligne 24 – Sherbrooke, la ligne 125 – Ontario, la ligne 55 – Saint-Laurent , la ligne 45 Papineau, la ligne 10 –De Lorimier et la ligne 61 – Wellington).
- Performance non optimale des voies réservées sur le boul. René-Lévesque et le ch. de la Côte-des-Neiges.
- Les déplacements à l'intérieur de l'arrondissement dans l'axe est-ouest sont bien desservis par les services de transport collectif. Cependant, les déplacements internes entre différents secteurs de l'arrondissement (p.ex. entre le Vieux-Port et le Quartier des affaires ou le mont Royal) et les déplacements avec certains quartiers limitrophes (p.ex. Griffintown) sont parfois difficiles puisque le réseau est principalement développé sur l'axe est-ouest.

Transports collectifs

Principaux constats:

- Difficulté d'accroitre l'offre en train de banlieue en raison du partage des emprises ferroviaires avec les trains de marchandise, surtout en période hors pointe.
- Les principaux points de destination des transports collectifs métropolitains sont situés à la gare Centrale et au Terminus centre-ville .
    - Les espaces urbains connexes à la Gare Centrale, au Terminus centre-ville et à la Gare Lucien-L'Allier ne favorisent pas l'intermodalité. Les espaces piétons y sont restreints et peu conviviaux.
- La localisation et l'aménagement des points de chute des stations des nouveaux systèmes légers sur rail (SLR) en cours de planification peuvent avoir un impact important sur les déplacements dans l'arrondissement.
- Les projets structurants en transports collectifs en cours de planification sont situés à l'ouest ou au sud de l'arrondissement (p.ex. le système léger sur rail (SLR) Rive-Sud et le SLR de l'Ouest), alors que les problèmes de capacité du réseau de transport collectif se situent principalement à l'est et au nord de l'arrondissement.

Transports collectifs

Principaux constats:

- Selon les résidents, le système de signalisation des arrêts d'autobus lorsqu'ils sont déplacés en raison de travaux n'est pas optimal.

Usages collectifs de l'automobile et pratiques innovantes

Industrie du taxi :

- 4084 voitures en circulation sur l'île
- 115 postes d'attentes (451 places) dans l'arrondissement
- Téo : nouvelle flotte électrique (objectif de 1000 véhicules d'ici 2017)

Voitures en libre-service :

- Car2Go : 460 véhicules en circulation; 21 espaces de stationnements hors rue loués.
- Service d'Auto-mobile non-offert.

Autopartage :

- Communauto : 42 stations; 95 véhicules dont certains sont électriques; 2510 résidents abonnés.

Service de covoiturage :

- Covoiturage AMT
- Netlift

Véhicules électriques :

- 21 bornes électriques hors rue et 57 sur rue d'ici juin 2016.
- Toutes situées entre la rue de la Montage et la rue Saint-Urbain.

Mesures incitative en entreprises :

- Voyage futé, le centre de gestion des déplacements de l'arrondissement, stimule et coordonne le développement de projets en entreprise ayant pour but de réduire les déplacements automobiles.

Source : Ville de Montréal, Car2Go, Communauto, Bureau du taxi

Usages collectifs de l'automobile et pratiques innovantes

Principaux constats:

- Les véhicules en libre-service et d'autopartage ont le potentiel de ralentir la motorisation des ménages tout en diminuant la pression exercée sur les espaces de stationnement.
- L'interdiction de stationnement sur rue ne favorise pas le développement et l'utilisation des services de véhicules en libre-service et d'autopartage (p.ex., Auto-mobile et Car2Go).
- Peu de personnes connaissent l'existence des services de covoiturage.
- L'industrie du taxi doit se moderniser pour faire face à la concurrence et conserver sa position dans l'offre de transport (p.ex. paiement par carte, uniformes, revoir la localisation, la visibilité et la taille des aires d'attentes, etc.)
- De nombreux changements sont à prévoir en lien avec plan d'action d'électrification des transports du gouvernement du Québec et la mise en œuvre de la stratégie de la Ville sur ce sujet.
- De nombreuses pratiques en entreprise contreviennent à la volonté de réduire les déplacements en voiture (p.ex. le financement de places de stationnement, les places réservées, l'absence de douches et autres infrastructures pour les employés actifs, etc.).

Usages collectifs de l'automobile et pratiques innovantes

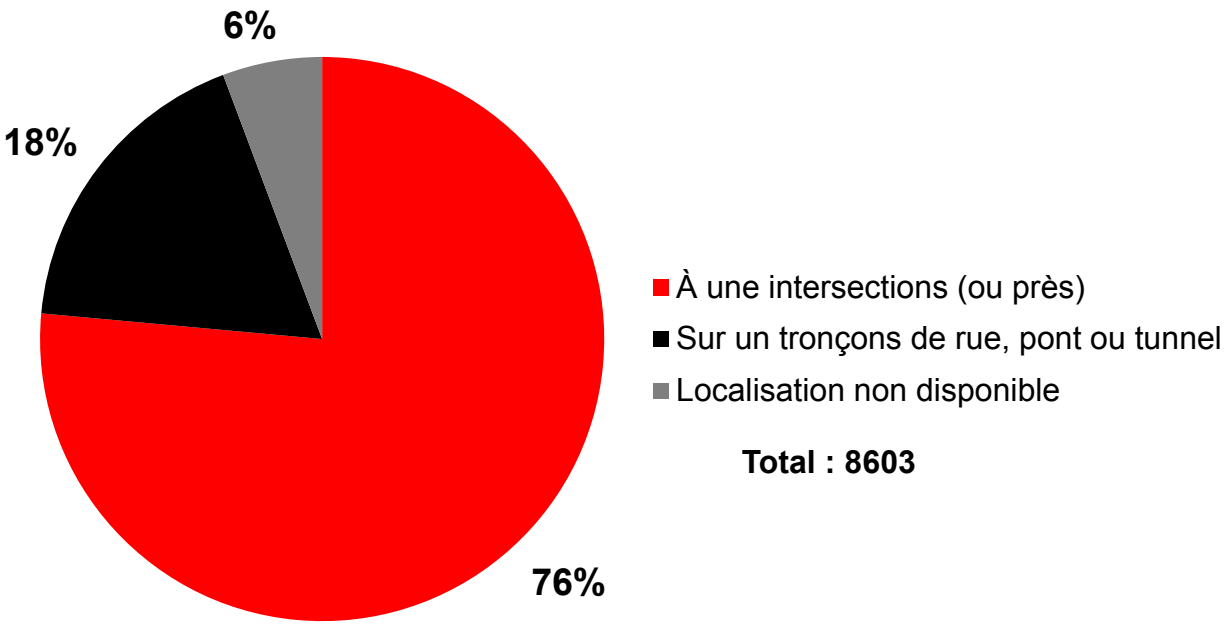
Principaux constats:

- L'intégration des nouvelles formes de mobilité et nouvelle technologie de l'information représente un défi.
    - Déploiement des voitures automatisées, et des véhicules électriques, en libre-service et de l'autopartage.
    - Mise en œuvre de systèmes de transport intelligents.

Axe 4 – Sécurité et qualité du milieu de vie

Accidents dans l'arrondissement : Statistiques générales

Localisation des accidents survenus dans l'Arrondissement de Ville-Marie entre 2012 et 2014 :

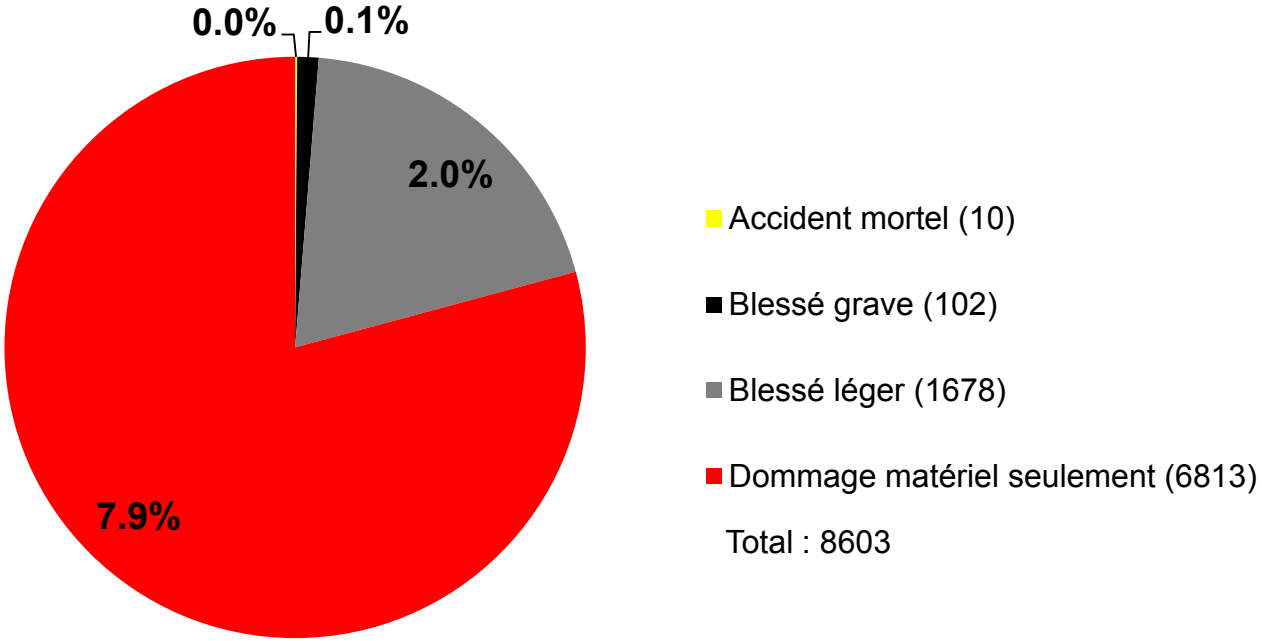


- Les accidents surviennent majoritairement à une intersection.

Source : Données d'accidents de la SAAQ entre 2012 et 2014, traitement WSP.

Accidents dans l'arrondissement : Statistiques générales

Gravité des accidents survenus dans l'Arrondissement de Ville-Marie entre 2012 et 2014:

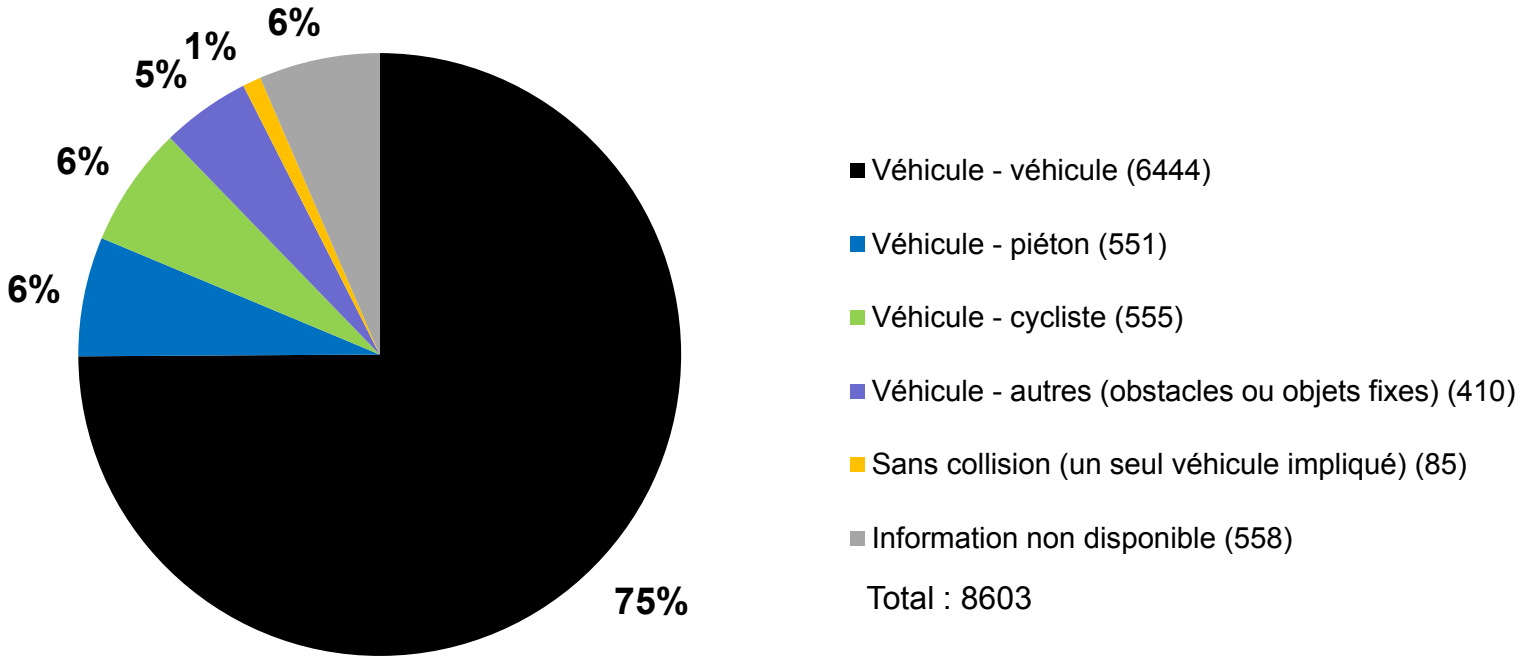


- La majorité des accidents ne causent que des dommages matériels.

Source : Données d'accidents de la SAAQ entre 2012 et 2014, traitement WSP.

Accidents dans l'arrondissement : Statistiques générales

Type de collisions survenus dans l'Arrondissement de Ville-Marie entre 2012 et 2014:

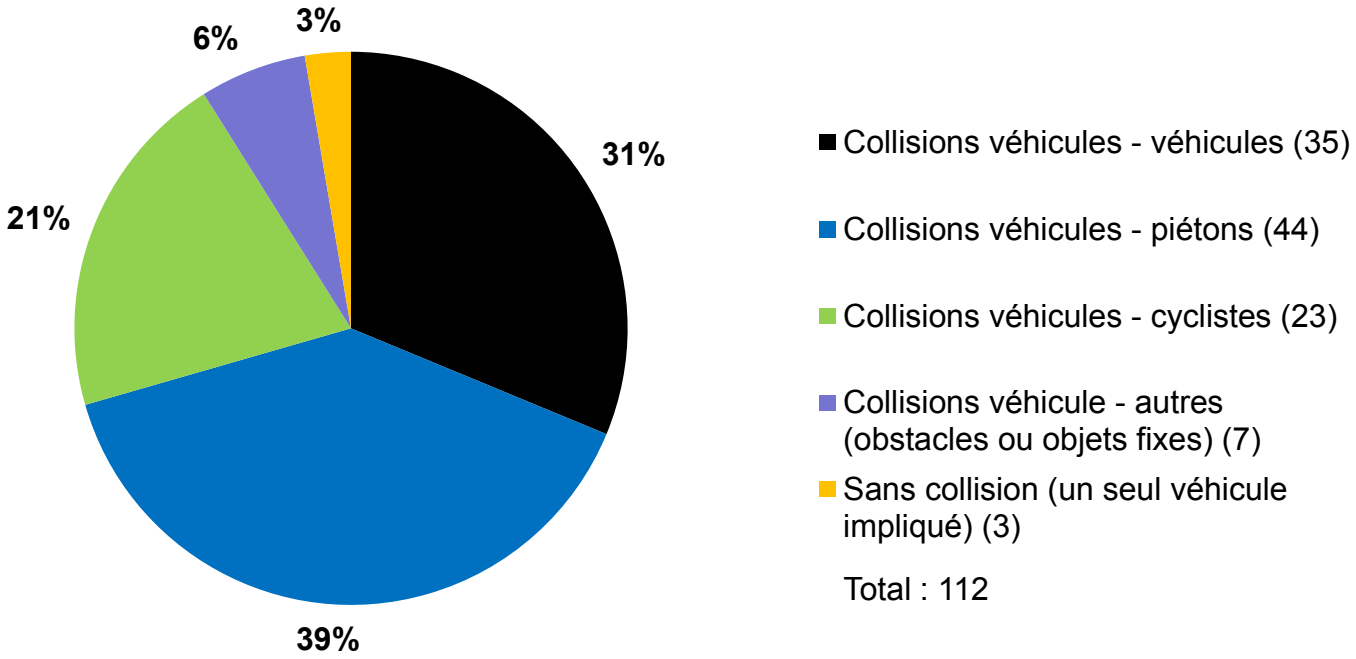


- Les accidents surviennent principalement entre les véhicules routiers. Un piéton ou un cycliste est impliqué dans 12 % des accidents.

Source : Données d'accidents de la SAAQ entre 2012 et 2014, traitement WSP.

Accidents dans l'arrondissement : Statistiques générales

- **Pourcentage d'accidents graves ou mortels par type de collision (Arrondissement de Ville-Marie, 2012-2014):**

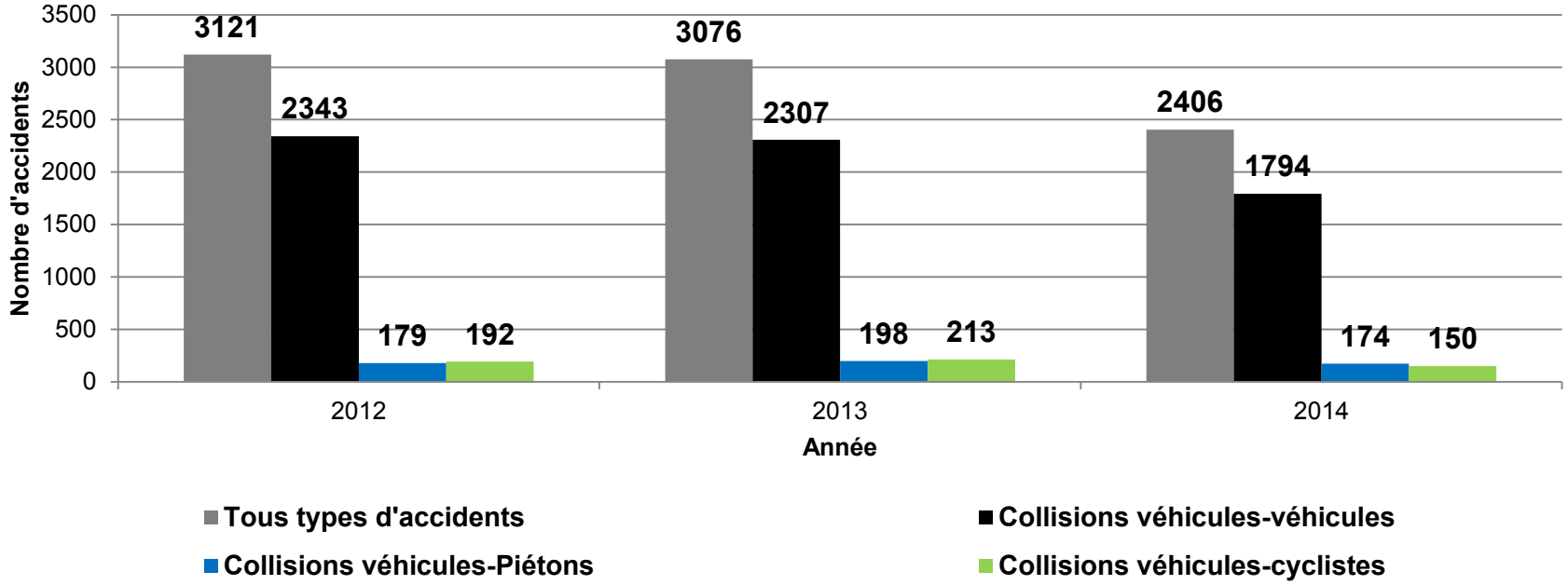


- Près de 31 % des accidents graves ou mortels surviennent lors d'une collision véhicule-véhicule (vitesse et inertie des véhicules souvent en cause).
- Près de 40%, des accidents graves ou mortels surviennent lors d'une collision véhicule – piéton et 21% lors d'une collision véhicule-cycliste alors que ces deux types de collisions représentent ensemble seulement 12 % des accidents . Ceci s'explique entre autres par la vulnérabilité des piétons et des cyclistes lors de collisions.

Source : Données d'accidents de la SAAQ entre 2012 et 2014, traitement WSP.

Accidents dans l'arrondissement : Statistiques générales

- Distribution du nombre d'accidents par année selon le type de collisions (Arrondissement de Ville-Marie entre 2012-2014):

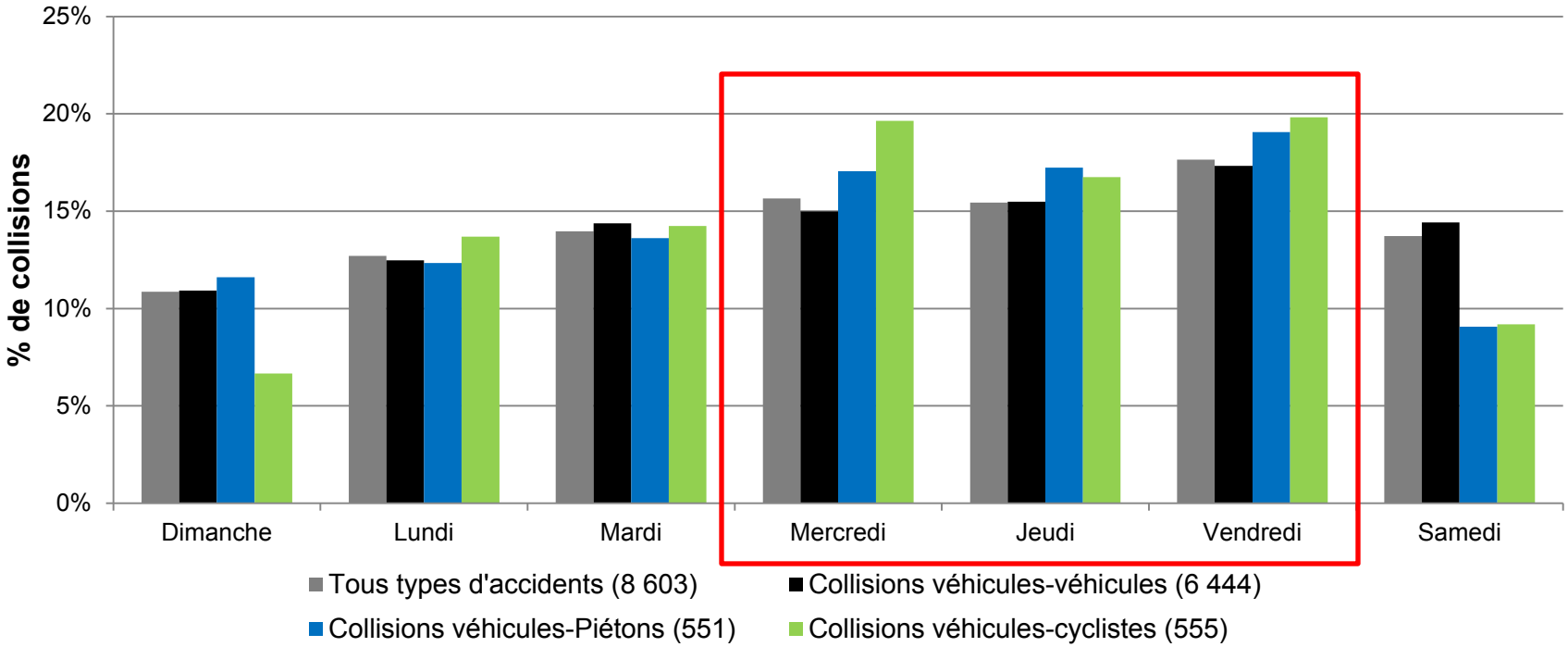


- Diminution du nombre de collisions véhicules –véhicules et de collision véhicule-cyclistes en 2014.
- Il y a eu plus de collisions véhicules-piétons en 2013 que les autres années.

Source : Données d'accidents de la SAAQ entre 2012 et 2014, traitement WSP.

Accidents dans l'arrondissement : Statistiques générales

Distribution journalière des collisions (Arrondissement de Ville-Marie entre 2012-2014)

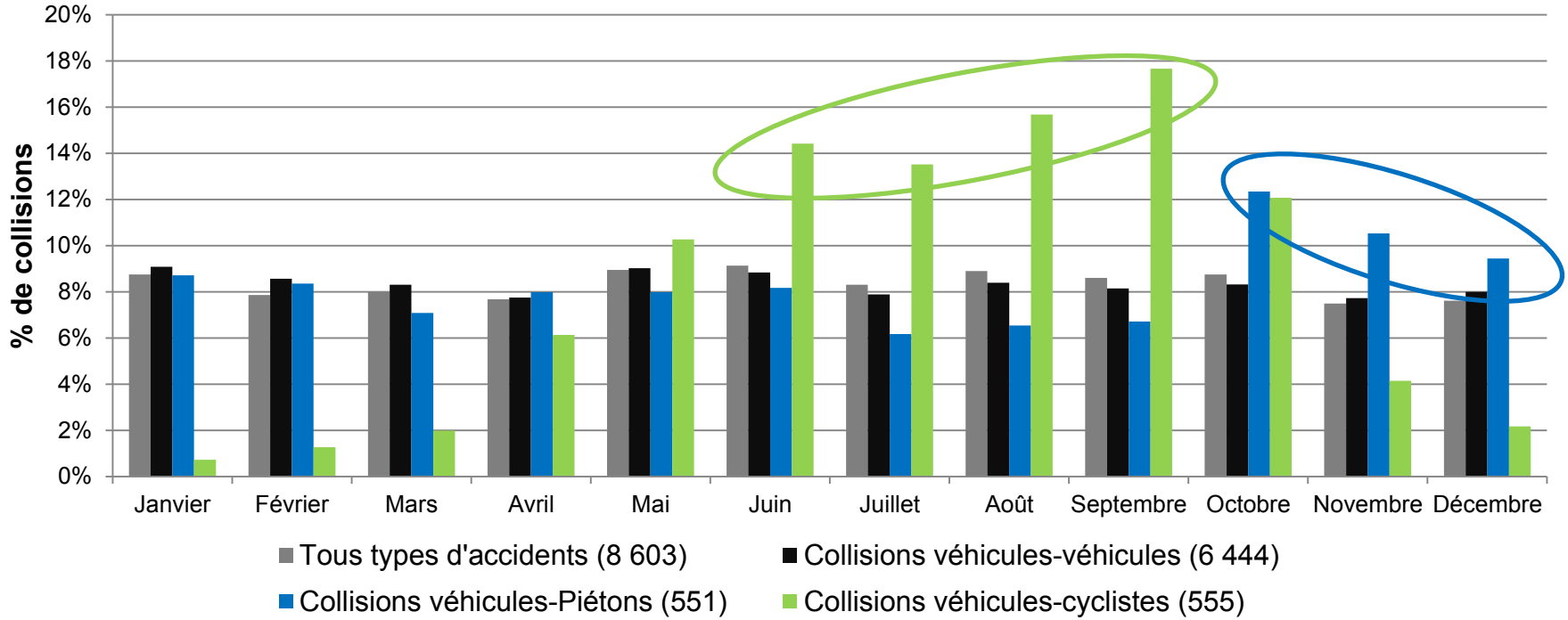


- Plus d'accidents surviennent entre le mercredi et le vendredi. Le vendredi est le jour ou le plus d'accidents surviennent. Ce constat est vrai pour tous les types d'accidents et de collisions.

Source : Données d'accidents de la SAAQ entre 2012 et 2014, traitement WSP.

Accidents dans l'arrondissement : Statistiques générales

Distribution mensuelle des collisions (Arrondissement de Ville-Marie entre 2012-2014)

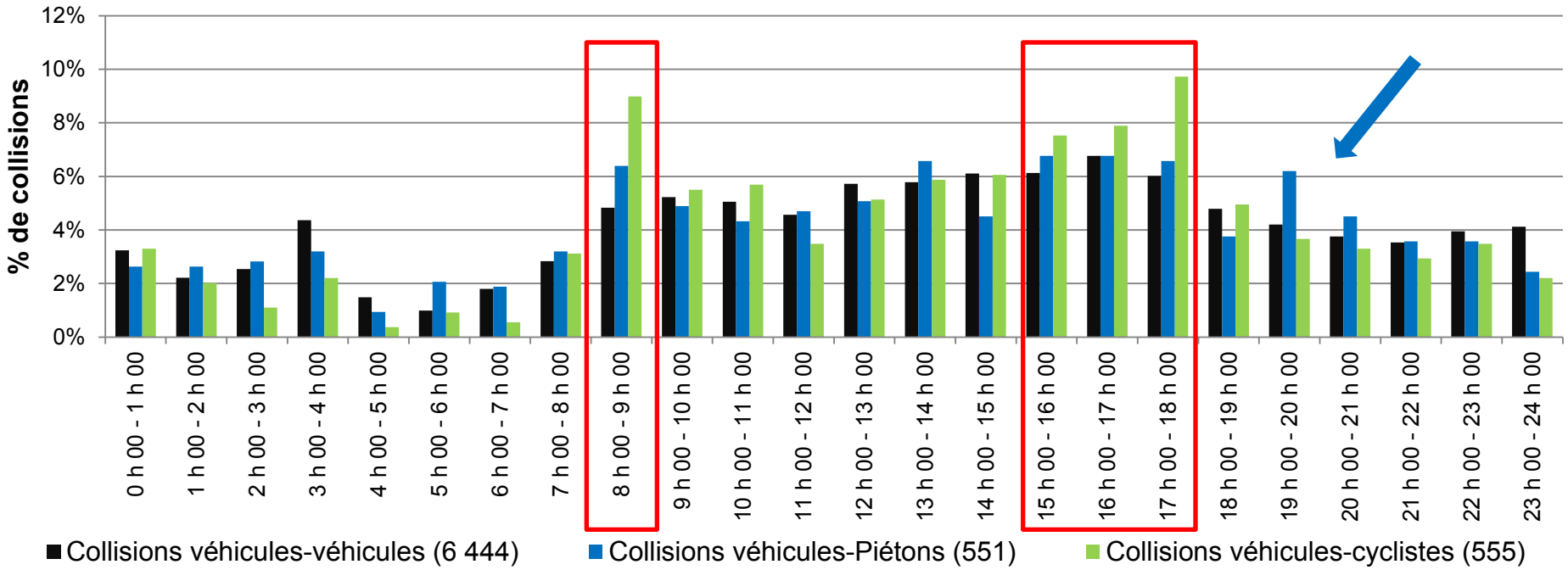


- Les collisions véhicules-piétons sont plus importantes en automne.
- Les collisions véhicules-cyclistes sont plus importantes en été. C'est en septembre que le nombre de collisions est le plus élevé.
- La répartition des collisions véhicules-véhicules est relativement similaire tout au long de l'année.

Source : Données d'accidents de la SAAQ entre 2012 et 2014, traitement WSP.

Accidents dans l'arrondissement : Statistiques générales

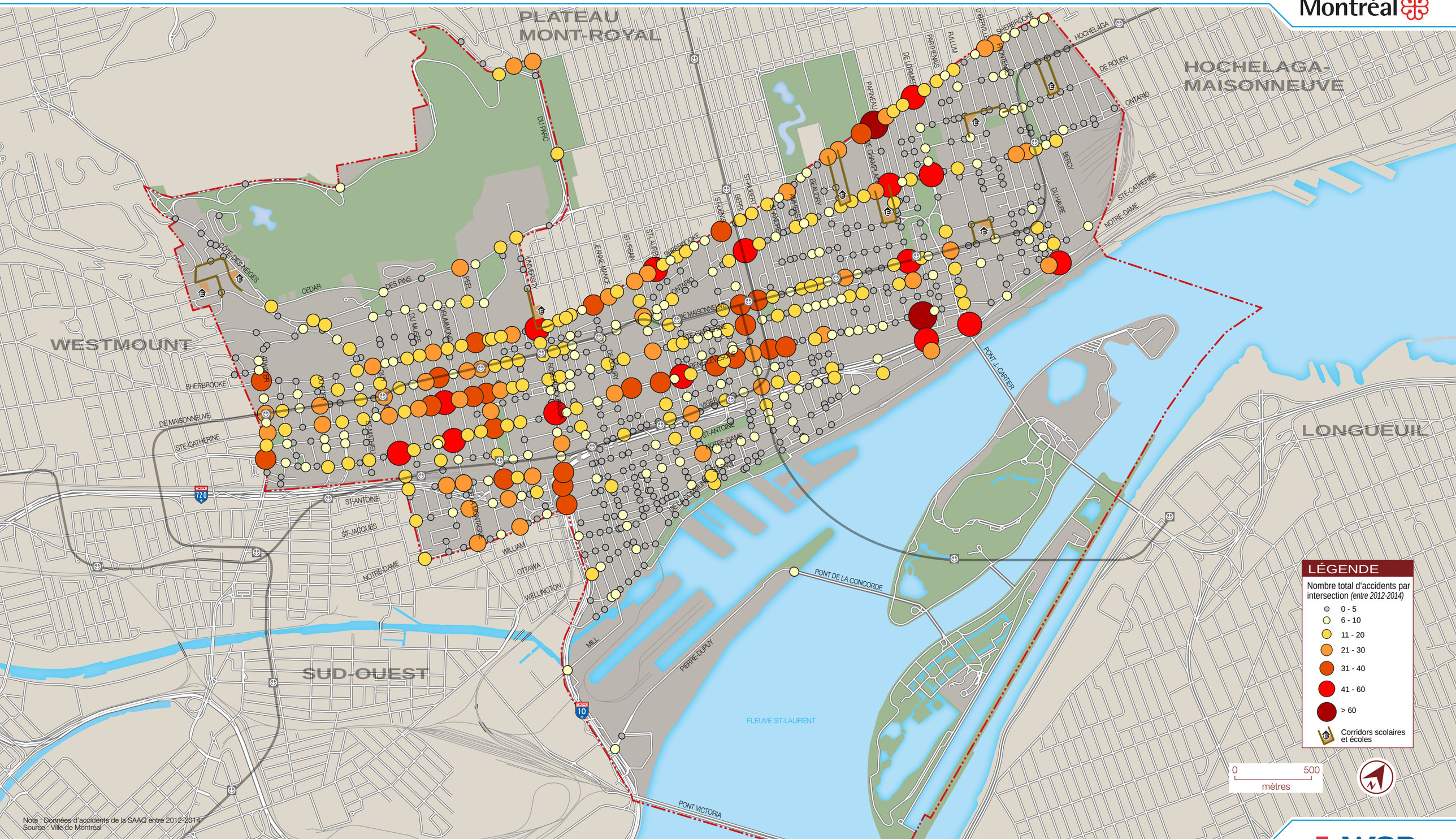
Distribution horaire des accidents (Arrondissement de Ville-Marie entre 2012-2014)



- Les accidents surviennent principalement durant les périodes de pointe (particulièrement durant la période de pointe de l'après-midi).
- Les collisions véhicules-piétons sont relativement plus importantes en soirée (entre 19h et 21h) que pour les autres types de collisions (le niveau de clarté et de visibilité est en cause).

Source : Données d'accidents de la SAAQ entre 2012 et 2014, traitement WSP.

Ville-Marie
Montréal



Note : Données d'accidents de la SAAQ entre 2012-2014
Source : Ville de Montréal

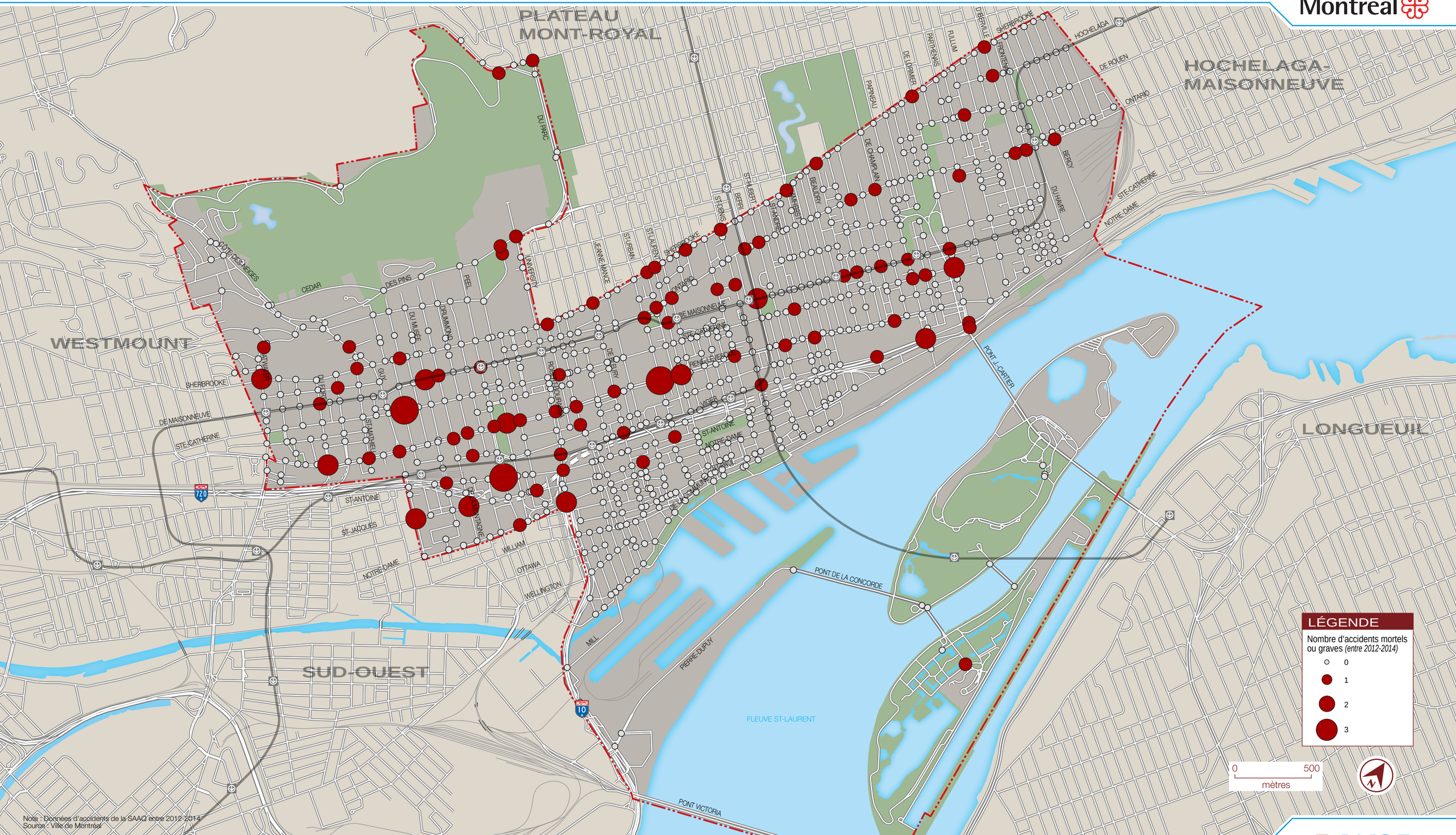
Figure 2.7

Lieux accidentogènes

M:\2015\1\151-04119-00\InfraTra\3.0_Technique\3.7_DAO\Illustrator

WSP

Ville-Marie
Montréal



Note : Données d'accidents de la SAAQ entre 2012-2014
Source : Ville de Montréal

Figure 2.8

Nombre d'accidents mortels ou graves par intersection

M:\2015\1\151-04119-00\InfraTra\3.0_Technique\3.7_DAO\Illustrator

WSP

Nombre de collisions aux intersections en 2012 et 2014

De nombreuses collisions surviennent sur :

- L'avenue Papineau
- L' avenue De Lorimier
- Le boulevard René-Lévesque
- La rue Sainte-Catherine (dans le centre-ville)
- La rue Berri
- La rue Peel
- La rue Saint-Laurent
- La rue Sherbrooke (près du pont Jacques- Cartier)
- Près des entrées et sorties de l'autoroute Ville-Marie

Source : Données d'accidents de la SAAQ entre 2012 et 2014, traitement WSP.

Ville-Marie
Montréal

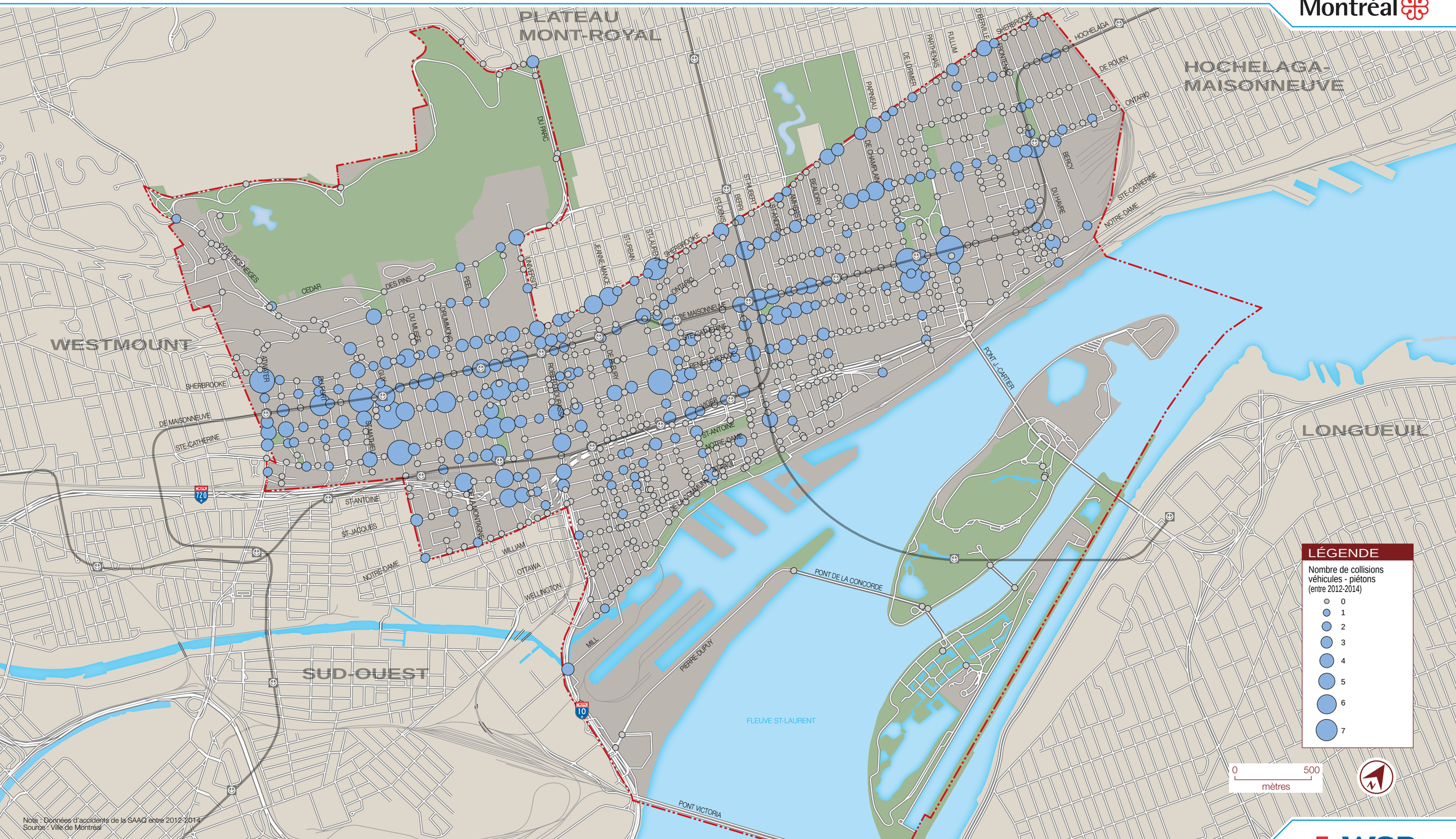


Figure 2.9

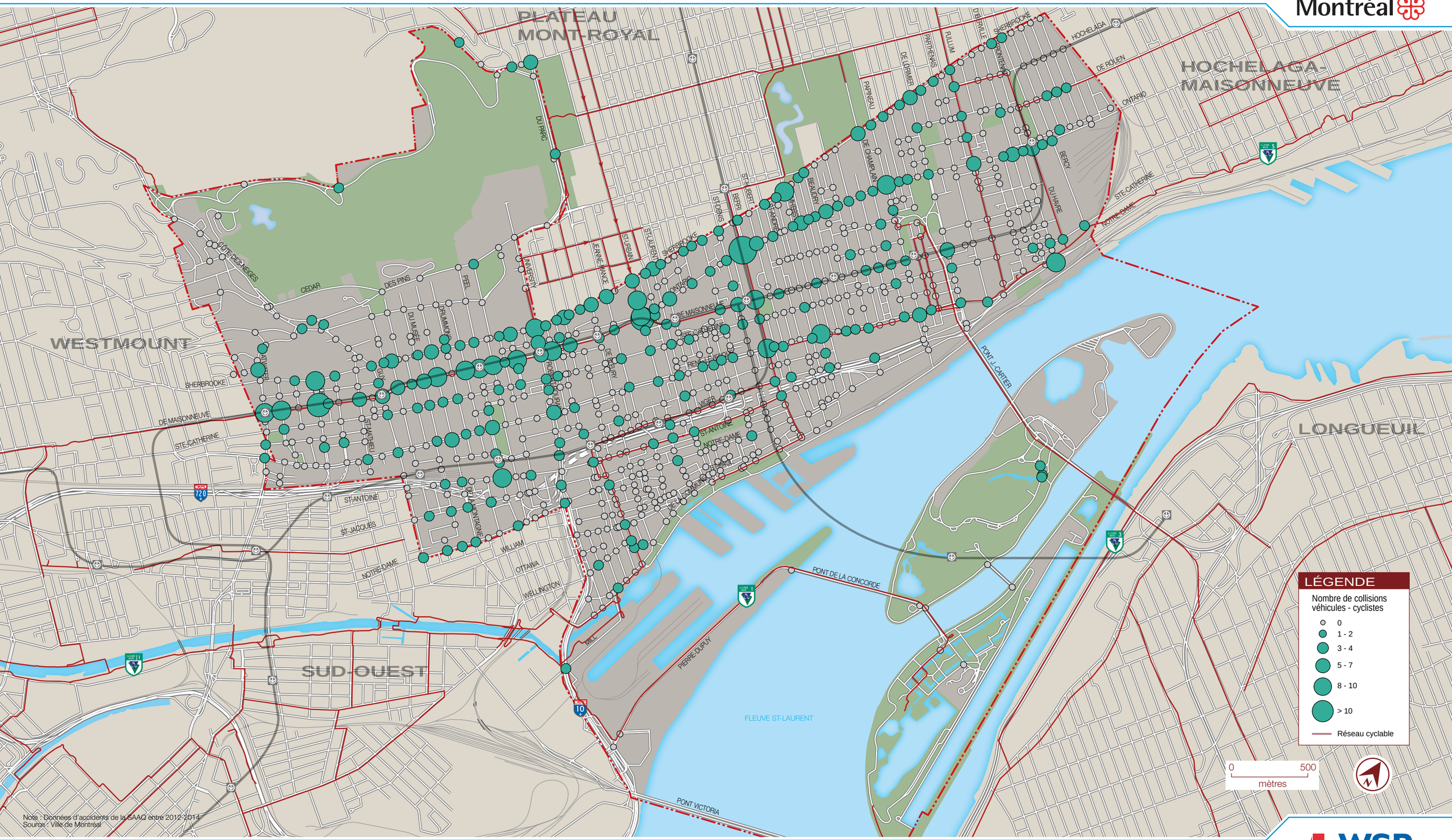
Nombre de collisions véhicules - piétons par intersection

M:\2015\1\151-04119-00\InfraTra\3.0_Technique\3.7_DAO\Illustrator

WSP

PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS - ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE

Ville-Marie
Montréal



Note : Données d'accidents de la SAAQ entre 2012-2014
Source : Ville de Montréal

Figure 2.10

Nombre de collisions véhicules - cyclistes par intersection

M:\2015\1\151-04119-00\InfraTra\3.0_Technique\3.7_DAO\Illustrator

WSP

Nombre de collisions aux intersections en 2012 et 2014

Collisions véhicules-piétons

- La sécurité des piétons est problématique près des édicules de métro de la station Berri/UQAM , Papineau, Guy-Concordia et Atwater.
- Comparé à la rue Sainte-Catherine, le boulevard René-Lévesque connaît relativement beaucoup de collisions piétonnes bien que moins de piétons y circulent.
- La rue Peel, la rue Ontario, le boulevard Saint-Laurent et les avenues De Lorimier et De Papineau connaissent plusieurs accidents impliquant des piétons.

Collisions véhicules-cyclistes

- Concentration de collisions impliquant des cyclistes sur le boulevard De Maisonneuve, la rue Ontario, la rue Berri et la rue Sherbrooke.
- Deux axes sans lien cyclable, mais fortement utilisés par les cyclistes présentent un nombre important de collisions cyclistes :
  - La rue Sherbrooke
  - La rue Ontario

Source : Données d'accidents de la SAAQ entre 2012 et 2014, traitement WSP.

Lieux accidentogènes

Principaux constats :

- La sécurité des déplacements est préoccupante notamment sur les grandes artères, à proximité des édicules de métro, des grandes infrastructures routières tels le pont Jacques-Cartier, des entrées et sorties de l'autoroute Ville-Marie, près des établissements scolaires et des hôpitaux.
- Les résidents souhaitent que soit améliorée la sécurité :
    - du cheminement des écoliers vers les établissements scolaires ;
    - des déplacements actifs près du CHUM;
    - des traverses piétonnes sur le boulevard René-Lévesque;
    - des déplacements dans les environs immédiat des travaux routiers ainsi que l'accessibilité universelle.
- Les forts débits de circulation, la vitesse des véhicules, la qualité des aménagements et des infrastructures (piétonnes et cyclables) ainsi que les comportements des usagers de la route sont entre autres parmi les principales causes des problèmes de sécurité.

Lieux accidentogènes

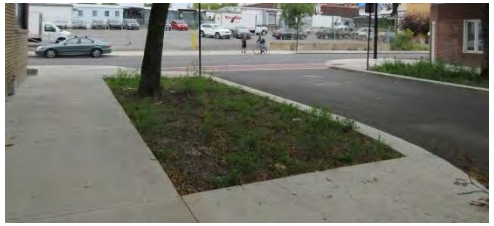
Principaux constats :

- Faible sentiment de sécurité, particulièrement chez les piétons, près des grandes artères telles la Sherbrooke Est, la rue Notre-Dame Est, le boulevard René-Lévesque, les avenues Papineau et De Lorimier.
- Le non-respect du Code de la sécurité routière et les comportements dangereux des usagers de la route contribuent au sentiment d'insécurité sur les grands axes de l'arrondissement.

Qualité du milieu de vie

Exemples d'éléments qui rendent certains secteurs de l'arrondissement plus conviviaux que d'autres, qui facilitent les cheminements piétons et participent à la qualité du milieu de vie :

- La largeur des trottoirs
- La présence de saillies de trottoirs et l'absence de véhicules stationnés aux intersections
- Le mobilier urbain de qualité en quantité suffisante
- La présence de végétation et d'arbres
- Les aires de repos et/ou espaces pour s'assoir
- L'éclairage dynamique de la rue
- La présence de terrassasse et de placotoires
- Présence d'œuvre d'art et de murales
- Des espaces adaptables aux besoins des gens
- Le développement des quartiers verts et la présence de ruelles vertes



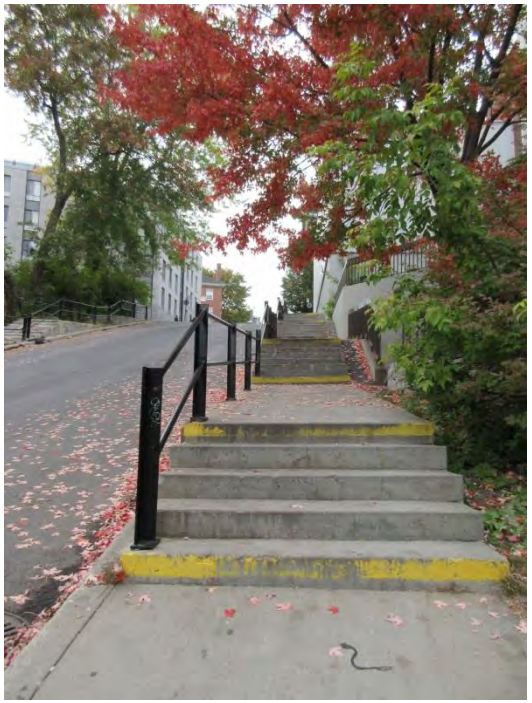
RUELLE VERTE

Qualité du milieu de vie

Exemples d'éléments nuisant à la convivialité des cheminements piétons et à la qualité du milieu de vie :

- Vitesse, circulation de transit, transport de marchandises (trains et camions), positionnement discontinu du mobilier urbain, escaliers, qualité des infrastructures, rupture de trottoirs, etc.

Rue Wurtele/Ontario



Rue Hôtel-de-ville

Parcomètre devant une entrée

Qualité des infrastructures (station Papineau)

Source : Visite terrain à l'été et l'automne 2015

Qualité du milieu de vie

Exemples d'éléments nuisant à la qualité du milieu de vie et à la convivialité des cheminements piétons :

- Vitesse, circulation de transit, transport de marchandises (trains et camions), positionnement discontinu du mobilier urbain, escaliers, qualité des infrastructures, rupture de trottoirs, etc.

Viaduc (rue Guy)

Large intersection à traverser (boulevard René-Lévesque / rue de la Côte du Beaver Hall)

Rupture de trottoir sur la rue Lucien L'Allier près de l'entrée de l'autoroute Ville-Marie en direction ouest

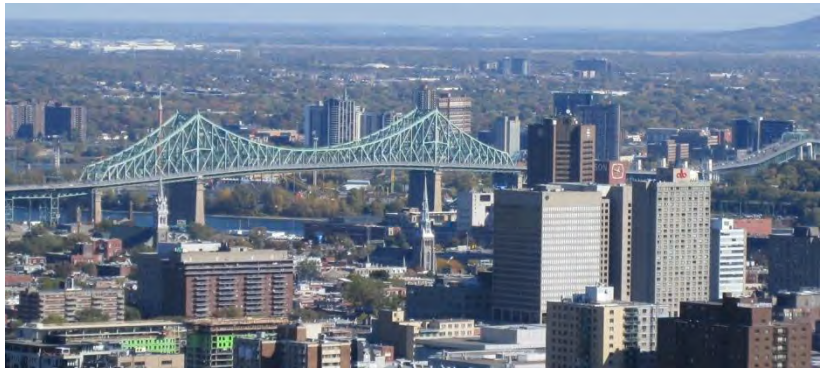
Source : Visite terrain à l'été et l'automne 2015

Qualité du milieu de vie

Principaux constats :

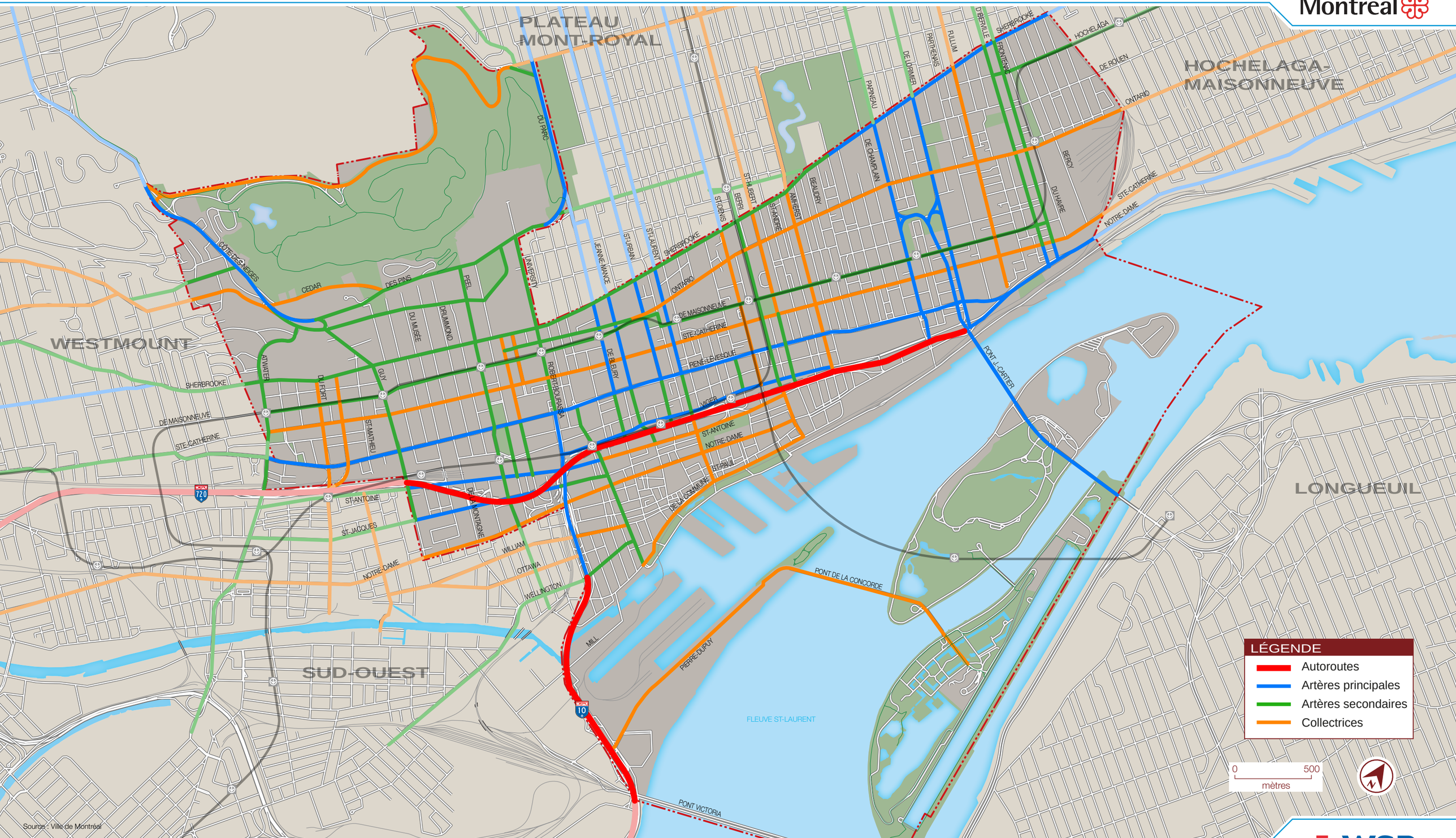
- L'arrondissement de Ville-Marie attire de nombreux déplacements. Il est le secteur de destination le plus important pour l'ensemble de la région métropolitaine de Montréal que ce soit pour le travail, les études, les loisirs et le magasinage.
- L'arrondissement de Ville-Marie est aussi un pôle où de nombreuses marchandises circulent soit par camion, train ou bateau. De nombreuses grandes infrastructures autant routières, ferroviaires que portuaires traversent l'arrondissement. Elles ont des effets de barrières physiques et psychologiques et affectent la convivialité des déplacements, notamment actifs, et le sentiment de sécurité des résidents.
- L'attractivité de l'arrondissement s'accompagne par la présence de forts débits de circulation, de congestion, de circulation de transit dans des milieux à caractère local et résidentiel et parfois de problématique de vitesses élevées sur certaines grandes artères, ce qui a pour effet de diminuer la qualité de vie des secteurs adjacents.
- Par exemple, les secteurs adjacents au pont Jacques-Cartier souffrent des effets de la forte circulation en approche de cette infrastructure routière en période de pointe. La connectivité est-ouest par tous les modes est très difficile en période de pointe. La qualité de vie des résidents des secteurs adjacents à l'autoroute Bonaventure, au Terminus centre-ville et aux bretelles de l'autoroute Ville-Marie est aussi affectée par la présence de ces grandes infrastructures de transport agissant comme des barrières.

Axe 5 – Réseau routier



PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS - ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE

Ville-Marie
Montréal



Source : Ville de Montréal

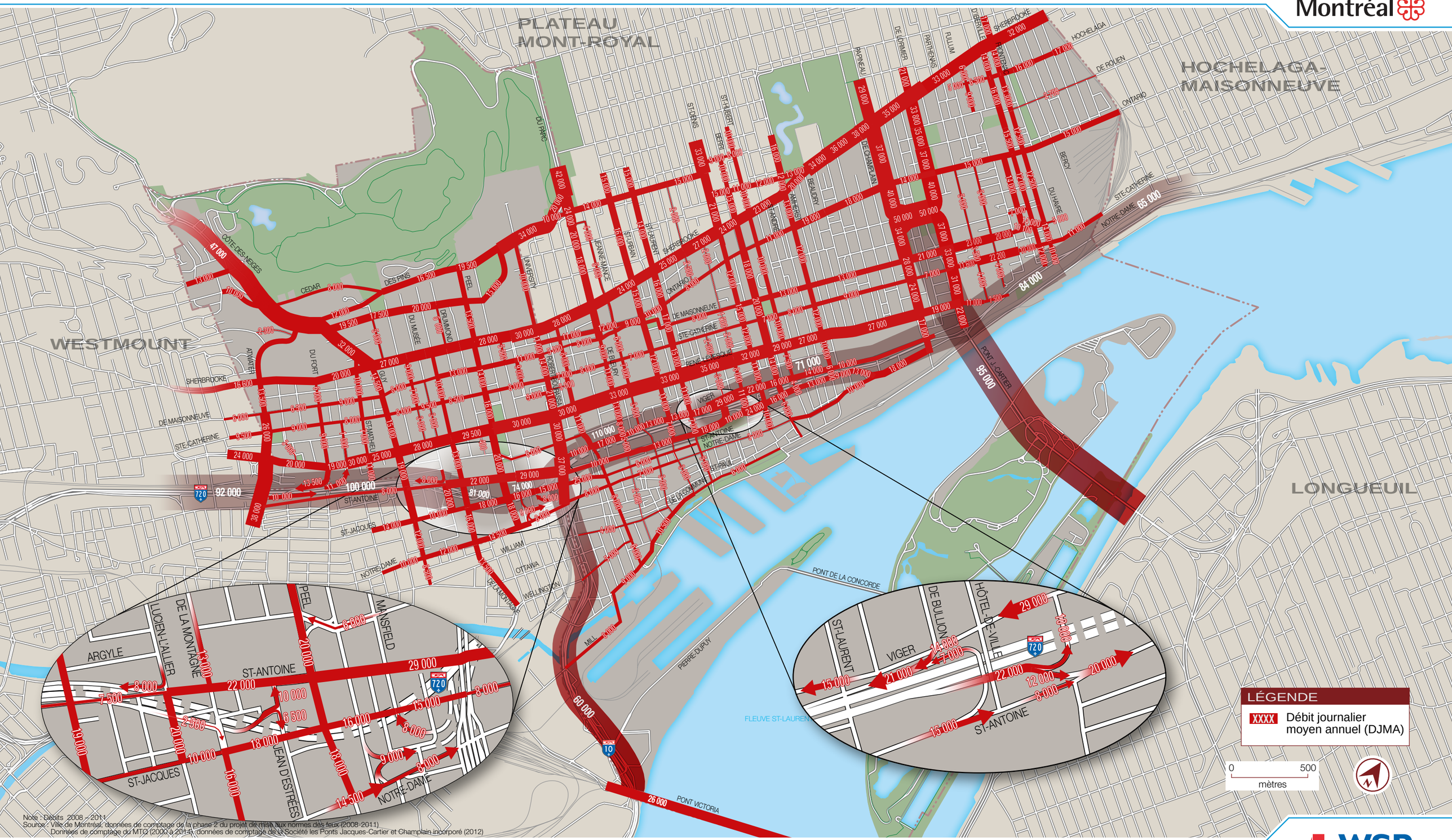
Figure 2.11

Hiérarchie routière

M:\2015\1\151-04119-00\InfraTra\3.0_Technique\3.7_DAO\Illustrator

WSP

Ville-Marie
Montréal



Note : Débits 2008 – 2011
Source : Ville de Montréal, données de comptage de la phase 2 du projet de mise aux normes des feux (2008-2011)
Données de comptage du MTQ (2000 à 2014), données de comptage de la Société les Ponts Jacques-Cartier et Champlain incorporé (2012)

Figure 2.12

Débit de circulation

M:\2015\1\151-04119-00\InfraTra\3.0_Technique\3.7_DAO\Illustrator

WSP

Structure du réseau routier

Principales voies d'accès :

- De nombreuses grandes voies de circulation traversent l'arrondissement de Ville-Marie.
- La présence du mont Royal au nord du secteur engendre une coupure dans le tissu urbain ce qui nécessite l' utilisation de liens de contournement dans l' axe nord-sud pour accéder à l'arrondissement.
  - Plusieurs personnes contournent la montagne en empruntant les avenues des Pins et Docteur-Penfield (30 000 véh./j.) ou encore l'autoroute Ville-Marie.
- La présence du fleuve Saint-Laurent et du canal Lachine limite la connectivité entre l' arrondissement et les territoires voisins (La Rive-Sud, le Sud-Ouest, etc.) et concentre les débits de véhicules en quelques points cruciaux (p.ex. près du pont Jacques-Cartier).

Source: Données de comptage 2008-2011, mise aux normes des feux de la Ville de Montréal)

Débits de circulation journaliers

Principales voies d'accès :

- Plus grandes voies d'accès en provenance de la Rive-Sud :
  - Le pont Jacques-Cartier constitue l'une des principales portes d'entrée sur l'est de Montréal et de l'arrondissement (95 000 véh./j.)
  - Autoroute Bonaventure (60 000 véh./j.)
- Dans l'axe est-ouest :
  - La rue Notre-Dame (65 000 véh./j), alimentée par l'autoroute Ville-Marie (100 000 véh./j.), est le plus grand corridor de déplacements véhiculaires.
  - La rue Sherbrooke est le second corridor de déplacement en importance (16 000 à 32 000 véh./j)

Source: Données de comptage 2008-2011, mise aux normes des feux de la Ville de Montréal)

Débits de circulation journaliers

Principales voies d'accès :

- Principaux accès dans l'axe nord-sud:
  - Le corridor des avenues Papineau et De Lorimier (50 000 véh./j.)
  - Le corridor du chemin de la Côte-des-Neiges (47 000 véh./j.)
  - L'avenue du Parc (42 000 véh./j.)
  - Le corridor des rues Saint-Denis et Berri (35 000 véh./j.)
  - Le boulevard Saint-Laurent et la rue Saint-Urbain (30 000 véh./j.)
  - Le corridor des rues Frontenac et Iberville (28 000 véh./j.).

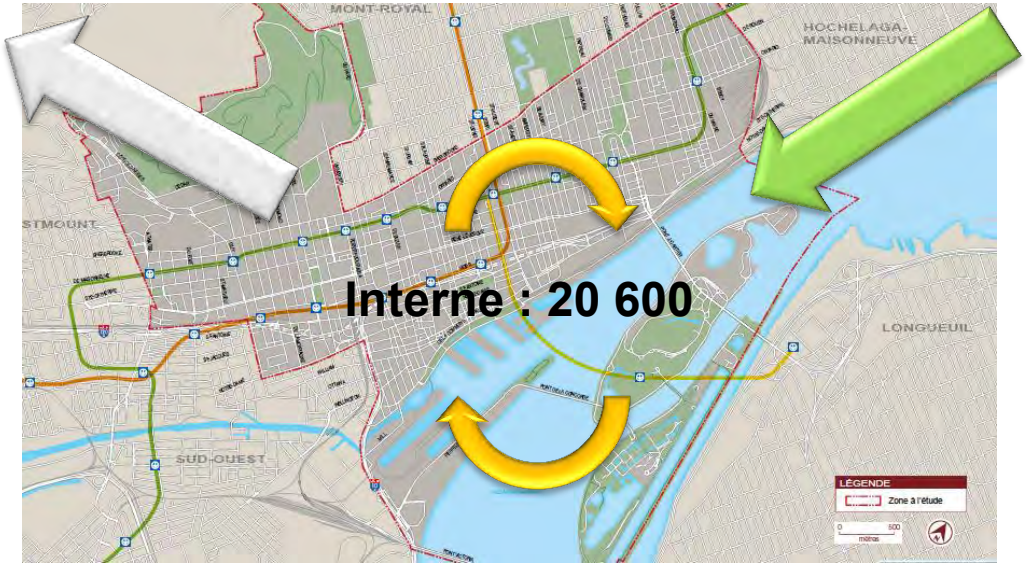
Plus de véhicules que sur le pont Jacques-Cartier

Source: Données de comptage 2008-2011, mise aux normes des feux de la Ville de Montréal)

Débits de circulation journaliers et circulation de transit

Véhicules sortants: 229 200

Véhicules entrants: 226 800



Véhicules en transit : 181 350

Débits de circulation journaliers et circulation de transit

Méthodologie et hypothèses :

- Données utilisées : Données de l'Enquête Origine-Destination 2013 et données de comptages réalisées entre 2008 et 2011.
- Utilisation d'une ligne écran sur le périmètre de l'arrondissement pour calculer le nombre de véhicules motorisés qui entrent et qui sortent de l'arrondissement chaque jour.
  - Total : 818 700 véhicules
- Utilisation des données de l'Enquête Origine-Destination pour connaitre le nombre de déplacements entrants et sortants de l'arrondissement en automobile.
  - Entrants = 189 000 Sortants = 191 000
- Hypothèse: Ajout de 20% pour prendre en compte les déplacements véhiculaires comme ceux des camions, des véhicules publics (ville, police, pompier, etc.) et ceux réalisés par les touristes (entrants=226 800 et sortants=229 200).

Formule : NB véhicules sur l'écran = Transit X 2 + NB déplacements entrants + 20% + NB déplacements sortants + 20%

(Le transit est compté deux fois sur l'écran: à l'entrée et à la sortie)

PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS - ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE

Ville-Marie
Montréal

Figure 2.13 **Conditions de circulation (période de pointe du matin)**

M:\2015\1\151-04119-00\InfraTra\3.0_Technique\3.7_DAO\Illustrator

WSP

PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS - ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE

Ville-Marie
Montréal

Source : Google Traffic et visites de terrain *(été et automne 2015)*

Figure 2.14 **Conditions de circulation (période de pointe de l'après-midi)**

M:\2015\1\151-04119-00\InfraTra\3.0_Technique\3.7_DAO\Illustrator

WSP

Réseau routier et circulation

Principaux constats :

- Les forts débits de circulation sur les grandes artères (p.ex. aux approches du pont Jacques-Cartier) génèrent des embouteillages, détériorent la performance des lignes d'autobus et des livraisons, nuisent à la convivialité et à la sécurité des déplacements actifs et occasionnent de la circulation de transit sur le réseau local.
- La vitesse élevée sur certains axes et grandes artères nuit au sentiment de sécurité et à la qualité de vie des résidents.
- La congestion observée sur la rue Sherbrooke est attribuable aux mouvements de virages à gauche, aux forts débits de transit véhiculaires et la présence de conflits avec les piétons.
- Les conditions difficiles de déplacements véhiculaires sur la rue Sainte-Catherine et le boulevard De Maisonneuve sont attribuables à la présence importante de piétons et l'obstruction de la circulation par les véhicules de livraisons et les manœuvres de recul de stationnement.
- La circulation en approche des entrées et sorties de l'autoroute Ville-Marie est difficile durant les périodes de pointes. La congestion est amplifiée par la circulation des autobus dans le cas du secteur près du Terminus centre-ville.
- La congestion observée dans le Vieux-Montréal est principalement occasionnée par les forts débits de piétons (touristes et visiteurs).

Gestion des déplacements: travaux routiers

Principaux constats

- La gestion des déplacements, la coordination entre les différents intervenants locaux et régionaux et la diffusion de l' information aux usagers ne sont pas optimales lors des travaux routiers .
- Le suivi des travaux routiers n'est pas systématique.
- La planification des mesures d' atténuation pour les déplacements des piétons et les cyclistes n' est pas toujours optimale.

Boulevard de Maisonneuve/rue Bishop (octobre 2015)

Gestion des déplacements: évènements et festivité

Contexte

- L'arrondissement de Ville-Marie est le lieu de plusieurs festivités et grands évènements de la métropole (Grand Prix, FrancoFolies, Igloofest, match des Canadiens, Festival de jazz, etc.).
- Ces évènements ponctuels qui concentrent de gros volumes de visiteurs sur une très courte période ont des répercussions sur les réseaux de transport comme:
  - Congestion importante des services de transport collectif, interruption de service ou déplacement de trajet;
  - Fermeture temporaire de rues;
  - Congestion routière aux alentours du site de l'évènement;
  - Demande de stationnement qui surpasse l'offre (enjeu de l'information);
  - Trottoirs et espaces piétonniers bondés.

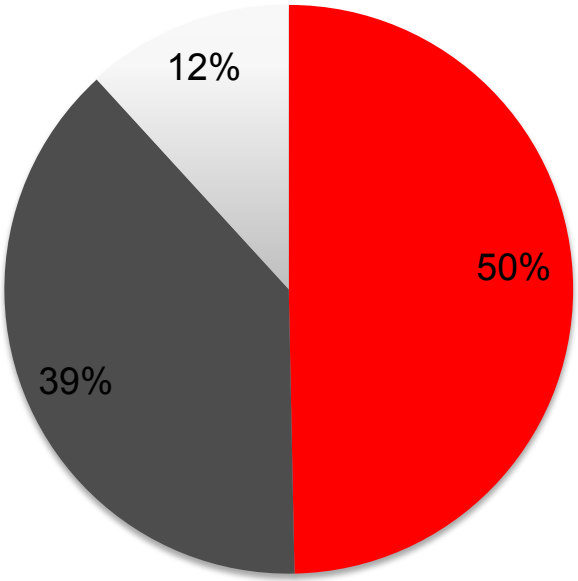
Principaux constats

- La gestion des déplacements, la coordination entre les différents intervenants locaux et régionaux et la diffusion de l' information aux usagers ne sont pas optimales lors de la tenue de grands évènements.

Axe 6 – Stationnement

Offre de stationnement: arrondissement de Ville-Marie

- Offre totale de places de stationnement sur rue : 21 974



- Places sans parcomètre (10 916)
- Places tarifées avec un parcomètre (8 466)
- Places réservées aux résidents (2 591)

* La catégorie des places sans parcomètres comprend toutes les places gratuites, corps diplomatiques, débarcadères, stationnements pour les calèches, aires d'attentes des taxis, etc. et peuvent être à durée limité.

- Offre totale de place de stationnement hors rue : inconnue

Source: AECOM (2015, p.24)

Ville-Marie
Montréal

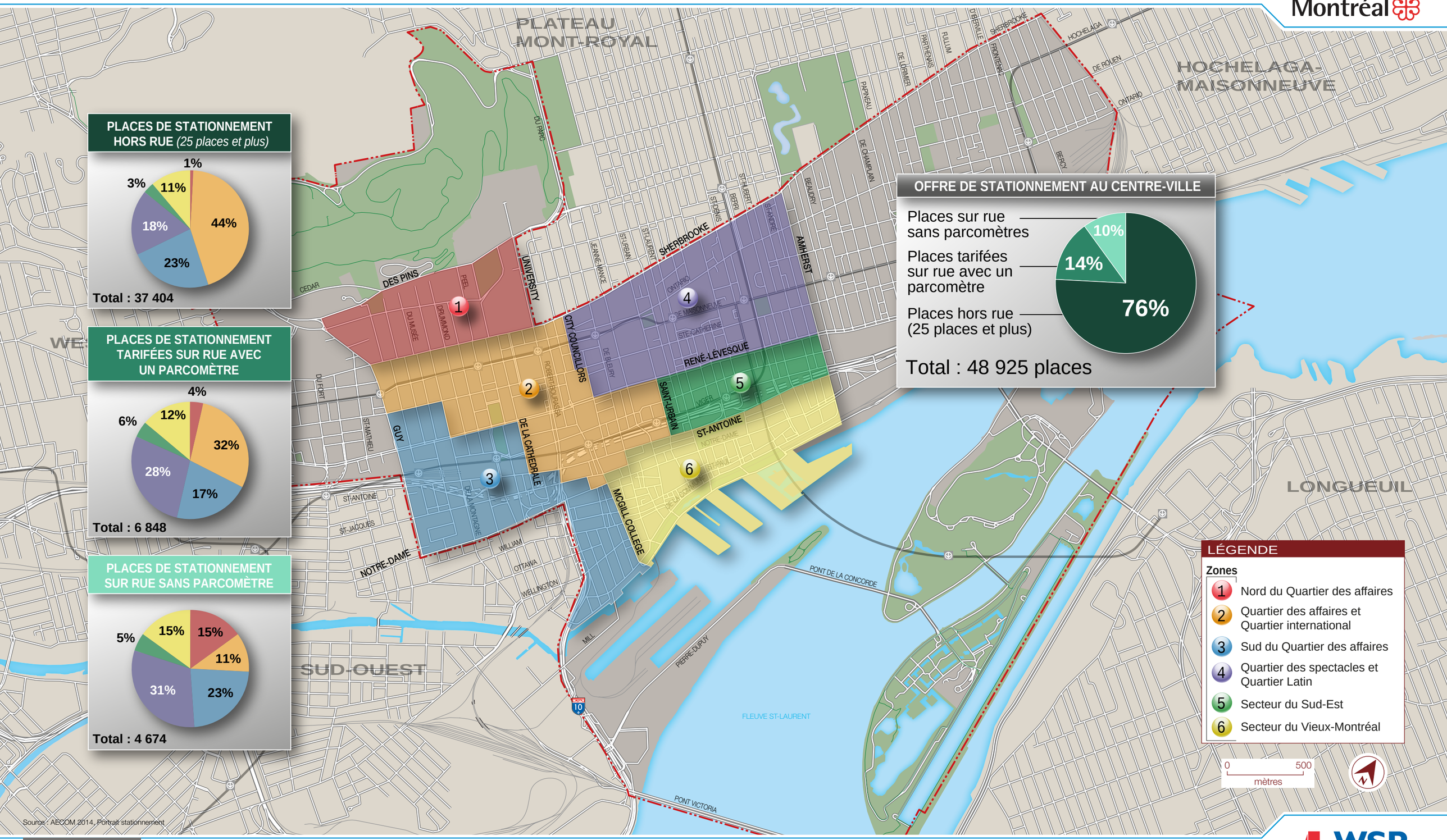


Figure 2.15 **Offre de stationnement au centre-ville selon les secteurs d'analyse**

M:\2015\1\151-04119-00\InfraTra\3.0_Technique\3.7_DAO\Illustrator

WSP

Offre de stationnement : centre-ville

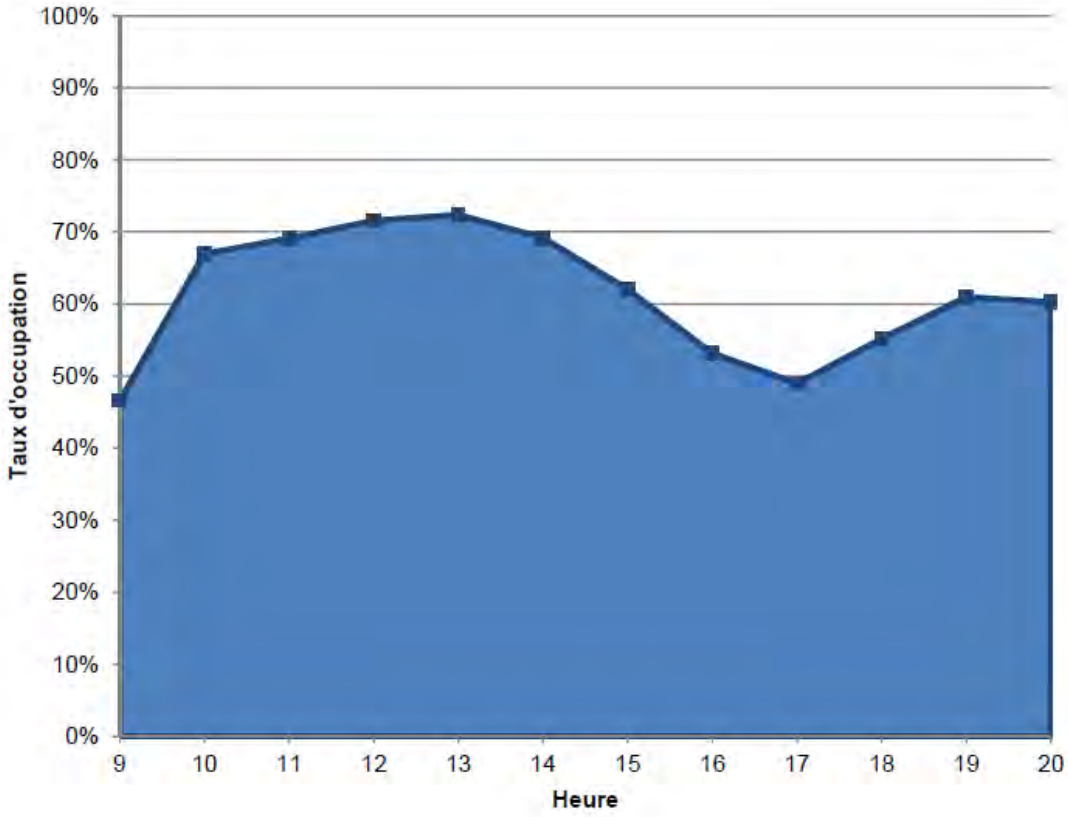
Offre de stationnement dans le centre-ville en bref :

- Dans le centre-ville, la majorité des places de stationnement sont hors rue (76%)
  - 44% de ses places de stationnements hors rues se retrouvent dans l'hyper centre, soit le Quartier des affaires et Quartier international.
- Le Quartier des spectacles et le Quartier Latin (destination de divertissement et institutionnelle) hébergent la plus grande proportion de stationnements sur rue sans parcomètre (31%, soit environ 1450 places).
- La tarification à l'heure des places de stationnements sur rue est plus faible que celle des stationnements hors rue.
  - Stationnement sur rue: 3$/heure à l'ouest de la rue Amherst et 1 $/heure à l'est
  - Stationnement hors rue privé: 8, 95$/ heure en moyenne (16,43$/jour ; 270$ /mois en moyenne)
- Le stationnement sur rue est destiné aux usages à court terme alors que le stationnement hors rue est préférable pour le stationnement de longue durée.

Source: AECOM 2015,

Demande de stationnement : arrondissement de Ville-Marie

- **Taux d'occupation moyen des places de stationnements tarifées sur rue avec parcomètre dans l'arrondissement de Ville-Marie**



Source: AECOM (octobre 2015, p. 67)

À l'échelle de l'arrondissement, la demande de stationnements dans l'arrondissement de Ville-Marie atteint son maximum sur l'heure du diner. Elle diminue en après-midi pour remonter en soirée, ce qui indique que l'arrondissement est animé en soirée.

À l'échelle du centre-ville, la demande de stationnement sur rue avec un parcomètre varie aussi durant la journée, et ce, selon les fonctions urbaines situées à proximité (voir la diapositive suivante sur la variation des taux d'occupation des stationnements sur rue).

Demande de stationnement : centre-ville

- Le taux d'occupation moyen des places de stationnement tarifés sur rue avec un parcomètre durant la semaine (moyenne des jours ouvrables).

Secteur d'échantillonnage	Nombre de places	Taux d'occupation par période (jour de semaine)				Taux d'occupation moyen (9h-21h)
		9h à 12h	12h à 15h	15h à 18h	18h à 21h	
1 : Nord du Quartier des affaires	282	76%	77%	58%	55%	66%
2 : Quartier des affaires et Quartier international	2 177	78%	85%	76%	71%	78%
3 : Sud du Quartier des affaires	1 198	46%	57%	41%	47%	48%
4 : Quartier des spectacles et Quartier latin	1 926	49%	60%	45%	61%	54%
5 : Sud-Est	441	57%	61%	39%	37%	49%
6 : Vieux-Montréal	824	77%	82%	60%	66%	71%
Total et Moyennes pondérées	**6 848**	**62%**	**71%**	**56%**	**61%**	**63%**

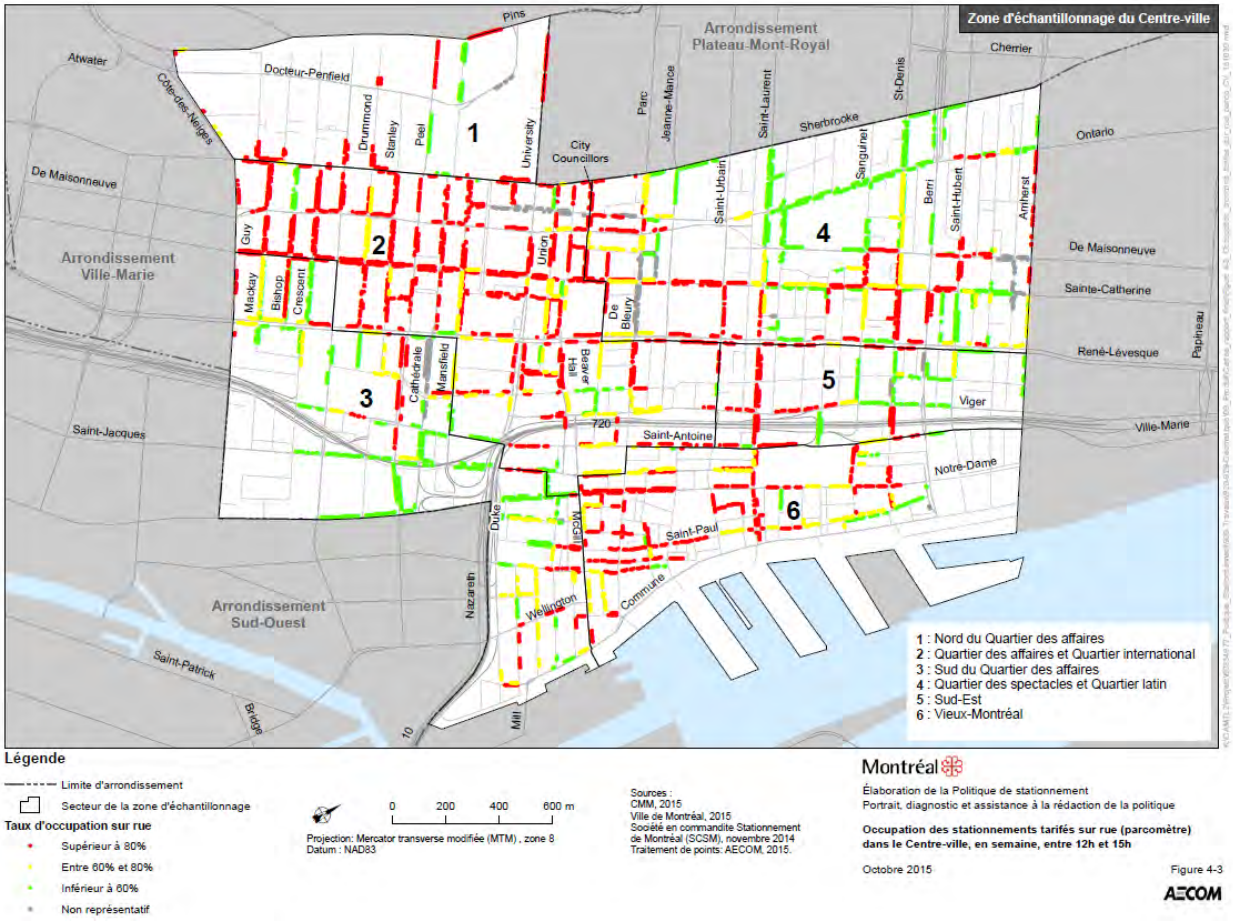
- Le taux d'occupation moyen des places de stationnement tarifés sur rue avec un parcomètre durant la fin de semaine

Secteur d'échantillonnage	Nombre de places	Taux d'occupation par période le samedi			Taux d'occupation moyen samedi (9h-18h)	Taux d'occupation moyen dimanche (13h-18h)
		9h à 12h	12h à 15h	15h à 18h		
1 : Nord du Quartier des affaires	282	45%	65%	59%	56%	63%
2 : Quartier des affaires et Quartier international	2 177	54%	79%	79%	70%	78%
3 : Sud du Quartier des affaires	1 198	24%	43%	47%	38%	41%
4 : Quartier des spectacles et Quartier latin	1 926	30%	50%	52%	44%	52%
5 : Sud-Est	441	30%	52%	44%	42%	45%
6 : Vieux-Montréal	824	30%	58%	64%	51%	55%
Total et Moyennes pondérées	**6 848**	**37%**	**59%**	**61%**	**52%**	**59%**

Source: AECOM (octobre 2015, p. 68)

Demande de stationnement : centre-ville

- Le taux d'occupation moyen des places de stationnement tarifés sur rue avec un parcomètre durant la semaine (moyenne des jours ouvrables).



Variabilité importante de la demande de stationnement sur rue à l'intérieur même des secteur.

Le taux d'occupation moyen des places de stationnements tarifés sur rue en semaine dans le quadrilatère délimité par les boulevards De Maisonneuve et Robert-Bourassa et les rues Peel et Sainte-Catherine se situe entre 91 et 99%.

Source: CIMA+ (2013)

Source: AECOM (2015)

Demande de stationnement

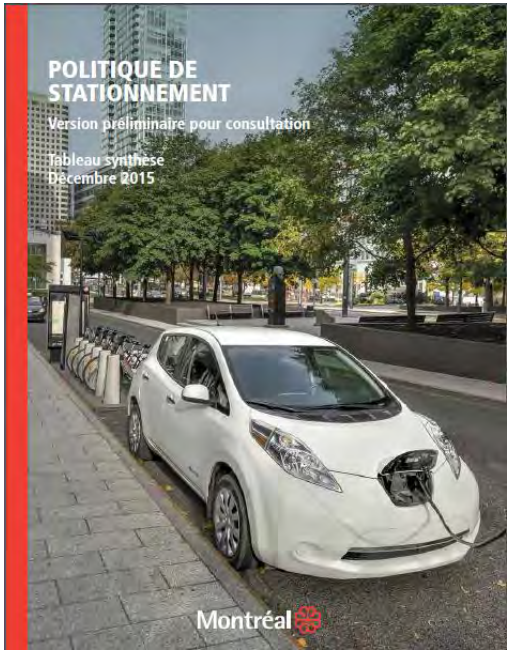
Principaux constats :

- Il y a des inadéquations entre l'offre et la demande de stationnement durant certaines périodes et dans certains endroits, dont le quartier des affaires et aux abords des grands pôles générateurs de déplacements.
- Il n'est pas rare que la demande stationnement devienne soudainement plus grande que l'offre lors de situations ponctuelles comme la tenue de grands évènements ou en cas de travaux sur certaines rue.
- Il y a peu de partage des places de stationnement lorsqu'ils sont inutilisés.
- La tarification unique des places de stationnement sur rue ne favorise pas la rotation des espaces de stationnement (p.ex. sur les rues commerciales).
- Il y a un manque d'information concernant la disponibilité des places de stationnements. Ce manque d'information rend difficile la gestion des espaces de stationnement puisqu'il n'est pas possible de suivre l'évolution de l'offre et la demande de stationnement dans le centre-ville.

Stationnement

Principaux constats :.

- La réglementation concernant les places de stationnement sur rue n'encourage pas l'utilisation des services d'autopartage et de voitures en libre-service et limite le développement de nouvelles formes de mobilité.
- Le non-respect des restrictions de stationnement nuit à la fluidité de la circulation et aux opérations de déneigement.
- La signalisation concernant le stationnement est, dans l'ensemble, souvent difficile à comprendre selon les résidents. Ils souhaitent qu'elle soit simplifiée et uniformisée.



Projet de politique de stationnement en cours.

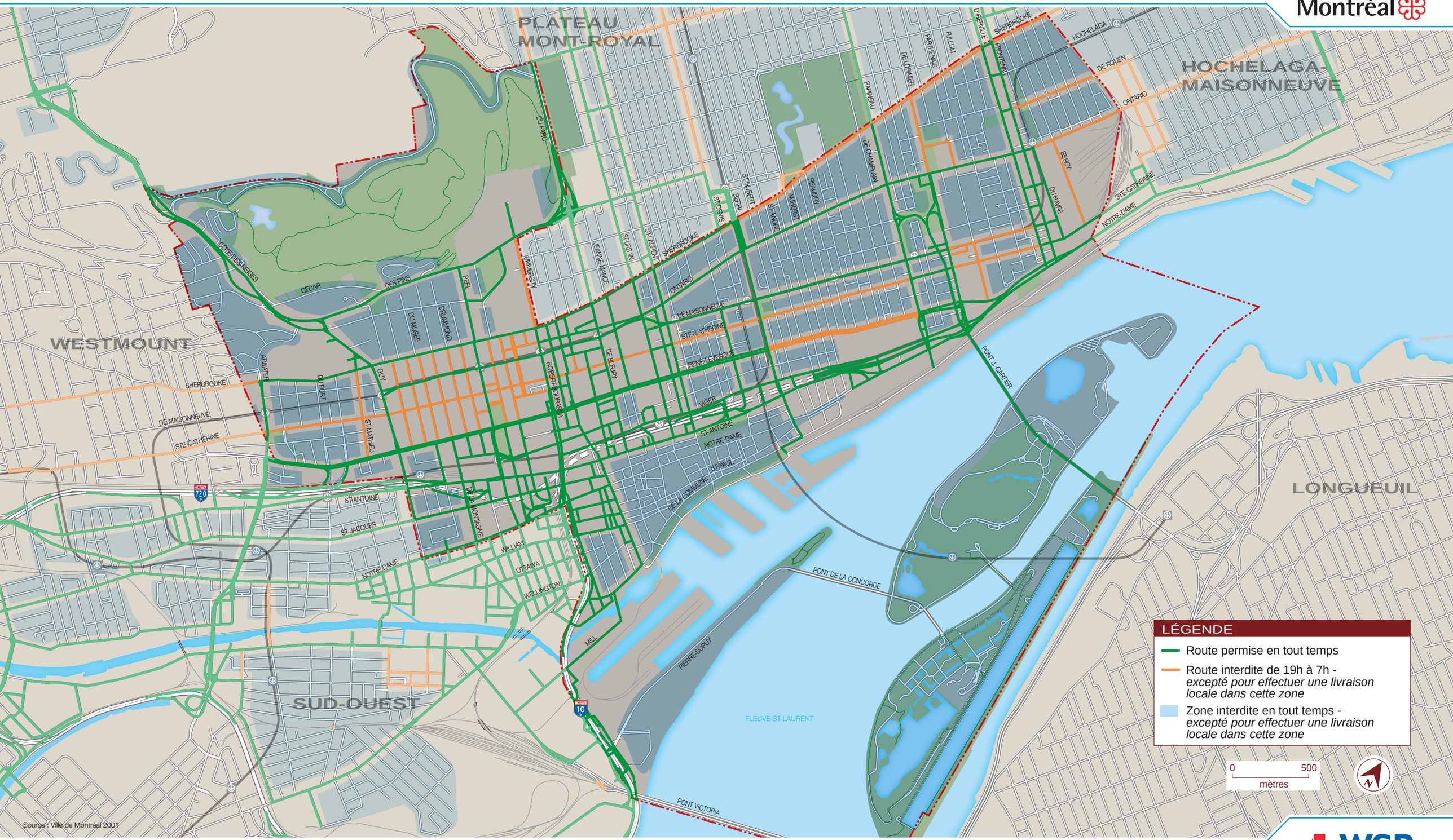
Axe 7 – Transport des marchandises en milieu urbain

Transport des marchandises en milieu urbain

- Mise en contexte :
  - La région de Montréal constitue une plaque tournante du transport des marchandises entre les marchés européens et nord-américains.
  - Les infrastructures stratégiques de transport intermodal que sont l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, le Port de Montréal, les réseaux ferroviaires du Canadien National (CN) et du Canadien Pacifique (CP) ainsi que l'industrie du camionnage assurent la poursuite d'échanges efficaces entre la métropole et les marchés locaux, nationaux et internationaux. Plus de 50 000 emplois dans la région de Montréal sont liés à leurs activités (KPMG-Secor,2014)
  - L'arrondissement de Ville –Marie se trouve aux cœurs des principales infrastructures de transport à vocation économique, ce qui n'est pas sans avoir des répercussions sur les déplacements et le milieu de vie. Cette section dresse le portrait de ces principales infrastructures.

PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS - ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE

Ville-Marie
Montréal



LÉGENDE

- Route permise en tout temps
- Route interdite de 19h à 7h - *excepté pour effectuer une livraison locale dans cette zone*
- Zone interdite en tout temps - *excepté pour effectuer une livraison locale dans cette zone*

0 500
mètres

Figure 2.16

Réseau de camionnage

M:\2015\1\151-04119-00\InfraTra\3.0_Technique\3.7_DAO\Illustrator

WSP

Réseau de camionnage

Principaux constats :.

- La région de Montréal constitue une plaque tournante du transport des marchandises entre les marchés européens et nord-américains. L'arrondissement compte plusieurs infrastructures de transport névralgiques de transport de marchandises.
- Il n'y a pas de réelles contraintes d'accessibilité au centre-ville et principaux pôles de camionnage de l'arrondissement.
    - Néanmoins, la congestion récurrente risque d'affecter l'approvisionnement des commerces.
- L'indisponibilité d'aires de livraisons ou de places de stationnement à proximité représente une contrainte importante aux activités d'approvisionnement des commerces et à l'activité économique de l'arrondissement.
    - La pratique du stationnement en double pour effectuer des livraisons sur des rues bordées de commerces (p.ex. sur la rue Sainte-Catherine) engendre de la congestion.

Réseau de camionnage

Principaux constats :.

- Le bruit et les vibrations des véhicules lourds ont un impact sur la qualité de vie des résidents avoisinants.(p.ex. ,dans le quartier Sainte-Marie sur l'avenue De Lorimier, les rues Frontenac, Iberville, du Havre, Ontario, etc.) .
- Le gabarit des véhicules lourds circulant dans l'arrondissement constitue un enjeu pour l'aménagement et le partage des voies publiques. Plusieurs rues ne sont pas aménagées pour accueillir des camions de très grande taille.
- En raison des normes existantes, le transport des matières dangereuses ne peut pas s'effectuer par le tunnel de l'autoroute Ville-Marie. Le transport de ces matières s'effectue sur le réseau de camionnage de surface, dont la rue Sherbrooke.

PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS - ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE

Ville-Marie
Montréal

Source : Ville de Montréal

Figure 2.17

Principales infrastructures portuaires et ferroviaires

M:\2015\1\151-04119-00\InfraTra\3.0_Technique\3.7_DAO\Illustrator

WSP

Infrastructures portuaires et ferroviaires

Réseau ferroviaire en bref :

- Canadien National et Canadien Pacifique
- AMT
- Port du Montréal (100 km de voies ferrées) – La majorité des marchandises du port sont transportées par trains

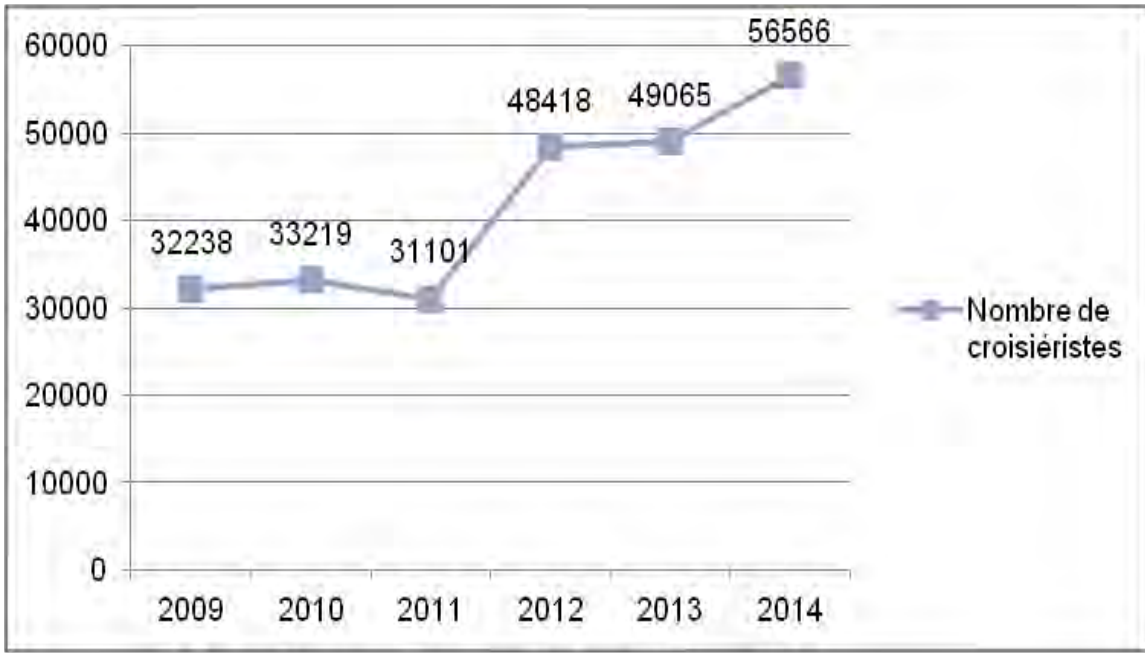
Transport maritime en bref :

- Le Port de Montréal
  - Marchandises conteneurisées, en vrac liquide et vrac solide
  - 30 millions de tonnes de marchandises manutentionnées/année
  - 80 convois de train/semaine; 1500 mouvements quotidiens de camions (près de la rue Boucherville)
- Les navettes maritimes du Saint-Laurent
  - Montréal – Parc Jean-Drapeau (au 15 minutes) et Montréal - Longueuil (toutes les heures)

Infrastructures portuaires et ferroviaires

Transport maritime en bref (suite) :

- La gare maritime d'Iberville
- ➢ La gare, située sur le quai Alexandra, connaît un achalandage croissant de croisiéristes.



Source : PORT DE MONTRÉAL .2015. Nouvelles. Disponible en ligne : http://www.port-montreal.com/fr/projet-nouvelle-gare-jan2015.html

Infrastructures portuaires et ferroviaires

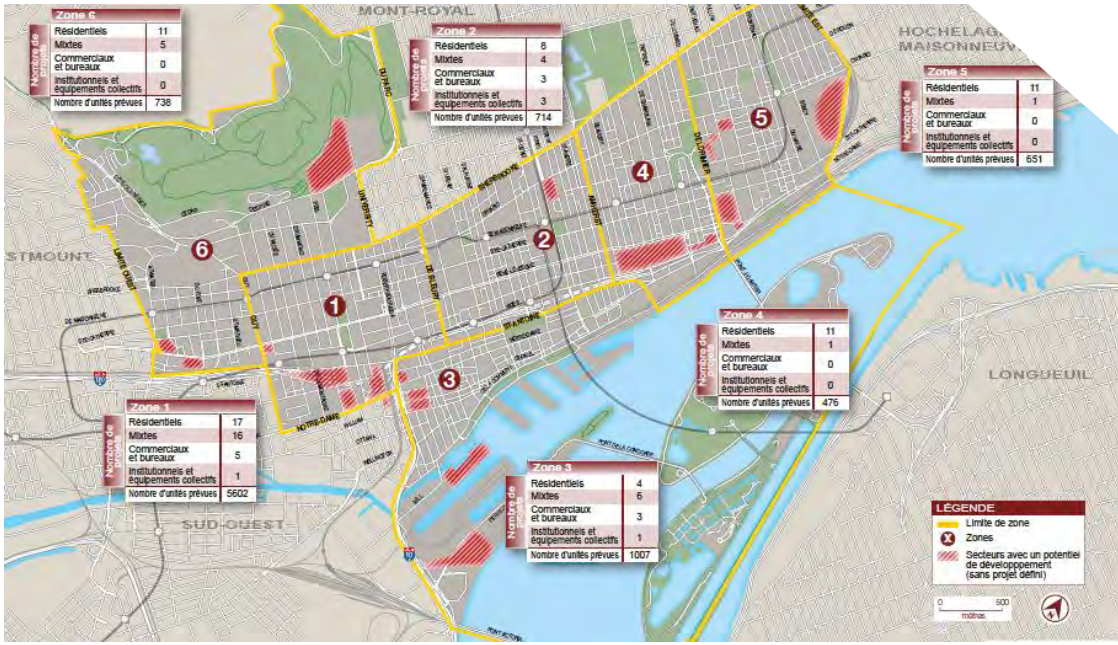
Principaux constats :

- Le bruit et les vibrations du transport de marchandises par train nuisent à la qualité de vie des populations riveraines des infrastructures ferroviaires et les passages sous les viaducs constituent des lieux non conviviaux.
- Bien qu'essentielles à l'activité économique, les infrastructures portuaires (emprise portuaire et voies ferrées) et la rue Notre-Dame Est limitent l'accessibilité au fleuve dans l'arrondissement ainsi que le potentiel de développement des secteurs adjacents à leur emprise.
- Le développement de l' offre de trains de banlieue hors pointe est limité par le transport des marchandises par train. Le partage des emprises ferroviaires (train de banlieue/train de marchandises) est un élément déterminant de l'offre actuelle et du niveau de service.
- Absence d'un lien de transport collectif structurant à proximité du Vieux-Port reliant les principaux attraits et destinations touristiques de l'arrondissement et répondant aux besoins des touristes et croisiéristes.

Futurs développements et appréciation des impacts

Projets de développement immobiliers prévisibles ou en chantier

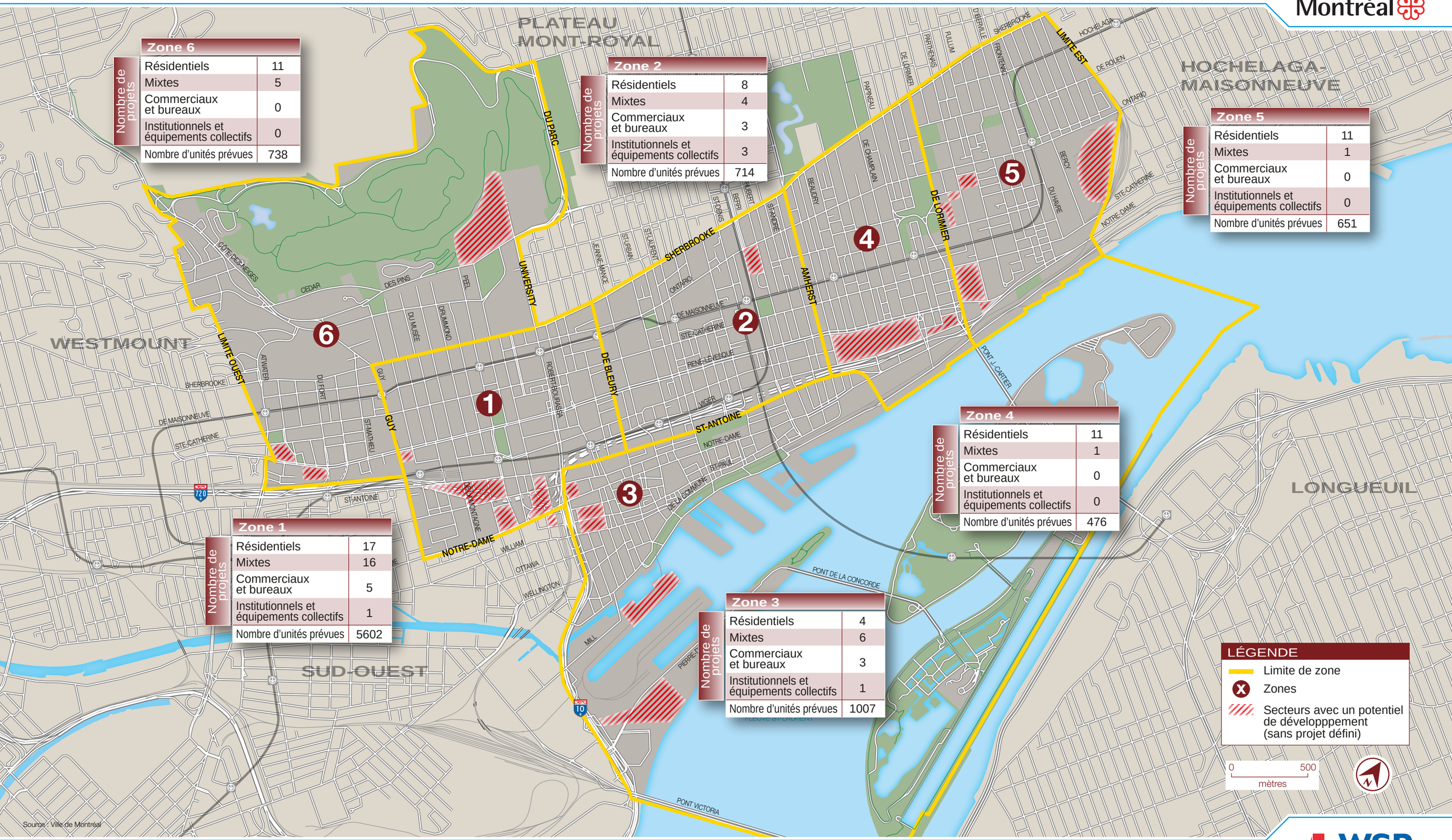
- 62 projets résidentiels
- 33 projets mixtes
- 10 projets commerciaux ou de bureaux
- 3 projets d'équipements collectifs
  - Pavillon du Musée des beaux-arts
  - Maison de la danse, rue De Bleury
  - Cité archéologique
- 2 projets institutionnels (CHUM et CLSC)
- 9118 unités résidentielles, dont 1201 chambres étudiantes
- **15 500 nouveaux résidents projetés**



(Les données proviennent des différentes cartes disponibles sur le site Internet de l'arrondissement de Ville-Marie (carte des projets immobiliers en chantier (avril 2015), Carte des projets immobiliers à l'étude (avril 2015) et Carte des projets immobiliers autorisés (avril 2015). ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE.2015. *Projets Immobiliers*. Disponible en ligne : http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7317,97041588&_dad=portal&_schema=PORTAL)

PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS - ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE

Ville-Marie
Montréal



Zone 1

Nombre de projets	
Résidentiels	17
Mixtes	16
Commerciaux et bureaux	5
Institutionnels et équipements collectifs	1
Nombre d'unités prévues	5602

Zone 2

Nombre de projets	
Résidentiels	8
Mixtes	4
Commerciaux et bureaux	3
Institutionnels et équipements collectifs	3
Nombre d'unités prévues	714

Zone 3

Nombre de projets	
Résidentiels	4
Mixtes	6
Commerciaux et bureaux	3
Institutionnels et équipements collectifs	1
Nombre d'unités prévues	1007

Zone 4

Nombre de projets	
Résidentiels	11
Mixtes	1
Commerciaux et bureaux	0
Institutionnels et équipements collectifs	0
Nombre d'unités prévues	476

Zone 5

Nombre de projets	
Résidentiels	11
Mixtes	1
Commerciaux et bureaux	0
Institutionnels et équipements collectifs	0
Nombre d'unités prévues	651

Zone 6

Nombre de projets	
Résidentiels	11
Mixtes	5
Commerciaux et bureaux	0
Institutionnels et équipements collectifs	0
Nombre d'unités prévues	738

LÉGENDE

- Limite de zone
- Zones
- Secteurs avec un potentiel de développpement (sans projet défini)

0 500 mètres

Figure 2.18 **Projets de développements immobiliers à l'étude, en chantier ou autorisé**

M:\2015\1\151-04119-00\InfraTra\3.0_Technique\3.7_DAO\Illustrator

WSP

Projets de développement immobiliers prévisibles ou en chantier

Répartition territoriale des projets et appréciation des impacts potentiels

- La plupart des projets mixtes, de bureaux et commerciaux se situent à l'ouest de la rue Amherst, soit principalement entre la rue Guy et Amherst (zone 1 et 2).
- Le Quartier des affaires (zone 1) accueillera des développements de grande envergure aux fonctions variés. Il est l'hôte des plus grands projets résidentiels de l'arrondissement (L'Icône- 530 unités, Le Roccabella - 540 unités, La Tours des Canadiens - 434 unités, la Tour Union - 328 unités; et l'Avenue - 302 unités) en plus d'accueillir au moins quatre nouvelles tours de bureaux dont certaines contiendront aussi des unités résidentielles (Tour Windsor DeLoitte, Altoria/Aimia, le U3 et la Maison Manuvie). L'ensemble des projets urbains prévus dans le secteur créera une mixité importante de déplacements produits et attirés. À cela, s'ajoute un fort potentiel de développement sur les terrains autour de l'emprise de l'A-720.
- Le secteur entre la rue Berri et la rue Amherst (zone 2) attirera de nombreux nouveaux déplacements en raison des nouveaux équipements de santé du CHUM et du CLSC des Faubourgs. La sollicitation accrue des réseaux de déplacements dans la partie sud du secteur occasionné par le développement de ces pôles institutionnels pourrait compromettre l'accessibilité et la mobilité du secteur. L'Îlot voyageur et les zones avoisinantes représentent le plus grand potentiel de développement du secteur.
- Le territoire du Vieux-Montréal et du Vieux-Port (zone 3), déjà à maturité, connaitra tout de même le développement de près de 10 immeubles résidentiels et mixtes (1007 unités au total), un hôtel de 130 chambres et la construction d'un édifice e bureaux (gare Viger-Phase 1). De plus, il existe un potentiel de développement intéressant le long de l'autoroute Bonaventure, en raison de la présence de grands espaces de stationnement, et dans le secteur de la Cité du havre.

Projets de développement immobiliers prévisibles ou en chantier

Répartition territoriale des projets et appréciation des impacts potentiels

- Le Quartier Sainte-Marie (zone 4 et 5) accueillera principalement des développements résidentiels créant relativement peu d'effets sur les déplacements selon ce qui est planifié pour l'instant. Cependant, le quartier présente un fort potentiel de développement en raison de la présence de nombreux espaces de stationnement et de vastes terrains vacants ou sous-utilisés (p.ex. le secteur de la rue Parthenais, le terrain de la Maison Radio-Canada, de l'édifice Molson et la gare de triage Hochelaga). Le développement futur des terrains vacants ou sous-utilisés créera assurément une pression supplémentaire sur les réseaux de transport du secteur déjà à capacité maximale lors des périodes de pointes en raison de la circulation qui entre et sort du pont Jacques-Cartier. Il est indéniable que pour favoriser les développements résidentiels de ce secteur, la sécurité des déplacements actifs sur les grandes artères doit être améliorée.
- Le secteur à l'est de la rue Guy et au nord de la rue Sherbrooke (zone 6) connaitra essentiellement un développement résidentiel où le rez-de-chaussée des immeubles sera parfois occupé par des espaces commerciaux. Les développements prévus n'engendreront qu'une faible quantité de déplacements, axés sur la production plutôt que sur l'attraction de déplacements. Cependant, la requalification future des grandes institutions de santé (l'hôpital pour enfant et de l'hôpital Royal Victoria) présentes dans cette zone aura inévitablement des impacts sur les déplacements. Les impacts dépendront cependant du type de rénovation urbaine priorisée par la Ville et de la densification souhaitée.
- En terminant, la reconversion urbaine présente et future de l'ancien quartier industriel de Griffintown aura un impact non négligeable sur les déplacements et la circulation dans l'arrondissement de Ville-Marie. Situé au sud de l'arrondissement, ce secteur est en pleine explosion résidentielle (p. ex. plus de 4000 unités résidentielles prévues dans la partie sud-est du quartier (Daniel Abour & Associé, 2007).

Appréciation des impacts sur les déplacements

Zone	Déplacements produits	Déplacements attirés	Impact du potentiel de développement
Zone 1	+ + +	+ + +	+ + +
Zone 2	+	+ +	+ +
Zone 3	+ +	+ +	+ +
Zone 4	+	—	+ + +
Zone 5	+	—	+ + +
Zone 6	+	—	+ +

+ + + Très important

+ + Important

+ Faibles

— Négligeables

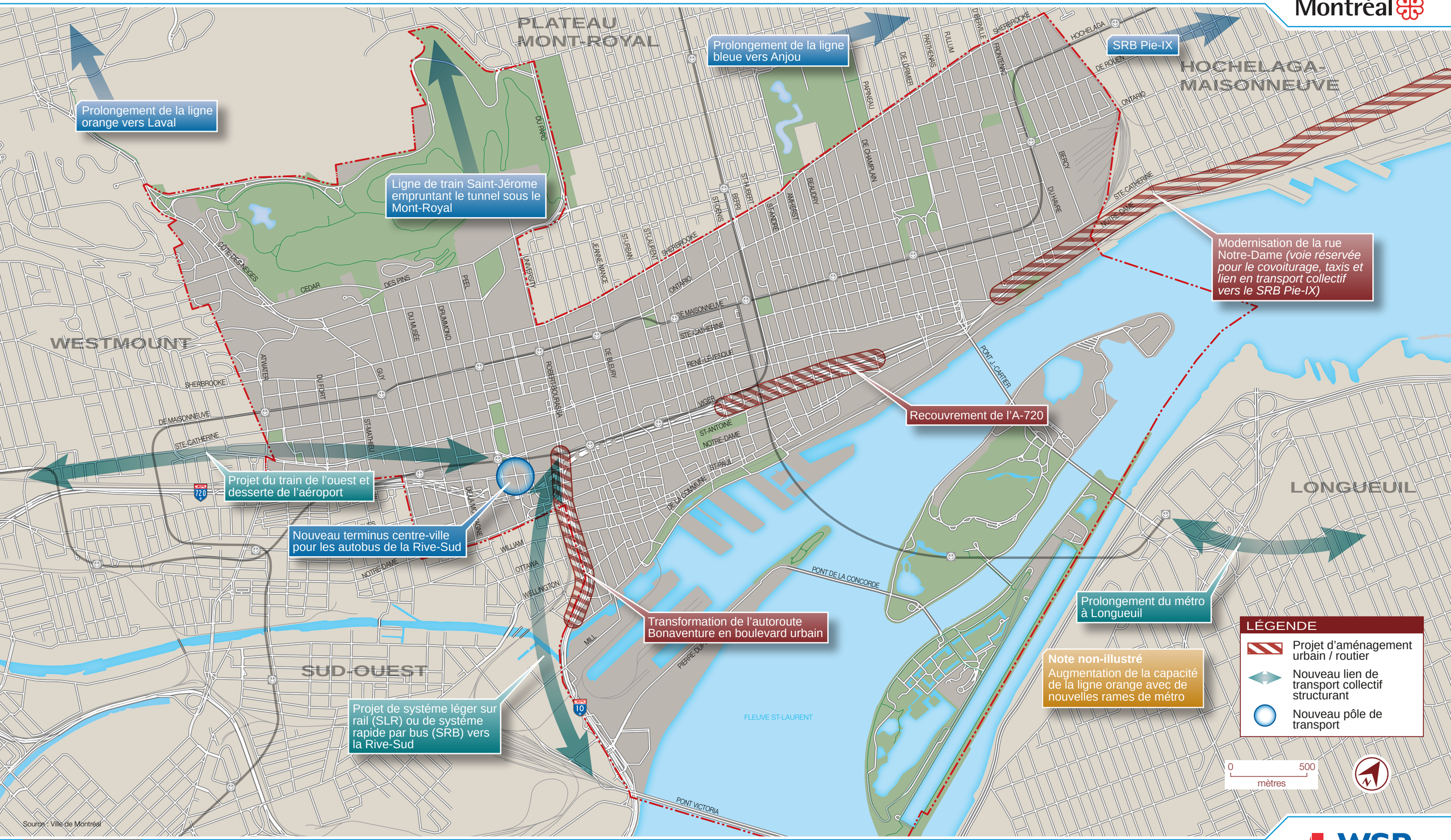
Projets d'infrastructure et de transport à l'étude et potentiels

- Plusieurs projets d'infrastructure et de transport majeurs sont proposés dans divers documents de planification (voir la figure 2.19). Ces derniers ont le potentiel de modifier considérablement le paysage de l'arrondissement de Ville-Marie en permettant le développement de nouveaux terrains et en atténuant considérablement certaines coupures urbaines. De plus, plusieurs des projets de transports collectifs proposés ont le potentiel d'atténuer les effets de la congestion. L'amélioration de la desserte de transport collectif est essentielle pour désengorger le réseau routier en accès à l'arrondissement de Ville-Marie. La priorisation de projets de transport collectif et la détermination de ceux qui sont les plus susceptibles d'améliorer les conditions de déplacements vers et dans l'arrondissement de Ville-Marie constitue un enjeu importante. De plus, l'arrimage optimal de ces projets, notamment des deux projets de la Caisse de dépôt et placement du Québec, avec l'aménagement du territoire de l'arrondissement de Ville-Marie représente un défi considérable.

Source: Recension des différents plans et politiques existantes.

PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS - ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE

Ville-Marie
Montréal



Source : Ville de Montréal

Figure 2.19

Projets d'infrastructure et de transport prévus, potentiels ou à l'étude

M:\2015\1\151-04119-00\InfraTra\3.0_Technique\3.7_DAO\Illustrator

WSP

Résumé des préoccupations des citoyens

En octobre 2015, l'équipe de travail a participé aux consultations publiques portant sur l'élaboration du portrait/diagnostic des déplacements dans le cadre du Plan local de déplacements de l'arrondissement de Ville-Marie. Trois rencontres d'étude thématique avec des groupes d'intérêts ainsi que trois consultations publiques, une dans chacun des districts électoraux de l'arrondissement, ont eu lieu entre le 1er et le 7 octobre 2015. Lors de ces consultations et rencontres, une foule de questions ont été abordées avec les citoyens et les représentants des différents groupes d'intérêts et organismes de l'arrondissement.

Les points qui suivent résument les principaux éléments discutés et préoccupations des personnes consultées. Ces éléments ne doivent pas être interprétés comme des consensus et faits établis, mais plutôt comme une énumération des principales préoccupations des personnes présentes lors des consultations.

Axe 1 – Territoire à l'étude, planification et mobilité

- Le besoin d'arrimer de manière cohérente la planification des réseaux de transport à l'aménagement du territoire et aux quartiers.
- La signalisation et la transmission d'informations doivent être revues de manière à améliorer la qualité des déplacements des personnes. Le manque de signalisation constitue un enjeu de déplacement pour les piétons, les touristes et les usagers des transports collectifs.

Résumé des préoccupations des citoyens

Axe 2 – Modes actifs et accessibilité universelle

- L'accessibilité universelle, le confort et la convivialité des cheminements piétons ne sont pas assurés systématiquement sur l'ensemble du territoire. L'arrondissement doit repenser la signalisation, l'aménagement et le mobilier urbain de manière à mieux s'adresser aux usagers des modes actifs, à répondre à leurs besoins et assurer un milieu de vie convivial et sécuritaire.
- Le réseau cyclable est discontinu et le nombre de supports à vélo est à revoir près des grands générateurs de déplacements.
- La sécurité des déplacements actifs et l'accessibilité universelle doivent être une priorité dans la planification des déplacements.

Axe 3 – Transport collectifs et pratiques innovantes

- L'offre de transports collectifs structurants en accès à l'arrondissement doit être améliorée. Le Terminus centre-ville, le train de Deux-Montagnes et certaines lignes de métro sont saturés durant les heures de pointes.
- L'offre de transports collectifs en autobus et de desserte locale doit être améliorée pour les résidents (p.ex. la ligne 125 - Ontario).
- Certains corridors d'autobus n'assurent pas un niveau de service adéquat (p.ex. plusieurs retards en raison de la congestion).
- La règlementation actuelle en matière de stationnement ne permet pas aux citoyens de jouir pleinement des nouveaux modes de transport que sont l'autopartage et les véhicules en libre-service.

Résumé des préoccupations des citoyens

Axe 4 – Sécurité et qualité du milieu de vie

- L'accroissement du sentiment de sécurité chez les personnes vulnérables (piétons, cyclistes et personne à mobilité réduite) est une l'une des préoccupations les plus importantes des citoyens.
- La convivialité et la sécurité des déplacements des piétons et des cyclistes devraient être renforcées, notamment sur les grandes artères (p.ex sur le boulevard René-Lévesques), près des entrées et sorties de l'autoroute Ville-Marie, aux abords du pont Jacques-Cartier et à proximité des écoles et grands générateurs de déplacements.
- Le non-respect du Code de la sécurité routière par tous les usagers (conducteurs, cyclistes et piétons) fut soulevé à maintes reprises comme étant un élément problématique nuisant à la sécurité des déplacements des résidents.

Axe 5 – Réseau routier et circulation

- Les forts débits de circulation sur les grandes artères (p.ex. aux approches du pont Jacques-Cartier) génèrent des embouteillages, détériorent la performance des lignes d'autobus, nuisent à la convivialité et à la sécurité des déplacements actifs et occasionnent de la circulation de transit sur le réseau local. La rue Ontario fut mentionnée à plusieurs reprises comme étant un axe où les la fluidité et la sécurité des déplacements sont problématiques. Les personnes consultées souhaitent que cette rue retrouve son caractère local et de service de proximité.
- Il existe des problématiques de vitesse sur certains axes et grandes artères qui nuisent à la sécurité et qualité de vie des résidents.
- La gestion, la coordination et la planification des mesures d'atténuation lors des travaux routiers et des grands évènements ne sont pas optimales. Selon les participants, les mesures d'atténuation ne sont pas toujours appropriées pour les usagers des transports actifs et collectifs.

Résumé des préoccupations des citoyens

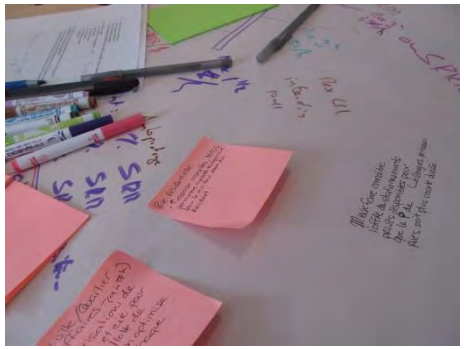
Axe 6 – Stationnement

- Il y a une inadéquation entre l'offre et la demande de stationnement durant certaines périodes et certains endroits, dont le centre des affaires. De plus, le manque d'information concernant la disponibilité du stationnement constitue un enjeu pour les automobilistes voulant se stationner.
- La signalisation des restrictions de stationnements est difficile à comprendre par les citoyens.

Axe 7 – Transport des marchandises en milieu urbain

- Les impacts de la circulation et du transport des marchandises par camion et train sur la qualité du milieu de vie doivent être minimisés.

Selon les commentaires recueillis, le principal défi auquel fait face l'arrondissement de Ville-Marie dans le cadre de l'élaboration de son plan local de déplacements est le maintien de l'accessibilité du centre-ville tout en diminuant le nombre de déplacements véhiculaire sur le territoire et en améliorant la sécurité et la convivialité des déplacements actifs. Pour y arriver, les personnes consultées souhaitent que l'arrondissement innove, soit créatif et mise sur les nouvelles technologies afin d'offrir le plus de flexibilité possible et d'accroitre l'offre de transports alternatifs à l'automobile. La révision du partage de l'espace public est primordiale pour y parvenir



3 – Résumé des principaux constats et conclusion

Résumé des principaux constats et conclusion

Axe 1 – Territoire à l'étude, planification et mobilité

- Le développement du territoire de l'arrondissement de Ville-Marie est affecté par la présence de quelques contraintes et barrières naturelles et anthropiques qui, par occasion, limitent les déplacements actifs et véhiculaires et les possibilités de développement.
- I y a une croissance de la motorisation des ménages et des personnes vivant seules dans l'arrondissement.
- Le transport collectif est le principal mode de transport utilisé pour accéder à l'arrondissement et la marche est le principal mode de déplacements à l'intérieur des limites de l'arrondissement.

Axe 2 – Modes actifs et accessibilité universelle

- L'accessibilité universelle, le confort et la convivialité des cheminements piétons ne sont pas assurés systématiquement sur l'ensemble du territoire. La convivialité de certains espaces piétonniers est à améliorer notamment en raison de la présence de barrières physiques et psychologiques (p. ex. les passages sous l'autoroute Bonaventure et les viaducs, les secteurs adjacents au pont Jacques-Cartier, le secteur du Havre, etc.).
- La disposition du mobilier urbain sur certaines rues ne permet pas un itinéraire de marche continu, particulièrement pour les personnes ayant une déficience visuelle, les obstacles et la désuétude des trottoirs à certains endroits rend difficile la circulation des personnes à mobilité réduite.
- Certains comportements des usagers des réseaux de transports, notamment de la part des conducteurs de véhicules tel le non-respect de la priorité de passage des piétons, nuit aux déplacements piétonniers dans l'arrondissement.

Résumé des principaux constats et conclusion

- Croissance des déplacements à vélo sur le territoire de la ville de Montréal, particulièrement dans les quartiers centraux.
- Le réseau cyclable est discontinu. La partie ouest de l'arrondissement bénéficie d'un faible nombre d'infrastructures cyclables comparativement à celle de l'est et aucun lien cyclable continu ne traverse l'arrondissement d'est en ouest. Par ailleurs, la circulation de cyclistes est très importante sur certains axes sans infrastructures.
- Aucun des liens cyclables reliant la Rive-Sud et l'ouest de l'île à l'arrondissement de Ville-Marie n'est déneigé durant la période hivernale.
- Le nombre de supports à vélo ne répond pas à la demande près des grands générateurs de déplacements.

Axe 3 - Transports collectifs et pratiques innovantes

- Saturation de certains réseaux de transport collectif structurants pendant les heures de pointe.
- La performance de certaines lignes d'autobus est compromise en raison de la congestion routière et des travaux routiers.
- La règlementation actuelle des stationnements ne favorise pas le développement et l'utilisation des services de véhicules en libre-service (p.ex. Auto-mobile et Car2Go) dans l'arrondissement.
- De nombreuses pratiques d'entreprises contreviennent à la volonté de réduire les déplacements en voiture (p.ex. le financement de places de stationnement, les places réservées, l'absence de douches et autres infrastructures pour les employés actifs, etc.).

Résumé des principaux constats et conclusion

Axe 4 – Sécurité et qualité du milieu de vie

- La convivialité et la sécurité des déplacements des piétons et des cyclistes doit être renforcées, notamment sur les grandes artères, près des entrées et sorties de l'autoroute Ville-Marie, aux abords du pont Jacques-Cartier, à proximité des établissements scolaires, des hôpitaux et des grands pôles générateurs d'emploi.
- Les impacts de la circulation et du transport des marchandises par camion et train sur la qualité du milieu de vie doivent être minimisés.

Axe 5 – Réseau routier et circulation

- Les forts débits de circulation sur les grandes artères (p.ex. aux approches du pont Jacques-Cartier) génèrent des embouteillages, détériorent la performance des lignes d'autobus et des livraisons, nuisent à la convivialité et à la sécurité des déplacements actifs et occasionnent de la circulation de transit sur le réseau local.
- La gestion des déplacements, la coordination entre les différents intervenants locaux et régionaux ainsi que la diffusion de l'information aux usagers ne sont pas optimales lors de travaux routiers ou de la tenue de grands évènements.
- Lors de travaux, la planification des mesures d'atténuation pour les déplacements piétons et les cyclistes n'est pas toujours optimale.

Résumé des principaux constats et conclusion

Axe 6 – Stationnement

- Il y a une pression croissante sur l'offre de stationnement en raison de l'accroissement de la population et de la motorisation.
- Il y a des inadéquations entre l'offre et la demande de stationnement durant certaines périodes et dans certains endroits, dont le quartier des affaires et aux abords des grands pôles générateurs de déplacements.
- La gestion efficace des espaces de stationnement est difficile en raison du manque d'information permettant de suivre l'évolution de l'offre et la demande de stationnement dans le centre-ville.
- Information insuffisante concernant la disponibilité des places de stationnements.
- La règlementation concernant les espaces de stationnement sur rue restreint le déploiement des services d'autopartage et de voitures en libre-service.
- Le non-respect des restrictions de stationnement nuit à la fluidité de la circulation et aux opérations de déneigement. D'ailleurs, la signalisation concernant les restrictions de stationnement est, selon les citoyens, difficile à comprendre.

Axe 7 – Transport des marchandises en milieu urbain

- L'indisponibilité d'aires de livraisons ou de places de stationnement est une contrainte importante aux activités d'approvisionnement des commerces et à l'activité économique du centre-ville.
- Le stationnement en double en raison de l'absence de place de stationnement ou d'aires de livraison sur les rues commerciale engendre de la congestion.

Résumé des principaux constats et conclusion

7 – Transport des marchandises en milieu urbain

- La congestion récurrente a un impact non négligeable sur les déplacements des camions. Les coûts de l'approvisionnement des commerces sont refilés en partie aux consommateurs.
- Bien que primordial pour la vitalité économique, le transport des biens et marchandises engendre des impacts négatif sur la qualité de vie des résidents et sur le sentiment de sécurité.
- Les infrastructures ferroviaires et portuaires limitent l'accessibilité au fleuve.
- Plusieurs rues ne sont pas aménagées pour accueillir adéquatement des camions de très grande taille.

Conclusion

L'élaboration du Plan local de déplacements de l'arrondissement de Ville-Marie se veut l'élément déclencheur d'une série d'interventions, de mesures et de projets majeurs visant à améliorer ou optimiser l'accessibilité, la mobilité et la qualité de vie dans l'arrondissement et de contribuer à son rayonnement.

La portrait de la situation actuelle des réseaux de transport et de la mobilité dans l'arrondissement a permis d'identifier plusieurs enjeux et problématiques de déplacements, d'aménagement et de planification reliés aux transports des personnes et des biens sur le territoire de l'arrondissement de Ville-Marie. Au regard de ces enjeux, l'un des plus grands défis du PLD sera de de trouver un équilibre ou un compromis, notamment dans le partage de l'espace public restreint, répondant aux différents besoins des usagers de la route (piétons, cyclistes, automobilistes, camionneurs et usagers du transport en commun) lors de l'élaboration du plan d'intervention.

4 – Bibliographie et annexes

Références bibliographiques

- AECOM.2015. *Élaboration de la politique de stationnement : Portrait, diagnostic et assistance à la rédaction de la politique. Rapport de diagnostic sur le Stationnement. Version finale octobre 2015*, 394 pages.
- AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT). 2015. *Rapport annuel de 2014*, Montréal, 96 pages.
- AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT). 2015. *Portrait des déplacements en lien avec la Rive-Sud et le centre-ville.* Plan local de déplacement de Ville-Marie, Montréal, 17 pages.
- AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT). 2014*. Enquête à bord AMT*, septembre 2014, pointe du matin.
- AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT). 2013. *Enquête Origine-Destination 2013. La mobilité des personne dans la région de Montréal, Montréal*, 194 pages.
- BIXI MONTRÉAL. 2015. Données d'achalandage par station entre le 15 avril et le 28 septembre 2015.
- CIMA+. 2013. *Plan d'accessibilité au centre-ville et à l'Île de Montréal : Note technique : Caractérisation du secteur à l'étude,* Montréal, 82 pages et annexes.
- BUREAU DU TAXI. 2015. Carte des postes d'attentes 2015. Disponible en ligne : http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8177,92215619&_dad=portal&_schema=PORTAL
- CIMA+. 2013. *Plan d'accessibilité au centre-ville et à l'Île de Montréal : Note technique : Transport routier et sécurité routière*, Montréal, 75 pages et annexes.

Références bibliographiques

- CIMA+. 2013. *Plan d'accessibilité au centre-ville et à l'Île de Montréal : Note technique : Stationnement,* Montréal, 40 pages et annexes.
- CIMA+. 2013. *Plan d'accessibilité au centre-ville et à l'Île de Montréal : Note technique : Transports actifs*, Montréal, 40 pages et annexes.
- CIMA+. 2009. *Plan directeur de gestion des déplacements du secteur est du centre-ville : Prédiagnostic (Rapport final préliminaire),* Montréal, 104 pages et annexes.
- CLOUTIER, Jean-Sébastien. 2014*. Port de Montréal : des croisières en vogue, mais un terminal défraichi.* Disponible en ligne : http://ici.radio-canada.ca/regions/montreal/2014/10/02/007-industrie-croisieres-passagers-internationaux-croissance.shtml.
- COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL. 2015. *Plan métropolitain d'aménagement et de développement : Un grand Montréal attractif, compétitif et durable, Montréal*, 220 pages.
- DANIEL ARBOUR & ASSOCIÉS. 2007. *Présentation à la Ville du projet Griffintown, programme résidentiel*, Montréal, 35 pages.
- GENIVAR Inc. 2013*. Plan sectoriel de gestion des déplacements du Quartier Latin, pour la Ville de Montréal, Montréal*, 67 pages et annexes.
- GENIVAR Société en commandite .2010. *Plan sectoriel de gestion des déplacements du Vieux-Montréal,* pour la Ville de Montréal, Montréal, 98 pages et annexes.

Références bibliographiques

- GROUPE SM INTERNATIONAL INC., ROCHE, CHA, 2012. *Étude de faisabilité du recouvrement de l'autoroute Ville-Marie, entre les rues Saint-Urbain et De Lorimier*, Montréal, 15 pages.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. 2009. *Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2003*. Réalisé par Les Conseillers ADEC inc., Montréal, 90 pages.
- PORT DE MONTRÉAL. 2015. *Projet de restauration de la gare maritime Iberville et de la jetée Alexandra.* Disponible en ligne : http://www.port-montreal.com/fr/projet-gare-iberville-croisiere.html.
- PORT DE MONTRÉAL. 2015. *Nouvelles*. Disponible en ligne : http://www.port-montreal.com/fr/projet-nouvelle-gare-jan2015.html.
- SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL. 2012. *Plan stratégique 2020*, 119 pages.
- SPVM. 2015. *Données d'accidents des postes de quartier 20, 21 et 22 pour les intersections avec plus de 10 collisions par an.*
- STATISTIQUE CANADA, *Enquête nationale auprès des ménages*, 2011.
- SOCIÉTÉ D'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC. 2015. *Données d'accidents recensés entre 2012 à 2014 survenus sur le territoire de l'arrondissement de Ville-Marie*.
- SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL (STM). 2015. *Plan local de déplacement de l'arrondissement de Ville-Marie : Portrait et diagnostic du transport collectif – axe 3*, Montréal, 37 pages.

Références bibliographiques

- SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL. 2013. *Plan d'accessibilité au centre-ville et à l'île de Montréal. Note technique : diagnostic de la demande de transport de la STM en lien avec le centre-ville*, Montréal, 8 pages.
- SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL. 2013. *Plan d'accessibilité au centre-ville et à l'île de Montréal. Note technique : diagnostic de l'offre de transport de la STM en lien avec le centre-ville*, Montréal, 21 pages.
- VILLE DE MONTRÉAL. 2015. *Montréal, ville intelligente et numérique : Plan d'action 2015-2017*; Montréal, 145 pages.
- VILLE DE MONTRÉAL. 2014. *Projet Bonaventure : de l'autoroute au boulevard. Concept d'aménagement*, Montréal, 20 pages.
- VILLE DE MONTRÉAL. 2013. *Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise 2013-2020*, Montréal, 54 pages.
- VILLE DE MONTRÉAL. 2013. *Profil socio-démographique – L'arrondissement de Ville-Marie*, 33 pages.
- VILLE DE MONTRÉAL. 2013. *Vélo- Comptage des pistes cyclables 2009-2013,* données ouverte 2009-2013.
- VILLE DE MONTRÉAL. 2011. *Stratégie de développement économique 2011-2017*, Montréal, 83 pages.

Références bibliographiques

- VILLE DE MONTRÉAL. 2011. *Politique municipale d'accessibilité universelle*, Montréal, 1 page.
- VILLE DE MONTRÉAL. 2011. *Données de comptages de la mise aux normes des feux de circulation 2004-2011,* données ouverte.
- VILLE DE MONTRÉAL, SERVICE DES INFRASTRUCTURES, TRANSPORT ET ENVIRONNEMENT, DIRECTION DU TRANSPORT – PLANIFICATION ET GRANDS PROJETS, DIVISION DU TRANSPORT. 2008. *Plan de transport,* 220 pages.
- VILLE DE MONTRÉAL, SERVICE DES INFRASTRUCTURES, TRANSPORT ET ENVIRONNEMENT, DIRECTION DU TRANSPORT – PLANIFICATION ET GRANDS PROJETS, DIVISION DU TRANSPORT. 2006. *Charte du piéton – Document de consultation*, 45 pages
- VILLE DE MONTRÉAL. 2005. *Politique de l'arbre de Montréal*, Montréal, 34 pages.
- VILLE DE MONTRÉAL. 2004. *Plan d'urbanisme de Montréal*, Montréal, 230 pages et annexes.
- VILLE DE MONTRÉAL. 2004. *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels, Montréal*, 43 pages.
- VILLE DE MONTRÉAL, ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE. 2015. *Projets Immobiliers*. Disponible en ligne : http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7317,97041588&_dad=portal&_schema=PORTAL

Références bibliographiques

- VILLE DE MONTRÉAL, ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE. 2015. *Base de donnée relativement aux projets de développement résidentiels, commerciaux et de bureaux.* Disponible en ligne: http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7317,97041588&_dad=portal&_schema=PORTAL.
- VILLE DE MONTRÉAL, ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE. 2015. *Programme particulier d'urbanisme du Quartier des gares;* Montréal, 66 pages.
- VILLE DE MONTRÉAL, ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE. 2013. *Plan de protection du Vieux-Montréal*, Montréal, 78 pages.
- VILLE DE MONTRÉAL, ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE. 2013. *Programme particulier d'urbanisme du Quartier des spectacles – pôle du quartier Latin,* Montréal, 130 pages.
- VILLE DE MONTRÉAL, ARRONDISSEMENT DU SUD-OUEST. 2013. *Programme particulier d'urbanisme du secteur Griffintown*, Montréal, 98 pages.
- VILLE DE MONTRÉAL, ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE. 2012. *Programme particulier d'urbanisme du Quartier Sainte-Marie,* Montréal, 76 pages.
- VILLE DE MONTRÉAL, ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE. 2011. *Programme particulier d'urbanisme du Quartier des grands jardins*, Montréal, 66 pages.
- VILLE DE MONTRÉAL, ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE. 2007. *Programme particulier d'urbanisme du Quartier des spectacles – Secteurs Place des Arts*, Montréal, 97 pages.

Annexe A -

Plan local de déplacement de l’arrondissement de Ville-Marie : Portrait et diagnostic du transport collectif réalisé par la STM

Plan local de déplacements de l'arrondissement Ville-Marie

Portrait et diagnostic du transport collectif – Axe 3

STM
Planification des réseaux et du service

NOVEMBRE 2015

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES 2
LISTE DES CARTES ET GRAPHIQUES 3
LISTE DES TABLEAUX 3

INTRODUCTION 4

1. PORTRAIT DU RÉSEAU STM 5

1.1 RÉSEAU ET INFRASTRUCTURES DU TRANSPORT COLLECTIF 5
1.1.1 MÉTRO 8
1.1.2 BUS 10
1.1.3 ACCESSIBILITÉ AU RÉSEAU TC 16
1.1.4 PERFORMANCE ET FIABILITÉ DU MODE BUS 18
1.1.5 MESURES PRIORITAIRES POUR BUS 20
1.2 SYNTHÈSE 21

2. PORTRAIT DES DÉPLACEMENTS 22

2.1 DÉPLACEMENTS PRODUITS, ATTIRÉS ET INTERNES 22
2.1.1 DÉPLACEMENTS À L'ÉCHELLE RÉGIONALE 22
2.1.2 DÉPLACEMENTS MONTRÉALAIS ATTIRÉS 25
2.1.3 DÉPLACEMENTS MONTRÉALAIS PRODUITS 27
2.1.4 GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS DANS L'ARRONDISSEMENT VILLE-MARIE 28
2.1.5 MOTIFS DES DÉPLACEMENTS IMPLIQUANT L'ARRONDISSEMENT VILLE-MARIE 29
2.1.6 DÉPLACEMENTS INTERNES À L'ARRONDISSEMENT VILLE-MARIE 31
2.1.7 PARTICULARITÉ TOURISTIQUE DE L'ARRONDISSEMENT VILLE-MARIE 32
2.2 SYNTHÈSE 33

3. PROJETS DE DÉVELOPPEMENT URBAIN ET D'INFRASTRUCTURES TC 34

4. DIAGNOSTIC 35

ANNEXE 1 – DÉCOUPAGE DES SECTEURS MUNICIPAUX 37

LISTE DES CARTES ET GRAPHIQUES

Carte 1 : Localisation et limites territoriales de l'arrondissement Ville-Marie (2015) 4
Carte 2 : Réseau et infrastructures de transport collectif dans l'arrondissement Ville-Marie (2015) 7
Graphique 1 : Palmarès des stations de métro de l'arrondissement Ville-Marie selon le nombre annuel d'entrants (OPUS STM 2014)..... 8
Carte 3 : Rayonnement du réseau de jour des lignes d'autobus STM touchant l'arrondissement Ville-Marie (2015) 10
Graphique 2 : Palmarès des lignes d'autobus de jour de l'arrondissement Ville-Marie selon l'achalandage moyen journalier de semaine (STM, janvier à mars 2015) 13
Carte 4 : Réseau des lignes de nuit d'autobus dans l'arrondissement Ville-Marie (STM 2015)... 14
Carte 5 : Accessibilité aux édicules des stations de métro de l'arrondissement Ville-Marie (STM 2015)..... 16
Carte 6 : Accessibilité aux arrêts d'autobus STM de l'arrondissement Ville-Marie (STM 2015).. 17
Carte 7 : Accessibilité aux arrêts d'autobus STM du réseau express dans l'arrondissement Ville-Marie (STM 2015)..... 17
Carte 8 : Déplacements à destination de l'arrondissement Ville-Marie (au niveau régional, EOD2013)..... 23
Carte 9 : Déplacements en provenance de l'arrondissement Ville-Marie (au niveau régional, EOD2013)..... 24
Graphique 3 : Répartition des déplacements entrants dans l'arrondissement Ville-Marie par mode (EOD 2013, 24H et PAM, sans motif retour à domicile, exclus les déplacements internes) 24
Carte 10 : Parts modales TC/TMM des déplacements à destination de l'arrondissement Ville-Marie durant la PAM par secteur municipal (EOD 2013, sans motif retour à domicile)..... 26
Carte 11 : Répartition des densités de déplacements se destinant à l'arrondissement Ville-Marie (EOD2013, 24H, sans retour à domicile) 28
Graphique 6 : Répartition des déplacements TMM et TC impliquant l'arrondissement Ville-Marie par motif (EOD 2013, 24H et PAM, sans motif retour à domicile)..... 30
Carte 12 : Déplacements internes à l'arrondissement Ville-Marie (EOD2013, sans retour à domicile) 31
Graphique 7 : Répartition des modes des déplacements TMM et TC internes à l'arrondissement Ville-Marie (EOD 2013, 24H et PAM, sans motif retour à domicile)..... 31
Carte 13 : Localisation des déplacements internes à l'arrondissement Ville-Marie selon l'origine et la destination ainsi que le mode TC ou TMM (EOD2013, 24H, sans retour à domicile)..... 32

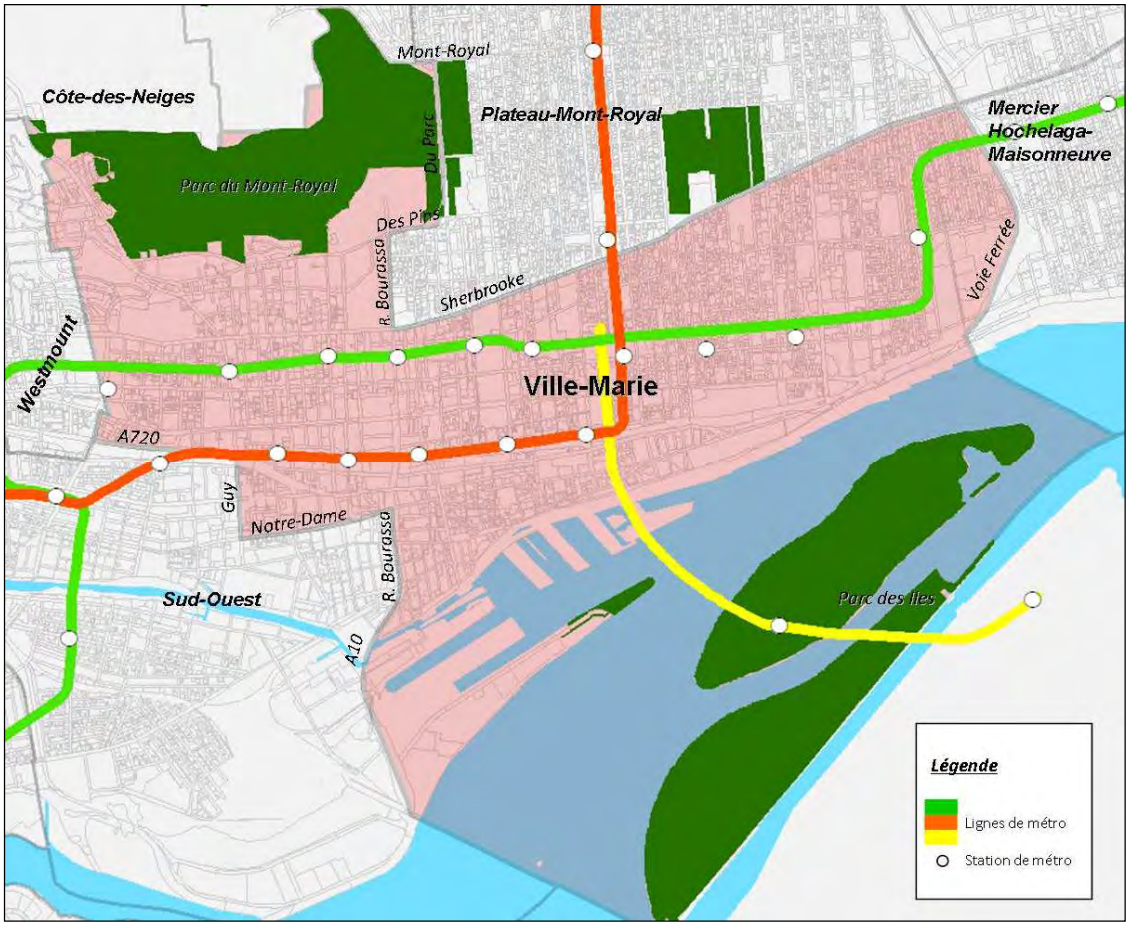
LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Intervalles de service des lignes de métro de Montréal (2015) 9
Tableau 2 : Caractéristiques des lignes d'autobus de jour de l'arr. Ville-Marie (STM 2015) 12
Tableau 3 : Caractéristiques des lignes de nuit de l'arrondissement Ville-Marie (STM 2015) 15
Tableau 4 : Vitesses moyennes commerciales durant la pointe du matin des lignes d'autobus de jour de l'arrondissement Ville-Marie (STM, janvier à mars 2015) 18

INTRODUCTION

Dans le cadre du Plan local de déplacement (PLD) de l'arrondissement de Ville-Marie, la Société de transport de Montréal (STM) réalise le volet consacré au transport en commun (TC). Ce document présente donc le portrait et le diagnostic du TC dans l'arrondissement de Ville-Marie. Le portrait présente l'état des lieux tant en terme de réseau TC que d'habitude de déplacement. Pour les habitudes de déplacement, les analyses s'appuient sur les données de l'enquête Origine-Destination 2013 (OD 2013). Le diagnostic fait état de la situation en termes de besoins de la clientèle en adéquation avec l'offre de service de la STM, et ce, en considérant les projets de développement urbain à venir dans l'arrondissement et à proximité de celui-ci.

Carte 1 : Localisation et limites territoriales de l'arrondissement Ville-Marie (2015)



1. PORTRAIT DU RÉSEAU STM

1.1 RÉSEAU ET INFRASTRUCTURES DU TRANSPORT COLLECTIF

Le réseau de transport en commun de l'arrondissement Ville-Marie est un réseau maillé et fort en terme de diversité de modes, d'interconnexions et d'accessibilité. Le centre-ville de Montréal, qui est inclus dans l'arrondissement, est le point de rencontre des réseaux d'autobus, du métro et du train de banlieue.

L'arrondissement est desservi par :

- 3 lignes de métro (1-verte, 2-orange, 4-jaune)
- 41 lignes d'autobus STM de jour incluant :
    - 34 lignes locales
    - 5 lignes express
    - 2 navettes (excluant les 3 navettes du Parc des Îles)
- 18 lignes d'autobus de nuit
- 6 lignes de train de banlieue (AMT)
- Lignes d'autobus régionales (RTL, CIT)
- Lignes d'autobus et réseaux ferroviaires provinciaux, nationaux et internationaux

Dans l'ensemble des analyses, les 3 lignes d'autobus navettes du Parc des Îles (777 – Casino, 767 – La Ronde / La Plage et 769 – La Ronde) sont exclues.

En termes d'infrastructures de transport, l'arrondissement présente :

- 3 gares (2 de train, 1 d'autocar),
- 1 terminus d'autobus régional (Terminus Centre-Ville),
- 15 stations de métro incluant :
    - 1 station de correspondance (Berri-UQAM) entre les lignes 1-verte, 2-orange et 4-jaune,
    - 9 stations de la ligne 1-verte,
    - 5 stations de la ligne 2-orange,
- 412 arrêts d'autobus,
- 163 abribus (dont 30 numériques),
- Mesures Prioritaires pour Bus (MPB) :
    - près de 20 km de voies réservées existantes (5 axes),
    - 15 intersections avec feux prioritaires.

Les axes disposant de MPB correspondent à des artères majeures en TC :

- le chemin Côte-des-Neiges (entre Remembrance et René-Lévesque),

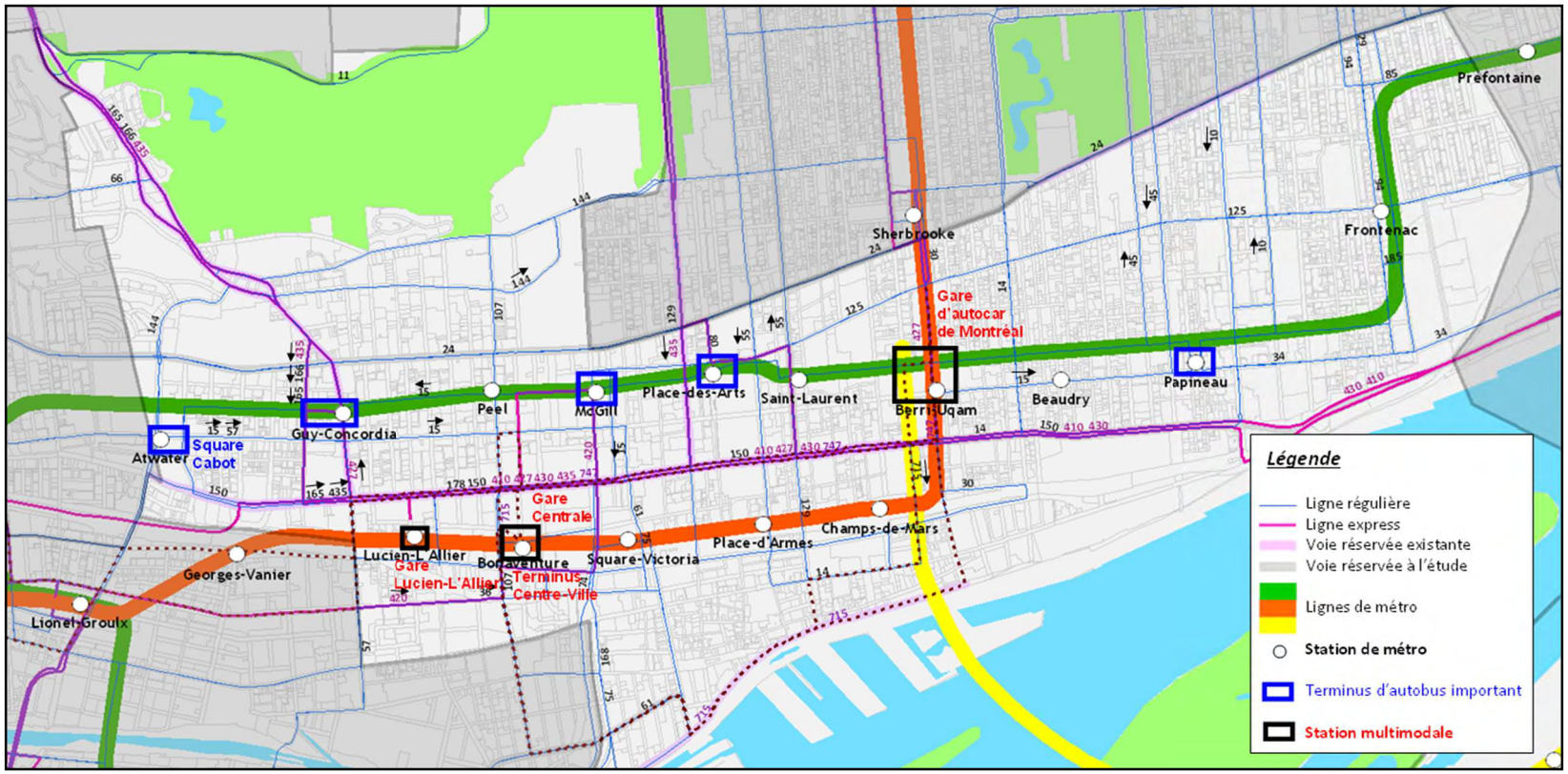
- le boulevard René-Lévesque (entre Atwater et Berri),
- l'avenue du Parc puis rue Bleury (entre Mont-Royal et Président-Kennedy, de Maisonneuve et René-Lévesque),
- la rue Sherbrooke Est (entre Peel et Messier).

Ces artères majeures transportent la majorité de l'achalandage TC de surface de l'arrondissement et sont également les axes de transit routier les plus fréquentés. Par ailleurs, la rue de la Commune dans le Vieux-Montréal (entre Mill et Berri) dispose aussi d'une voie réservée pour la ligne 715.

L'accessibilité universelle fait partie des défis de mobilité et d'infrastructure actuels, entre autres :

- l'ensemble des véhicules de la STM qui desservent le centre-ville sont accessibles aux personnes en fauteuil roulant (plancher bas).
- 96% des arrêts de l'arrondissement sont accessibles en fauteuil roulant
- la STM propose un service de transport adapté en porte-à-porte pour les personnes vivant avec des limitations ayant un impact significatif et persistant sur leur mobilité.
- Le déploiement d'une nouvelle signalisation et l'installation d'ascenseurs dans les stations se font également au fur et à mesure dans le réseau. En 2015, deux stations de la ligne 2-orange dans Ville-Marie sont équipées d'ascenseurs : Berri-UQAM, et Champ-de-Mars.

Carte 2 : Réseau et infrastructures de transport collectif dans l'arrondissement Ville-Marie (2015)



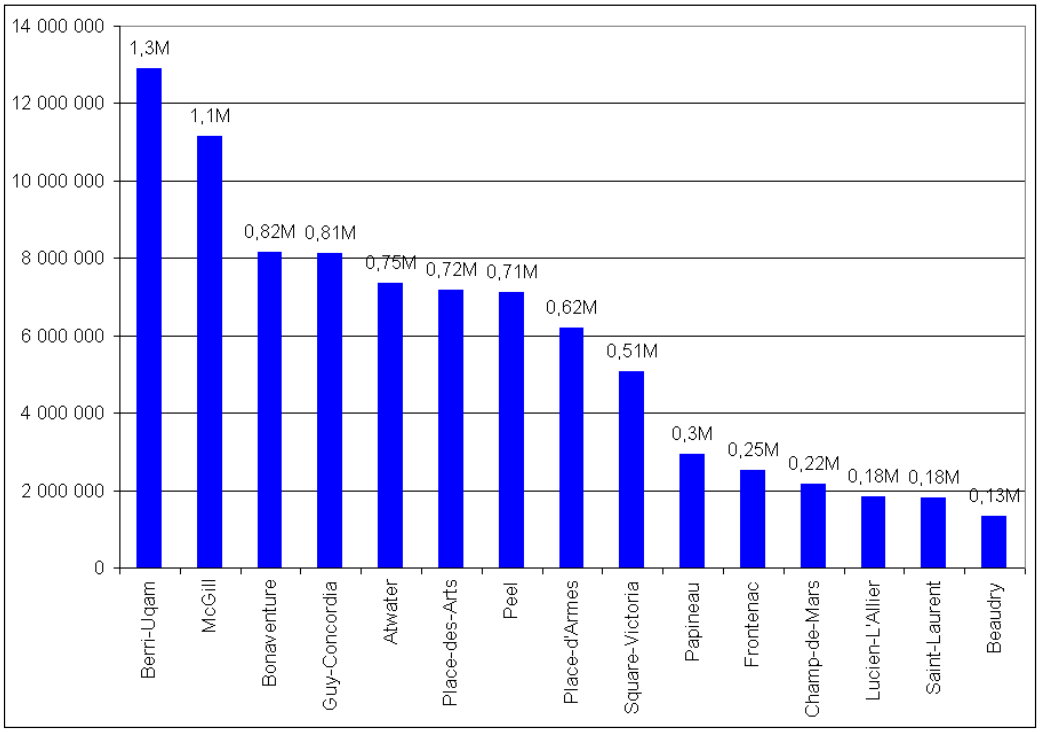
1.1.1 MÉTRO

Le réseau souterrain du métro donne un accès rapide et efficace à l'arrondissement pour les secteurs centraux de l'île de Montréal ainsi que les secteurs du Centre-Sud de Laval et l'ouest du Vieux-Longueuil.

Le graphique ci-dessous présente l'achalandage annuel des différentes stations de Ville-Marie. Les stations du centre-ville sont évidemment les plus achalandées. Les stations Berri-UQAM et McGill sont les plus importantes de l'arrondissement avec plus d'un million d'entrants annuels, sans compter les usagers en correspondance pour la station Berri-UQAM.

L'accessibilité aux stations les plus achalandées est très importante puisqu'elles connaissent de plus fortes affluences d'usagers et nécessitent une gestion des déplacements plus soutenue. D'ailleurs, la station Berri-UQAM est actuellement en travaux pour améliorer les flux de déplacements.

Graphique 1 : Palmarès des stations de métro de l'arrondissement Ville-Marie selon le nombre annuel d'entrants (OPUS STM 2014)



Les fréquences des différentes lignes de métro desservant le centre-ville sont les suivantes :

Tableau 1 : Intervalles de service des lignes de métro de Montréal (2015)

	Heures de pointe (7h à 9h et 16h à 18h)	Hors pointe (Matin, journée et soir)	Fin de semaine
Ligne 1-verte	3-5 minutes	4-11 minutes	6-11 minutes
Ligne 2-orange	3-4 minutes	4-8 minutes	6-11 minutes
Ligne 4-jaune	4-5 minutes	5-10 minutes	8-11 minutes

Durant les périodes de pointe, les niveaux d'achalandage actuels du métro varient beaucoup selon les tronçons et les sous-périodes de pointe. Ils ont augmenté, entre autres, suivant l'ouverture du prolongement à Laval en 2007 ainsi que par les initiatives du Programme d'amélioration des services mis en place entre fin 2006 et 2011 (ajout d'environ 29% de service). Les évaluations de charge faites en 2014 ont permis de constater que certaines zones du réseau présentaient à certaines heures, une surcharge[1] à bord des trains par rapport à une norme de confort.

Il importe de préciser que ces problématiques de surcharge sont ponctuelles. Durant la pointe du matin, on les retrouve en direction du centre-ville sur les tronçons suivants :

- entre Berri-UQAM et McGill sur la ligne 1-verte (direction Angrignon)
    - 8% des trains en surcharge à la station Beaudry
- entre Mont-Royal et Square-Victoria sur la ligne 2-orange (direction Côte-Vertu)

Des mesures correctives ont été apportées en 2015 à l'offre de service métro par une optimisation de l'utilisation du matériel roulant sur le réseau permettant l'ajout d'un train en service sur la ligne verte et sur la ligne orange aux heures de pointe. Les résultats préliminaires des analyses de charge indiquent que ces périodes de surcharge ont été limitées de façons substantielles et sont observables que sur des plages variant de 15 minutes à une demi-heure principalement en pointe AM sur la ligne orange.

De plus, afin de pallier l'augmentation majeure de l'achalandage qui amène une saturation sur une partie de la ligne 2 – Orange, occasionnée entre autres par l'ajout des stations de Laval, la STM a instauré un service d'autobus express, le « Bus express 427 St-Joseph », dans le but d'améliorer l'offre de service aux usagers de cette ligne. Ce service offre une alternative à la ligne 2 - Orange du métro en transportant des passagers du quartier Rosemont au centre-ville, en passant par le Plateau Mont-Royal et l'UQAM pour s'arrêter finalement à la station Guy-Concordia. Le trajet s'effectue uniquement en direction ouest pendant l'heure

[1] Un train est en surcharge lorsque le nombre de passagers dépasse la norme de confort, soit 900 personnes (600 pour la ligne jaune)

de pointe du matin, et dans le sens inverse à l'heure de pointe de l'après-midi. Selon les estimations de comptes voyageurs, ce parcours de surface permet jusqu'à présent de réduire le nombre d'usagers d'environ 1000 en période de pointe, sur la ligne 2 – Orange.

Par ailleurs, l'arrivée progressive des nouveaux wagons Azur ainsi que la redistribution des trains à partir de 2016 viendra augmenter la capacité du métro de manière significative car il présente une capacité de charge supérieure, d'autant plus que la fréquence du service pourrait être bonifiée.

1.1.2 Bus

L'ensemble des **lignes d'autobus de jour** de Ville-Marie donnent un accès à au moins une station de métro. Par ailleurs, les lignes des autres organismes de transport sont fortement interconnectées avec le réseau local STM et/ou le réseau souterrain, ce qui permet des déplacements uniquement en mode TC dans tout le territoire de l'arrondissement.

La carte suivante illustre le rayonnement sur l'île de Montréal du **réseau de jour** de transport en commun de la STM impliquant l'arrondissement Ville-Marie en fonction de la famille de service (régulière, express, navette).

Carte 3 : Rayonnement du réseau de jour des lignes d'autobus STM touchant l'arrondissement Ville-Marie (2015)

L'ensemble des arrondissements limitrophes proposent au moins une ligne d'autobus locale qui dessert directement Ville-Marie (sans correspondance). Les secteurs Pointe-aux-Trembles, Montréal-Est, Rosemont-Petite-Patrie, Plateau-Mont-Royal, Outremont, Mont-Royal, Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce et Côte-Saint-Luc sont quant à eux traversés par une ligne express qui dessert Ville-Marie, plus précisément par le boulevard René-Lévesque, le cœur de la desserte du centre-ville. Seules trois lignes d'autobus sont internes à l'arrondissement : la 15 – Sainte-Catherine, la 150 – René-Lévesque et la 715 – Vieux-Montréal/Vieux-Port.

Le graphique ci-dessous présente l'achalandage moyen journalier de semaine au début de l'année 2015 pour les 41 lignes d'autobus STM de jour. Les lignes les plus achalandées sont la 165 – Côte-des-Neiges, la 24 – Sherbrooke et la 80 – Avenue du Parc avec plus de 20 000 montants quotidiens qui traversent de grandes artères de l'arrondissement. Les caractéristiques des lignes présentées par la suite illustrent ces achalandages au niveau opérationnel.

Le réseau de bus STM de l'arrondissement Ville-Marie est très varié en terme de :

- Famille de service (local, express, navette)
- Période et fréquence moyenne de service (10max)
- Accès aux MPB

Par définition, le réseau 10max présente deux modalités :

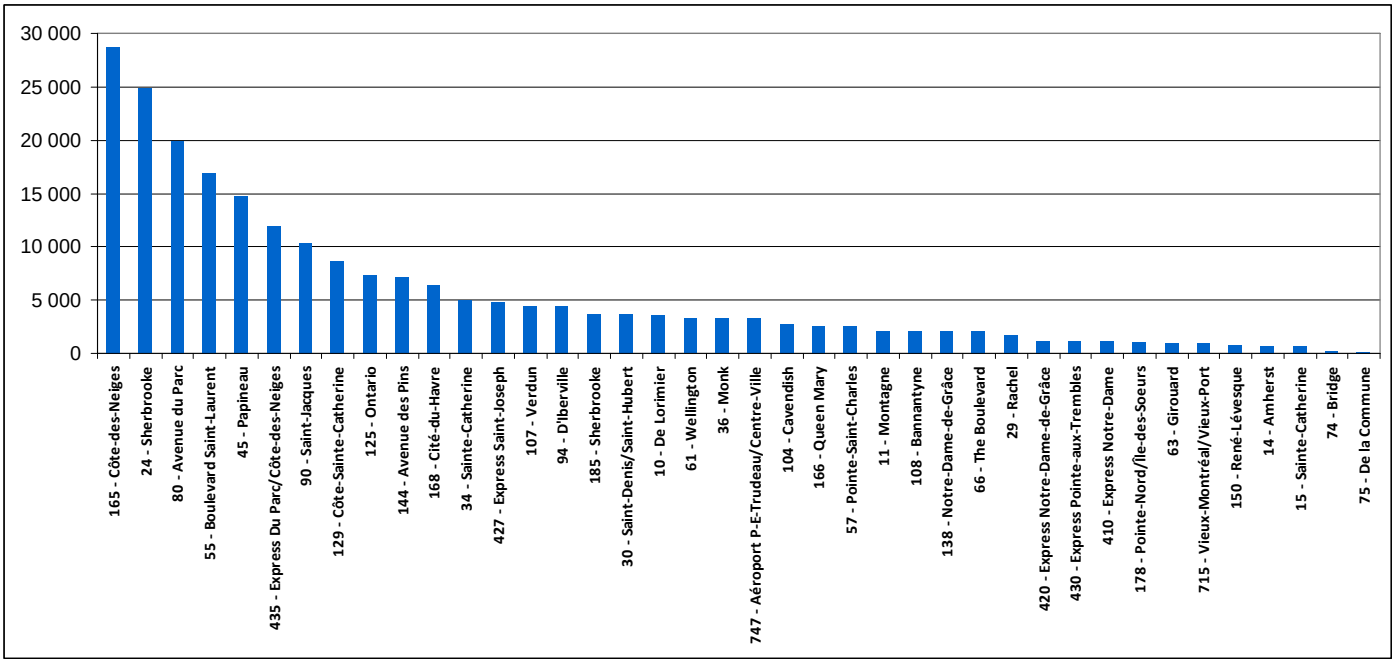
- bidirectionnel : fréquence inférieure ou égale à 10 minutes dans les deux directions, entre 6 h et 21 h
- dans le sens de la charge : fréquence inférieure ou égale à 10 minutes dans le sens de la charge entre 6 h et 14 h puis entre 14 h et 21 h (charge dans le sens inverse)

Le tableau suivant décrit l'ensemble de ces paramètres pour chacune des 41 lignes de jour de l'étude (nous excluons les 3 lignes du Parc des Îles).

Tableau 2 : Caractéristiques des lignes d'autobus de jour de l'arr. Ville-Marie (STM 2015)

	10 MAX		Accès Métro			Période		Fréquence (moy.)				MPB
	Bidirectionnel	Sens de charge	1-verte	2-orange	Hors C-V	PAM-PPM	Jour	30	25-30	15-25	5-15	
10			✓				✓		✓			
11					✓		✓	✓				
14				✓			✓		✓			
15			✓				✓	✓				
24	✓			✓	✓		✓				✓	✓
29					✓		✓	✓				
30			✓	✓	✓		✓	✓				
34			✓		✓		✓			✓		
36				✓	✓		✓			✓		
45		✓	✓		✓		✓				✓	✓
55		✓	✓	✓	✓		✓				✓	
57			✓	✓	✓		✓		✓			
61			✓	✓	✓		✓			✓		
63			✓				✓	✓				
66			✓				✓		✓			
74				✓		✓			✓			
75				✓		✓			✓			
80	✓		✓	✓	✓		✓			✓		
85			✓		✓		✓		✓			
90		✓		✓	✓		✓				✓	
94			✓		✓		✓		✓			
104			✓		✓		✓		✓			
107			✓	✓	✓		✓			✓		
108			✓		✓		✓		✓			
125			✓		✓		✓			✓		
129					✓		✓			✓		
138			✓				✓	✓				
144			✓	✓			✓			✓		
150			✓				✓	✓				
165	✓		✓		✓		✓		✓			
166			✓		✓		✓		✓			
168			✓	✓			✓				✓	
178				✓			✓		✓			
185			✓		✓		✓			✓		
410				✓		✓					✓	✓
420			✓	✓		✓					✓	✓
427			✓	✓		✓					✓	✓
430				✓		✓					✓	✓
435			✓		✓	✓					✓	✓
715			✓	✓			✓	✓				✓
747			✓	✓	✓		✓				✓	✓

Graphique 2 : Palmarès des lignes d'autobus de jour de l'arrondissement Ville-Marie selon l'achalandage moyen journalier de semaine (STM, janvier à mars 2015)



Enfin, il est à noter qu'une partie de la flotte d'autobus de la STM est constituée d'autobus articulés qui desservent des lignes à fort achalandage. Dans l'arrondissement Ville-Marie, il s'agit des lignes :

- 45 – Papineau
- 80 – Avenue du Parc
- 165 – Côte-des-Neiges
- 435 – Express du Parc/Côte-des-Neiges

Une autre partie de la flotte est équipée de supports à vélo en complément du réseau cyclable de l'île. Dans l'arrondissement, il s'agit des lignes :

- 34 – Saint-Catherine
- 94 – D'Iberville
- 185 – Sherbrooke
- 715 – Vieux-Montréal/Vieux-Port
- 769 – La Ronde

Concernant les **lignes d'autobus de nuit**, l'arrondissement Ville-Marie constitue également le cœur de la desserte de Montréal avec 18 des 23 lignes de nuit ainsi que les 2 terminus les plus importants de l'île : Terminus Atwater (10 lignes) et Terminus Frontenac (10 lignes). Ces lignes desservent la majorité des arrondissements et villes liées de l'île de Montréal.

Avec une fréquence de service combinée d'au maximum 15 minutes, l'axe fort du **réseau de nuit** est René-Lévesque (desservi par 4 lignes plus navette 747). Il permet de rejoindre efficacement l'un des terminus de Ville-Marie (Atwater ou Frontenac) pour pouvoir emprunter une des lignes désirées. La carte suivante présente les trajets des différentes lignes de nuit qui circulent dans l'arrondissement et localise les terminus. Par la suite, le tableau donne une description des différentes lignes.

Carte 4 : Réseau des lignes de nuit d'autobus dans l'arrondissement Ville-Marie (STM 2015)

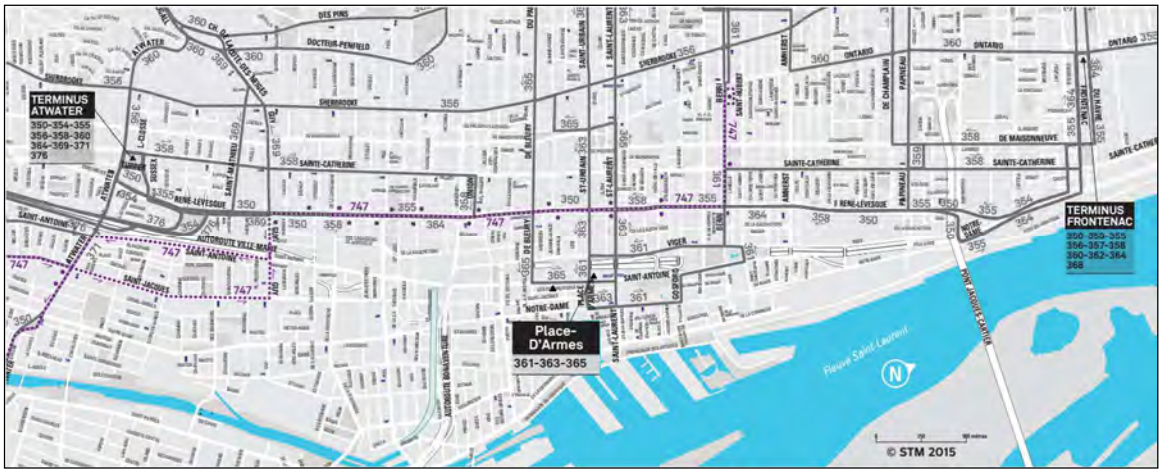


Tableau 3 : Caractéristiques des lignes de nuit de l'arrondissement Ville-Marie (STM 2015)

Numéro de ligne	Nom de ligne	Desserte René-Lévesque	Terminus desservis (dans Ville-Marie)	Fréquence moyenne				Fréquence minimale			
				45	31-44	15-30	- de 15	45	31-44	15-30	- de 15
350	Verdun/Lasalle	✓	Atwater, Frontenac		✓					✓	
353	Lacordaire / Maurice-Duplessis		Frontenac	✓				✓			
354	Ste-Anne-de-Bellevue / Centre-Ville	✓	Atwater	✓				✓			
355	Pie-IX		Atwater, Frontenac	✓				✓			
356	Lachine / Mtl-Trudeau / Des Sources		Atwater, Frontenac			✓					✓
357	Saint-Michel		Frontenac	✓				✓			
358	Sainte-Catherine	✓	Atwater, Frontenac			✓				✓	
359	Papineau				✓				✓		
360	Avenue des Pins		Atwater, Frontenac	✓				✓			
361	Saint-Denis		Place-D'Armes			✓					✓
362	Hochelaga / Notre-Dame		Frontenac	✓				✓			
363	Boulevard Saint-Laurent		Place-D'Armes		✓					✓	
364	Sherbrooke / Joseph-Renaud	✓	Atwater, Frontenac	✓				✓			
365	Avenue du Parc		Place-D'Armes		✓				✓		
368	Mont-Royal		Frontenac	✓				✓			
369	Côte-des-Neiges		Atwater			✓					✓
371	Décarie		Atwater			✓				✓	
376	Pierrefonds / Centre-ville		Atwater	✓				✓			

1.1.3 ACCESSIBILITÉ AU RÉSEAU TC

L'accessibilité géographique au réseau TC STM est considérée au niveau des arrêts d'autobus (réseau de jour) et des édicules de stations de métro. L'accessibilité est regardée sur le réseau routier (de surface), le réseau souterrain n'est donc pas considéré (RÉSO).

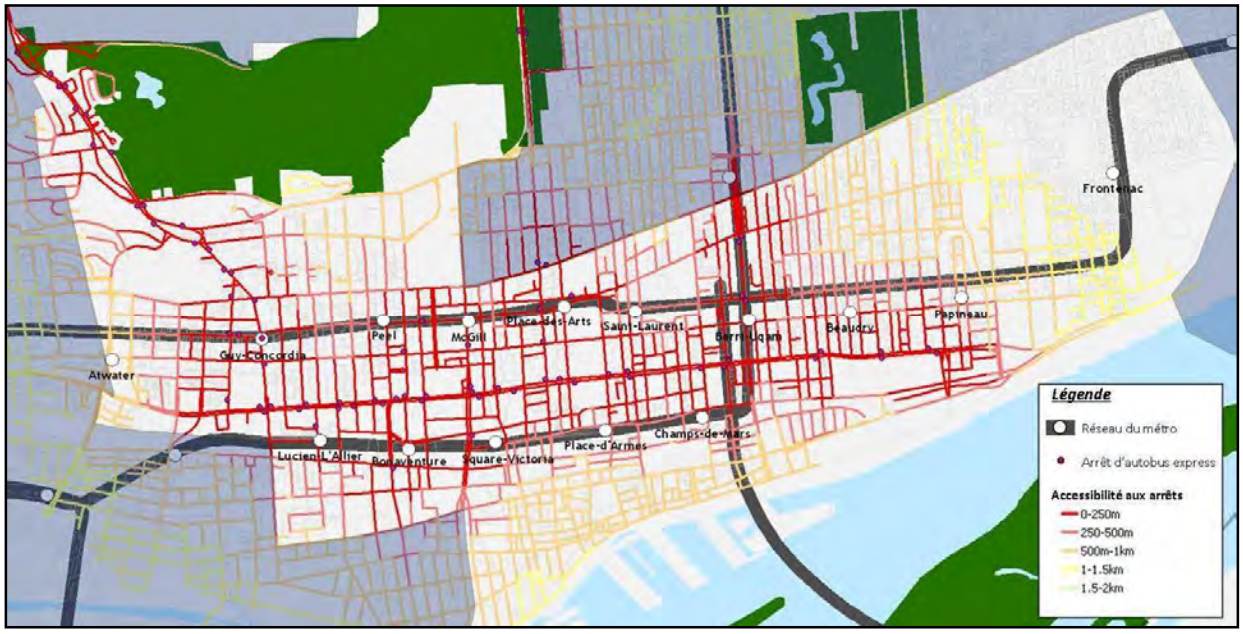
Les cartes suivantes montrent que la partie centrale de l'arrondissement présente une accessibilité très forte au réseau TC : entre Sherbrooke, Papineau, Notre-Dame et Atwater, l'ensemble des usagers sont à des distances de marche confortable (égale ou inférieure à la norme STM) d'un arrêt d'autobus ou d'un édicule de métro. Au-delà, l'accessibilité diminue pour les réseaux lourds et express qui sont concentrés au centre-ville, l'accès au réseau local reste très fort.

Il est important de préciser qu'un certain nombre de barrières physiques défavorisent l'accès au réseau par la marche notamment : les côtes (autour du parc du Mont-Royal, autour de la rue Peel, au nord de la rue Ontario) et les infrastructures lourdes (liées à l'autoroute 720, l'autoroute Bonaventure, les voies ferrées). Ces barrières complexifient d'autant plus le réseau routier.

Carte 5 : Accessibilité aux édicules des stations de métro de l'arrondissement Ville-Marie
(STM 2015)

Carte 6 : Accessibilité aux arrêts d'autobus STM de l'arrondissement Ville-Marie (STM 2015)

Carte 7 : Accessibilité aux arrêts d'autobus STM du réseau express dans l'arrondissement Ville-Marie (STM 2015)



1.1.4 PERFORMANCE ET FIABILITÉ DU MODE BUS

La performance d'une ligne d'autobus est évaluée selon le ratio du nombre de personnes transportées par heure de service commercial planifié. La vitesse commerciale correspond à la vitesse moyenne échantillonnée sur un tronçon particulier d'une ligne d'autobus, incluant les arrêts. Seul le réseau de jour est considéré ici.

Globalement, les lignes impliquant l'arrondissement Ville-Marie présentent une très bonne performance en termes d'achalandage avec près de 80 montants par véhicule par heure de service pris sur l'ensemble des lignes.

La vitesse commerciale globale du réseau local de bus STM est de 17 km/h tandis que celles des lignes express est de 24 km/h. Les vitesses regardées sur les tronçons correspondant à l'arrondissement sont plus ou moins proches des vitesses globales. Elles varient en fonction de la distance parcourue et les types de rues empruntées ainsi que du niveau de fréquentation de celles-ci; généralement, on constate que lorsque la vitesse de l'arrondissement est inférieure à la vitesse globale, le tronçon est très fréquenté et/ou avec des entraves importantes à la circulation de l'autobus par rapport au reste de la ligne. Ces entraves se répercutent également sur la ponctualité des lignes.

Le tableau suivant répertorie l'ensemble des vitesses moyennes commerciales des lignes à l'étude pour l'arrondissement Ville-Marie.

Tableau 4 : Vitesses moyennes commerciales durant la pointe du matin des lignes d'autobus de jour de l'arrondissement Ville-Marie (STM, janvier à mars 2015)

	Tronçon particulier		Vitesse dans l'arrondissement			Vitesse globale		
	Auto-route	MPB	- de 12km/h	12 à 18km/h	+ de 18km/h	- de 12km/h	12 à 18km/h	+ de 18km/h
10				✓			✓	
11					✓			✓
14				✓			✓	
15				✓			✓	
24		✓	✓			✓		
29				✓			✓	
30				✓			✓	
34				✓			✓	
36				✓			✓	
45		✓		✓			✓	
55			✓				✓	
57				✓			✓	

61			✓				✓	
63							✓	
66			✓				✓	
74	✓			✓			✓	
75			✓				✓	
80			✓				✓	
85				✓			✓	
90							✓	
94				✓			✓	
104			✓				✓	
107			✓				✓	
108							✓	
125			✓				✓	
129			✓				✓	
138							✓	
144				✓			✓	
150				✓			✓	
165				✓			✓	
166				✓			✓	
168	✓			✓				✓
178	✓			✓				✓
185				✓			✓	
410		✓		✓				✓
420	✓	✓	✓				✓	
427		✓		✓			✓	
430		✓		✓				✓
435		✓	✓				✓	
715		✓		✓			✓	
747	✓	✓		✓				✓

1.1.5 MESURES PRIORITAIRES POUR BUS

Les mesures prioritaires pour bus (MPB) de la STM comportent des voies réservées ainsi que des feux prioritaires pour bus. Les voies réservées sont des aménagements permettant aux autobus de circuler dans des voies exclusives, ce qui assure une meilleure régularité du service (adhérence à l'horaire), une meilleure performance (vitesse commerciale) tout en se soustrayant, dans la mesure du possible, aux aléas de la circulation automobile.

Au cœur du centre-ville, six lignes STM bénéficient de la voie réservée René-Lévesque, qui avantage plus de 5 200 déplacements quotidiens. Toutefois, la performance de la voie réservée n'est pas optimale, étant donné son encombrement par les véhicules tournants à droite et l'interblocage. En effet, dans cette voie réservée, la vitesse nette[2] moyenne des bus STM se situe entre 14-16 km/h en pointe du matin et entre 13-14 km/h en pointe de l'après-midi. La vitesse commerciale de ces lignes est encore plus basse.

Outre les voies réservées existantes, cinq autres axes sont présentement à l'étude afin d'accueillir des mesures préférentielles pour autobus, dans le but de bonifier l'offre MPB sur le territoire de Ville-Marie dans les prochaines années :

- Hochelaga (Iberville à voie ferrée)
- Sherbrooke (Atwater à Amherst)
- Saint-Laurent (René-Lévesque à Sherbrooke)
- Sherbrooke Est (Parthenais à voie ferrée)
- Papineau / de Lorimier (Sherbrooke à Saint-Catherine)
- René-Lévesque / Notre-Dame (Berri à voie ferrée)

[2] La vitesse nette, contrairement à la vitesse commerciale, ne tient pas compte des arrêts du véhicule, requis pour la montée/descente des passagers. Elle permet une meilleure comparaison des vitesses des lignes, dans un contexte de voie réservée.

1.2 SYNTHÈSE

En somme, l'arrondissement de Ville-Marie jouit d'une très bonne couverture de son territoire par le réseau TC tant en surface qu'en souterrain. Les axes principaux sont desservis et les usagers jouissent d'un éventail de modes avec une accessibilité très forte, surtout au centre-ville. La quasi-totalité du territoire se trouve à moins de 500 mètres, environ 5 minutes de marche, d'un arrêt de bus de la STM ou d'une station de métro.

Les axes forts du TC sont : les lignes 1-verte et 2-orange du métro, le boulevard René-Lévesque, le chemin Côte-des-Neiges, le boulevard Saint-Laurent, mais également l'avenue du Parc et la rue Sherbrooke. Ces axes présentent déjà ou sont à l'étude pour la mise en place de MPB.

La problématique connue de congestion sur l'île de Montréal affecte également les lignes d'autobus dont le service est moins ponctuel durant les périodes d'affluence. L'absence de MPB sur les portions de rue et intersections les plus affectées représente un enjeu important et diminue l'attrait du TC. Par exemple, la rue Sainte-Catherine au centre-ville ainsi que les rues Ontario et Sherbrooke, aux abords du Pont Jacques-Cartier.

En matière d'infrastructures, l'arrondissement est privilégié, puisque le centre-ville représente le cœur des activités de la région, et bénéficie donc d'une variété d'infrastructures et d'équipements de TC. Plusieurs terminus d'autobus importants, des stations de métro et gares de train ainsi que des stations multimodales permettent la jonction entre les différents modes TC sur le territoire (métro-bus, train-métro, train-bus, régional, etc.).

Enfin, la présence de barrières physiques nuit à l'accessibilité au TC et constitue d'importantes contraintes à l'amélioration de la desserte notamment par bus. Malgré tout, le réseau unique de marche souterrain au centre-ville reliant les stations de métro centrales des lignes 1-verte et 2-orange, ainsi que les gares de train et les grandes tours du quartier des affaires, représentent un attrait et un atout indéniable favorisant le TC dans l'arrondissement Ville-Marie.

2. PORTRAIT DES DÉPLACEMENTS

L'objectif du présent chapitre est d'établir, à partir des données de l'Enquête Origine-Destination 2013 (EOD 2013), le portrait des déplacements de l'île de Montréal dont l'origine ou la destination se trouve dans l'arrondissement de Ville-Marie. Il s'agit de dégager les habitudes de déplacement en lien avec cet arrondissement.

La première section de ce chapitre présente ainsi l'analyse des déplacements montréalais dont l'origine se trouve dans l'arrondissement (produits) et pour ceux qui s'y destinent (attirés), nous traiterons en particulier les déplacements internes à Ville-Marie. L'analyse des déplacements est réalisée selon le découpage des secteurs de recensement de l'EOD2013. Il permet de cibler les zones d'études selon leur particularité. La comparaison des déplacements en transport en commun (TC) par rapport aux déplacements motorisés (TMM), notamment avec la notion de part modale TC/TMM (part TC), sera largement utilisée afin d'évaluer les opportunités de développement du mode TC. Il est à noter que toutes les analyses réalisées à partir de l'EOD 2013 excluent le motif retour à domicile.

Par la suite, la description des projets urbains connus et susceptibles d'influencer le portrait des déplacements à court, moyen et long terme est réalisée. Le diagnostic des déplacements permet finalement de résumer les résultats d'analyses au travers de lignes directrices qui dressent les enjeux et les opportunités de développement du TC dans l'arrondissement Ville-Marie.

2.1 DÉPLACEMENTS PRODUITS, ATTIRÉS ET INTERNES

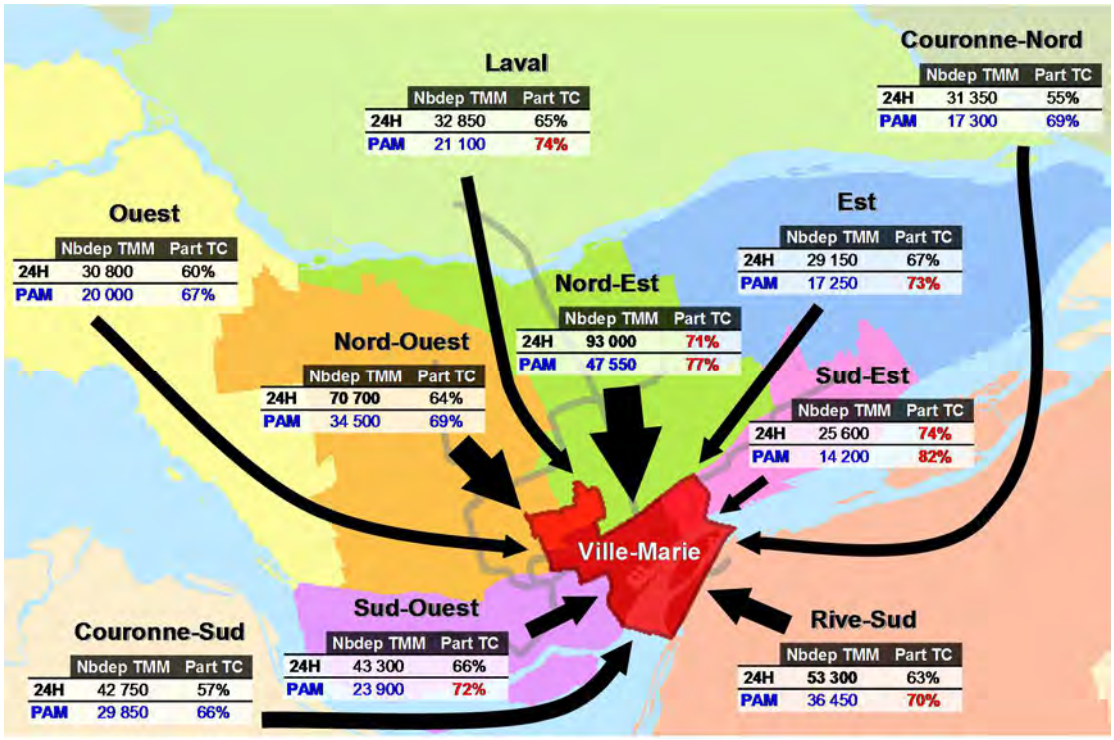
2.1.1 DÉPLACEMENTS À L'ÉCHELLE RÉGIONALE

À titre introductif et pour avoir une première vision globale et élargie des volumes de déplacements, les cartes suivantes présentent les quantités de déplacements produits et attirés à l'échelle régionale. Les déplacements tous modes motorisés (TMM) et la part TC sont donnés et ce pour les périodes 24 heures (24H) et pour la période de pointe du matin (PAM). La description du découpage utilisé est faite en annexe du document.

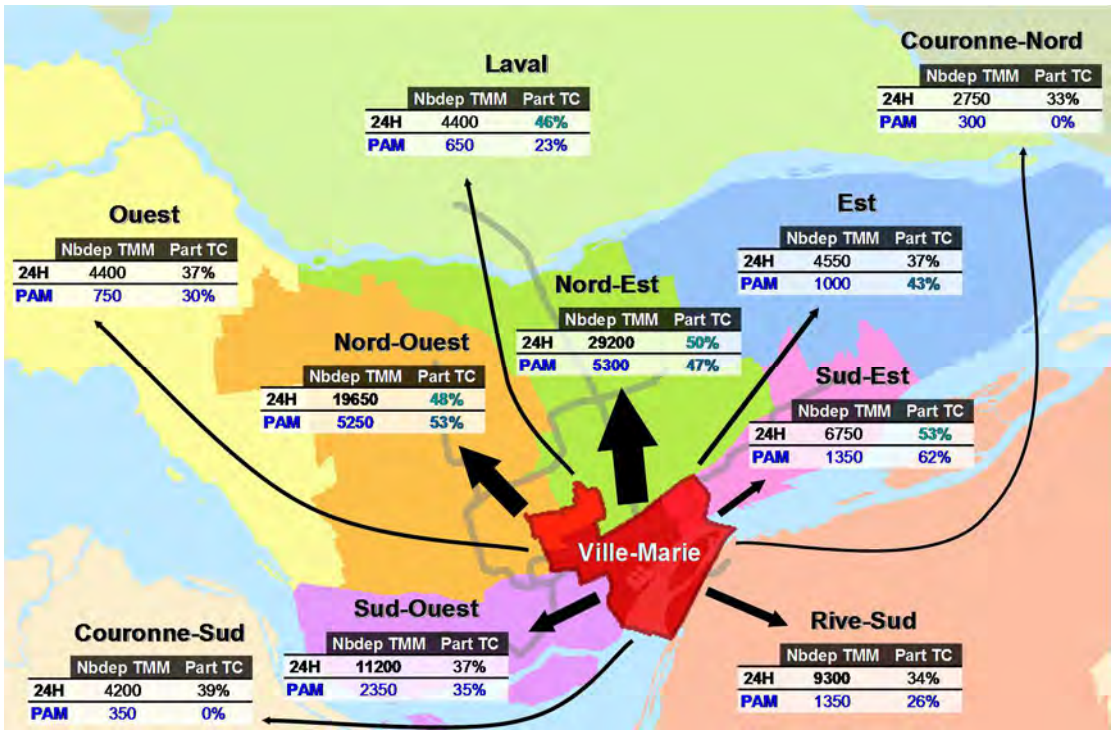
Plus de 452 000 déplacements TMM par jour sont attirés par l'arrondissement, dont près de 60% sont réalisés durant la PAM. Les déplacements montréalais sont de l'ordre de 290 000 déplacements. La part modale globale sur 24H est de 65% et monte à près de 72% durant la PAM.

Plus de 97 000 déplacements TMM par jour sont produits par l'arrondissement Ville-Marie à destination de la région de Montréal dont 20% sont réalisés durant la PAM. L'île de Montréal représente près de 80% de ces déplacements. La part TC globale sur 24H est de 44% tandis qu'elle est supérieure à 50% dans certaines zones centrales de l'île. La grande différence entre les déplacements produits et attirés est due à l'absence des déplacements ayant pour motif le retour à domicile.

Carte 8 : Déplacements à destination de l'arrondissement Ville-Marie (au niveau régional, EOD2013)

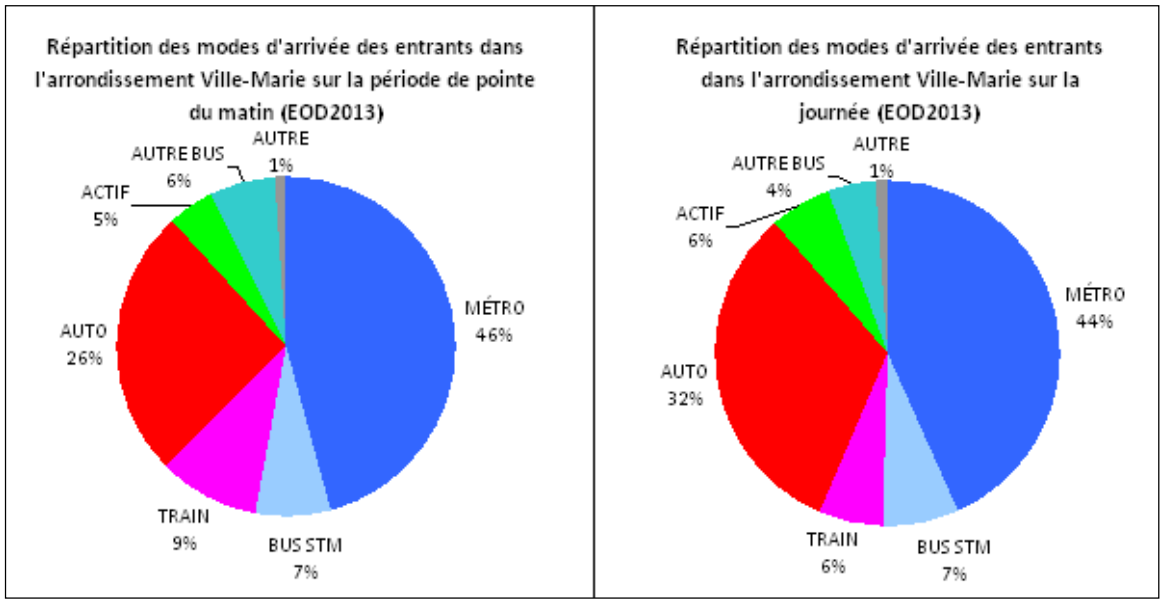


Carte 9 : Déplacements en provenance de l'arrondissement Ville-Marie (au niveau régional, EOD2013)



Que ça soit en PAM ou pour l'ensemble de la journée, le métro occupe une place prépondérante comme mode de transport utilisé pour se rendre sur le territoire de Ville-Marie.

Graphique 3 : Répartition des déplacements entrants dans l'arrondissement Ville-Marie par mode (EOD 2013, 24H et PAM, sans motif retour à domicile, exclus les déplacements internes)



2.1.2 DÉPLACEMENTS MONTRÉALAIS ATTIRÉS

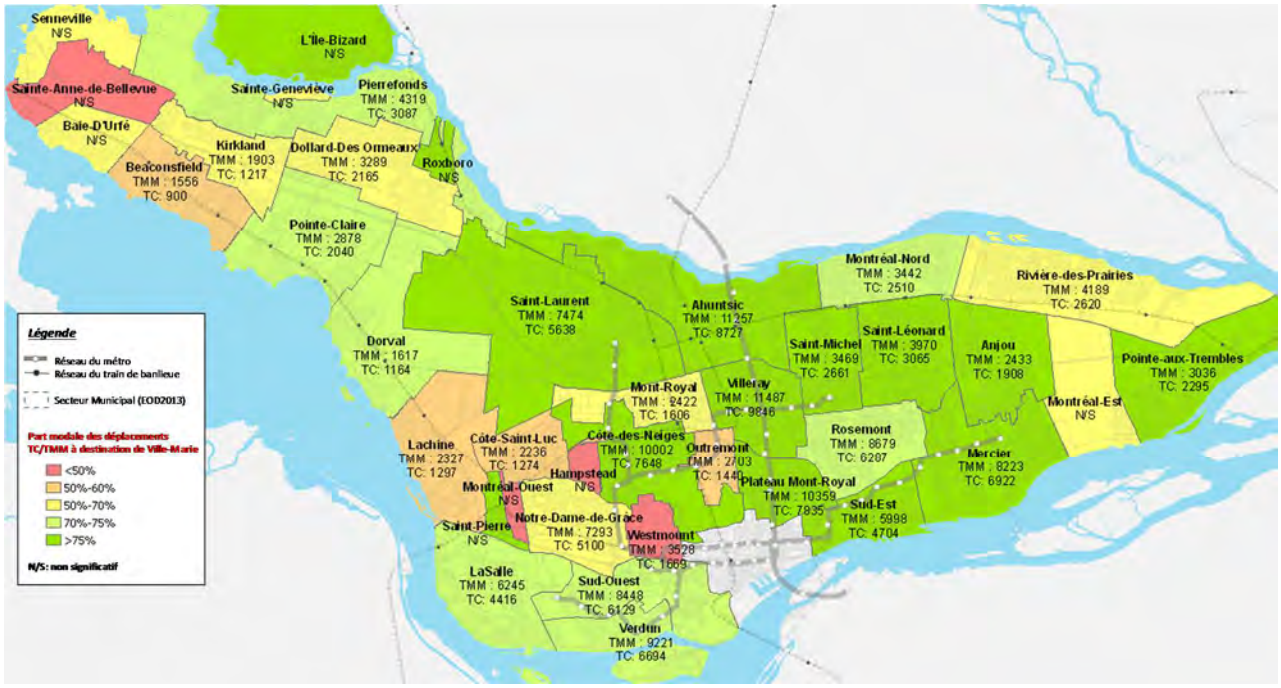
Les déplacements TMM issus de l'Île et se destinant à l'arrondissement Ville-Marie se concentrent fortement au centre de l'île et moindrement dans certaines zones de l'est et l'ouest :

- dans l'ouest, Pierrefonds, Dollard-des-Ormeaux et Pointe-Claire sont les arrondissements et villes liées les plus attirés,
- dans l'est, ce sont Mercier, Saint-Léonard et Rivière-des-Prairies,
- au centre, les secteurs à proximité des stations de métro présentent les concentrations les plus intenses de déplacements, notamment dans les quartiers du Villeray, Ahuntsic, Plateau Mont-Royal, Côte-des-Neiges et Verdun.

Les parts modales TC/TMM sont dans l'ensemble très fortes car pour la majorité des secteurs municipaux les déplacements TC vers l'arrondissement représentent plus de 60% des déplacements motorisés. C'est proportions sont d'ailleurs en augmentation depuis 10 ans. De plus, le métro y joue un rôle stratégique de premier plan, encore plus qu'au niveau régional. En effet, plus des trois quarts des Montréalais arrivants au centre-ville par TC le font par le métro, autant en PAM que pour l'ensemble de la journée.

La carte suivante illustre les parts modales TC/TMM en pointe du matin pour chacun des secteurs municipaux, à destination de l'arrondissement Ville-Marie.

Carte 10 : Parts modales TC/TMM des déplacements à destination de l'arrondissement Ville-Marie durant la PAM par secteur municipal (EOD 2013, sans motif retour à domicile)



Cependant, une analyse parallèle, plus fine (par secteurs de recensement) et où l'on fait ressortir les volumes de déplacements réalisés en auto, permet de discerner avec plus de précision certains secteurs de l'île où le potentiel d'accroissement des volumes TC est plus important :

- Certains nouveaux quartiers résidentiels ou en redéveloppement :
    - le secteur Bois-Francs, de l'arrondissement Saint-Laurent,
    - le secteur des ateliers Angus, dans l'arrondissement Rosemont-Petite-Patrie.
    - le secteur nord de la station Angrignon, dans l'arrondis. Lasalle
    - les secteurs Griffintown et Ville-Émard, dans l'arrondissement du Sud-Ouest,
- D'autres quartiers où la part modale est historiquement plus basse :
    - l'Île des Sœurs, dans l'arrondissement Verdun
    - Westmount
    - certains secteurs de Hampstead, Montréal-Ouest et Notre-Dame-de-Grâce, le long du boulevard Fielding,
    - la partie nord-ouest de l'arrondissement Outremont,

2.1.3 DÉPLACEMENTS MONTRÉALAIS PRODUITS

Les destinations des déplacements TMM provenant de l'arrondissement se concentrent plus fortement au centre de l'île et sont peu significatifs au-delà, encore moindrement pour le TC :

- seul le secteur à proximité du terminus Fairview représente une attractivité dans tout l'ouest,
- dans l'est, ce sont les secteurs à proximité des stations de métro de la ligne 1-verte qui sont les plus significatifs,
- au centre, l'ensemble des arrondissements présentent des concentrations très significatives de déplacements, cependant les secteurs à proximité des stations de métro sont les plus intenses en déplacements, notamment dans les quartiers du Plateau-Mont-Royal, Hochelaga-Maisonneuve, Verdun, Sud-Ouest et Côte-des-Neiges (plus précisément le secteur de l'Université de Montréal).

Lorsque les volumes de déplacements TC et TMM sont comparés, les secteurs où le nombre de déplacements TMM non-TC est significatif se révèlent, mais sont moins importants que pour les déplacements se destinant à l'arrondissement Ville-Marie :

- les secteurs industriels de l'arrondissement Saint-Laurent,
- le secteur des galeries d'Anjou dans l'arrondissement Anjou,
- les quartiers Griffintown, Pointe-Saint-Charles et Saint-Henri dans l'arrondissement du Sud-Ouest,
- le quartier sud-est de la ville de Westmount
- le quartier situé entre les stations Côte-Sainte-Catherine, Snowdon et Côte-des-Neiges dans l'arrondissement Côte-des-Neiges.

Ces secteurs se démarquent certainement du fait d'un récent développement (industriel ou commercial) mais également du fait que l'accessibilité en transport en commun n'est pas assez intéressante (à cause de contraintes physiques, de facilité d'accès en auto ou bien de la complexité des déplacements en termes de temps de parcours et de correspondances) dans ces quartiers.

2.1.4 GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS DANS L'ARRONDISSEMENT VILLE-MARIE

L'analyse des destinations des déplacements dans l'arrondissement nous permet de définir les lieux d'intérêts importants. La carte suivant localise les concentrations de déplacements ce qui nous permet de définir les lieux d'intérêts associés.

Bien évidemment, les générateurs les plus importants se situent au centre-ville :

- le quartier des affaires,
- les universités Concordia, McGill et UQAM,
- le complexe Desjardins,
- le CÉGEP du Vieux-Montréal,
- l'hôpital Saint-Luc.

Au-delà du centre-ville se sont essentiellement les hôpitaux et lieux d'emploi importants :

- les hôpitaux Notre-Dame, Général et Royal-Victoria,
- le collège Dawson et les écoles et commerces du quartier Shaughnessy,
- l'université McGill,
- le secteur du Village,
- Radio-Canada et TVA,
- l'école secondaire Pierre-Dupuy et l'école des métiers des Faubourgs-de-Montréal,
- le secteur du métro Frontenac (Place Frontenac, centre sportif, bibliothèque).

Carte 11 : Répartition des densités de déplacements se destinant à l'arrondissement Ville-Marie (EOD2013, 24H, sans retour à domicile)

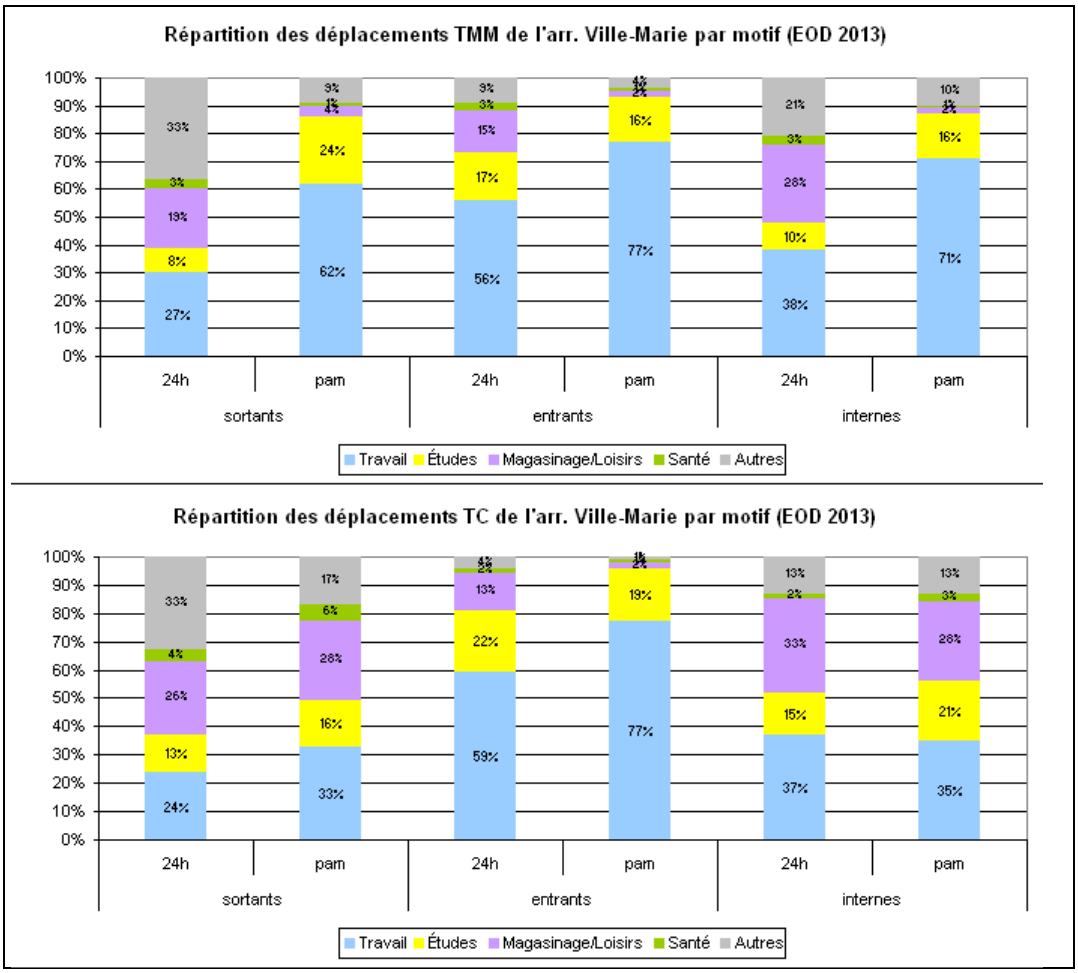
2.1.5 MOTIFS DES DÉPLACEMENTS IMPLIQUANT L'ARRONDISSEMENT VILLE-MARIE

La répartition des déplacements selon les motifs de déplacements (toujours sans considérer le retour à domicile), montre une grande disparité entre les déplacements sur 24h et sur la PAM et la particularité des déplacements TC durant la PAM. Les motifs considérés sont : le travail, les études, le magasinage et loisirs, la santé et « autres » (visite, accompagnement et autres).

Les déplacements TMM sortants et internes de l'arrondissement sur 24h sont équilibrés (1/3 pour le travail-études, 1/3 pour la santé et 1/3 pour le magasinage/loisirs et les autres motifs) tandis que durant la PAM, près de 85% des déplacements sont réalisés pour le travail-études au détriment de tous les autres motifs. En mode TC, les motifs sont distribués différemment : sur 24H, le motif santé est négligeable (4%) au détriment du motif « autres » (1/3); durant la PAM, la répartition est équilibrée (1/3 pour le travail, 1/3 pour le magasinage et la santé, 1/3 pour les études et autres).

Les déplacements entrants eux sont globalement axés sur les motifs travail et études tant pour le mode TMM que TC : près de 60% travail et 20% études sur 24H et 75% travail et 20% études durant la PAM.

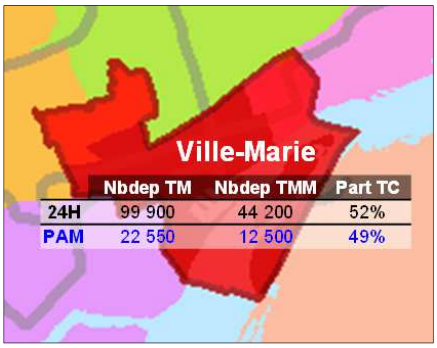
Graphique 6 : Répartition des déplacements TMM et TC impliquant l'arrondissement Ville-Marie par motif (EOD 2013, 24H et PAM, sans motif retour à domicile)



2.1.6 DÉPLACEMENTS INTERNES À L'ARRONDISSEMENT VILLE-MARIE

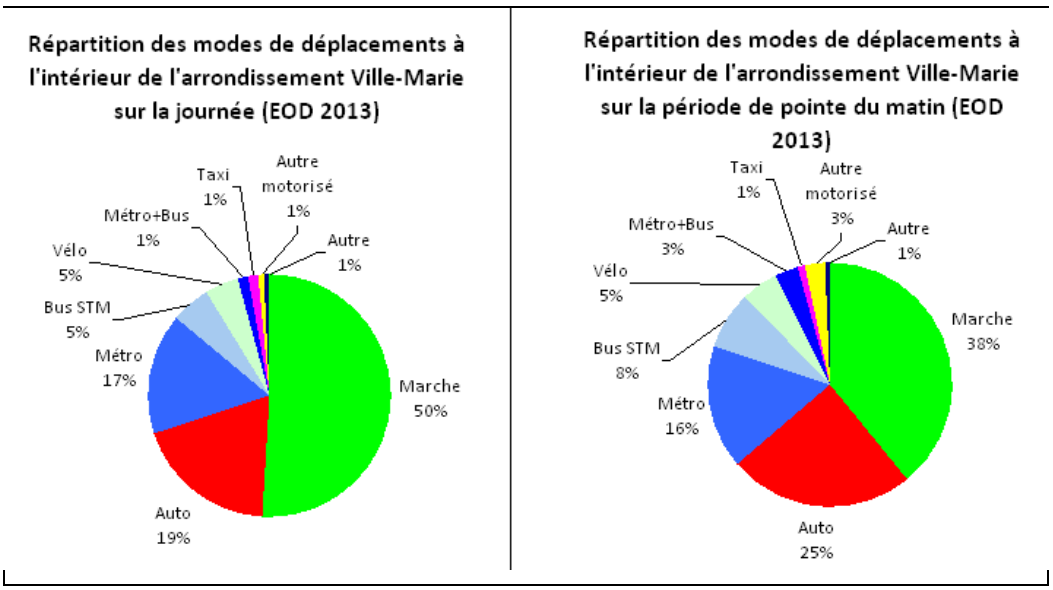
Concernant les déplacements internes de l'arrondissement, même si plus d'un déplacement sur deux se fait à pied ou en vélo, la part modale TC par rapport aux motorisés reste importante avec 49% durant la PAM et 52% sur la journée.

Carte 12 : Déplacements internes à l'arrondissement Ville-Marie (EOD2013, sans retour à domicile)



Parmi les déplacements TC sur la journée, 74% se font avec le métro seulement soit près de 17 000 déplacements par rapport à 22% en autobus seul soit 5 000 déplacements.

Graphique 7 : Répartition des modes des déplacements TMM et TC internes à l'arrondissement Ville-Marie (EOD 2013, 24H et PAM, sans motif retour à domicile)

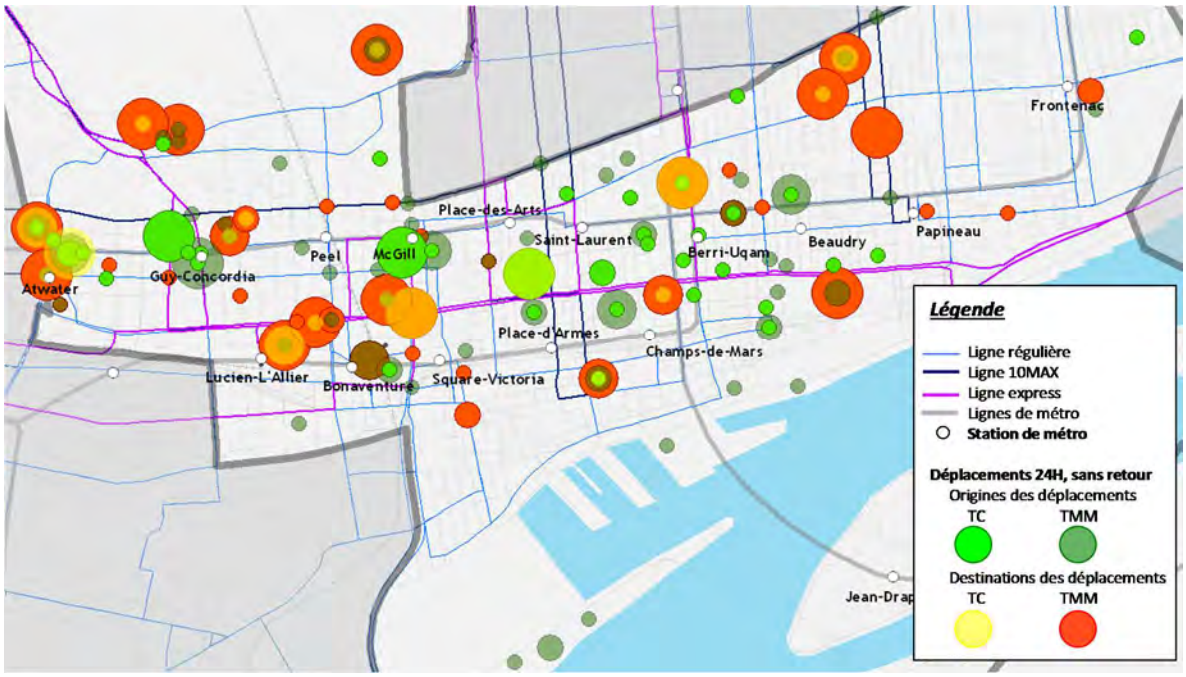


La carte suivante montre, à partir de la distribution des 44 200 déplacements TMM sur 24H, que plus on s'éloigne du cœur de l'arrondissement, le centre-ville, plus la part modale TC

diminue par rapport au TMM pour les déplacements internes : au nord de Sherbrooke, à l'est de Ahmerst et au sud de Saint-Antoine.

C'est à l'intérieur de ce périmètre que sont localisées la majorité des origines de déplacements et un certain nombre de destinations majeures. L'interprétation plus précise des données à un niveau aussi désagrégé et avec des quantités de déplacements trop faibles n'est pas significative pour notre analyse.

Carte 13 : Localisation des déplacements internes à l'arrondissement Ville-Marie selon l'origine et la destination ainsi que le mode TC ou TMM (EOD2013, 24H, sans retour à domicile)



2.1.7 PARTICULARITÉ TOURISTIQUE DE L'ARRONDISSEMENT VILLE-MARIE

L'arrondissement Ville-Marie représente le pôle des attraits historiques et touristiques pour Montréal. Tout au long de l'année et encore plus intensément durant la période estivale, les activités culturelles et artistiques destinées aux clientèles locales et touristiques sont organisées et induisent des flux de déplacements qui ne sont pas bien comptabilisés dans les enquêtes origine-destination.

Particulièrement pour cet arrondissement, il existe ainsi un biais sur les quantités de déplacements que nous ne pouvons pas estimer.

2.2 SYNTHÈSE

L'arrondissement Ville-Marie est la zone la plus dynamique de l'île de Montréal et donc la plus affectée par les flux de déplacements. Sans compter le transit, elle est la destination de plus de 450 000 déplacements motorisés par jour dont 35% issus de l'extérieur de l'île et près de 45 000 déplacements internes (motorisés).

Les déplacements TC montréalais impliquant l'arrondissement sont en majorité issus des secteurs centraux (limitrophes), plus précisément les secteurs desservis par le réseau fort du transport en commun (métro, 10max, express) et ayant un accès direct. Comparativement aux déplacements TMM (essentiellement l'auto), les déplacements TC sont défavorisés en raison des barrières physiques qui imposent des trajets plus longs et impliquant des correspondances. Néanmoins, certains secteurs plus lacunaires qui ont été identifiés pourront être analysés plus finement pour définir des pistes d'améliorations des déplacements vers ou en provenance de l'arrondissement Ville-Marie tel que l'optimisation du réseau ou des MPB.

L'arrondissement Ville-Marie présente tant des attraits pour le motif travail, avec la présence notamment du quartier des affaires, le motif études, avec les écoles et universités, que le motif magasinage-loisirs, avec ses grands centres commerciaux, et la santé, avec la panoplie d'établissements de soins généraux et spécialisés.

Comparativement aux déplacements entrants qui sont majoritairement pour motif travail et études (plus de 70%), les déplacements sortants de l'arrondissement présentent une répartition plus variée des motifs. Par ailleurs, la distribution des motifs varie entre les modes motorisés et le TC, ce qui laisse à croire en un manque à gagner pour le TC.

Concernant les déplacements internes, la dynamique entre les différents modes se combine de manière satisfaisante. Cependant, les déplacements motorisés non TC ont une part importante pour des déplacements de courte distance. Un travail sur l'attractivité des modes doux et TC et la limitation des déplacements automobiles doit être réalisé selon les objectifs précis de l'arrondissement. Aussi, il est indispensable que les grands projets, notamment d'infrastructures, ne se fassent pas au détriment des déplacements locaux.

3. PROJETS DE DÉVELOPPEMENT URBAIN ET D'INFRASTRUCTURES TC

De manière globale, la STM collabore avec les arrondissements et les villes liées afin d'être au fait des projets résidentiels, commerciaux, institutionnels, etc. à l'étude et d'être proactif dans l'évaluation et l'amélioration de son offre de service. Elle participe également à l'ensemble des démarches de planification comportant un volet transport (plan d'urbanisme, plan de déplacements, consultations publiques) et est à l'écoute de la population (associations communautaires, commentaires clientèle) afin d'améliorer le service en continu et de faire le suivi de l'utilisation de son réseau.

La STM est ainsi partie prenante des grands projets de développement touchant l'île de Montréal. Comme grands projets dans l'arrondissement Ville-Marie, on peut penser notamment à la reconstruction du quartier Griffintown et du pourtour du Centre Bell, le redéploiement du Centre Hospitalier Universitaire de Montréal (CHUM) et du Centre Universitaire de Santé McGill (CUSM)..

4. DIAGNOSTIC

En somme, voici quelques-uns des principaux constats en termes d'offre et de demande, pour l'arrondissement Ville-Marie :

- Un réseau TC varié, accessible et favorisant la multimodalité.
- Un réseau de métro performant et prédominant, malgré quelques problématiques de surcharge ponctuelles
- Un réseau de lignes d'autobus complémentaire aux modes lourds, soutenu par des MPB sur les axes routiers importants.
- Les infrastructures TC les plus importants de la région de Montréal, reliant l'ensemble des agences organisatrices de transport (AOT)
- Des déplacements entrants qui sont majoritairement pour le motif travail et études. De grands générateurs de déplacements, clairement identifiés.
- Part de marché la plus élevée sur l'île de Montréal pour le TC, mais il reste encore plusieurs secteurs hors de l'arrondissement qui présentent un nombre significatif de déplacements motorisés non TC vers le centre-ville qui représente donc un potentiel de transfert modal.
- À l'interne de l'arrondissement, les déplacements en mode actif (marche, vélo) sont plus importants et la part du TC est appréciable. Cependant, la part des déplacements motorisés non TC sont non négligeables.
- Les projets importants de développement d'infrastructures, résidentiels et autres sont nombreux dans l'arrondissement, il importe à la STM de prendre part à leur élaboration et d'adapter son offre de service, en adéquation avec les besoins actuels et futurs.
- L'arrondissement présente une particularité événementielle, mais celle-ci n'est pas mesurable à partir des Enquêtes Origine-Destination.

Des pistes d'améliorations du service de la STM (ajouts ou modifications au réseau) seront élaborées à l'étape du plan d'intervention de ce PLD. Toutefois, la STM souhaite mettre de l'avant quelques orientations hors de son ressort, mais qui peuvent améliorer grandement le service qu'elle offre à ses clients :

- Intervenir sur le domaine public afin de soutenir le transport collectif
    - Décloisonner les secteurs bordés de barrières physiques, issues des réseaux routiers et ferroviaires, qui complexifient les déplacements en transport collectif.
    - De concert avec la STM, repenser certains segments du réseau routier du centre-ville, de manière à permettre des parcours TC davantage rectilignes et directs.
        - St-Antoine et St-Jacques (changements de sens de rue multiples)
        - Bleury et Jeanne-Mance (détours permanents via St-Laurent)
    - Revoir l'aménagement de certaines artères afin d'améliorer la performance des lignes express et des MPB
        - Voie réservée René-Lévesque
        - Axes Ontario et Sherbrooke, particulièrement en pointe PM et en amont du pont Jacques-Cartier

ANNEXE 1 – DÉCOUPAGE DES SECTEURS MUNICIPAUX

Région de l'Île	Secteur mun.	Secteur municipal (Nom)
Centre-ville	101	Montréal: Centre-ville
	102	Montréal: Centre-ville périphérique
Sud-Est	111	Montréal: Sud-Est
	112	Montréal: Mercier
Sud-Ouest	103	Montréal: Sud-Ouest
	127	Verdun
	128	LaSalle
Nord-Est	106	Montréal: Plateau Mont-Royal
	107	Montréal: Villeray
	108	Montréal: Ahuntsic
	109	Montréal: Saint-Michel
	110	Montréal: Rosemont
	121	Outremont
Nord-Ouest	104	Montréal: Notre-Dame-de-Grâce
	105	Montréal: Côte-des-Neiges
	119	Saint-Laurent
	120	Mont-Royal
	122	Westmount
	123	Hampstead
	124	Côte-Saint-Luc
	125	Montréal Ouest
	126	Lachine: Saint-Pierre
Est	113	Montréal: Pointe-aux-Trembles
	114	Montréal: Rivière-des-Prairies
	115	Montréal-Est
	116	Anjou
	117	Saint-Léonard
	118	Montréal-Nord
Ouest	129	Lachine: sauf Saint-Pierre
	130	Dorval, L'Île-Dorval
	131	Pointe-Claire
	132	Dollard-des-Ormeaux
	133	Roxboro
	134	L'Île-Bizard
	135	Sainte-Geneviève
	136	Pierrefonds
	137	Kirkland
	138	Beaconsfield
	139	Baie-d'Urfé
	140	Sainte-Anne-de-Bellevue
	141	Senneville

Annexe B -

Profil sociodémographique -Statistiques comparatives

Profil sociodémographique de l'arrondissement de Ville-Marie par zones

	Zone						Arrondissement Ville-Marie	Ville de Montréal	Région métropolitaine de recensement
	1	2	3	4	5	6			
Population en 2011	8278	12800	7858	14445	16553	21917	85543	1649519	3824221
Population en 2006	5079	13043	5450	14600	16331	21224	79372	1620693	3635556
Population 2011 (%)	10%	15%	9%	17%	19%	26%	5%	43%	
Variation de la pop. (%)	63.0%	-1.9%	44.2%	-1.1%	1.4%	3.3%	7.8%	2%	5%
Nombre de logement	4448 (9%)	7013 (14%)	4942 (10%)	8560 (17%)	9243 (19%)	15222 (31%)	49428	759946	1613260
Homme (%)	53%	57%	57%	61%	54%	52%	55%	48%	49%
Femme (%)	47%	43%	43%	39%	46%	48%	45%	52%	51%
Âge médian	32.1	41.3	42.4	37.0	36.3	35.3	35,4	38.6	39.7
0 à 19 ans (%)	12%	10%	7%	10%	14%	10%	11%	20%	23%
20 à 34 ans (%)	44%	31%	37%	38%	35%	45%	39%	24%	21%
35 à 44 ans (%)	13%	13%	17%	16%	15%	10%	13%	14%	14%
45 à 54 ans (%)	12%	14%	14%	16%	14%	8%	12%	14%	16%
55 à 64 ans (%)	10%	13%	14%	11%	11%	10%	11%	12%	12%
65 ans et plus (%)	8%	18%	10%	9%	13%	16%	13%	15%	15%
65 à 79 ans (%)	6%	12%	9%	7%	9%	12%	10%	11%	11%
80 ans et plus (%)	3%	6%	1%	2%	4%	4%	4%	2%	4%
Taux de chômage (%)	7%	12%	5%	9%	12%	14%	11%	10%	8%
Taux d'activité (%)	62%	64%	79%	70%	69%	55%	66%	63%	66%
Langue parlée à la maison									
Anglais (%)	41%	17%	27%	12%	6%	46%	27%	20%	17%
Français (%)	34%	59%	65%	80%	82%	23%	55%	59%	70%
Autre (%)	25%	24%	7%	8%	12%	32%	19%	21%	13%
Vivant seul (%)	57%	67%	52%	69%	66%	73%	59%	53%	46%
Mode de transport ver le travail									
Conducteurs (automobile, camion ou autre)	42%	20%	40%	21%	25%	28%	27%	48%	66%
Passagers	3%	0%	3%	2%	1%	1%	1%	3%	3%
Transport collectif	26%	38%	26%	35%	34%	35%	34%	36%	22%
Marche	26%	38%	26%	35%	34%	32%	33%	9%	5%
Vélo	2%	4%	4%	7%	6%	3%	5%	3%	2%
Autre	1.0%	0.0%	0.5%	0.1%	0.3%	0.6%	0.4%	1%	0.9%
Ménage propriétaires (%)	50%	25%	59%	20%	20%	17%	26%	36%	55%
Ménage locataires (%)	50%	75%	41%	80%	80%	83%	74%	64%	45%
Logements sociaux (%)	1.2%	25.3%	11.6%	16.3%	16.1%	1.3%	12.1%	9%	8.3%
Ménages dépensant plus de 30% de leur revenu pour se loger	63%	42%	52%	44%	40%	26%	42%	40%	39%
Revenu moyen des individus ($)	34 678.75 $	35 618.33 $	95 708.67 $	28 852.50 $	24 480.86 $	43 413.75 $	39 800.00 $	33 859.00 $	37 727.40 $
Prix des loyers mensuel (médiane $)	1 124.75 $	699.10 $	1 355.33 $	703.80 $	597.00 $	958.00 $	811.33 $	684.00 $	694.00 $
Valeurs médianes des logements ($)	309 204.50 $	276 905.50 $	433 439.33 $	275 382.70 $	253 965.38 $	451 893.29 $	315 595.10 $	338 139.00 $	275 723.00 $

Annexe C -

Note concernant les données de l’Enquête origine-destination de 2013.

NOTE CONCERNANT LA MÉTHODOLOGIE UTILISÉE POUR EXTRAIRE LES DONNÉES DE L'ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION 2013 POUR L'ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE ET PRÉSENTÉES DANS LE PORTRAIT/DIAGNOSTIC DES DÉPLACEMENTS

Objectif :

→ Cette note a pour objectif de clarifier la méthodologie utilisée pour extraire les données de l'Enquête Origine-Destination 2013 pour l'arrondissement de Ville-Marie de la base de données désagrégée de l'Agence Métropolitaine de Transport(AMT).

Données utilisées :

→ Base de données désagrégée de l'Enquête Origine-Destination 2014 de l'AMT.

Terminologie utilisée :

→ **Déplacement :** personne qui se déplace entre une origine et une destination en utilisant un ou plusieurs modes et qui a un motif.

→ **Déplacement produit :** déplacement qui a une origine dans l'arrondissement (destination dans l'arrondissement ou à l'extérieur).

→ **Déplacement attiré :** déplacement qui a pour destination l'arrondissement (origine dans l'arrondissement ou à l'extérieur).

→ **Déplacement interne :** déplacement qui a son origine et sa destination dans l'arrondissement

→ **Déplacement sortant :** déplacement qui a son origine dans l'arrondissement et une destination à l'extérieur.

→ **Déplacement entrant :** déplacement qui a une destination dans l'arrondissement et une origine de l'extérieur.

→ **Déplacement en transit :** déplacement qui passe à travers l'arrondissement – qui n'a pas d'origine ni de destination dans l'arrondissement.

→ **Déplacement en lien avec l'arrondissement :** tout déplacement qu'il soit entrant, sortant ou interne à l'arrondissement.

L'Enquête Origine-Destination 2013, pondération et expansion[16]

L'Enquête téléphonique Origine-Destination de la région métropolitaine de Montréal qui est réalisée tous les cinq ans brosse un portrait statistique des différentes caractéristiques des déplacements des personnes. Pour chaque déplacement documenté, l'enquête identifie l'origine, la destination, le motif, l'heure de départs et tous les modes de transport utilisés. D'autres variables sociodémographiques comme le sexe, le nombre de personnes par ménage et le nombre de véhicules automobiles possédés sont également recueillies.

Le questionnaire de l'enquête se compose de trois grands ensembles d'information :

→ L'information sur le ménage ;

→ L'information sur les personnes ;

→ L'information sur les déplacements ;

---

[16] Les informations de cette section sont des extraits du document préparé par l'AMT concernant l'Enquête Origine-Destination 2013. Source : AMT. 2013. *Enquête Origine-Destination 2013. La mobilité des personne dans la région de Montréal, Montréal*, 194 pages.

Pour les besoins d'échantillonnage, le territoire est décomposé en 113 strates géographiques formées par des regroupements de secteur de recensement (SR) ou de subdivision de recensement (SDR), tels que définis par Statistique Canada dans son recensement de 2011. Des numéros de téléphone (logements privés retenus à l'aide d'un échantillonnage aléatoire) sont ensuite contactés dans chacune des strates.

Près de 78 800 ménages furent contactés dans le cadre de l'Enquête de 2013. Les entrevues effectuées ont permis de décrire les caractéristiques de quelque 410 800 déplacements réalisés par les 188 800 personnes qui composent ces ménages.

Après les entrevues téléphoniques, deux ensembles de facteurs de pondération et d'expansion sont calculés. Le premier factorise les ménages en les distinguant selon leur taille et leur secteur de résidence. Le second vient apporter au premier ensemble de facteurs un redressement au niveau des personnes en calant leur nombre sur les données démographiques, selon les cohortes d'âge et de sexe. La pondération et l'expansion des données à la population réelle s'effectuent selon une stratification géographique et sociodémographique des répondants et s'appuient sur les données de référence du recensement de 2011. Ces facteurs de pondération et d'expansion permettent d'estimer les résultats de l'Enquête (p.ex. des volumes de déplacements ou les caractéristiques des ménages) à des zones géographiques (Voir AMT. 2013. *Enquête Origine-Destination 2013. La mobilité des personnes dans la région de Montréal, Montréal*, p.8-11 pour plus d'information concernant la méthode utilisée par l'AMT).

Méthodologie utilisée :

La méthodologie utilisée pour extraire les données de l'Enquête Origine-Destination 2013 pour l'arrondissement de Ville-Marie est la suivante :

- → Les données désagrégées furent d'abord traitées dans ArcMAP, un logiciel de traitement pour les données géoréférencées, afin d'identifier de manière dichotomique tous les déplacements en lien avec l'arrondissement de Ville-Marie et avec les six zones de découpages (déplacements internes, entrants et sortants, ainsi que leurs caractéristiques (mode, motif, origine, destination, heures de déplacements, etc.).
  - Pour ce faire, il a simplement fallu géolocaliser les différentes origines et destinations des déplacements sur une carte de la région métropolitaine délimitant l'arrondissement de Ville--Marie, ses zones de découpages ainsi que les différentes zones de découpage utilisées par l'AMT. Des variables dichotomiques (nouvelles colonnes à la base de données désagrégée) furent ajoutées afin de permettre d'identifier et de différentier les origines et les destinations des déplacements situés à l'intérieur des différentes zones d'analyse (arrondissement de Ville-Marie, les six zones de découpage, la Couronne Nord, la Couronne Sud, Montréal Est, Montréal Ouest, Montréal centre, Laval et la Rive-Sud).
- → La base de données fut ensuite manipulée dans Excel à l'aide notamment de tableaux croisés dynamiques. C'est de cette façon que furent extraites les statistiques pertinentes à l'élaboration portrait/diagnostic concernant la mobilité dans l'arrondissement de Ville-Marie.
  - L'utilisation du facteur d'expansion pour les déplacements (variable présente dans la base de données désagrégée pour tous les déplacements et développée par l'AMT) fut utilisée afin d'estimer les volumes de déplacement totaux.

Précisions statistiques[17] :

Puisque les facteurs d'expansions de l'AMT furent calculés à l'aide des données statistiques du recensement de 2011 pour les secteurs municipaux (SM), frontières géographiques légèrement différentes de celle de l'arrondissement de Ville-Marie, la précision statistique des résultats présentés pour l'arrondissement de Ville-Marie est vraisemblablement légèrement plus faible.

La comparaison de la population de la population de base de données désagrégée pour l'arrondissement de Ville-Marie à celle de la population recensée dans l'arrondissement dans le cadre du recensement de 2011 et de l'Enquête nationale auprès des ménages fut effectuée pour évaluer la précision statistique des résultats.

Selon le recensement de 2011, l'arrondissement de Ville-Marie comptait 84 015 résidents. Selon les données désagrégées de l'Enquête Origine-Destination et utilisant le facteur d'expansion pour les personnes, l'arrondissement compte 82 737 personnes, une différence de seulement 1,5% avec la réalité. Cette faible marge d'erreur indique que les résultats présentés dans le portrait/diagnostic des déplacements ont un niveau de confiance de 95%.

---

[17] La précision est une mesure de l'écart entre une estimation obtenue à partir de l'échantillon et le résultat obtenu d'un recensement au complet de la population. Cet écart est attribuable à deux types d'erreur : l'erreur d'échantillonnage et l'erreur d'observation.

Annexe D -

Note concernant l’estimation du nombre de véhicules en transit dans l’arrondissement de Ville-Marie

NOTE CONCERNANT LA MÉTHODOLOGIE ET LES HYPOTHÈSES UTILISÉES POUR ESTIMER LE NOMBRE DE VÉHICULES MOTORISÉS EN TRANSIT DANS L'ARRONDISSEMENT DE VILLE-MARIE.

Objectif :

→ Estimer le nombre de véhicules qui transitent par l'arrondissement de Ville-Marie. Un véhicule est considéré en transit lorsque son origine et sa destination sont situées à l'extérieur du périmètre de l'arrondissement.

Données utilisées :

→ Données de l'Enquête Origine-Destination 2013;

→ Données de comptages réalisées entre 2008 et 2011 de la ville de Montréal dans le cadre du projet de la mise aux normes des feux de circulation;

→ Les plus récentes données de comptages du MTQ pour l'autoroute Ville-Marie et celles de comptages de la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain inc.

Méthodologie et hypothèses utilisées :

→ Calcul des DJMA pour chacun des segments de route disponibles et utilisant d'un écran sur le périmètre de l'arrondissement pour calculer le nombre de véhicules motorisés qui entrent et qui sortent de l'arrondissement chaque jour selon des données de comptages.

- Le nombre total de véhicules motorisés comptés sur l'écran est de 818 700.

→ Utilisation des données de l'Enquête Origine-Destination pour connaitre le nombre de déplacements entrants et sortants de l'arrondissement en automobile.

- Le nombre de déplacements en automobile entrants est de189 000 et sortants est de 191 000.

→ Élaboration d'une hypothèse permettant de prendre en compte tous les déplacements motorisés comme ceux des camions, des véhicules publics (ville, police, ambulancier, pompiers, etc.) et ceux réalisés par les touristes qui ne sont pas pris en compte par l'Enquête Origine-Destination.

- Hypothèse : L'ensemble des déplacements motorisés non comptabilisés dans l'Enquête Origine-Destination représente 20% des déplacements totaux. Ce faisant, le nombre réel de véhicules entrants dans l'arrondissement est de 226 800 et le nombre de véhicules sortants est de 229 200 si l'hypothèse s'avère exacte.

→ Utilisation de la formule suivante pour déterminer le nombre de véhicules motorisés en transit:

Ou :

$$Nombre\ de\ véhicules\ sur\ l'écran = (T * 2) + (E + 20\%) + (S + 20\%)$$

T = nombre de véhicules en transit[18]

E = Nombre de déplacements entrants en automobile

S = Nombre de déplacements sortants en automobile

- Le nombre de véhicules en transit est donc de 181 350.

---

[18] Le nombre de véhicules en transit est compté deux fois sur l'écran (à l'entrée et à la sortie).