

Plan de transport 2007 de la Ville de Montréal  
Consultation publique de la Ville de Montréal

Mémoire déposé par la SDC du Vieux-Montréal



SDC Vieux-Montréal  
300, rue du Saint-Sacrement, bureau 518  
Vieux-Montréal (Québec) H2Y 1X4

22 août 2007

## Table des matières

1. Le Vieux-Montréal	2
2. L'accessibilité	3
2.1. Le Vieux-Montréal, un lieu privilégié pour les piétons	4
2.2. Promouvoir et favoriser le transport collectif	5
2.3. Assurer l'accessibilité par voiture	6
2.4. Lier les quartiers montréalais et les secteurs d'achalandage	8
Conclusion	13
Bibliographie	15

La Ville de Montréal déposait au printemps dernier un ambitieux Plan de transport 2007 qui fait l'objet actuellement d'une consultation des divers partenaires. La Société de développement du Vieux-Montréal vous présente les réflexions et préoccupations exprimées par les gens d'affaires et le conseil d'administration relatifs à certains volets de ce plan de transport.

Ce mémoire est le fruit d'une réflexion sur :

- le caractère propre au Vieux-Montréal;
- les préoccupations exprimées relatives à l'accessibilité au Vieux-Montréal, comment s'y rend-on et comment y circule-t-on?
- les orientations et les divers chantiers présentés dans le cadre de ce plan de transport.

## 1. Le Vieux-Montréal

L'Arrondissement historique du Vieux-Montréal, joyau architectural unique, fait l'objet depuis plus de 25 ans d'efforts de revitalisation qui ont porté fruit. D'un quartier délabré, la Ville de Montréal et ses partenaires en ont fait une destination primée tant par les visiteurs, les entreprises que les résidants. Il compte aujourd'hui :

- un quartier résidentiel recherché ayant plus de 6 000 résidants (le territoire en comptait 2 500 il y a moins de 5 ans);
- un pôle majeur d'emplois de Montréal accueillant plus de 34 000 travailleurs<sup>1</sup> dans 2 600 places d'affaires. En plus d'être le pôle civique de la Ville de Montréal, ce territoire comprend 1 300 entreprises de services;
- un pôle touristique accueillant en moyenne 11,5 M de visites/personnes<sup>2</sup>, vocation confirmée par l'aménagement du Vieux-Port de Montréal, l'implantation de plusieurs musées, 250 commerces de détails et 220 entreprises de restauration et d'hébergement<sup>3</sup>, dont le développement de plus de 60 auberges et hôtels-boutiques au cours des dernières années.

Le défi de la revitalisation de ce quartier porte sur une cohabitation harmonieuse des diverses vocations du Vieux-Montréal afin de créer un milieu de vie exceptionnel tout en assurant une vitalité économique des entreprises qui y sont localisées.

Ancienne ville fortifiée, le Vieux-Montréal n'a pas été conçu pour la voiture ni pour les autobus. Quartier unique en Amérique du Nord, *le Vieux-Montréal nécessite des interventions spécifiques* qui ne peuvent s'appliquer à l'échelle de Montréal.

---

<sup>1</sup> « Portrait socio-économique du Vieux-Montréal », Montréal, 15 novembre 2005, document PDF disponible en ligne : [http://www.vieux.montreal.qc.ca/images/pdf/soc\\_econ.pdf](http://www.vieux.montreal.qc.ca/images/pdf/soc_econ.pdf)

<sup>2</sup> DUFRESNE, DUMAS, MIZOGUCHI et Associés, « Vieux-Montréal - Sondage clientèles et statistiques d'achalandage » Montréal, octobre 1998, page 6

<sup>3</sup> Ibid., consulté août 2007

## La SDC du Vieux-Montréal

La Société de développement commercial du Vieux-Montréal regroupe plus de 2 300 places d'affaires sur le territoire du quartier historique. Nouvellement formée, son mandat vise à promouvoir et créer un milieu propice à l'épanouissement de l'activité commerciale.

Au cours de l'été 2007, la SDC du Vieux-Montréal a procédé à la réalisation d'un sondage auprès de ses membres portant sur l'accessibilité, la circulation et le stationnement dans le Vieux-Montréal. Plus de 240 membres ont participé à cet exercice qui visait à déterminer les préoccupations des gens d'affaires et à identifier les dossiers prioritaires qu'ils aimeraient voir traiter<sup>4</sup>. Un comité de circulation a également été formé pour guider la réflexion de la SDC. Vous trouverez en annexe la liste des participants. Le but de cet exercice est, avant tout, de trouver des pistes de solution aux problèmes rencontrés ou anticipés dans le cadre du développement du Vieux-Montréal et de son environnement d'accueil. Le présent mémoire inclut ces réflexions.

## 2. L'accessibilité

### *Montréal vous accueille!*

Voici le message qui devrait être véhiculé pour faire de Montréal une destination primée pour les gens d'affaires et leurs clientèles et ainsi maintenir sa position concurrentielle dans la région de la CMM. Le Vieux-Montréal est le fruit de beaucoup d'efforts des divers paliers gouvernementaux qui ont permis la consolidation de ce pôle d'emplois majeur à Montréal. Compte tenu du fort achalandage engendré par sa vocation touristique et d'affaires, *l'accessibilité au Vieux-Montréal doit être maintenue, voire améliorée au cours des prochaines années*. Toutes initiatives voulant contraindre l'accessibilité à Montréal et au Vieux-Montréal pourraient compromettre l'avenir et la consolidation de ce territoire.

Le Vieux-Montréal doit demeurer accessible principalement pour cinq types de clientèles :

- les résidants;
- les 34 000 travailleurs;
- les clients des entreprises de services;
- la clientèle des boutiques, entreprises de restauration et d'hébergement;
- les excursionnistes et touristes (pour lesquels nous disposons de très peu d'information sur leurs déplacements dans Montréal).

Compte tenu du caractère historique du quartier, la SDC du Vieux-Montréal est consciente que le volume de circulation dans le Vieux-Montréal ne peut augmenter. Il s'agit plutôt de prioriser certains modes de transports pour certaines clientèles.

---

<sup>4</sup> Sondage réalisé par la SDC du Vieux-Montréal du 22 juin au 1 août 2007 auprès de 241 places d'affaires. La marge d'erreur est de 6 %, 19 fois sur 20.

*L'amélioration de l'accessibilité doit se faire par une amélioration des infrastructures de transports (amélioration des transports en commun et des modes de transports actifs, de l'acheminement des automobilistes) plutôt que par des mesures dissuasives qui décourageraient les visiteurs, travailleurs et entreprises à venir s'implanter à Montréal.* Le défi de la Ville de Montréal est de faire la démonstration que ses engagements en termes d'optimisation des déplacements se réalisent aux bénéfices de l'ensemble de sa clientèle.

Pour la SDC du Vieux-Montréal, trois grands principes doivent s'appliquer en terme de déplacements et d'accessibilité :

- le Vieux-Montréal doit être un lieu privilégié pour le transport actif, tous les déplacements à l'intérieur de cet arrondissement doivent se faire à pied ou à vélo;
- les travailleurs et visiteurs doivent être encouragés à utiliser le transport collectif qui doit répondre à leurs besoins;
- le Vieux-Montréal doit diminuer la circulation automobile intra-muros en acheminant les usagers vers des parcs de stationnement désignés qui répondent à leurs besoins (résidants, touristes, travailleurs).

### *2.1. Le Vieux-Montréal, un lieu privilégié pour les piétons*

Compte tenu de son caractère unique, le Vieux-Montréal s'avère à Montréal le lieu de prédilection pour la marche. *Tous les déplacements à l'intérieur du Vieux-Montréal devraient se faire à pied* en priorité. Afin d'atteindre cet objectif, plusieurs éléments doivent être réalisés. Bien sûr ceci implique des aménagements adéquats du domaine public pour assurer le confort du piéton. Les trottoirs dans le Vieux-Montréal sont trop souvent étroits compte tenu du volume de clients. On parle principalement d'une rationalisation du mobilier urbain (parcomètres, poubelles, lampadaires, boîtes postales, etc.) ou encore de la réalisation de projets de piétonisation qui tiennent compte des besoins des résidants, des places d'affaires et des visiteurs<sup>5</sup>. *Il importe que les projets compris dans le chantier 15 qui visent à consolider le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux incluent et identifient comme prioritaire les interventions dans le Vieux-Montréal et s'adaptent au caractère historique du secteur (étroitesse des rues et des trottoirs).*

---

<sup>5</sup> La réalisation de projet pilote pour rendre plus convivial les déplacements piétons est appuyée par 70% des membres qui sont en faveur d'un projet de piétonisation. Toutefois, ce projet doit faire l'objet d'une étude qui tient compte des besoins des divers usagers du domaine public (résidants, places d'affaires, commerçants, touristes, taxis, etc.)

\* Débits de circulation et débit piéton :

*Semaine : Le débit augmente entre 8h00 et 17h00, principalement entre 16h00 et 17h00*

*Fin de semaine : le gros de la circulation est entre 14h00 et 17h00, mais on remarque une augmentation significative en fin de soirée, vers 22h00, surtout le samedi*

Source : Étude de circulation sur l'ouverture de centre interactif des sciences, Tecscult

Une telle orientation n'est possible que si diverses démarches sont réalisées parallèlement et que l'accessibilité au Vieux-Montréal est accrue par :

- une amélioration du transport en commun pour les travailleurs et les visiteurs;
- une meilleure gestion de la circulation véhiculaire;
- une meilleure interface avec les quartiers limitrophes afin de bénéficier des retombées économiques adéquates et accroître l'accessibilité à Montréal.

## 2.2. Promouvoir et favoriser le transport collectif

L'amélioration du réseau de transport en commun est impératif pour améliorer l'accessibilité au Vieux-Montréal. *La SDC du Vieux-Montréal salue l'initiative de la Ville de Montréal de favoriser le transport collectif.* Plusieurs chantiers prioritaires portent sur ce volet et proposent d'accroître l'achalandage des services de la STM de 8% en 5 ans (chantier 8), de prolonger le métro vers l'est (chantier 4), d'installer un plus grand corridor de transport en commun le long de l'autoroute Bonaventure (chantier 6) ou de créer un réseau de tramway liant les quartiers centraux entre eux (chantier 1). La réussite de telles initiatives n'est possible que si les délais, la sécurité et le confort du trajet en transport en commun sont assurés.

Mais qu'en est-il des initiatives à mettre de l'avant pour s'assurer que les clientèles du transport collectif soient adéquatement desservies une fois rendues à destination et particulièrement dans le Vieux-Montréal? *La SDC du Vieux-Montréal désire que le Plan de transport comprenne des projets qui permettront au Vieux-Montréal de mieux desservir ces clientèles.*

### *Maximiser les infrastructures existantes*

Toutefois, ces démarches devraient prendre en compte les problématiques du Vieux-Montréal et viser à trouver des pistes de solution. Présentement, peu de circuits d'autobus peuvent desservir le Vieux-Montréal dû à plusieurs contraintes (étroitesse des rues, circulation dense sur certains tronçons dont Saint-Urbain, Notre-Dame et de la Commune). Il importe alors de maximiser les structures existantes. Les sorties de Métro sont localisées en périphérie du Vieux-Montréal et sont non accueillantes, non conviviales. On a qu'à penser à la station Champs de Mars. Les accès doivent être repensés compte tenu de l'importance de ces sorties et les parcours piétonniers pour s'y rendre doivent être agréables et sécuritaires.

### *La promotion du transport collectif et une diminution de la dépendance à la voiture*

Plus de 65% des entreprises du Vieux-Montréal comptent moins de 10 employés. La majorité des entreprises du Vieux-Montréal est composée de services professionnels privés. La promotion du transport collectif doit reposer sur des mesures incitatives importantes. Il faut que le travailleur et le visiteur trouvent un avantage d'utiliser le transport collectif et qu'il s'agisse d'un choix judicieux.

Le défi de la Ville de Montréal et de ses partenaires est de développer diverses stratégies de promotion du transport collectif et des initiatives pour diminuer la

dépendance à la voiture (Allégo, Voyagez futé) qui s'adressent tant aux employés des petites entreprises qu'aux visiteurs déjà installés sur l'île de Montréal ou près d'infrastructures de transport. L'amélioration de l'offre de taxis et la baisse de la tarification permettrait d'optimiser les déplacements de certains visiteurs et clients des entreprises de services.

### *Penser les véhicules de transport collectif autrement*

Il faut également améliorer la desserte en transport collectif intra-muros. De plus petits véhicules pourraient desservir le Vieux-Montréal et le Vieux-Port.

## 2.3. Assurer l'accessibilité par voiture

Partant du principe que les déplacements dans le Vieux-Montréal doivent se faire en transports actifs, il importe d'acheminer les automobilistes vers des sites appropriés. Quartier résidentiel, destination touristique et milieu d'affaire primée, l'accessibilité automobile demeure une composante importante de la vitalité économique du secteur. Localisé aux abords de deux autoroutes, ***il importe de tirer profit de cette localisation exceptionnelle tout en décourageant toute circulation de transit.*** Le Vieux-Montréal doit demeurer une destination et non pas un lieu de passage. La SDC du Vieux-Montréal recommande que le stationnement sur rue réponde avant tout à une clientèle qui nécessite du stationnement de courte durée et que les stationnements de longue durée soient hors rue.

### *Les résidants, un droit à la voiture*

Le Vieux-Montréal est devenu un quartier primé pour ses résidants. Il est impératif que ces derniers maintiennent leur droit de posséder une voiture. Présentement, près de 50% des cases de stationnements sur rue sont réservées à cette clientèle et une augmentation de ce ratio aurait une incidence directe sur l'offre en stationnement pour les autres clientèles. La SDC du Vieux-Montréal salue l'initiative de la Ville de Montréal d'exiger des nouvelles constructions de projets résidentiels un nombre minimum de cases de stationnements intérieurs pour répondre aux besoins en stationnement des nouveaux propriétaires.

Au cours des prochaines années, le développement résidentiel du Vieux-Montréal passera principalement par la rénovation d'immeubles existants ce qui rend non rentable la construction de stationnement souterrain. Cette nouvelle demande risque de fragiliser l'offre en stationnement sur le territoire. ***La SDC du Vieux-Montréal recommande que la Ville de Montréal étudie la possibilité de créer des parcs de stationnement pour répondre aux besoins de certains secteurs.*** Le problème de stationnement des résidants doit être étudié collectivement, îlot par îlot.

### *La structure hôtelière*

Plusieurs hôtels-boutiques ont ouvert leurs portes au cours des cinq dernières années et le territoire comptait plus de 1 600 chambres en 2006. Près de 60% de cette clientèle vient en voiture et les hôtels offrent des cases de stationnement et le service de valet pour accommoder leurs clients. La SDC du Vieux-Montréal appuie

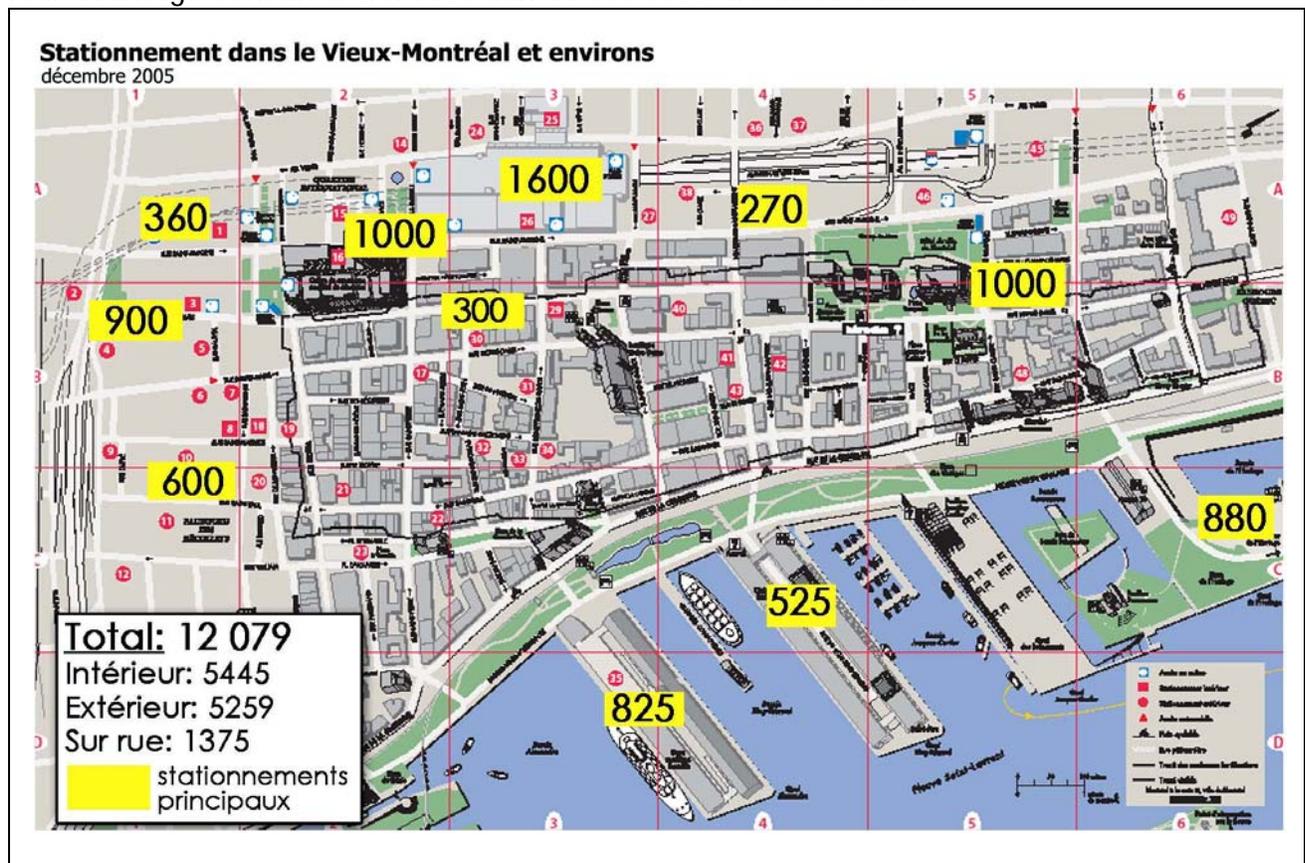
cette démarche et demande à la Ville de Montréal d'assurer l'accessibilité aux clientèles étrangères à ces entreprises qui sont les ambassadeurs de Montréal. Une meilleure signalisation d'acheminement serait appropriée.

**Maximiser la capacité des parcs de stationnement existants**

*L'acheminement des visiteurs, une signalisation dynamique*

Une forte proportion des déplacements automobiles dans le Vieux-Montréal est engendrée par les automobilistes qui sont à la recherche de stationnement. Afin de minimiser la circulation automobile intra-muros, il importe d'acheminer l'automobiliste vers les stationnements de grandes capacités qui sont actuellement localisés en périphérie. Après certaines observations sur le terrain, on constate que plusieurs de ces stationnements intérieurs sont vacants le soir, la fin de semaine ou durant la période estivale. Un affichage des cases disponibles et une signalisation d'acheminement seraient des mesures permettant de maximiser les parcs de stationnement intérieurs existants. Dans le cadre du sondage réalisé par la SDC du Vieux-Montréal auprès de ses membres, 85% d'entre eux sont en accord avec l'implantation d'une signalisation dynamique.

Toutefois, les membres sont inquiets du prix des stationnements et du maintien de leur avantage concurrentiel face aux autres secteurs de la CMM.



Plusieurs parcs de stationnement hors rue existent à l'intérieur du Vieux-Montréal et assurent une offre pour les touristes, les clients et les travailleurs du secteur. Il importe de maintenir cette offre et de maximiser leur capacité par de nouvelles initiatives (stationnements étagés, gestion robotisée, etc.).

#### *Le maintien d'une offre de stationnement adéquate*

Plusieurs projets de développement dans les zones limitrophes sont susceptibles de modifier l'équilibre en créant une pression sur l'offre de stationnement actuelle, situation qui pourrait menacer le Vieux-Montréal. Parmi ces projets, mentionnons : le CHUM et la cité de la santé<sup>6</sup>, le développement du projet de l'hôtel Viger, le complément des Quartiers international et des spectacles, la revitalisation de Griffintown.

Les effets cumulatifs de ces projets sont présentement méconnus. *La SDC recommande une étude globale pour évaluer les impacts cumulatifs des projets sur la circulation et l'offre de stationnement dans le Vieux-Montréal.*

#### 2.4. Lier les quartiers montréalais et les secteurs d'achalandage

Les grands projets immobiliers montréalais sont prévus surtout dans la portion sud de Montréal. *La SDC du Vieux-Montréal salue l'initiative de la Ville de Montréal d'implanter un réseau de tramway au centre de l'agglomération*, une boucle desservant le centre des affaires, le Havre de Montréal, le Vieux-Montréal, le nouveau CHUM, l'UQAM, le quartier des spectacles, le quartier international. Ce projet permettra de faciliter les déplacements entre les pôles d'emplois majeurs de Montréal.

La SDC du Vieux-Montréal aimerait également que le Vieux-Montréal soit desservi par le nouveau réseau de transport en commun le long de l'autoroute Bonaventure, et qu'un accès par la rue Université y soit intégré (chantier 6)

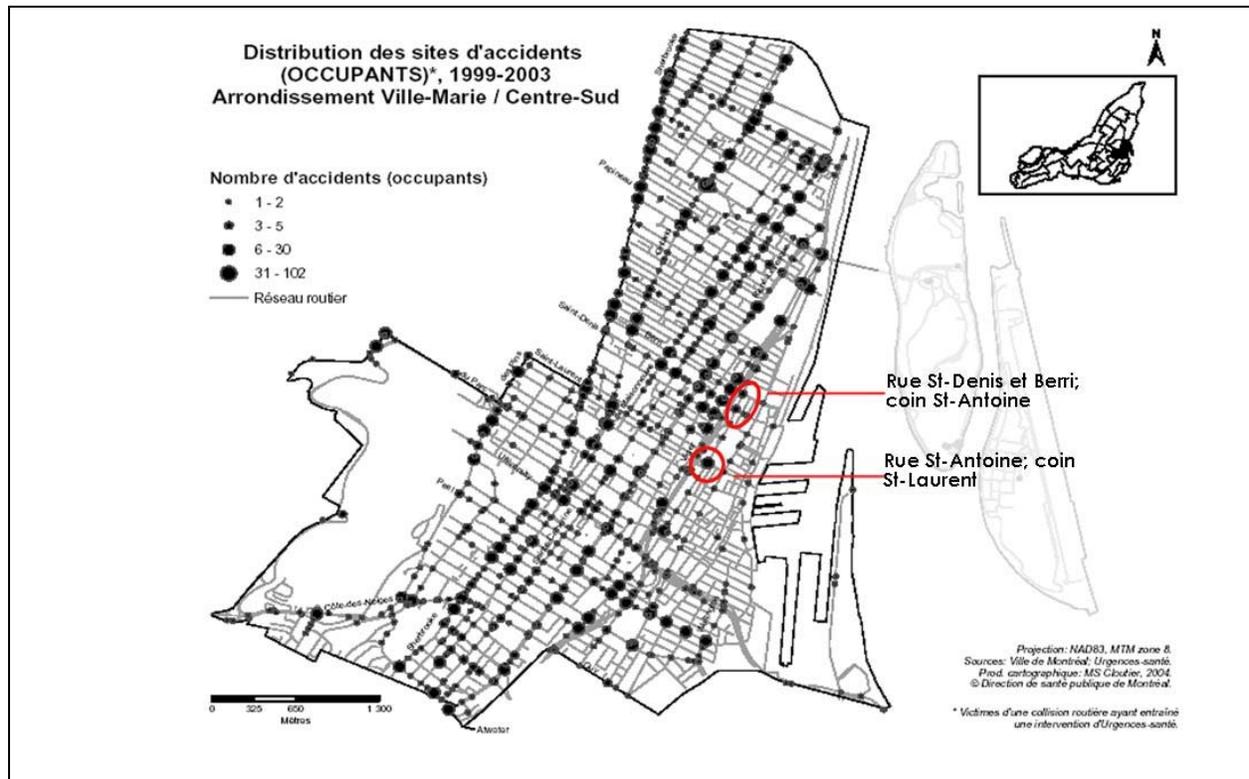
#### *L'interface avec les projets de développement limitrophes*

Ces projets donnent une occasion unique de redessiner les portes d'entrée du Vieux-Montréal, d'améliorer l'accessibilité entre les territoires et contribuer à l'amélioration de l'image de Montréal. Afin de maximiser les retombées économiques de ces projets, il importe de développer des liens piétonniers sécuritaires et conviviaux.

---

<sup>6</sup> Dans le rapport de l'OCPM sur le CHUM, les commissaires identifient un manque de 1076 places de stationnement dans le projet du CHUM tel qu'il est proposé. Aussi, plusieurs intervenants, dont la SDC du Vieux-Montréal sont inquiets des impacts du trop petit nombre de cases prévues sur les quartiers limitrophes. On craint l'encombrement des stationnements sur et hors rue près du projet du CHUM. Ce grand projet du quartier de la santé s'intègre dans un développement urbain encore plus large comprenant également un projet d'agrandissement du Palais des congrès. Cet agrandissement, comprenant la construction d'un Centre de conférence à l'est de la rue Saint-Urbain, pourrait servir de lieu de rencontre (réunions, conférences, etc.) pour le CHUM. OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL. « Rapport de consultation publique. Projet du CHUM 2010 », document PDF disponible en ligne, <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P13/Rapport.pdf>

Présentement, plusieurs accidents impliquant des piétons sont localisés sur la rue Saint-Antoine entre le boulevard Saint-Laurent et la rue Berri. *Il importe de sécuriser les traverses piétonnières actuelles et de repenser les liens avec les projets.*<sup>7</sup>

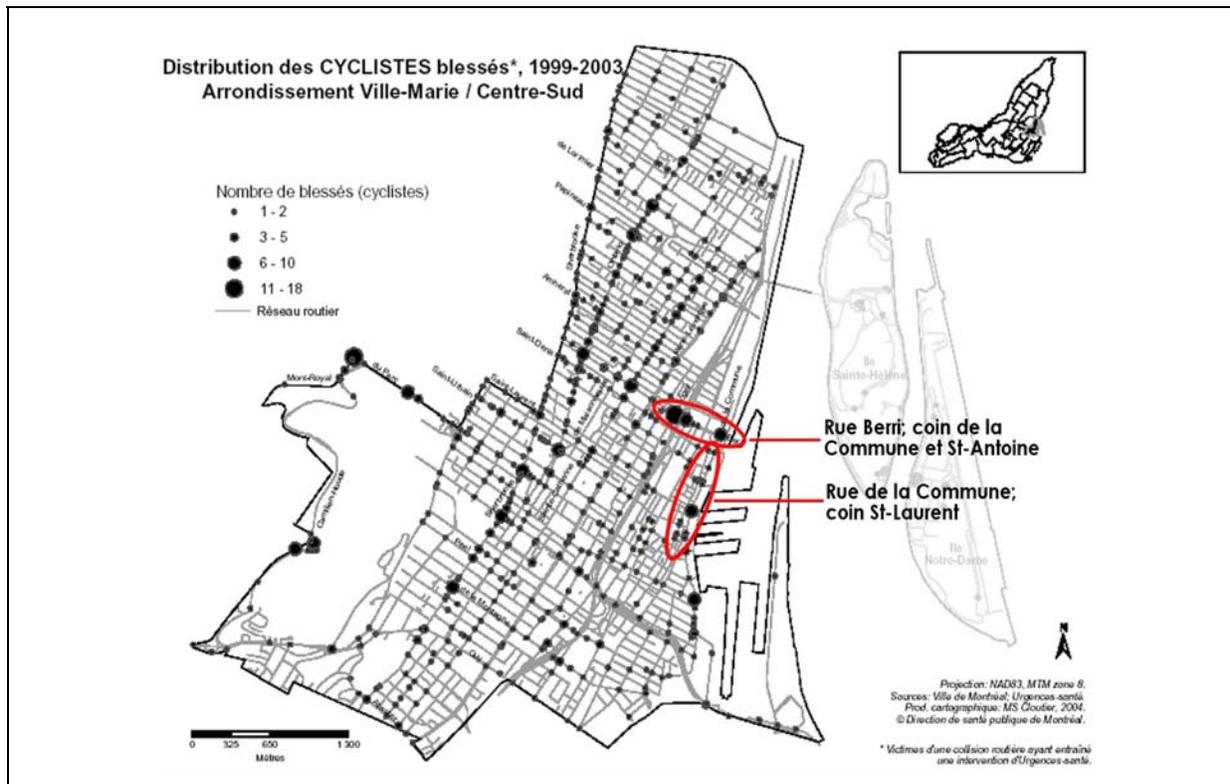


### *La cohabitation avec les cyclistes*

L'engouement pour le cyclisme est indéniable. L'accès aux entreprises du Vieux-Montréal à bicyclette ou aux divers sites récréotouristiques doit être assuré sur ce territoire. Présentement, les principaux accès au Vieux-Montréal se font via les rues de la Commune, Berri et McGill. Cependant, plusieurs accidents se produisent à ces entrées. Des interventions pour sécuriser les parcours cyclables et les portes d'entrées du Vieux-Montréal devraient être réalisées. De plus, le nombre de supports à vélos dans le Vieux-Montréal est insuffisant compte tenu du nombre de travailleurs et de visiteurs. Cette problématique pourrait facilement être solutionnée dans le cadre des interventions du plan de Transport. Les cyclistes doivent être en mesure d'identifier

<sup>7</sup> CLOUTIER, Marie-Soleil et Patrick MORENCY. « Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal (1999-2003) » Cartographie pour les 27 arrondissements, Direction de la santé publique, document PDF disponible en ligne, <http://www.santepub-mtl.qc.ca/Publication/pdfenvironnement/blessesroute.pdf>, Montréal, juin 2005, 177 pages.

les parcs de stationnement à vélos, y trouver des sites sécuritaires (acheminement, nombre suffisant, système antivol).<sup>8</sup>



La SDC du Vieux-Montréal se soucie de la cohabitation harmonieuse entre les diverses clientèles et estime la circulation piétonnière prioritaire. Elle souhaite que la Ville de Montréal développe des circuits alternatifs pour les cyclistes de transit, tels que ceux que la piste cyclable du Canal Lachine et qu'elle privilégie l'utilisation de la chaussée partagée pour accueillir les cyclistes. Cette orientation nécessite une sensibilisation des usagers et l'implantation de normes de civisme.

<sup>8</sup> 70% des membres interrogés sont en accord avec l'augmentation du stationnement de vélos sur rue au détriment de quelques cases de stationnement (Sondage été 2007)

### *Les autobus touristiques*

Qui parle destination touristique, parle également d'autobus touristiques. Le Vieux-Montréal comprend les principaux attraits touristiques de Montréal (le Vieux-Port, la basilique de Montréal, l'arrondissement historique, les Musées, les restaurants, etc.). Plusieurs tours guidés desservent le Vieux-Montréal. Dans une étude réalisée par TecSult, on identifie un problème face à la capacité d'accueillir les autobus touristiques dans le Vieux-Montréal.<sup>9</sup> L'ancien parc de stationnement pour autobus se trouvait à l'hôtel-gare Viger. Avec le développement futur du site, on peut se demander où sera localisé ce parc? Présentement, les autobus se stationnent illégalement sur certaines artères dont la rue Notre-Dame et de la Commune où plusieurs accidents impliquant des piétons sont recensés. La SDC du Vieux-Montréal demande que la Ville de Montréal étudie dans le cadre de son plan de Transport, les options pour solutionner cette problématique. Plusieurs scénarios pourraient être

---

#### <sup>9</sup> Autobus touristiques :

- 60-70% font un arrêt à la Basilique Notre-Dame
- Seulement 4 places de stationnement devant la Basilique (nombre qui ne suffit pas à la demande). [De plus, le débarcadère doit être relocalisé, c'est un objectif de la Ville (p. 31)]
- Les autobus qui ne peuvent avoir une des 4 places débarquent les visiteurs devant la Basilique et descendent stationner sur de la Commune, à proximité du Musée de la Pointe-à-Callière
- Ceux qui ne trouvent pas de place à cet endroit doivent circuler dans les rues du Vieux-Montréal; jusqu'au moment de l'embarquement (20 minutes plus tard) devant la Basilique Notre-Dame.
- Les autobus continuent donc leur trajet et descendent soit St-Sulpice ou St-Laurent pour se rendre sur de la Commune. Ensuite, ils vont soit vers l'est (place Jacques-Cartier) ou vers l'ouest (Vieux-Port)
- Place Jacques-Cartier : les autobus ne peuvent se stationner et débarquer les visiteurs, mais plusieurs autobus ne respectent pas cette consigne et débarquent les visiteurs pour leur permettre de prendre une photo.

Source : Étude de circulation sur l'ouverture de centre interactif des sciences, TecSult

#### Les faits :

- Capacité de stationnement sur rue : 12 places
- Le stationnement le plus exploité est sur St-Antoine, entre le Palais de justice et l'Hôtel de Ville
- Il est surexploité parce qu'il a une capacité de 2 autobus, mais on en compte parfois le double ou le triple. Les autobus demeurent stationnés beaucoup plus longtemps que la limite d'1 heure (parfois jusqu'à 4h30)
- Stationnement sous-exploité situé au coin de St-Antoine et St-Hubert;
- Les autobus se stationnent illégalement sur la rue de la Commune et St-Antoine, majoritairement pour de courtes durées (environ 30 min).
- La période de pointe : fin septembre, début octobre
- Les heures de pointe : entre 12h30 et 14h00 et 19h00 et 20h30
- La durée moyenne maximale d'un arrêt est d'environ de 2 heures

#### Conclusion et recommandations :

- Prévoir un site hors rue, accommodant une vingtaine de places de stationnement à proximité du Vieux-Montréal tout en préservant quelques espaces de courte durée sur les rues de la Commune et St-Antoine

Source : Vieux-Montréal, Les autobus touristiques, TecSult

étudiés dont l'implantation de zones d'embarquement à l'extérieur du territoire comme le font plusieurs grandes villes historiques fortifiées (65% des membres interrogés sont en accord avec cette proposition). Les déplacements piétonniers seraient priorités.

## Conclusion

### Le Vieux-Montréal, secteur prioritaire d'intervention

La SDC du Vieux-Montréal salue les propositions énoncées dans le plan de transport de Montréal 2007. Elle recommande que *le plan de transport identifie le Vieux-Montréal comme secteur d'intervention prioritaire* et qu'elle développe des stratégies adaptées au caractère historique, économique et unique à Montréal. Le Vieux-Montréal est probablement le territoire qui correspond le plus à l'image d'un quartier où l'on se déplace à pied en tout temps et où le transport collectif pourrait contribuer considérablement à son développement. De par la complexité de ses clientèles, les interventions de la Ville de Montréal et de ses partenaires devraient :

- Prioriser le transport actif dans le Vieux-Montréal
  - Il importe alors de créer des parcours piétonniers sécuritaires et conviviaux à l'intérieur de l'arrondissement historique.
  - Il faut créer des liens avec les quartiers limitrophes et surtout avec les nouveaux projets immobiliers (CHUM, Hôtel Viger, QIM, etc.)
- Assurer l'accessibilité au Vieux-Montréal à travers le temps
  - Consolider l'offre en transport collectif sur l'ensemble du territoire montréalais tout en s'assurant qu'une offre de service de qualité soit maintenue pour desservir les diverses clientèles du Vieux-Montréal. Cette offre devrait comprendre :
    - L'amélioration des services offerts sur les lignes de métro existantes et aux sorties de métro et sur les parcours piétonniers pour s'y rendre
    - Le complément des circuits d'autobus qui réduirait les temps de parcours entre deux destinations
    - La promotion du transport collectif auprès de travailleurs de petites entreprises et les visiteurs
  - Maintenir et améliorer l'accessibilité par voiture au Vieux-Montréal
    - Il s'agit de maintenir et compléter l'offre en stationnement hors rue dans le Vieux-Montréal afin de répondre prioritairement aux besoins spécifiques des résidents, des touristes séjournant dans le Vieux-Montréal et de certains travailleurs nécessitant un véhicule (stationnements étagés)
    - Il faut maximiser l'utilisation des parcs de stationnement actuels en acheminant adéquatement les diverses clientèles (signalisation dynamique) et en favorisant une meilleure gestion des parcs de stationnement
    - Il est impératif de maintenir une offre de stationnement de courte durée pour répondre aux besoins des entreprises et ce, à des prix compétitifs

- Une étude globale de l'impact des divers projets immobiliers aux abords du Vieux-Montréal est demandée afin de connaître les effets cumulatifs sur l'offre de stationnement et les impacts sur la circulation.

La SDC du Vieux-Montréal s'inquiète que le Plan de Transport identifie peu de projets dans le Vieux-Montréal alors que ce territoire offre les conditions optimales pour l'atteinte de ses objectifs. Pour demeurer concurrentiel, il est impératif que tout soit mis en place pour favoriser l'accessibilité des usagers et répondre aux contraintes économiques de plusieurs entreprises. Une meilleure gestion de la circulation dans le Vieux-Montréal sur une base quotidienne est demandée afin qu'à court terme, certains problèmes soient solutionnés. La Ville a 170 agents à la circulation à Montréal. Il est impératif d'assurer l'application de la réglementation en matière de circulation et de stationnement à court terme.

D'autre part, si elle désire mettre en œuvre certaines interventions de son Plan de transport dans le Vieux-Montréal, il importe de simplifier le processus décisionnel sur le territoire de l'arrondissement historique. La présence du Ministère de la Culture et des Communications comme instance décisionnelle alourdit les processus mis en place.

La SDC du Vieux-Montréal remercie la Commission de lui avoir donné l'opportunité de présenter les préoccupations de ses membres.

## Bibliographie

### Publications :

CHAMBRE DE COMMERCE DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN « Transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal », Montréal, décembre 2004, 35 pages

CLOUTIER, Marie-Soleil et Patrick MORENCY. « Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal (1999-2003) » Cartographie pour les 27 arrondissements, Direction de la santé publique, document PDF disponible en ligne, <http://www.santepub-mtl.qc.ca/Publication/pdfenvironnement/blessesroute.pdf>, Montréal, juin 2005, 177 pages.

CONVERCITE. « Enquête auprès des usagers de la rue St-Paul », Montréal, 2002.

DUFRESNE, DUMAS, MIZOGUCHI et Associés, « Vieux-Montréal - Sondage clientèles et statistiques d'achalandage » Montréal, document PDF disponible en ligne, [http://www.vieux.montreal.qc.ca/stat/images/stat\\_98.pdf](http://www.vieux.montreal.qc.ca/stat/images/stat_98.pdf), octobre 1998, 16 pages.

LÉGER MARKETING. « Sondage auprès des clientèles du Vieux-Montréal et analyses comparatives avec une étude réalisée en 1998 », Montréal, septembre 2004, 68 pages.

OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL. « Rapport de consultation publique. Projet du CHUM 2010 », document PDF disponible en ligne, <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P13/Rapport.pdf>, 15 mars 2007, 96 pages.

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL. « Plan de développement des réseaux », Planification et développement, Montréal, mai 2007.

TECSULT. « Vieux-Montréal Autobus touristiques. Collectes de données - été - automne 2006 », Montréal, décembre 2006, 10 pages.

TECSULT. « Étude de circulation portant sur l'ouverture du centre interactif des sciences », Rapport final, Montréal, août 2001, 57 pages.

VILLE DE MONTRÉAL. « Plan de transport 2007 », Document de consultation, document PDF disponible en ligne, [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/LIBRAIRIE\\_FR/DOCUMENTS/PLAN\\_DE\\_TRANSPORT.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/LIBRAIRIE_FR/DOCUMENTS/PLAN_DE_TRANSPORT.PDF), 17 mai 2007, 143 pages.

### Périodiques :

CHAMPAGNE, Sarah « Projet du CHUM au centre-ville : la Ville craint les embouteillages » dans *La Presse* [en ligne], vendredi 10 août 2007, <http://www.cyberpresse.ca/article/20070810/CPACTUALITES/708100454/1019/CPACTUALITES>, consulté août 2007

SAINT-PIERRE, Brigitte « Quartier de la santé - Un technopôle au centre-ville » dans *Le Devoir* [en ligne], édition du samedi 26 et du dimanche 27 mai 2007, <http://www.ledevoir.com/2007/05/26/144653.html>, consulté août 2007

### Sites Internet :

Site officiel du Vieux-Montréal, [www.vieux.montreal.qc.ca](http://www.vieux.montreal.qc.ca), consulté juin, juillet, août 2007

## MEMBRES DU COMITÉ ACCÈS, CIRCULATION, STATIONNEMENT

- 
- Gilles Morel - Ville de Montréal - 514.844.1448 - [mbanks@bonaparte.com](mailto:mbanks@bonaparte.com)
  - Anne de Shalla - administratrice, conseil d'administration SDC - 514.866.2006 poste 223 - [diffusiongriff@bellnet.ca](mailto:diffusiongriff@bellnet.ca)
  - Denis Gouge - Société du Vieux-Port de Montréal - (514) 283-2779 - [dgouge@vieuxportdemontreal.com](mailto:dgouge@vieuxportdemontreal.com)
  - Michael Banks - Association des résidents du Vieux-Montréal et vice-président, conseil d'administration SDC
  - Jocelyne Lebrun - Développement communautaire, Arrondissement Ville-Marie - (514) 868-4211 - [jocelynelebrun@ville.montreal.qc.ca](mailto:jocelynelebrun@ville.montreal.qc.ca)
  - Stéphane Bourg - Stagiaire, arr. Ville-Marie - (514) 868-4211
  - Denis Rochon - Harel Drouin - PKF et membre du C.A. de la SDC Vieux-Montréal - (514) 845-9253 , poste 233 - [drochon@hd-pkf.ca](mailto:drochon@hd-pkf.ca)
  - Michel Pinard - Arrondissement Ville-Marie - Directeur d'arrondissement adjoint - (514) 868-5166 - [mpinard@ville.montreal.qc.ca](mailto:mpinard@ville.montreal.qc.ca)
  - Alain Dufort - Arrondissement Ville-Marie - Directeur de la Direction des travaux publics - (514) 872-0100 - [adufort@ville.montreal.qc.ca](mailto:adufort@ville.montreal.qc.ca)
  - Michel Demers - Arrondissement Ville-Marie - Direction, Circulation - (514) 872-0772
  - Danielle Beaulieu - Présidente de l'Association des résidents du Vieux-Montréal - 514.990.1361 - [beaulieu.danielle@videotron.ca](mailto:beaulieu.danielle@videotron.ca)
  - Catherine Sevigny - Présidente du comité consultatif d'urbanisme/Conseillère de la ville - 514.868.5179 - [catherinesevigny@ville.montreal.qc.ca](mailto:catherinesevigny@ville.montreal.qc.ca)
  - Jean Perron - SDC Vieux-Montréal - 514.732.8685 - [jperron@sdcvieuxmontreal.com](mailto:jperron@sdcvieuxmontreal.com)
  - Patrick Rouillard - SDC Vieux-Montréal - 514.813.0046 - [prouillard@sdcvieuxmontreal.com](mailto:prouillard@sdcvieuxmontreal.com)