

OCPM – Forum

16 mars 2019

Transports et déplacements

- Mise en contexte
- Évolution historique
- Orientations proposées

The image features a dark blue background with several abstract geometric shapes in shades of blue and yellow. The shapes are scattered across the frame, with some appearing as L-shaped blocks and others as triangles or rounded rectangles. The central text 'Mise en contexte' is rendered in a bright yellow color. The overall composition is minimalist and modern.

Mise en contexte

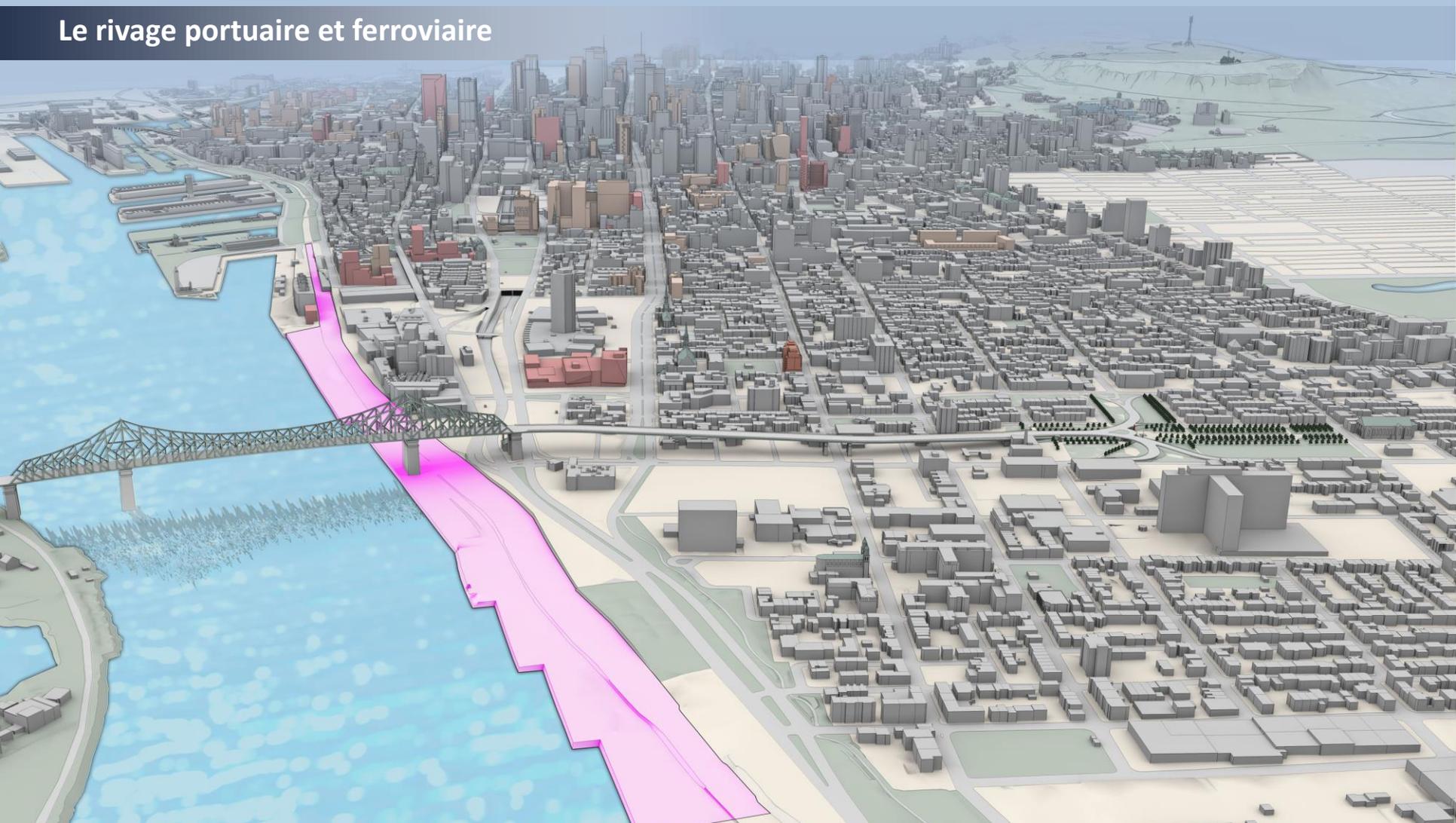
Territoire visé



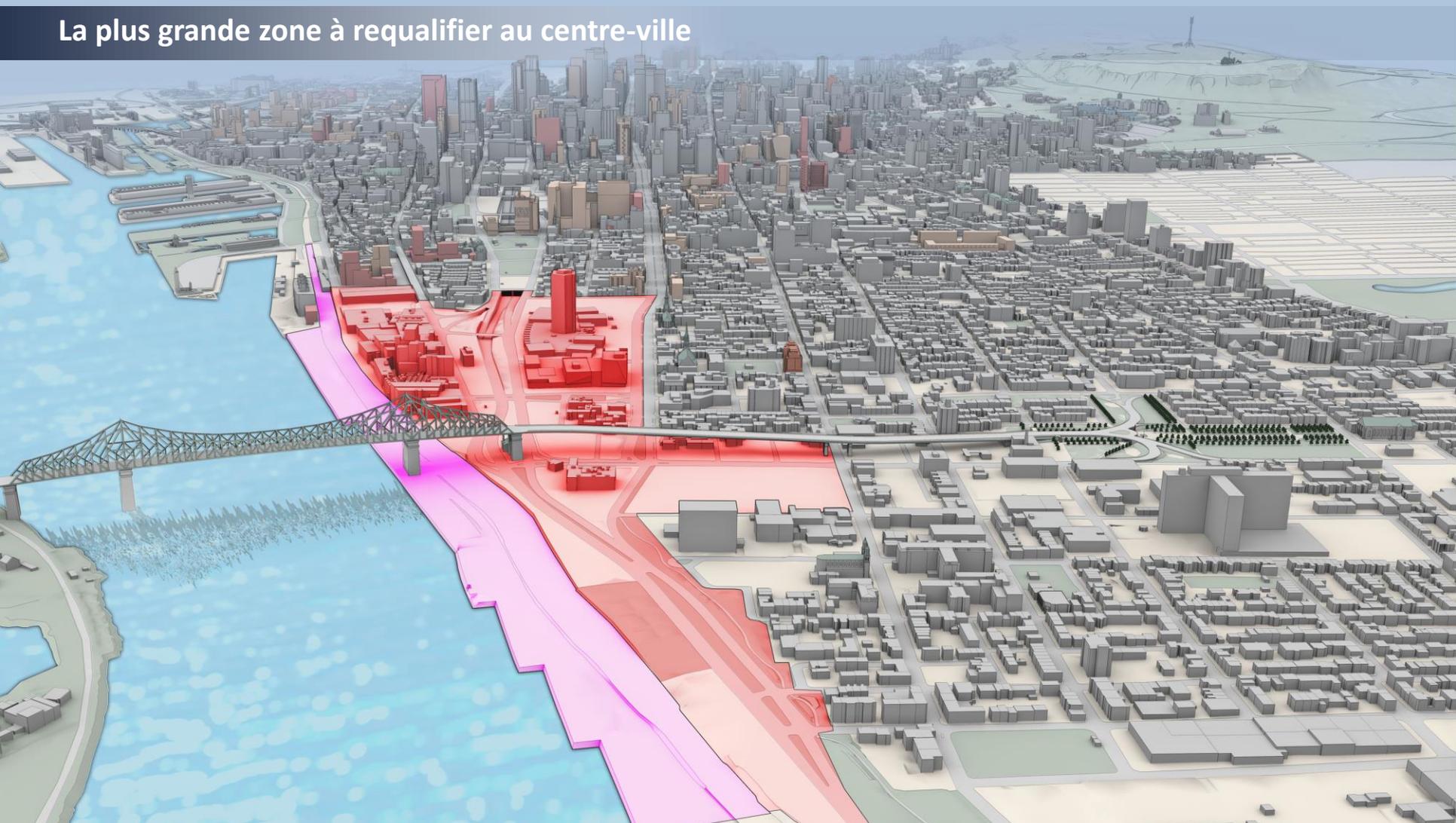
Territoire en continuité du centre-ville



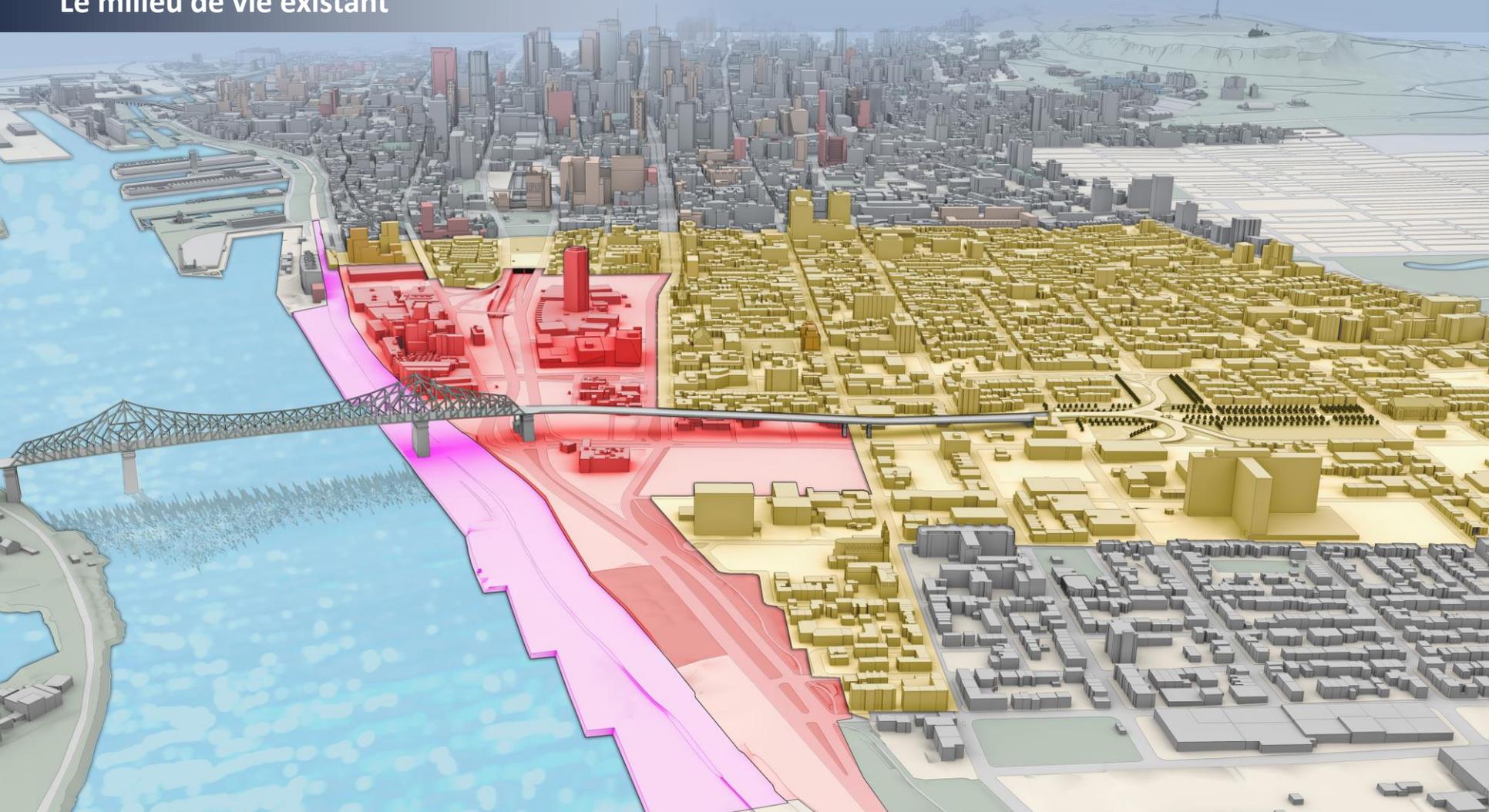
Le rivage portuaire et ferroviaire



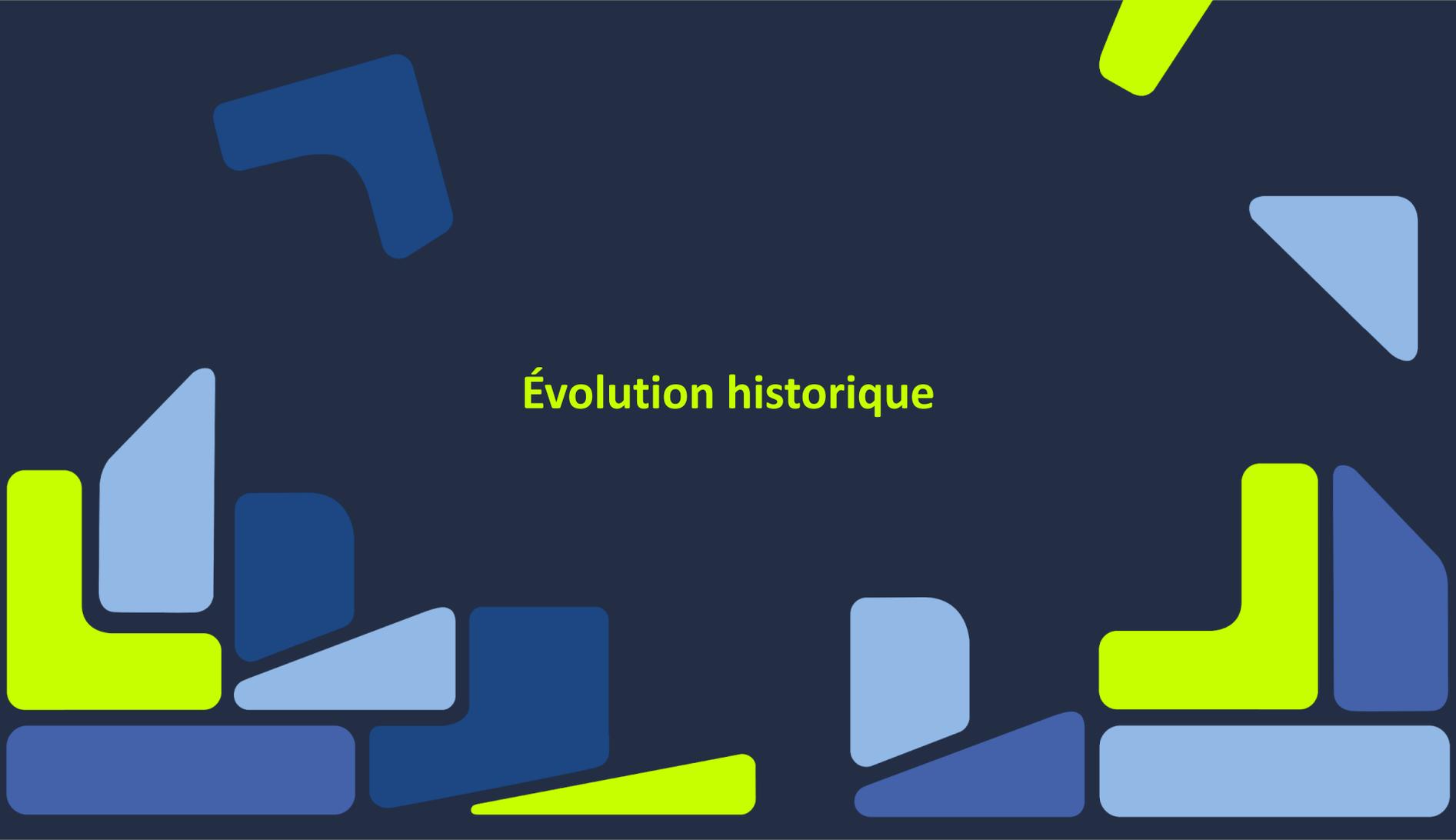
La plus grande zone à requalifier au centre-ville



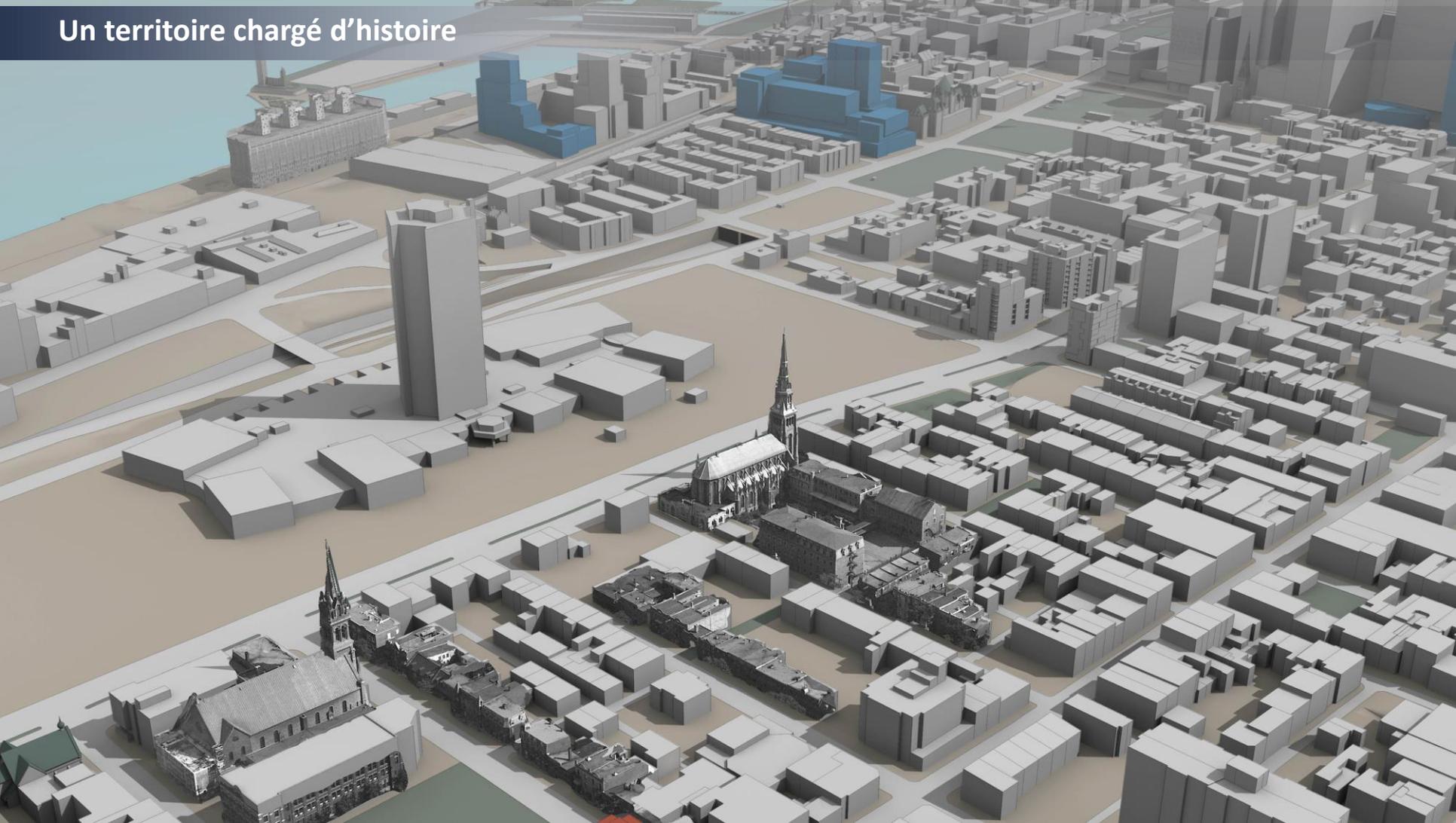
Le milieu de vie existant



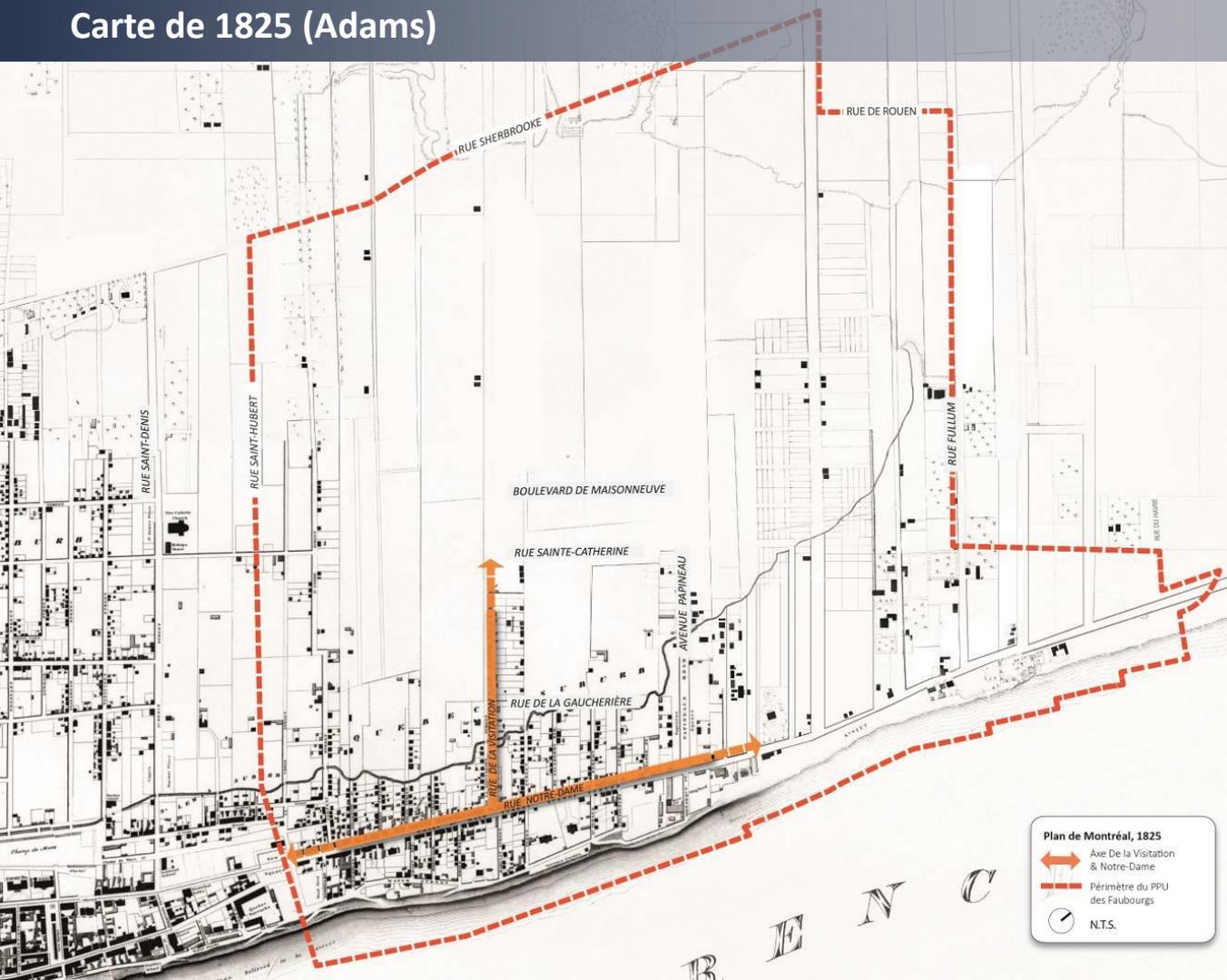
Évolution historique



Un territoire chargé d'histoire



Carte de 1825 (Adams)



Plan de Montréal, 1825

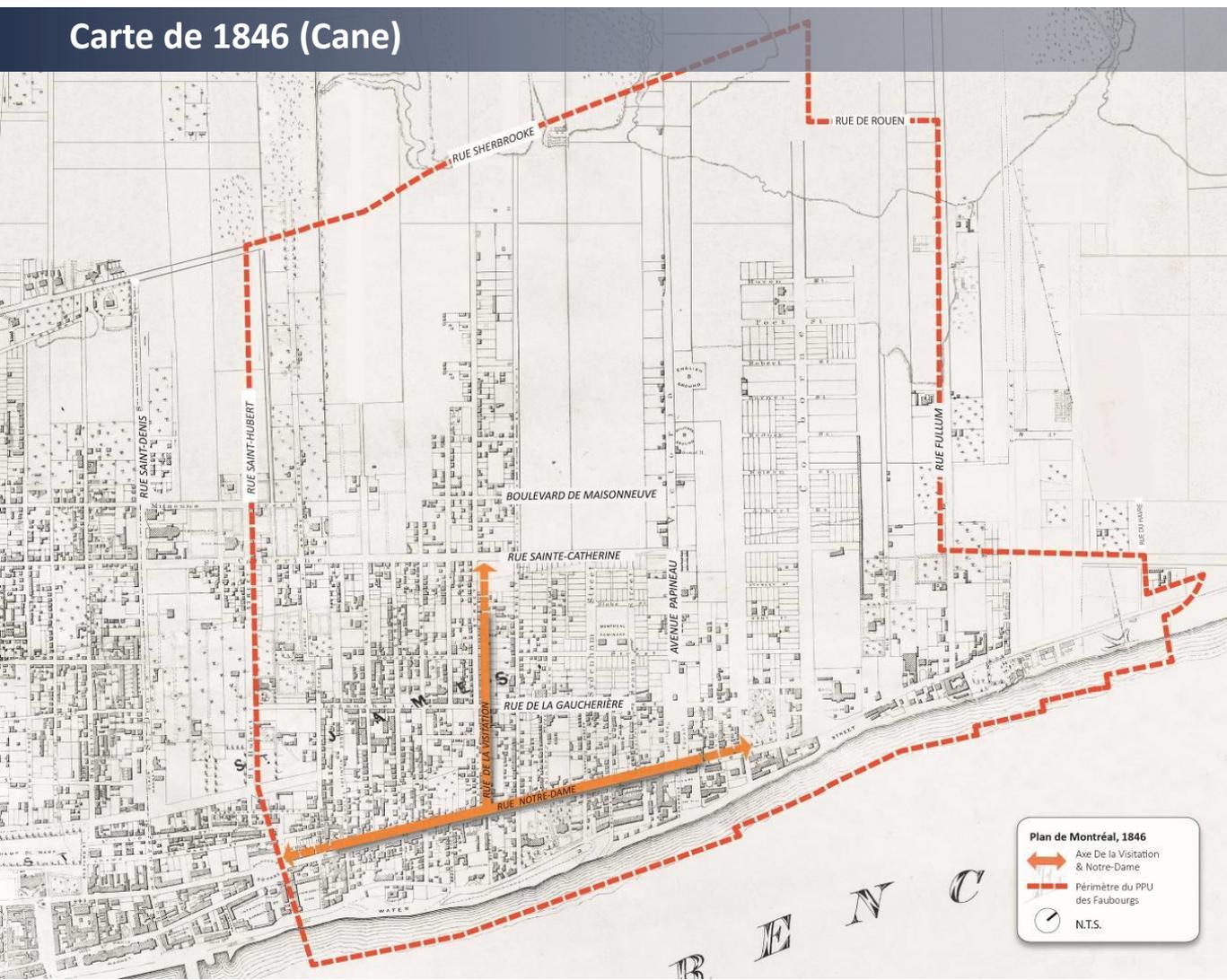
- ↔ Axe De la Visitation & Notre-Dame
- - - Périmètre du PPU des Faubourgs



N.T.S.



Carte de 1846 (Cane)



Plan de Montréal, 1846

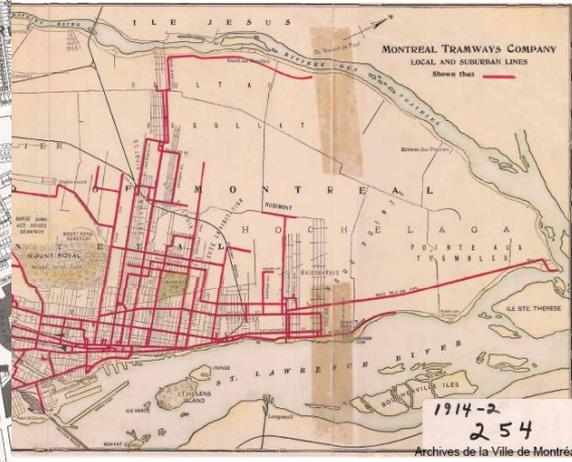
↔ Axe De la Visitation & Notre-Dame

--- Périètre du PPU des Faubourgs

N.T.S.



Carte de 1907 (Pinsonneault)

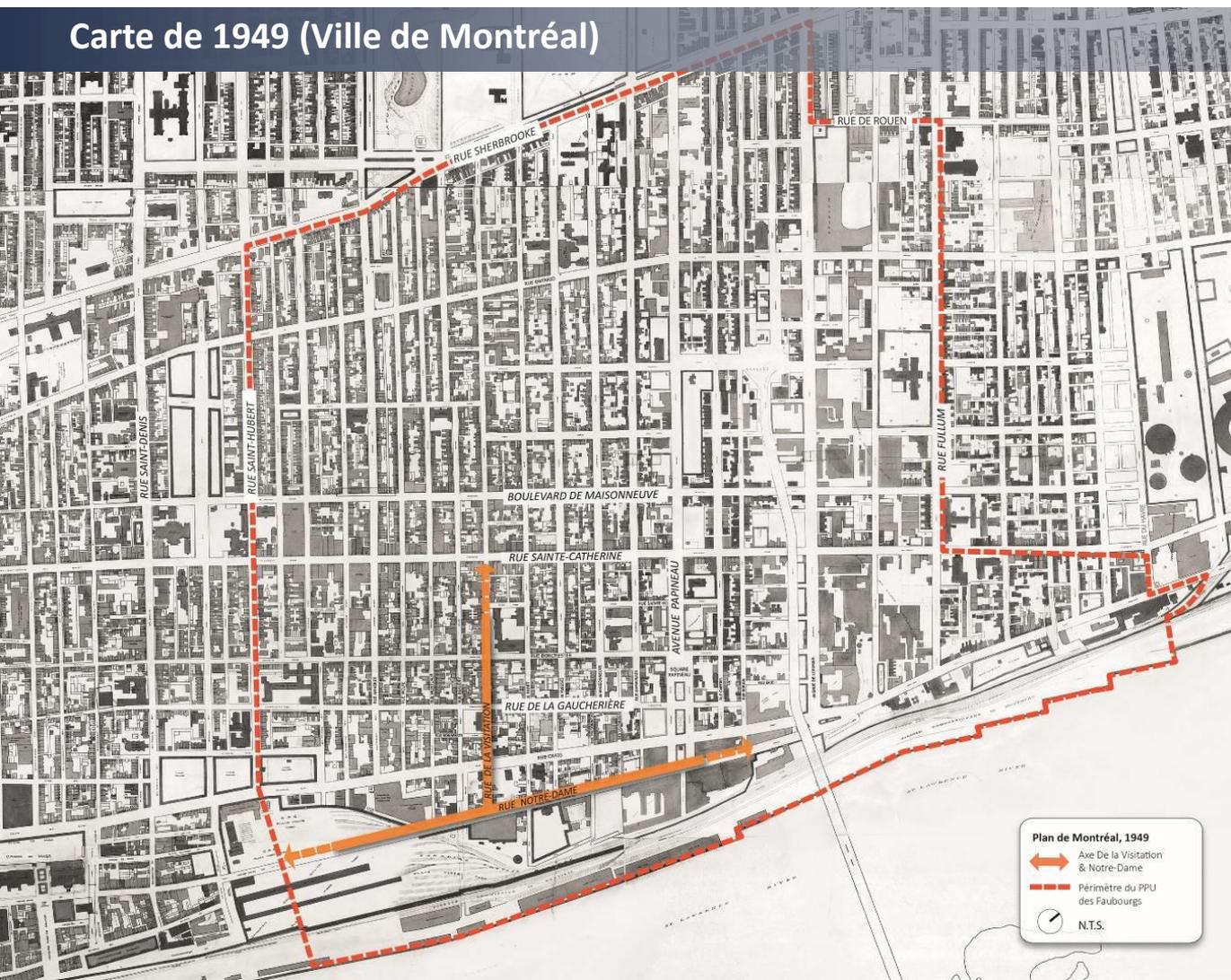


Plan de Montréal, 1907

- ↔ Axe de la Visitation & Notre-Dame
- - - Périmètre du PPU des Faubourgs
- ⊙ N.T.S.



Carte de 1949 (Ville de Montréal)



Plan de Montréal, 1949

↔ Axe de la Visitation & Notre-Dame

--- Périmètre du PPU des Faubourgs

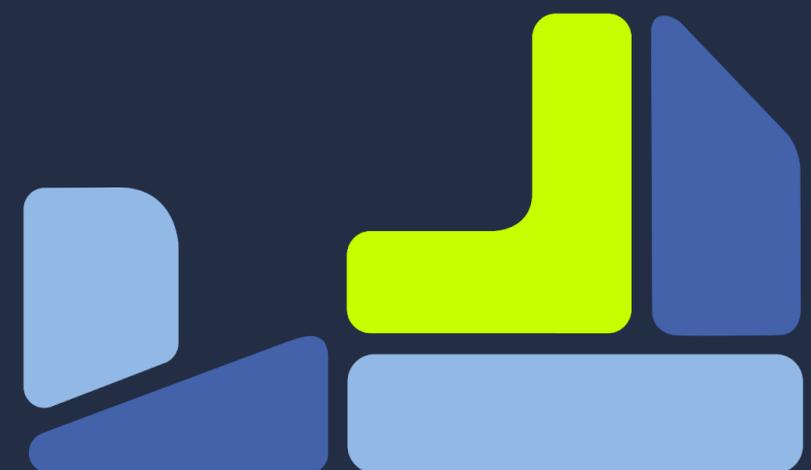
⊙ N.T.S.



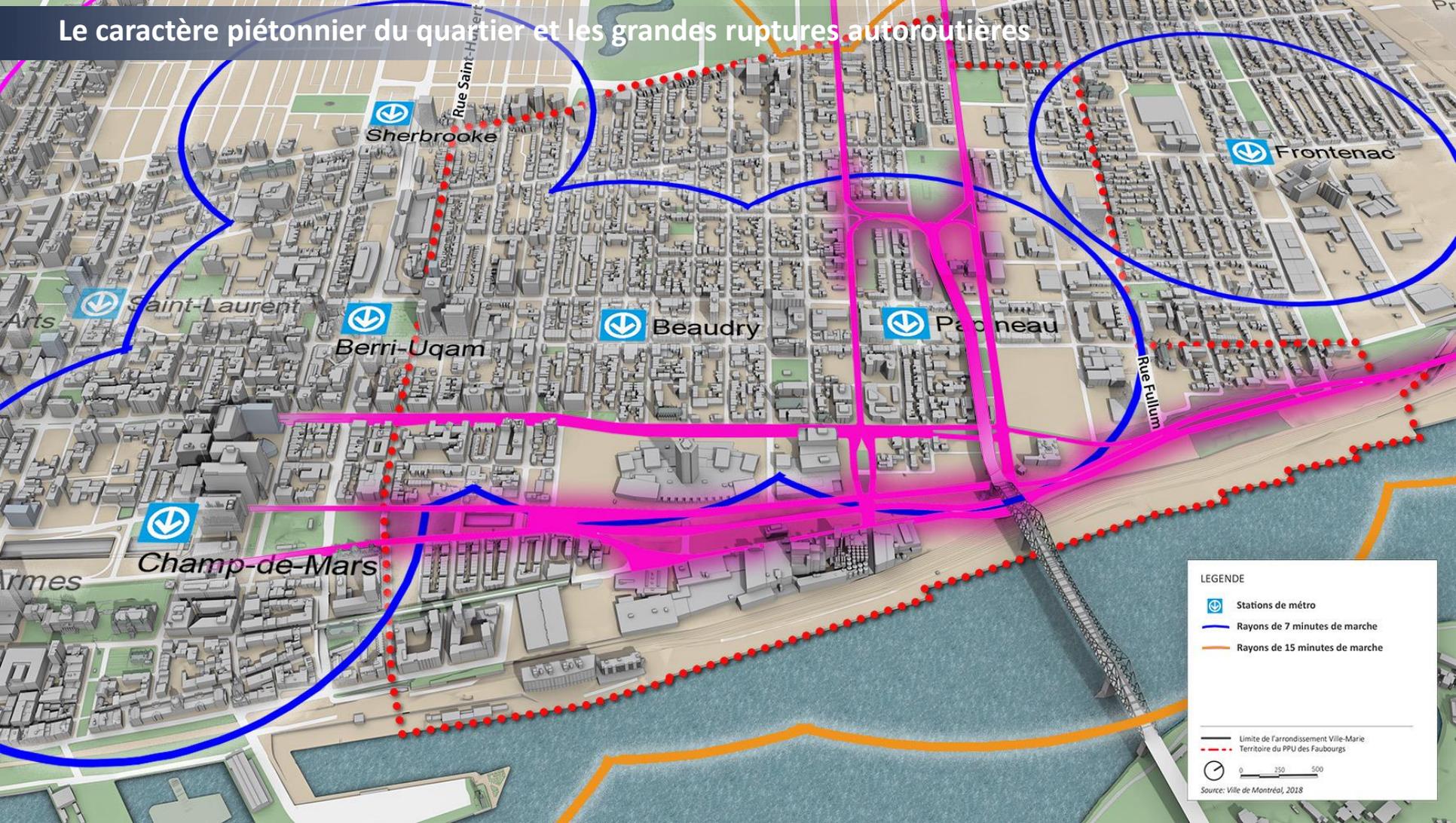
Carte de 2019



Orientations proposées



Le caractère piétonnier du quartier et les grandes ruptures autoroutières



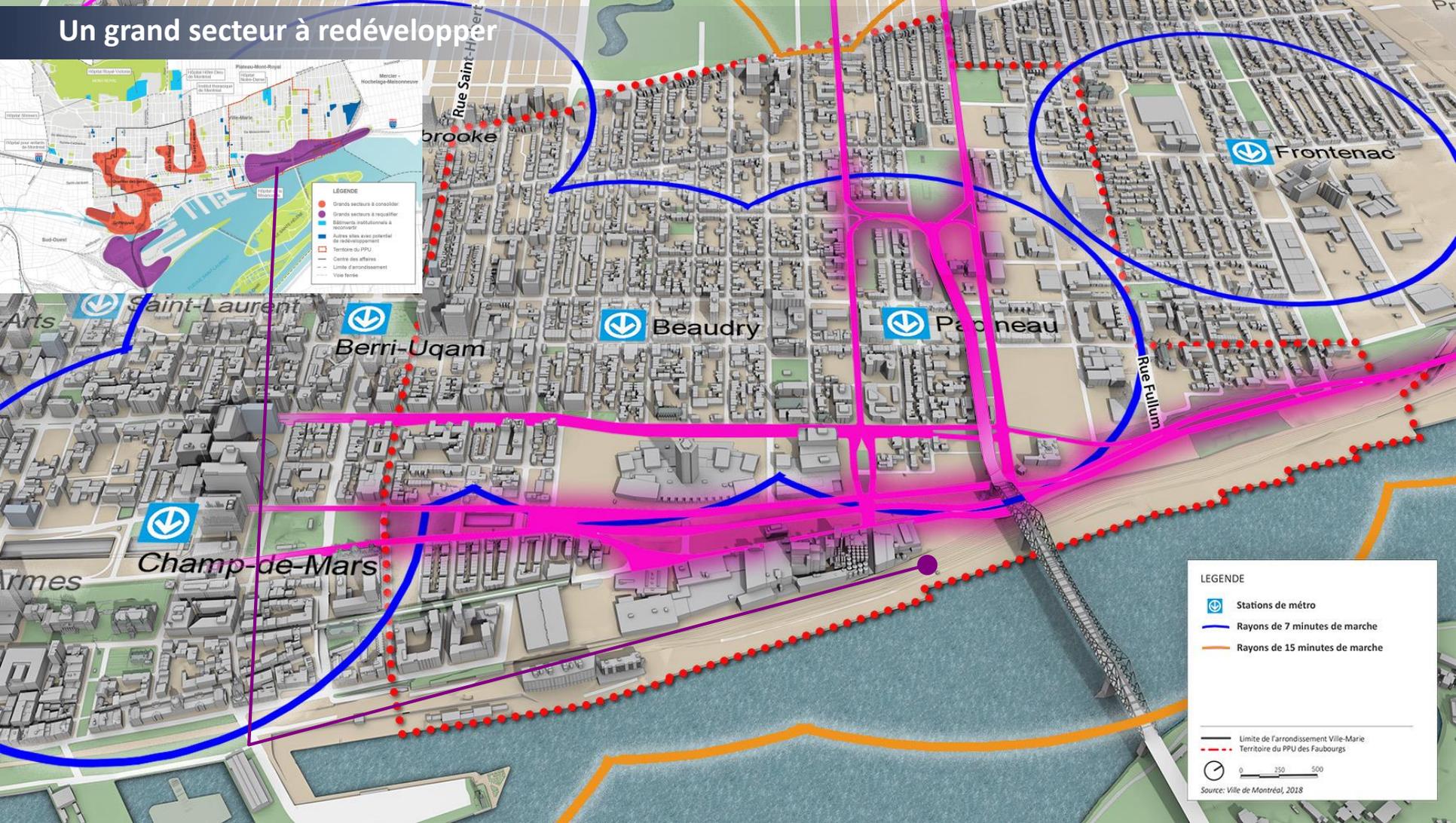
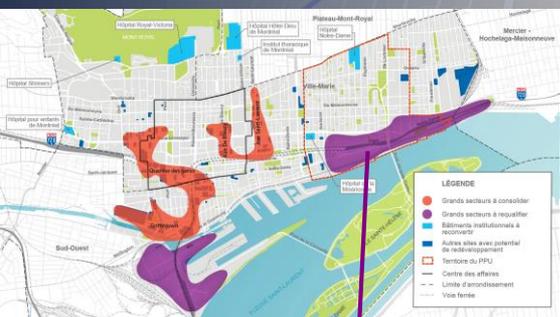
LEGENDE

-  Stations de métro
-  Rayons de 7 minutes de marche
-  Rayons de 15 minutes de marche
-  Limite de l'arrondissement Ville-Marie
-  Territoire du PPU des Faubourgs

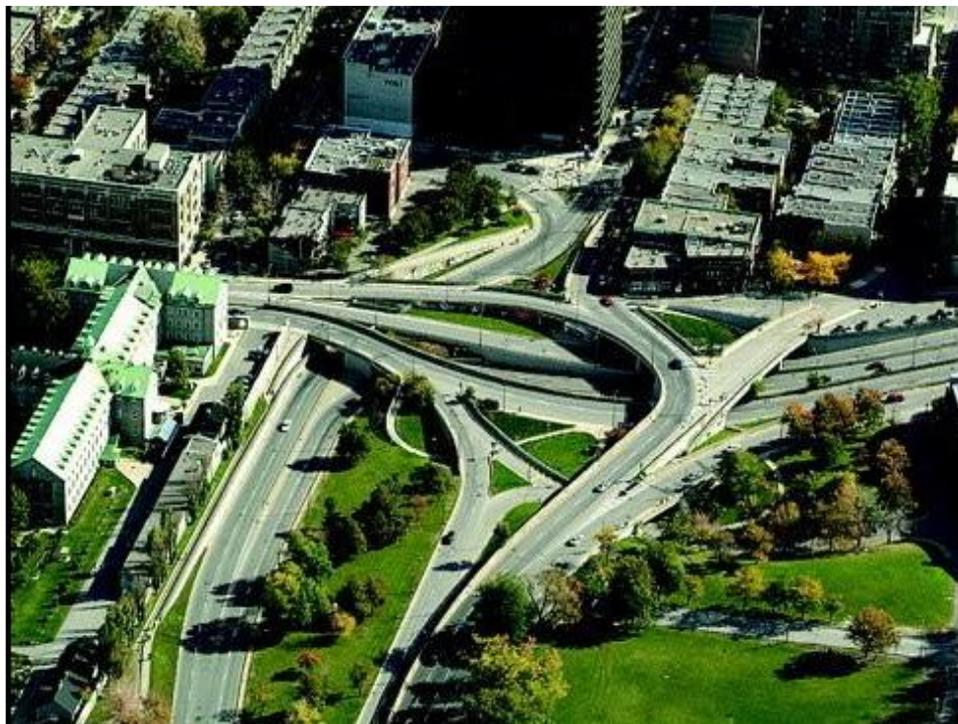
 0 250 500

Source: Ville de Montréal, 2018

Un grand secteur à redévelopper



Intersection avenue des Pins / avenue du Parc



Avant

Échangeur de type autoroutier avec séparation des circulations



Après

Croisement avec un sol unifié pour les piétons et les cyclistes

Autoroute 10 - Viaduc Bonaventure / boulevard Robert Bourassa



Avant
Viaduc autoroutier



Après
Boulevard urbain

Secteurs en requalification

- Redonner plus de place aux mobilités actives dans les secteurs existants
- Favoriser la mobilité collective
- Transformer les ruptures dans le tissu urbain
- Créer une trame viaire et une mixité de fonctions dans les secteurs à requalifier pour répondre à ces objectifs



Principes généraux d'intervention, notamment aux intersections

- réduire le temps de présence des piétons sur la chaussée
- rendre plus visible les cyclistes
- réduire les vitesses des véhicules

L'exemple des saillies près du parc Médéric-Martin



angle des rues du Havre et de Rouen

Principes généraux d'intervention, notamment aux intersections

- réduire le temps de présence des piétons sur la chaussée
- rendre plus visible les cyclistes
- réduire les vitesses des véhicules

- Saillies
- Accessibilité universelle
- Marquage au sol
- Visibilité accrue
- Éclairage

L'exemple des saillies près du parc Médéric-Martin



angle des rues du Havre et de Rouen

Principes généraux d'intervention, notamment aux intersections

- réduire le temps de présence des piétons sur la chaussée
- rendre plus visible les cyclistes
- réduire les vitesses des véhicules

- Saillies
- Accessibilité universelle
- Marquage au sol
- Visibilité accrue
- Éclairage

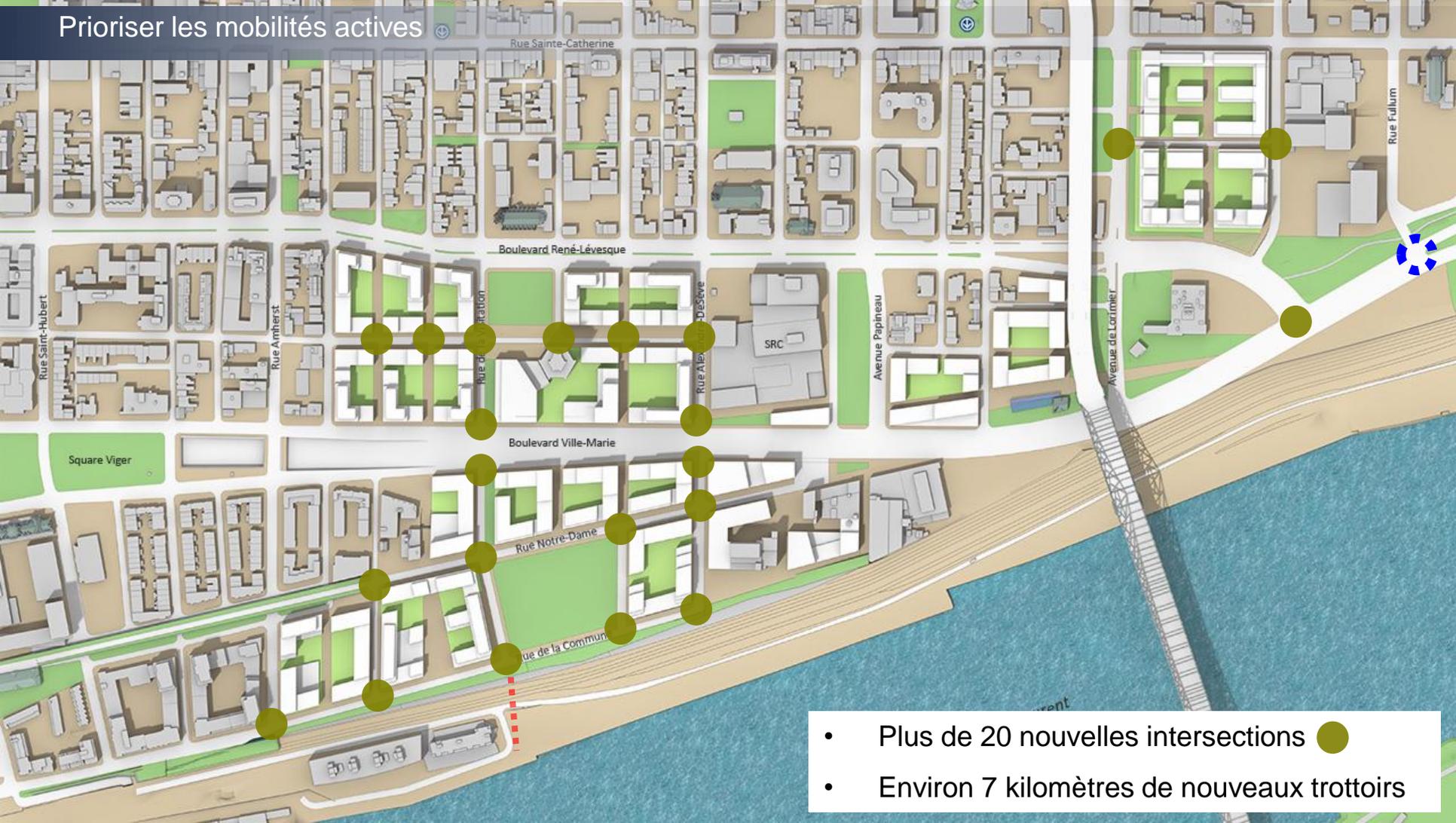
L'exemple des saillies près du parc Médéric-Martin

- ▶ Baisse d'1/3 de la distance à traverser rue de Rouen (de 12m à 8m)
- ▶ Augmentation de 25% des espaces piétons
Avant : 30% piétons vs 70% voitures
Après : 55% piétons vs 45% voitures



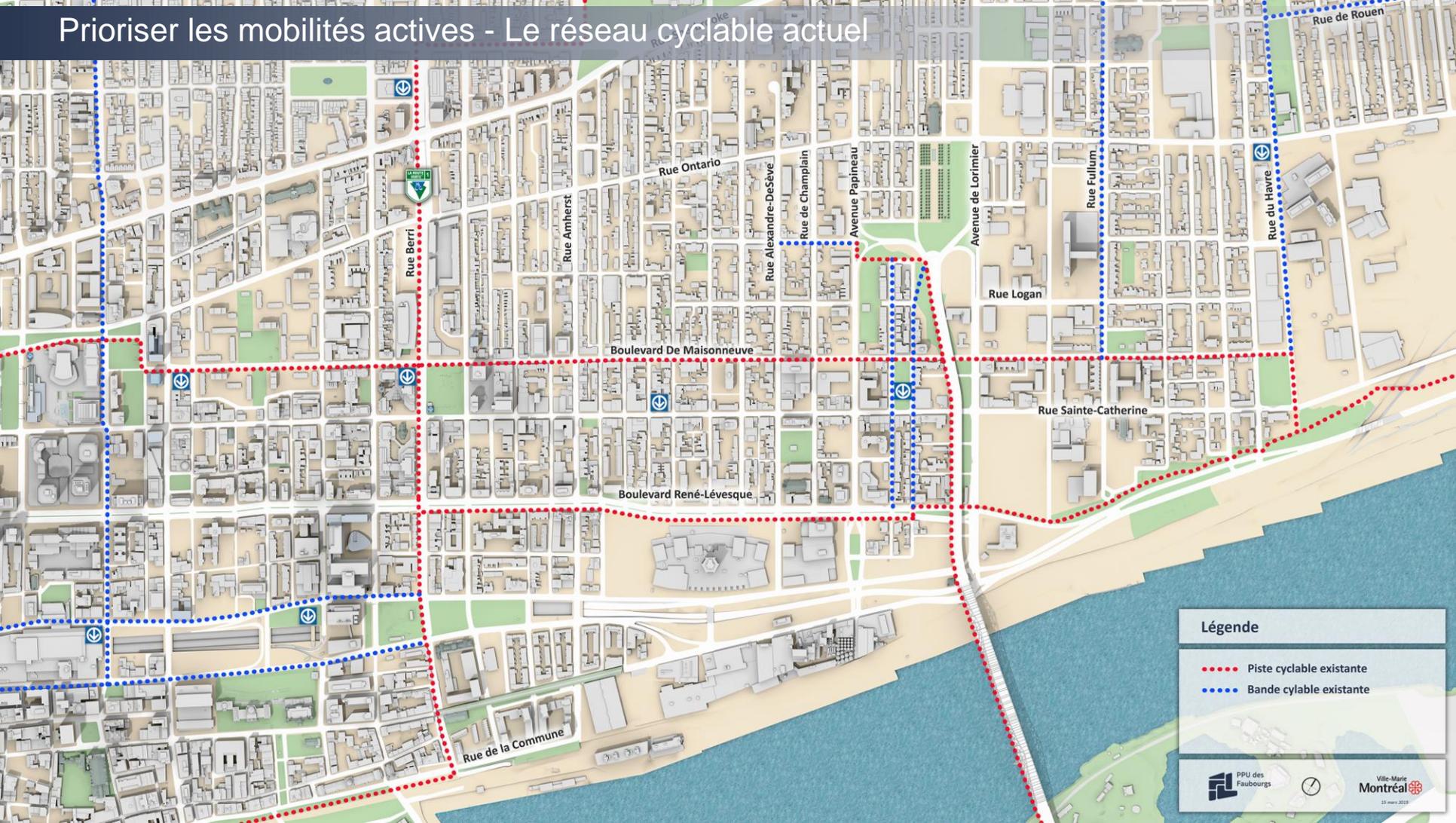
angle des rues du Havre et de Rouen

Prioriser les mobilités actives



- Plus de 20 nouvelles intersections ●
- Environ 7 kilomètres de nouveaux trottoirs

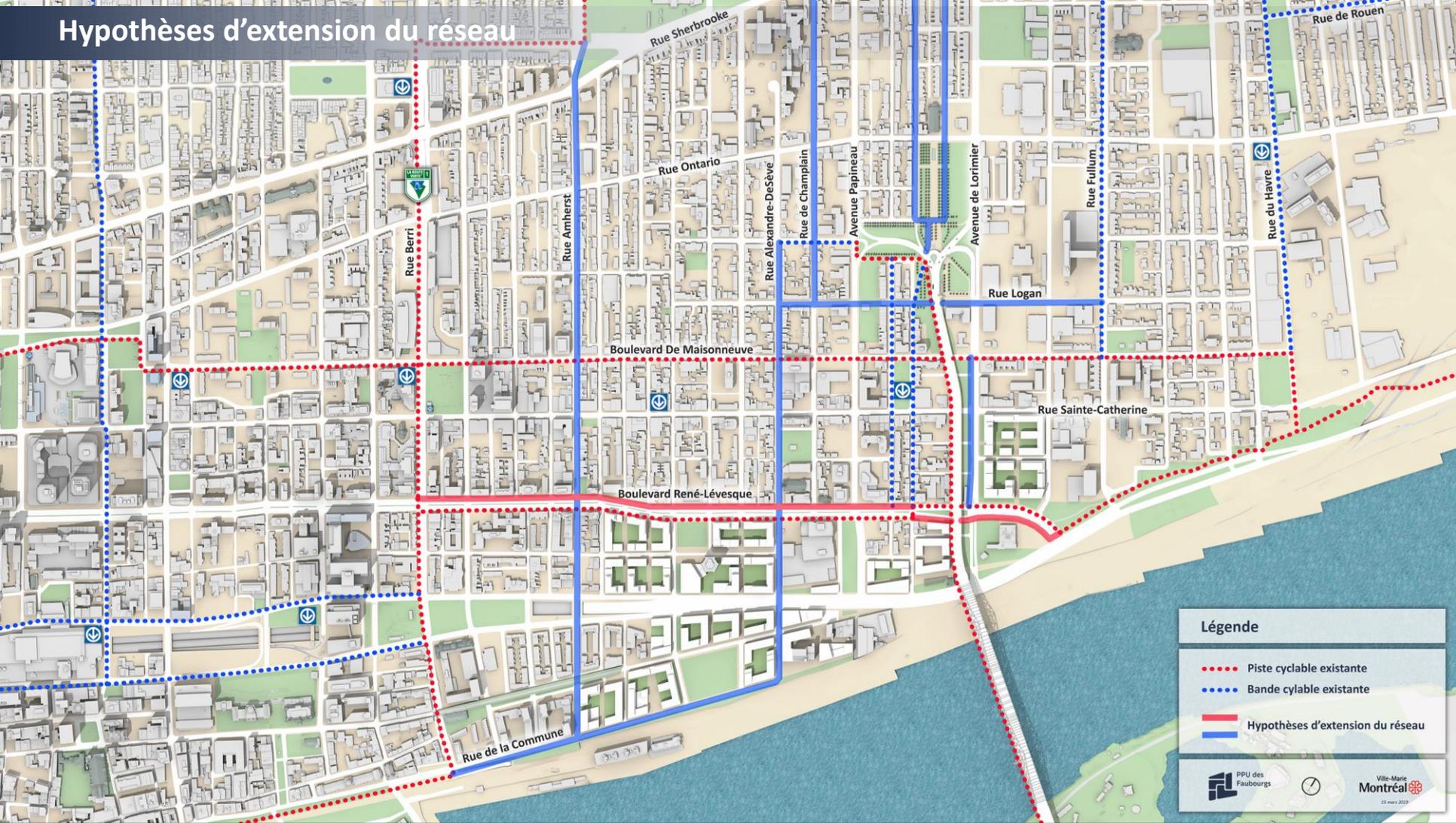
Prioriser les mobilités actives - Le réseau cyclable actuel



Légende

- Piste cyclable existante
- Bande cyclable existante

Hypothèses d'extension du réseau



Légende

- Piste cyclable existante
- Bande cyclable existante
- Hypothèses d'extension du réseau

Optimiser le transport collectif existant

- Des voies réservées pour les autobus
- Des mesures de préemption aux intersections
- Un accroissement des fréquences de passage
- Des arrêts de bus intégrés à leur milieu– abribus
- De nouvelles lignes pour de nouveaux besoins
- L'accompagnement des projets expérimentaux comme la navette fluviale



Des pôles de mobilité près des stations de métro

- une station BIXI
- des stationnements vélos (+ borne de réparation)
- des places réservées pour les véhicules en libre-service
- une station de taxis
- une signalétique dédiée



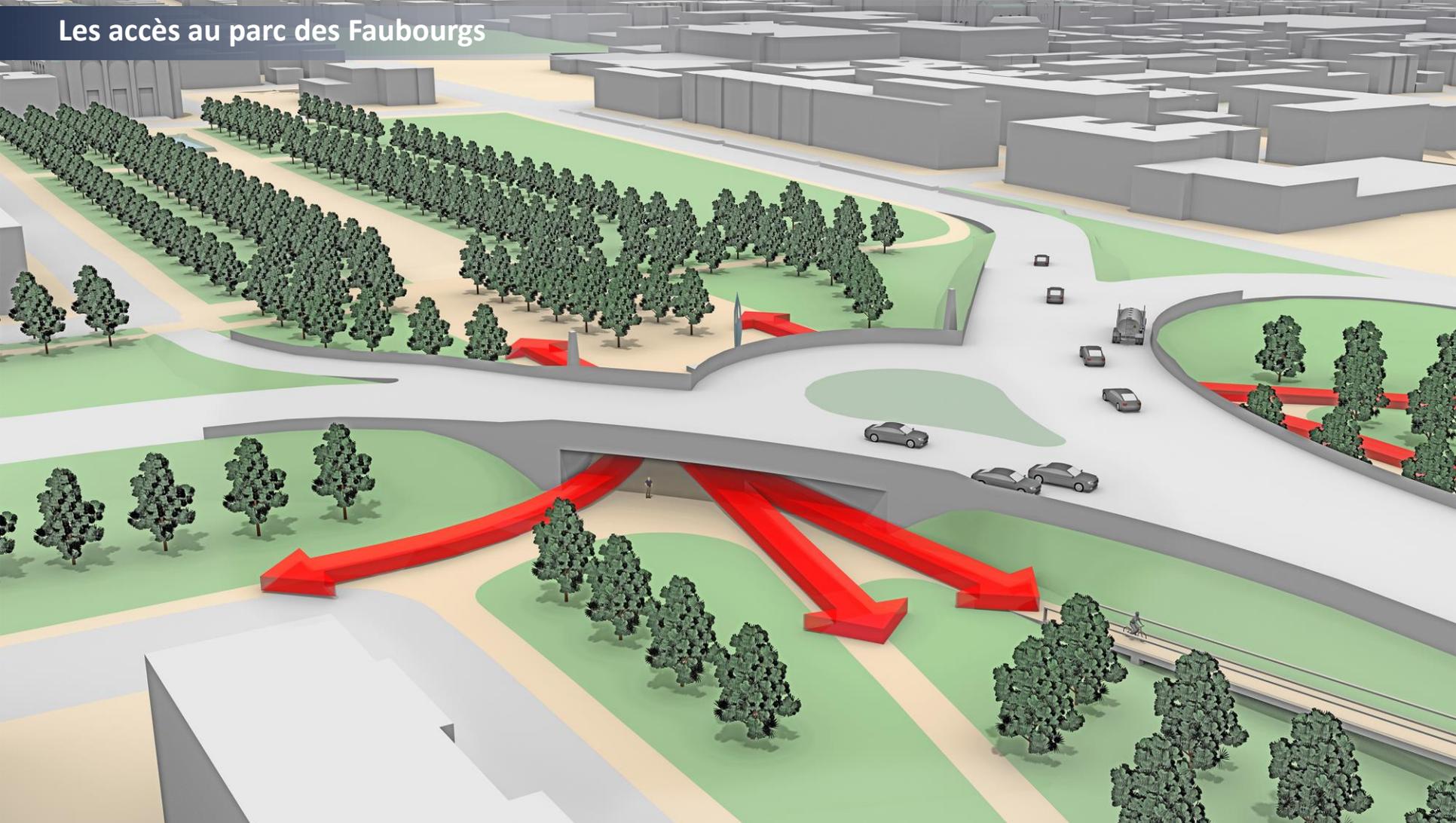
Favoriser la mobilité collective



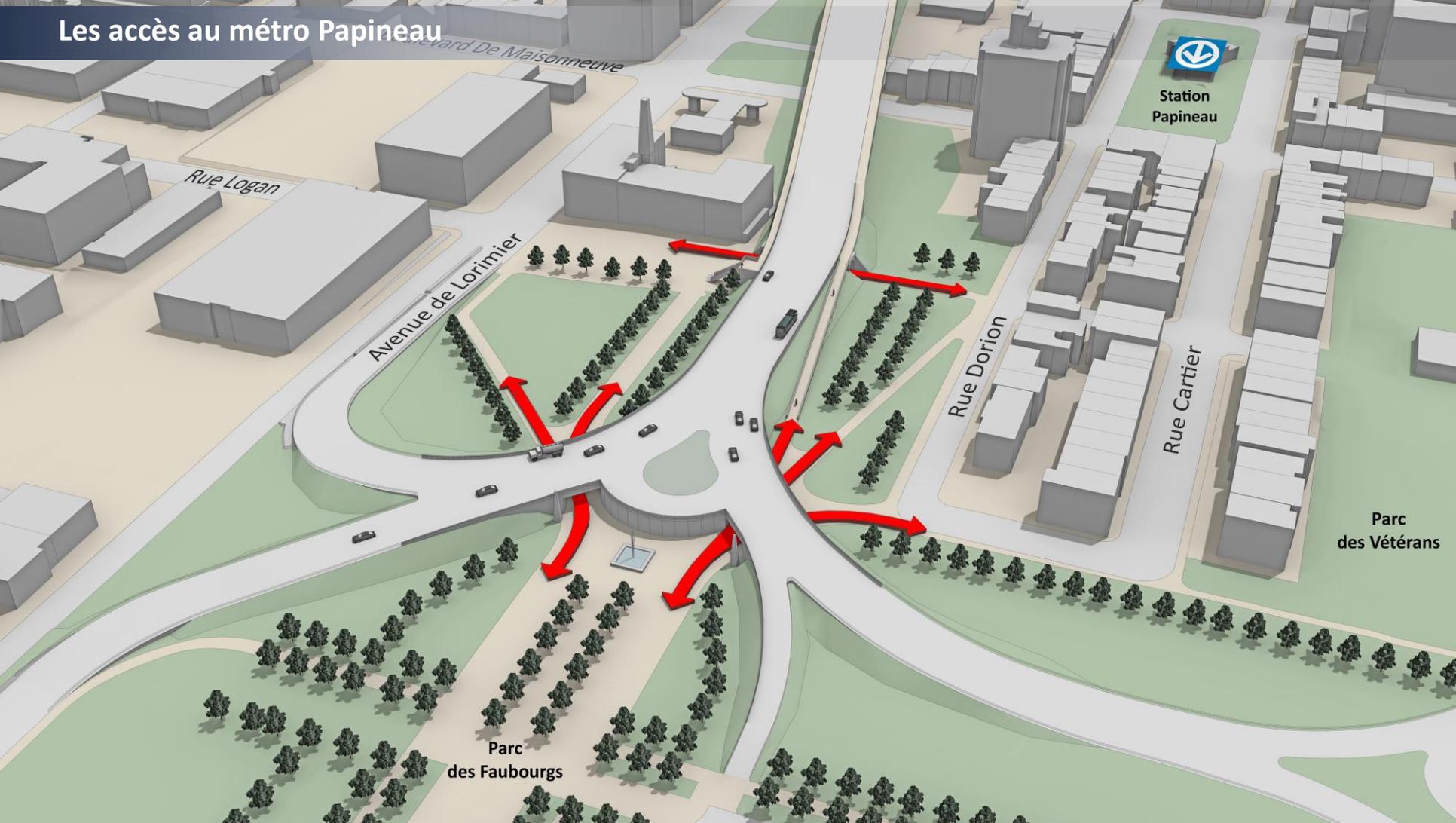
Transformer les ruptures urbaines



Les accès au parc des Faubourgs



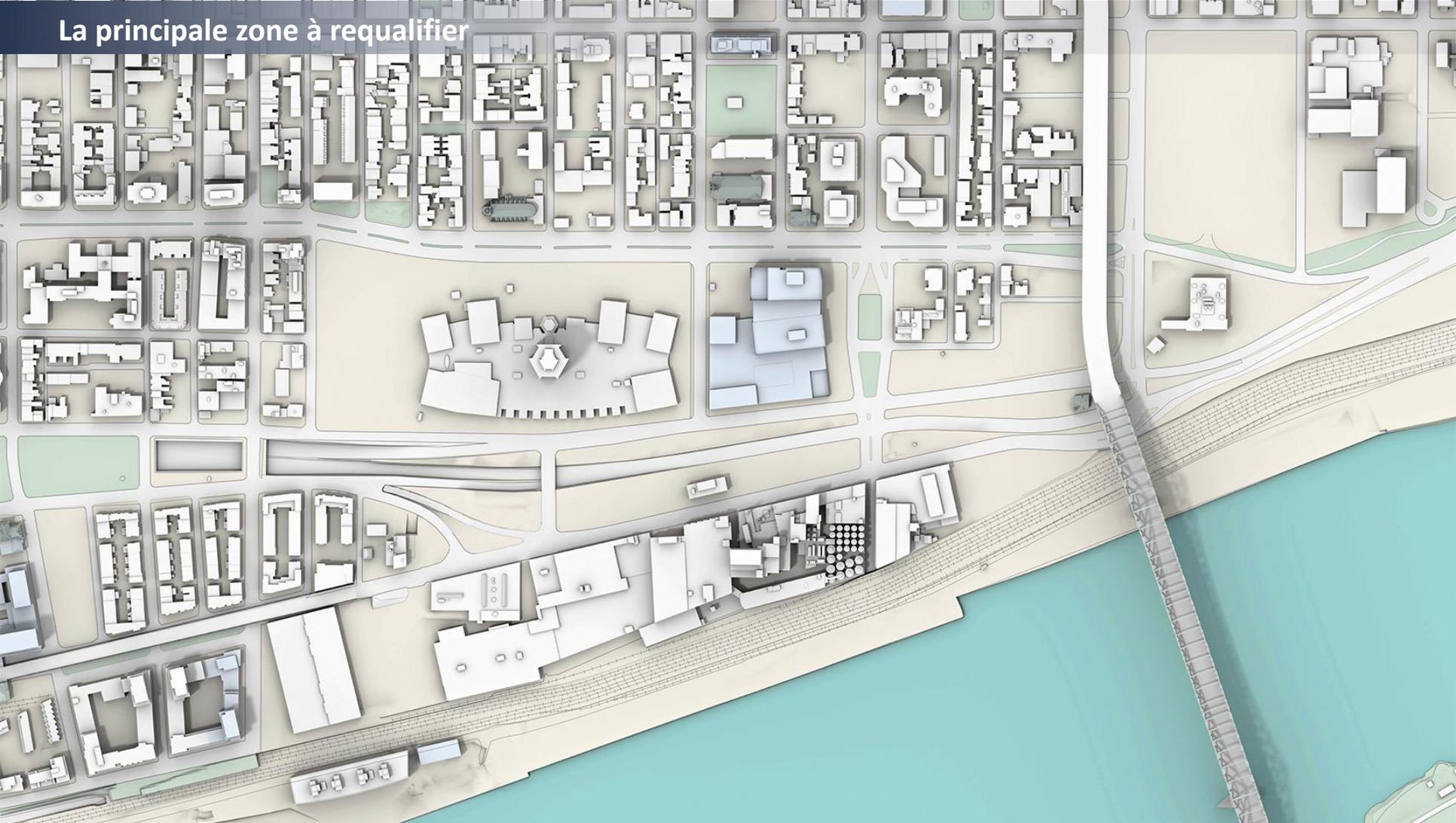
Les accès au métro Papineau



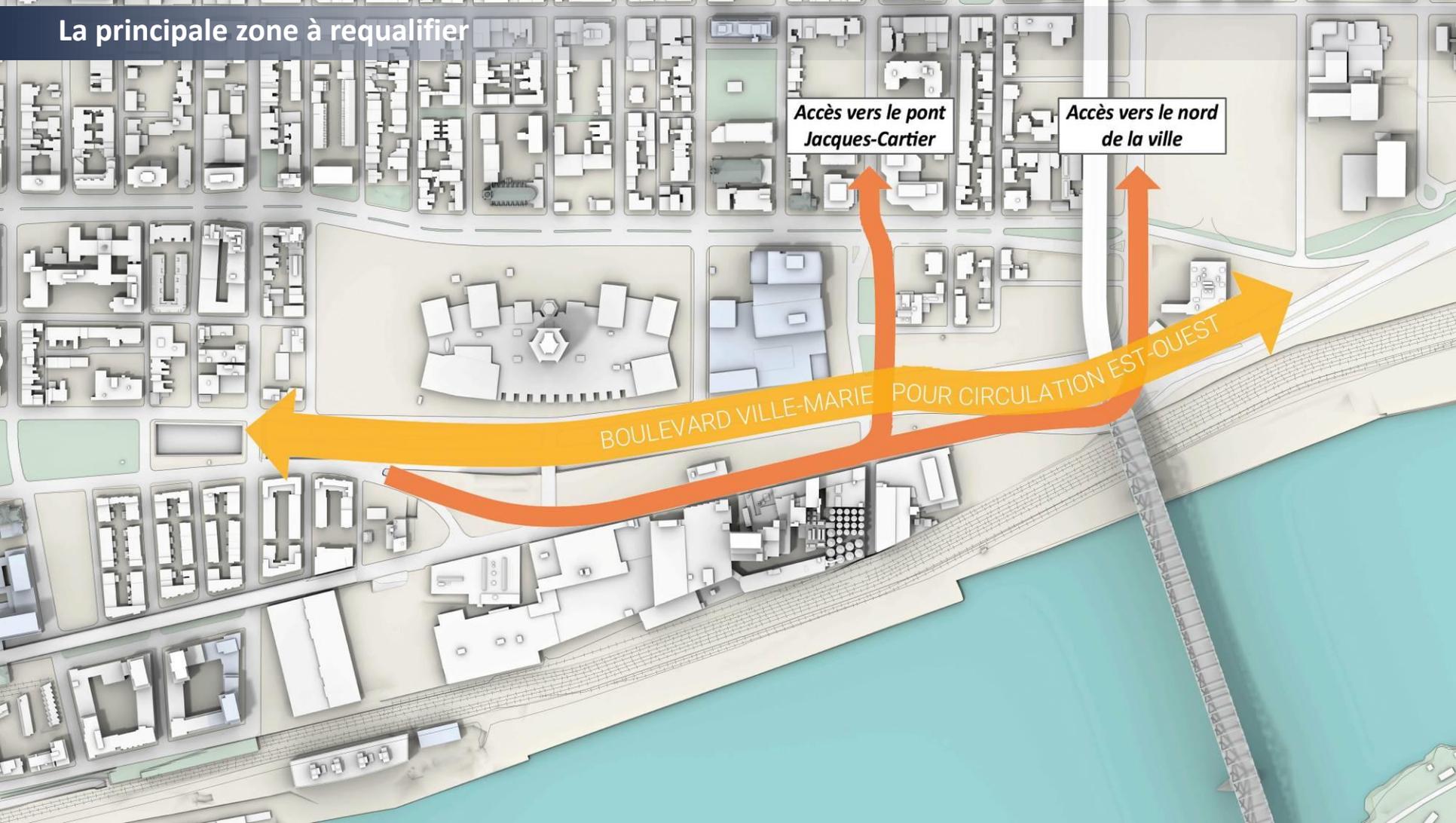
The background is a dark blue field filled with various abstract geometric shapes in shades of blue and yellow. The shapes include rectangles, triangles, and L-shaped blocks, some with rounded corners. The colors range from a deep navy blue to a bright, almost neon yellow. The shapes are scattered across the frame, with some larger, more prominent ones and many smaller, more delicate ones. The overall effect is a modern, minimalist aesthetic.

Le secteur en requalification

La principale zone à requalifier



La principale zone à requalifier

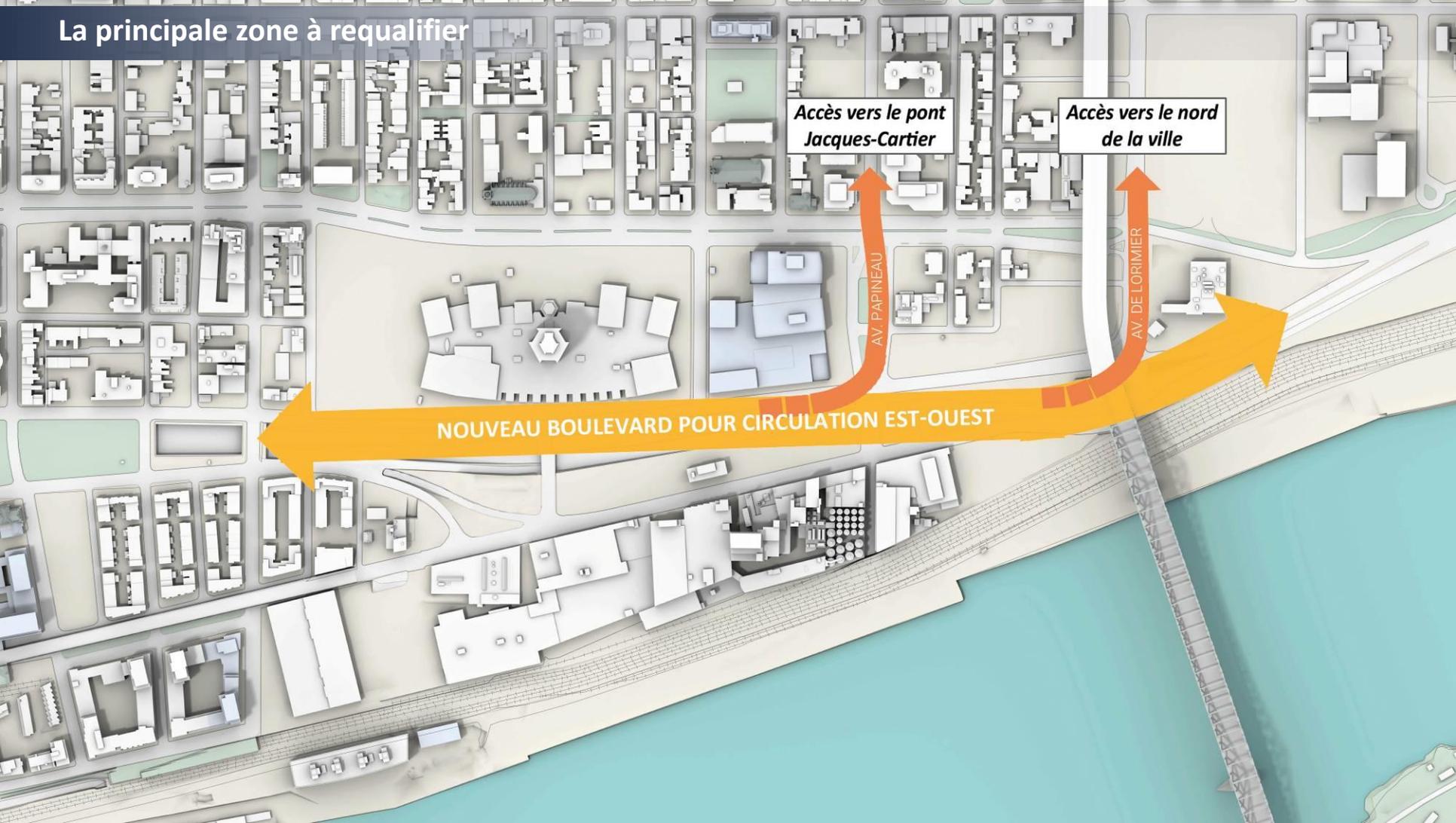


Accès vers le pont
Jacques-Cartier

Accès vers le nord
de la ville

BOULEVARD VILLE-MARIE POUR CIRCULATION EST-OUEST

La principale zone à requalifier



Accès vers le pont
Jacques-Cartier

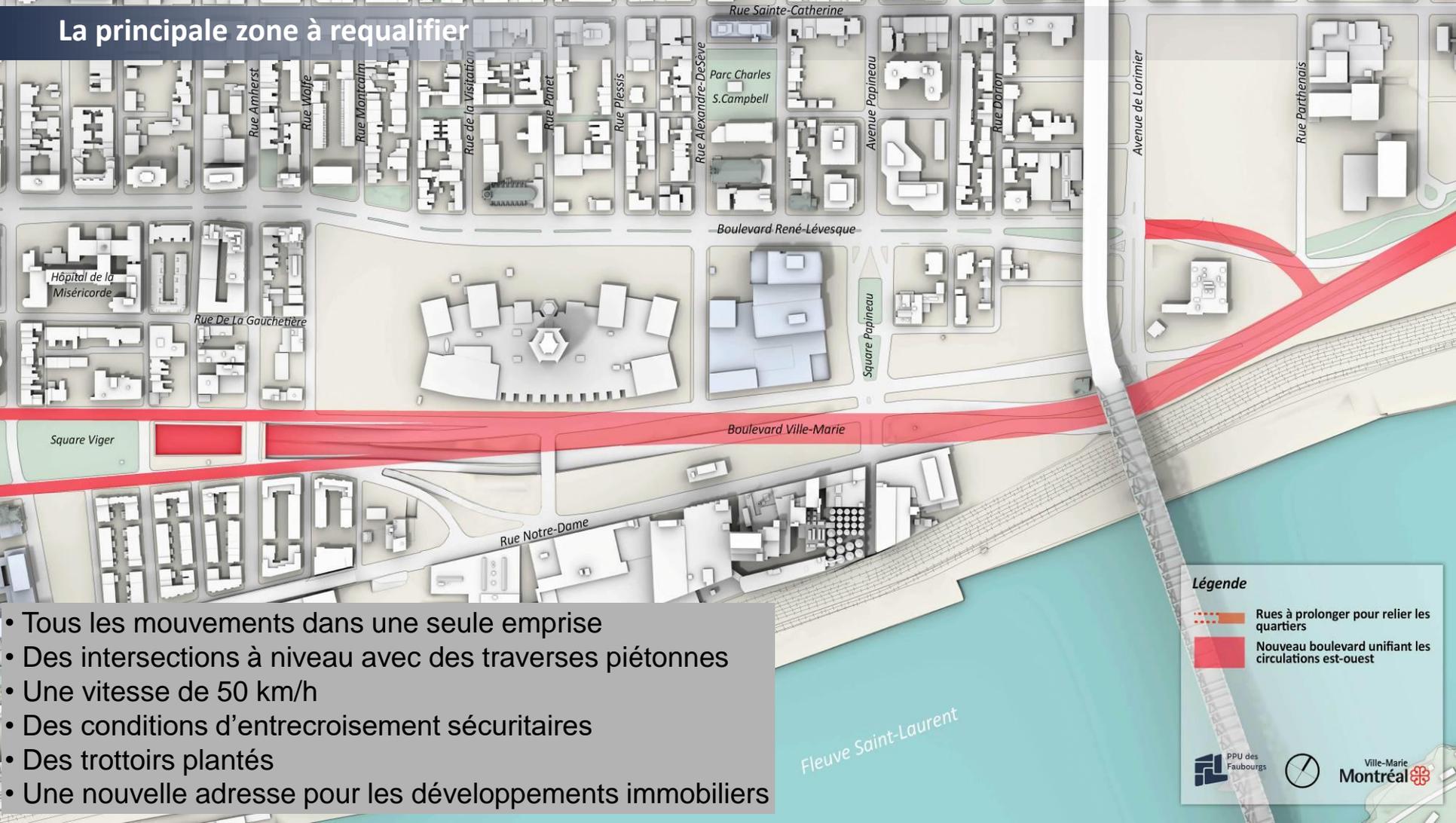
Accès vers le nord
de la ville

AV. PAPINEAU

AV. DE L'ORMIER

NOUVEAU BOULEVARD POUR CIRCULATION EST-OUEST

La principale zone à requalifier

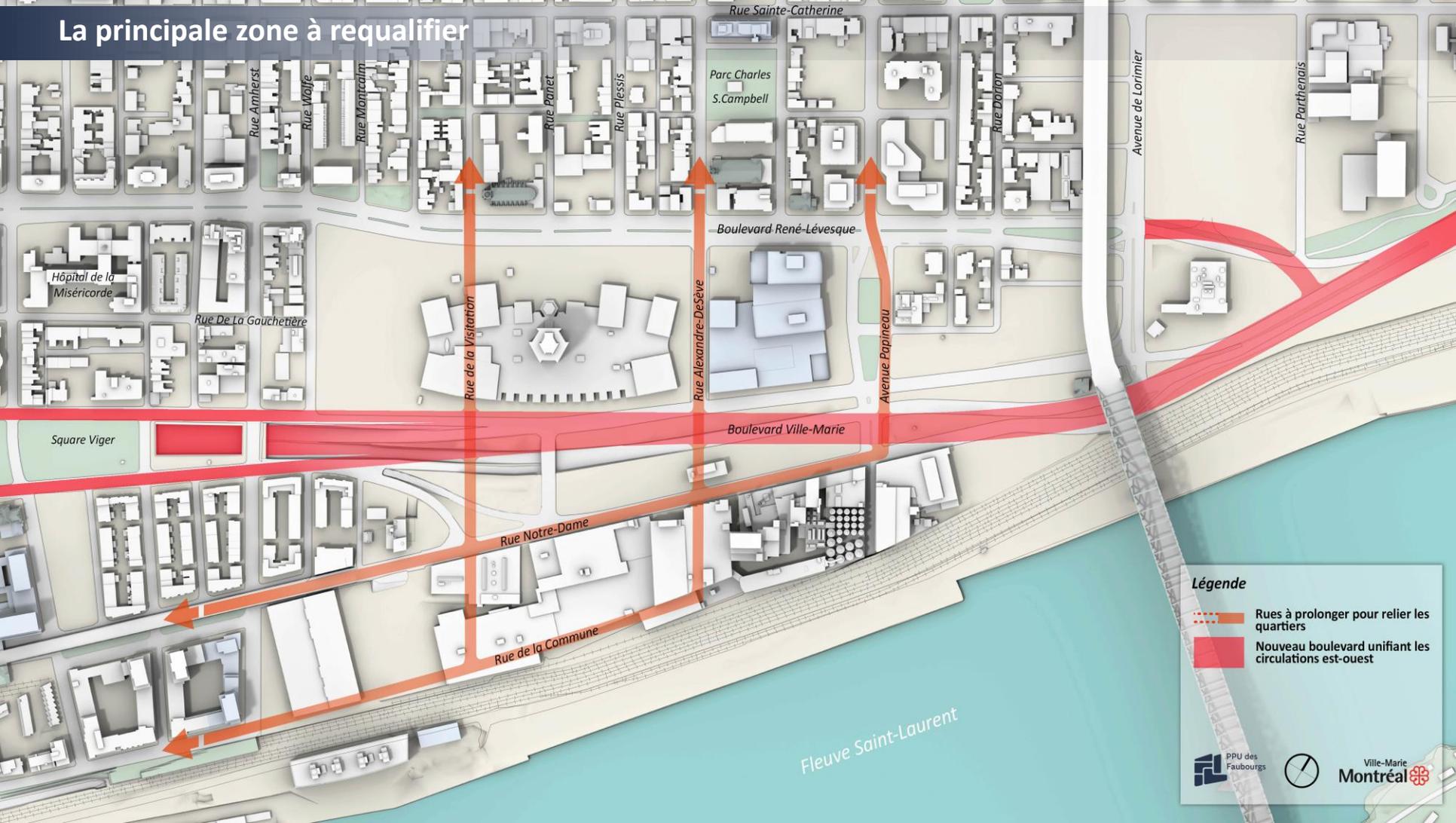


- Tous les mouvements dans une seule emprise
- Des intersections à niveau avec des traverses piétonnes
- Une vitesse de 50 km/h
- Des conditions d'entrecroisement sécuritaires
- Des trottoirs plantés
- Une nouvelle adresse pour les développements immobiliers

Légende

-  Rues à prolonger pour relier les quartiers
-  Nouveau boulevard unifiant les circulations est-ouest

La principale zone à requalifier



- Légende**
-  Rues à prolonger pour relier les quartiers
 -  Nouveau boulevard unifiant les circulations est-ouest

Illustration de la requalification urbaine possible / rue de la Visitation



Illustration de la requalification urbaine possible / rue De La Gauchetière vers l'est



Illustration de la requalification urbaine possible / viaduc de la rue Notre-Dame



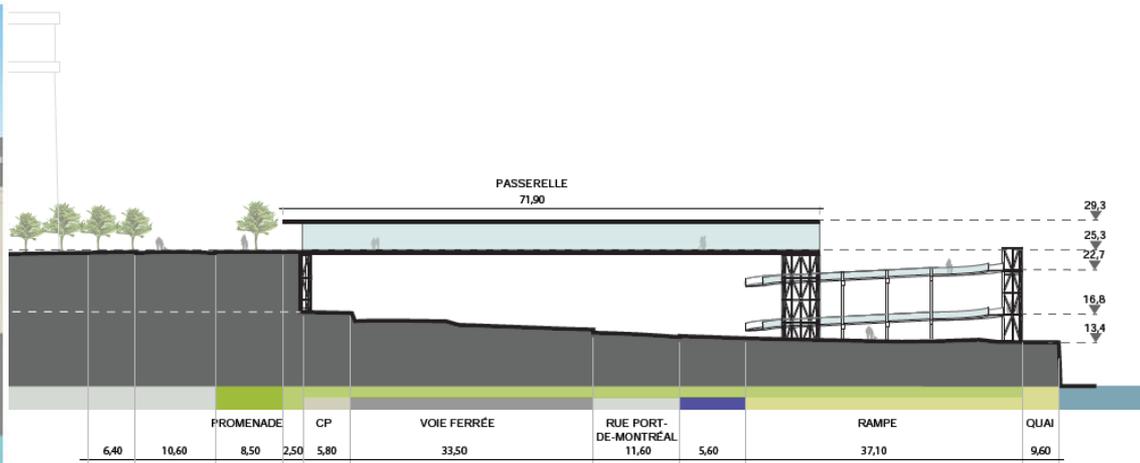
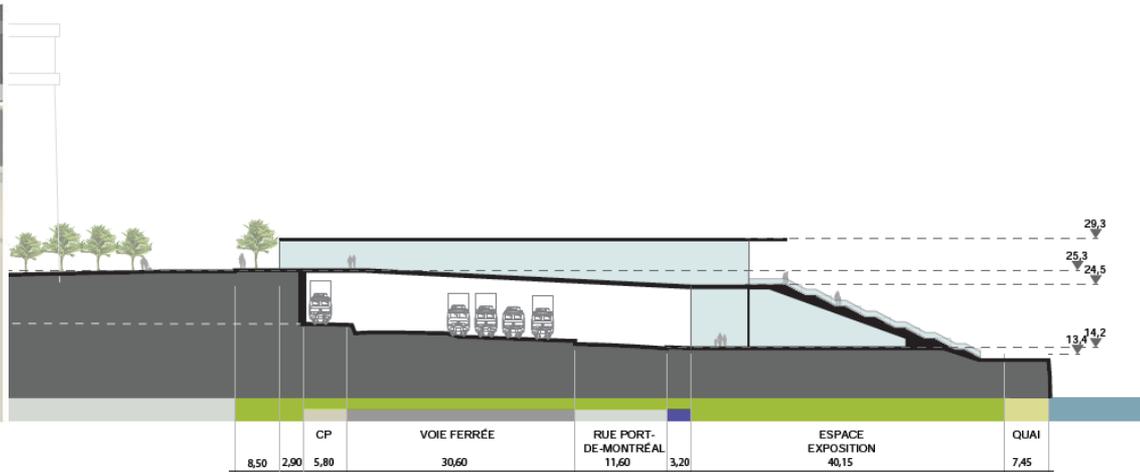
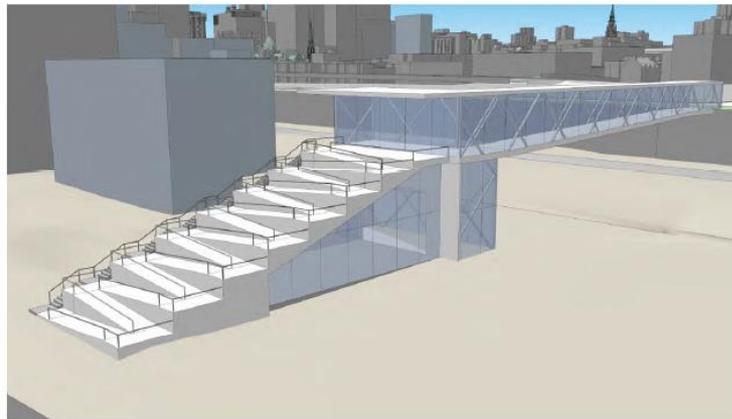
The image features a dark blue background with several abstract, geometric shapes in shades of blue and yellow-green. The shapes are scattered across the frame, with some appearing as L-shaped blocks and others as triangles or rounded rectangles. The central text, 'Le rapport au fleuve', is rendered in a bold, yellow-green font. The overall aesthetic is modern and minimalist.

Le rapport au fleuve

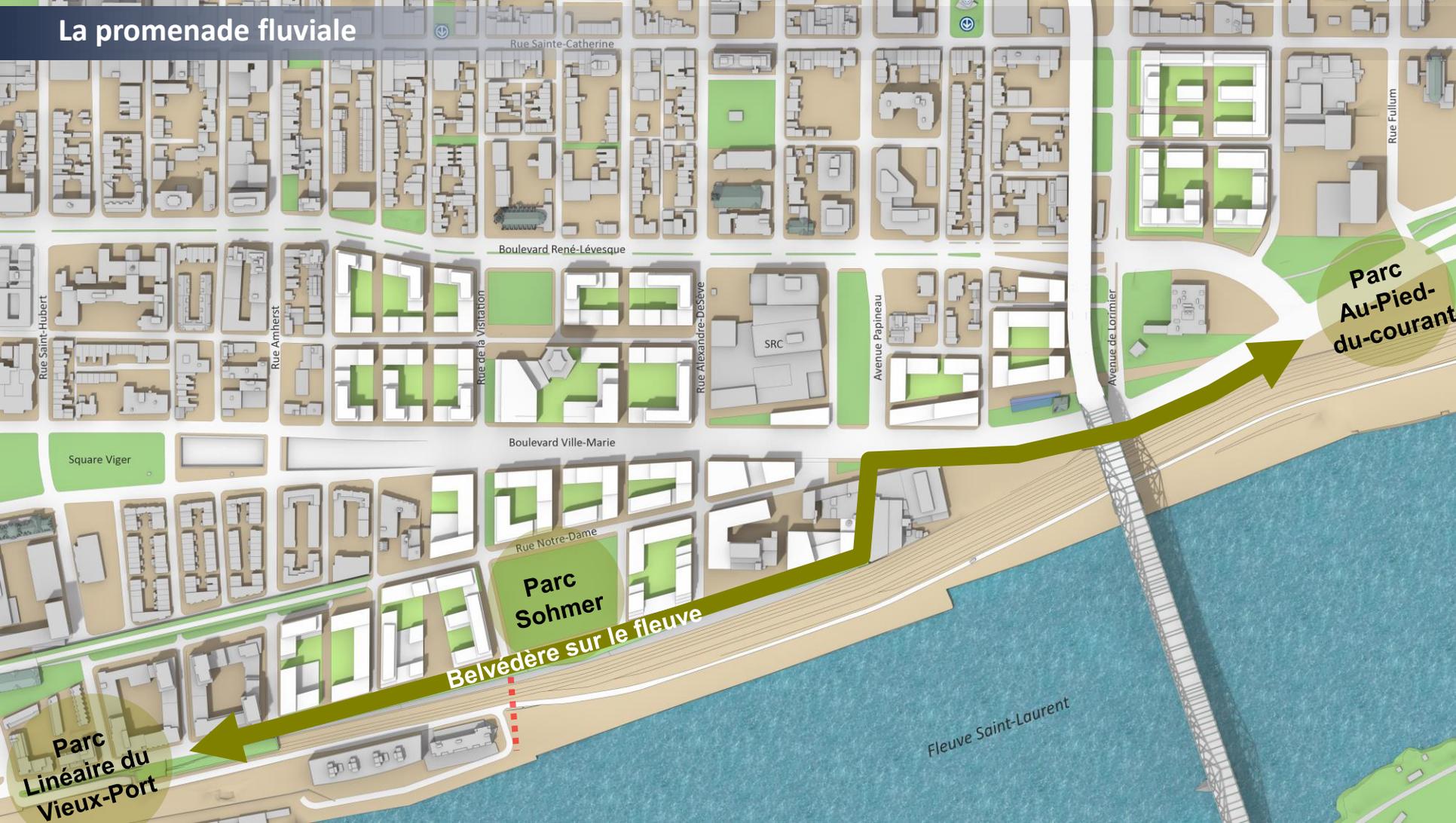
Les accès au fleuve



La passerelle de la Visitation



La promenade fluviale



Rue Sainte-Catherine

Boulevard René-Lévesque

Boulevard Ville-Marie

Rue Notre-Dame

Rue Saint-Hubert

Rue Amherst

Rue de la Visitation

Rue Alexandre-Desève

Avenue Papineau

Avenue de Lorimier

Rue Fullum

Square Viger

SRC

Parc Sohmer

Parc Au-Pied-du-courant

Parc Linéaire du Vieux-Port

Belvédère sur le fleuve

Fleuve Saint-Laurent

La promenade fluviale



Illustration de la requalification urbaine possible / Esplanade de la Commune



