

ARRONDISSEMENT DE
MERCIER — HOCHELAGA - MAISONNEUVE



PLAN LOCAL DE
DÉPLACEMENTS

2017 2027

Avant-propos

COMMENT ET DANS QUELLES CONDITIONS VOULONS-NOUS NOUS DÉPLACER AU COURS DES DIX PROCHAINES ANNÉES?

Telles sont les questions sur lesquelles les citoyens, organismes et élus de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (l'arrondissement) se sont penchés. Ces questions dépassent largement celle du simple domaine du transport et en appellent une autre : à quoi voulons-nous que nos rues commerciales et résidentielles ressemblent au cours des prochaines années?

Elles s'insèrent dans une prise de conscience générale, celle que les principes développés dans les années 1960 qui ont guidé l'aménagement des villes et des réseaux de transport portent gravement atteinte à la santé et à la sécurité des habitants ainsi qu'à la qualité des milieux de vie.

Le secteur des transports est le principal responsable des émissions de gaz à effet de serre (GES) à Montréal et au Québec, représentant respectivement 42 % et 43 %¹ de toutes les émissions. En plus de détériorer la qualité de l'air et de participer aux changements climatiques, l'omniprésence de véhicules motorisés accroît l'insécurité, décourage les déplacements actifs et participe au bruit environnemental qui peut avoir de sérieux impacts sur la santé.

Pour améliorer la qualité de vie dans nos villes et réduire nos émissions de GES, plusieurs solutions efficaces sont possibles. Que ce soit la mise en œuvre d'aménagements dédiés aux piétons et cyclistes (comme la marche ou le vélo), la réduction de la vitesse, le développement d'alternatives à l'auto-solo, toutes esquissent ce que pourrait devenir une ville plus sécuritaire, moins bruyante et plus humaine.

Le déploiement de ces solutions à grande échelle, aussi nécessaire que souhaitable, exige un travail d'innovation et de persévérance,

mais également de communication et d'éducation.

Ce travail ne peut se faire sans la participation de tous les acteurs, qui doivent reconnaître leur part de responsabilité et faire preuve d'adaptation pour permettre l'émergence de nouvelles façons de faire plus respectueuses de notre environnement et de ses habitants. Devant l'ampleur des défis et la limitation des moyens, la communauté doit aussi participer à définir les priorités d'intervention et la vitesse avec laquelle cette transition peut s'opérer.

L'élaboration du plan a été l'occasion de revenir sur des mesures mises en place par l'arrondissement au cours des dernières années et d'imaginer une vision pour le futur. Les citoyens nous ont fait part de leurs préoccupations et de leur volonté d'avoir des quartiers résidentiels plus apaisés, plus conviviaux et davantage d'espaces dédiés aux lieux de rencontre. Ils se sont clairement prononcés en faveur des déplacements actifs et collectifs et souhaitent que l'arrondissement mette en place les conditions optimales pour qu'ils soient moins dépendants de l'automobile dans un environnement où ils se sentent en sécurité.

L'arrondissement est fier d'adopter un Plan local de déplacements pensé et élaboré pour et avec les citoyens. Il se dote ainsi d'une vision claire en matière de déplacements qui lui permettra de coordonner ses actions au cours des prochaines années.

L'arrondissement joint ainsi sa voix à celle des gouvernements locaux, provinciaux, nationaux et internationaux qui se sont engagés à réduire leurs émissions de GES. Rappelons que la Ville de Montréal a comme objectif de réduire de 30 % ses GES à l'horizon de 2020 par rapport à 1990, et de 80 % à l'horizon de 2050². Elle fait aussi partie des « Compact of Mayors », est la seule



ville canadienne membre du réseau international des 100 villes résilientes³ et appartient au prestigieux réseau C40, l'organisation réunissant les 90 villes les plus engagées et avant-gardistes au monde dans la lutte aux changements climatiques.

¹Ville de Montréal. 2016b.

²Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015 et Déclaration de l'Hôtel de Ville de Paris (Engagement COP 21).

³Pour une définition, se référer au glossaire et lexique.

Mot du maire de l'arrondissement

Je suis fier de vous présenter le premier Plan local de déplacements de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Initiée en 2016, après un important travail de collecte d'informations mené sur plusieurs années, l'élaboration de ce plan a fait l'objet d'une démarche sérieuse de concertation avec les citoyens. Il s'appuie sur l'expérience concrète vécue par les citoyens lors de leurs déplacements quotidiens. Après tout, leur point de vue est fondamental pour planifier et orienter l'aménagement du territoire en matière de transport et de déplacements.

Vous constaterez que le plan est présenté en trois parties. La première présente le contexte qui a présidé à son élaboration. La seconde dresse un portrait du territoire, de la population et des réseaux de transport en soulevant les différents enjeux qui sont les nôtres. La troisième – qui est sans doute celle que vous aurez envie de consulter d'entrée de jeu – porte sur le plan d'intervention et les actions que l'arrondissement entend mener au cours des 10 prochaines années.

L'aménagement de notre territoire et la planification des transports ont longtemps été guidés par des principes qui laissaient trop peu de place à la qualité du milieu de vie des résidents. Notre vision, exposée dans ce plan, met l'accent sur l'amélioration des déplacements en transport actif et collectif en harmonie avec la circulation automobile.

Sans plan local de déplacements, nous sommes condamnés à éternellement intervenir au cas par cas sans prendre en compte l'ensemble des besoins et des particularités de la communauté.

Fort d'un travail méticuleux réalisé en concertation avec l'ensemble des parties prenantes de l'arrondissement, ce plan nous permettra de concrétiser les changements que nous souhaitons opérer, en prenant appui sur une analyse globale rigoureuse.

Bonne lecture!

Pierre Lessard-Blais
*Maire de l'arrondissement de
Mercier-Hochelaga-Maisonneuve*



Sommaire

Le présent document est le résultat d'une longue démarche entamée au printemps 2016 alors que l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve amorçait le début de l'élaboration de son Plan local de déplacements.

Il dresse le portrait du territoire, des réseaux de transport et des conditions de déplacements, tous modes de transport confondus, à l'échelle de l'arrondissement et identifie des actions concertées qui devront être mises en place par l'arrondissement au cours des dix prochaines années afin de les améliorer.

La première partie du document expose le contexte de l'élaboration du Plan local de déplacements de l'arrondissement. Elle présente les principaux partenaires, les rôles et responsabilités de chacun et énonce les principales étapes de la démarche et les objectifs poursuivis par le plan.

La deuxième partie dresse un portrait succinct du territoire, de la population et des réseaux de transport. Les problématiques des réseaux piétonniers, cyclables, des services de transport collectif et du réseau routier y sont également résumées.

La troisième partie est consacrée au plan d'intervention. Cette section présente le programme détaillé des initiatives que l'arrondissement mettra en place au cours des prochaines années. Ce programme se décline en trois axes et en 35 actions pour lesquelles l'échancier, les cibles et les principaux intervenants sont présentés.

Table des matières

TOILE DE FOND – MISE EN CONTEXTE	8	POUR Y PARVENIR – LES ACTIONS	36
L'amélioration des déplacements, une responsabilité partagée	10	Axe 1 : Transports actifs et collectifs	38
Avec des objectifs communs	11	Objectif 1.1 : Poursuivre le déploiement du réseau cyclable et en accentuer le maillage	38
Réduire les émissions de GES	11	Objectif 1.2 Améliorer l'entretien et rehausser le réseau piétonnier	41
Faciliter la mobilité	11	Objectif 1.3 : Améliorer la convivialité et mettre en valeur le réseau cyclable existant	44
Assurer la sécurité et la convivialité des déplacements	11	Objectif 1.4 : Accroître les connaissances sur l'utilisation des déplacements actifs	47
Un plan souhaité et supporté par les citoyens	12	Objectif 1.5 : Soutenir la bonification du service de transport collectif	48
Territoire à l'étude	14	Objectif 1.6 : Favoriser l'intermodalité des modes de transport de personnes	51
Hochelaga-Maisonneuve	15	Axe 2 : Sécurité des déplacements et qualité des espaces publics	54
Mercier-Ouest	16	Objectif 2.1 : Augmenter la sécurité de tous les usagers et assurer la quiétude des milieux résidentiels	54
Mercier-Est	17	Objectif 2.2 : Accroître la connectivité et la perméabilité des milieux de vie	58
OÙ EN SOMMES-NOUS? – PORTRAIT DE L'ARRONDISSEMENT	18	Objectif 2.3 : Faciliter l'accès aux rues commerçantes en transports actifs	62
Volet population et aménagement du territoire	20	Objectif 2.4 : Améliorer la qualité de l'espace public pour les usagers des transports actifs	64
Une population croissante sur un territoire en transformation	20	Axe 3 : Réseau routier et stationnement	69
Une localisation de pôles générateurs de déplacements favorables des transports collectifs et actifs	21	Objectif 3.1 : Améliorer les temps de déplacement sur le réseau artériel	69
Un tissu urbain complexe et une forte hiérarchie des voies de circulation	22	Objectif 3.2 : Améliorer l'équilibre entre l'offre et la demande en stationnement	70
Volet habitudes de déplacements et réseaux de transport	23	Objectif 3.3 : Participer à la transition énergétique dans le domaine des transports	72
Habitudes de déplacements	23	Objectif 3.4 : Intensifier la présence d'alternatives à l'auto-solo	74
Conditions de déplacements	25	POUR SUIVRE LES RÉSULTATS	76
Réseau piétonnier	25	BIBLIOGRAPHIE	79
Réseau cyclable	26	GLOSSAIRE ET LEXIQUE	80
Transport collectif	27		
Réseau routier	28		
Stationnement	29		
En résumé	30		
CE QUE NOUS VOULONS ATTEINDRE – LA VISION	34		

TOILE DE FOND
MISE EN CONTEXTE

Dans un contexte global de réflexion sur les besoins de mobilité et des enjeux de déplacements en milieu urbain, la Ville de Montréal (la Ville) a adopté en 2008 son premier Plan de transport. Dans ce plan, la Ville exprime sa volonté de réduire significativement les déplacements en automobile en investissant massivement dans les modes de transport collectif et actif. La Ville prévoyait l'atteinte des objectifs du plan par la réalisation de 21 chantiers prioritaires, dont la planification des déplacements à l'échelle locale.

Tous les arrondissements ont été conviés à se doter d'un plan local de déplacements afin de tracer les balises nécessaires quant aux aménagements routiers, piétonniers et cyclables.

La réalisation de plans locaux de déplacements vise plusieurs objectifs généraux :

- **AMÉLIORER** les conditions des déplacements des personnes et des biens par camion;
- **AMÉLIORER** la qualité de vie des usagers et des riverains du réseau local;
- **RÉDUIRE** les impacts des déplacements sur la santé publique et l'environnement;
- **ÉTABLIR** les besoins généraux et les priorités d'actions.

L'arrondissement poursuit aussi des objectifs qui lui sont propres, soit :

- **PLANIFIER** l'amélioration de la desserte en transports actifs;
- **SÉCURISER** les déplacements pour tous les usagers;
- **SOUTENIR** l'accessibilité aux pôles générateurs de déplacements en transports durables;
- **ASSURER** une cohérence entre les fonctionnalités du réseau routier et les usages.

En plus de répondre aux objectifs du Plan de transport, les plans locaux de déplacements doivent se conformer aux autres documents de planification, qu'ils aient été adoptés ou qu'ils soient en cours d'élaboration, tels que le Plan d'urbanisme de la Ville et le Plan métropolitain d'aménagement et de développement.

L'AMÉLIORATION DES DÉPLACEMENTS, UNE RESPONSABILITÉ PARTAGÉE

Sur le territoire de l'arrondissement, plusieurs entités assument des responsabilités qui touchent les déplacements. La section ci-dessous identifie les principaux acteurs et identifie leurs principales responsabilités.

L'**Autorité régionale de transport métropolitain** (ARTM) assure, depuis le 1^{er} juin 2017, la responsabilité de la planification, de l'organisation et du financement des services de transports collectifs pour la grande région métropolitaine de Montréal.

L'**arrondissement** assume la gestion et l'entretien du réseau routier local, de même que les services directs aux citoyens, dont l'analyse des requêtes.

Les **citoyens** partagent aussi la responsabilité de l'amélioration des déplacements. Que ce soit par le choix des moyens de transports qu'ils utilisent quotidiennement, en participant aux activités de consultation ou en téléphonant au 311 pour rapporter un bris ou un défaut d'entretien.

La **Communauté métropolitaine de Montréal** (CMM) est un organisme de planification, de coordination et de financement qui exerce des compétences stratégiques à l'échelle du Grand Montréal, notamment en matière d'aménagement du territoire, de transport en commun ainsi que sur le réseau artériel métropolitain.

Des entreprises privées fournissent également certains services de transport individuel ou collectif comme le taxi, BIXI, le Canadien National, Car2Go et Communauto.

Le **ministère des Transports, de la Mobilité durable, et de l'Électrification des transports** assume notamment la responsabilité du réseau autoroutier, dont les autoroutes 25 et Souigny, mais également la rue Notre-Dame et le pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine.

Plusieurs **organismes communautaires et groupes d'intérêts** sont impliqués sur le territoire de l'arrondissement. Ils sont activement engagés dans la sécurité urbaine, l'amélioration de la qualité de vie, le verdissement, etc.

Le **Réseau de transport métropolitain** (RTM) est mandaté par l'ARTM d'exploiter sur son territoire les services de transport collectif réguliers par autobus (couronnes nord et sud) et par trains de banlieue, incluant le transport adapté pour les personnes handicapées.

La **Société de développement commercial** (SDC) soutient des projets de développement et de revitalisation des artères commerciales. Elle organise tout au long de l'année des événements tels que des foires commerciales, etc.

Sur le territoire de l'arrondissement, la **Société de transport de Montréal** (STM) est responsable de l'exploitation des stations de métro ainsi que des services d'autobus.

En plus de faire respecter les règlements et lois en vigueur, le **Service de police de la Ville de Montréal** (SPVM) assure la gestion des brigadiers scolaires.

La **Ville de Montréal** assume plusieurs responsabilités. Elle est responsable du réseau artériel, des réseaux de camionnage et cyclable et des infrastructures du réseau de bus.

AVEC DES OBJECTIFS COMMUNS

La réalisation du Plan local de déplacements de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve poursuit trois grands objectifs qui sont en cohérence avec les objectifs poursuivis par nombre de documents de planification abordant les déplacements ou plus généralement les transports.

Réduire les émissions de GES

Mise en contexte

Le secteur des transports est le principal responsable des émissions de GES à Montréal et au Québec, représentant respectivement 42% et 43% de toutes les émissions. C'est donc un enjeu crucial dans la lutte aux changements climatiques⁴.

Ce que cela veut dire

Les plus récentes cibles de la collectivité montréalaise visent une réduction de 30 % de la totalité des émissions de GES d'ici 2020 par rapport à 1990, et de 80 % d'ici 2050⁵. Le respect de ces engagements appelle à des changements sur la manière et le choix d'énergie avec laquelle nous nous déplaçons quotidiennement.

Quel rôle peut jouer l'arrondissement?

Les gouvernements locaux sont des acteurs de premier plan car ils interviennent directement ou indirectement auprès des principaux émetteurs de GES par l'offre en infrastructures dédiées aux transports actifs, la gestion de l'offre de stationnement, le verdissement, l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques, etc.

Faciliter la mobilité

Mise en contexte

Les déplacements de personnes et de marchandises ont considérablement augmenté au cours des dernières décennies, notamment en raison de l'accroissement des échanges économiques et de l'éclatement des lieux d'activités. La mobilité permet aux ménages d'avoir accès à l'emploi, aux services ainsi qu'aux loisirs et aux entreprises et de participer à une économie mondialisée, mais elle incite aussi à l'éloignement des lieux d'activités qui sont sources de congestion routière, de problèmes de santé associés au bruit et à la pollution.

COÛT À L'USAGER	COÛT À LA SOCIÉTÉ
 1,22 \$ / PASSAGER-KM PAR AUTOBUS	 0,06 \$ / PASSAGER-KM PAR AUTOBUS
 1,29 \$ / PASSAGER-KM PAR AUTOMOBILE	 0,56 \$ / PASSAGER-KM PAR AUTOMOBILE
 0,74 \$ / PAR PERSONNE-KM À VÉLO	 -0,15 \$ / PERSONNE-KM À VÉLO
 1,59 \$ / PAR PERSONNE-KM À PIED	 -0,22 \$ / PERSONNE-KM À PIED
Lorsque le coût apparaît comme négatif (-), il y a un bénéfice plutôt qu'un coût, que ce soit à l'utilisateur ou à la société. Source : Gössling & Choi. 2015, Britton. 2014, et Stewart-Wilson et al. 2015 dans EU Cycling Strategy. 2017, p. 16.. Traduit librement à partir de : https://ecf.com/sites/ecf.com/files/EUCS_full_doc_small_file.pdf	

⁴ et ⁶ Pour une définition, se référer au glossaire et lexique.

⁵ Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015 et Déclaration de l'Hôtel de Ville de Paris (Engagement COP 21).

Ce que cela veut dire

La mobilité contribue au dynamisme social et économique des villes, mais peut aussi compromettre la qualité de vie de ses habitants. Les villes doivent faciliter les déplacements des personnes et des biens à travers une mobilité active et efficace qui minimise les répercussions négatives sur les milieux de vie. Parallèlement, elles doivent diminuer les besoins en déplacements en favorisant une mixité des fonctions qui supportent une consommation locale.

Quel rôle peut jouer l'arrondissement?

Les gouvernements locaux peuvent favoriser les déplacements des personnes et des biens à travers une mobilité douce et efficace tout en montrant peu de répercussions négatives, que ce soit par des modes de transport alternatifs motorisés, en instaurant une tarification du stationnement décourageant le recours à l'auto-solo⁶ ou en aménageant le territoire de manière à favoriser les transports actifs.

Assurer la sécurité et la convivialité des déplacements

Mise en contexte

Les besoins en mobilité sont de plus en plus grands et dans des modes de transports variés : comment assurer la sécurité de tous ces usagers de la route qui se partagent un espace limité?

Ce que cela veut dire

Une ville dynamique et qui produit peu de GES liés au secteur des transports doit offrir des environnements conviviaux et sécuritaires qui conviennent à l'ensemble des modes de transport. Une attention particulière doit être portée à la sécurité des usagers vulnérables, soit les piétons et les cyclistes, et particulièrement les enfants et les personnes âgées.

Quel rôle peut jouer l'arrondissement?

Les gouvernements locaux peuvent agir sur l'aménagement urbain en préconisant des aménagements qui favorisent la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes ainsi qu'en diminuant le nombre et la vitesse de pointe des véhicules motorisés sans générer de la congestion. Ils peuvent aussi mettre en place des conditions optimales pour le développement de quartiers animés, soutenus par une desserte commerciale et des espaces verts variés, incitant ainsi aux déplacements actifs.

UN PLAN SOUHAITÉ ET SUPPORTÉ PAR LES CITOYENS

Au cours des dernières années, plusieurs citoyens et organismes ont exprimé le souhait que l’arrondissement se dote d’une vision globale en matière de déplacements, qu’il définisse et fasse connaître ses priorités d’action.

Cet intérêt s’est concrétisé par une participation tout au long de l’élaboration du plan. Lors de la première phase de consultation, 1000 personnes ont fait connaître leurs habitudes de déplacement et ont commenté les endroits qu’ils fréquentaient lors de leurs déplacements et les objectifs que devrait poursuivre le plan.

52 % DES RÉPONDANTS À LA PREMIÈRE ÉTAPE DE CONSULTATION CITOYENNE ESTIMENT QUE LA PRIORITÉ DU PLAN DOIT ÊTRE DE MEILLEURS AMÉNAGEMENTS POUR LA MARCHÉ ET LE VÉLO (N = 992)

Ils ont été plus d’une quarantaine à se déplacer pour participer à la deuxième étape de consultation qui s’est déroulée sous la forme d’un Forum citoyen le 24 septembre 2016. Au cours de cette demi-journée, les participants ont alors pris connaissance des résultats de la première phase de consultation et ont identifié leurs priorités d’action.

Enfin, une trentaine de participants ont pris part à la soirée d’information qui a eu lieu le 30 mai 2017 au cours de laquelle un bref résumé du portrait et diagnostic leur a été présenté, de même que la liste des 25 actions envisagées par l’arrondissement. Lors de cette soirée, l’amélioration des aménagements pour les transports actifs, en particulier les aménagements cyclables, ont fait l’objet de plusieurs commentaires.

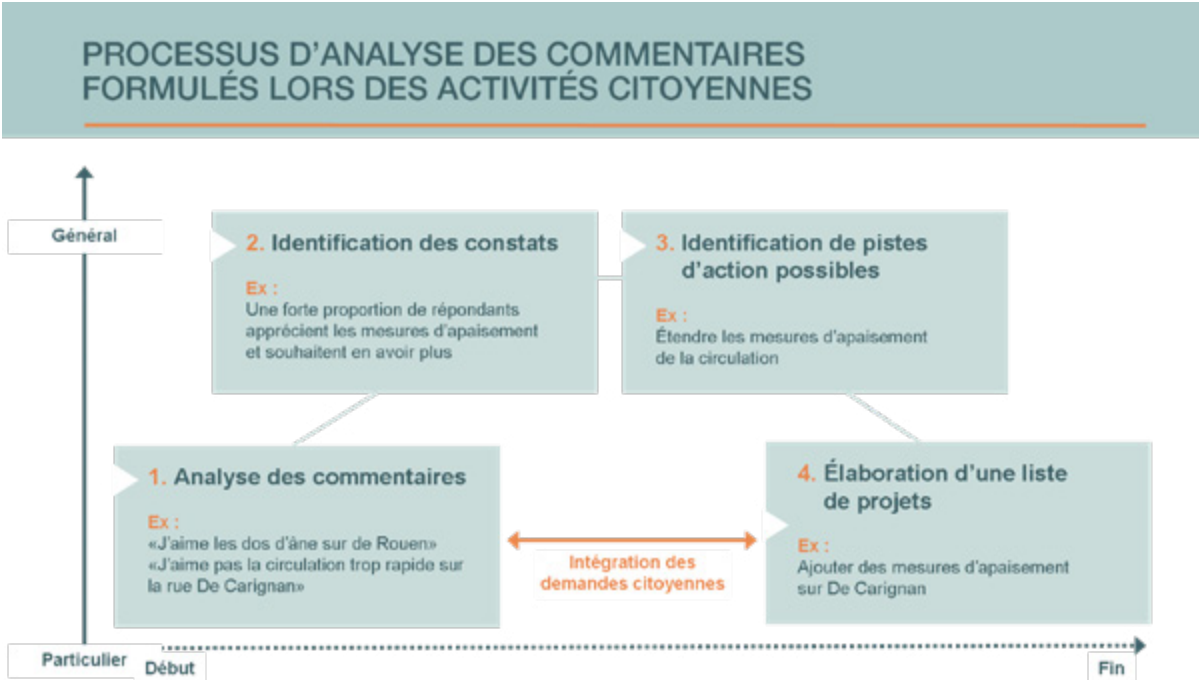
En parallèle, les groupes locaux ont été rencontrés au cours d’une première rencontre individuelle, au printemps 2016, au cours de laquelle la démarche ainsi que l’échéancier leur ont été présentés. Un atelier de réflexion a également été tenu au mois d’août 2016, au cours duquel des éléments du portrait et du diagnostic ont été exposés. Enfin, les grandes lignes du plan d’intervention leur ont été présentées et leurs commentaires ont été recueillis au début du mois de juillet 2017.

PRINCIPALES ÉTAPES D’ÉLABORATION	
AVRIL - MAI 2016	Première rencontre individuelle avec les principaux groupes locaux pour leur expliquer le projet
JUIN 2016	Lancement de la plateforme interactive realisonsmtl.ca et réalisation d’un questionnaire en ligne et papier
JUILLET - AOÛT 2016	Analyse de données qualitatives et quantitatives
AOÛT 2016	Présentation d’une version préliminaire du portrait et du diagnostic auprès des organismes locaux
24 SEPTEMBRE 2016	Tenue du Forum citoyen sur le portrait et le diagnostic
OCTOBRE - DÉCEMBRE 2016	Rédaction du rapport sur le portrait et le diagnostic
JANVIER - MAI 2017	Élaboration du plan d’intervention
MAI 2017	Tenue d’une présentation sur le plan d’intervention
JUILLET 2017	Rencontre avec les partenaires pour leur exposer le plan d’intervention
AOÛT - NOVEMBRE 2017	Rédaction du document final
DÉCEMBRE 2017	Dépôt du document final



Les partenaires institutionnels de l'arrondissement ont été mis à contribution, en fonction des besoins spécifiques, en fournissant des données ou en apportant leur expertise à différentes étapes du processus.

Tous les commentaires émis, que ce soit à l'une ou l'autre des activités de consultation citoyenne, ont été listés, catégorisés puis analysés. Ceux qui portaient sur une réalité actuelle ont servi à l'élaboration du portait et du diagnostic, alors que les commentaires qui proposaient un projet ou exprimaient une volonté ont été regroupés par thématique et ont servi à dresser une liste de propositions à analyser. Les propositions ont fait l'objet d'une analyse sommaire par l'arrondissement afin d'évaluer leur degré de faisabilité, et ont servi à l'élaboration du plan d'intervention.



TERRITOIRE À L'ÉTUDE

Le territoire visé par le Plan local de déplacements est l'ensemble de l'arrondissement. Il peut se diviser en trois secteurs aux caractéristiques très distinctes.



Hochelaga-Maisonneuve

D'une superficie de 6,44 km², ce secteur s'étend du chemin de fer Canadien Pacifique jusqu'au boulevard de l'Assomption et de la rue Dickson. Il se distingue par une forte densité résidentielle et commerciale et par un important pôle industriel.

SUPERFICIE : 6,44 KM²
POPULATION (2011) : 46 605 HABITANTS
DENSITÉ DE LA POPULATION (2011) : 73237 HABITANTS/KM²
NOMBRE MOYEN D'AUTOMOBILE PAR MÉNAGE (2013) : 0,69
NOMBRE DE KILOMÈTRES DE RUES : 98,47 KM
NOMBRE DE KILOMÈTRES DE TROTTOIRS : 135,5 KM
NOMBRE DE STATIONS DE MÉTRO : 4



Source : Régie
des installations
olympiques



Mercier-Ouest

Le secteur centre Mercier-Ouest est compris entre le boulevard de l'Assomption, la rue Hochelaga et la rue Dickson à l'ouest et l'autoroute 25. D'une superficie de 12 km², il est composé d'un quartier résidentiel au nord de la rue Sherbrooke Est et se prolonge légèrement au sud. À la limite est du secteur, on retrouve une zone à vocation commerciale et industrielle.

SUPERFICIE : 12 KM²

POPULATION (2011) : 42 388 HABITANTS

DENSITÉ DE LA POPULATION (2011) : 5 885 HABITANTS/KM²

NOMBRE MOYEN D'AUTOMOBILE PAR MÉNAGE (2013): 0,91

NOMBRE DE KILOMÈTRES DE RUE : 102,88 KM

NOMBRE DE KILOMÈTRES DE TROTTOIRS : 166,91 KM

NOMBRE DE STATIONS DE MÉTRO : 4



Mercier-Est

Ce secteur est d'une superficie de 7 km² et s'étend de l'autoroute 25 jusqu'à la limite de la Ville de Montréal-Est. Au sud et au nord, les limites du secteur correspondent à celles de l'arrondissement. La fonction résidentielle domine dans ce secteur, à l'exception de quelques zones commerciales.

SUPERFICIE : 7 KM²
POPULATION (2011) : 42 490 HABITANTS
DENSITÉ DE LA POPULATION (2011) : 3 592 HABITANTS/KM²
NOMBRE MOYEN D'AUTOMOBILE PAR MÉNAGE (2013): 1,09
NOMBRE DE KILOMÈTRES DE RUES : 105,92 KM
NOMBRE DE KILOMÈTRES DE TROTTOIRS : 182,05 KM
NOMBRE DE STATION DE MÉTRO : 1



OÙ EN SOMMES-NOUS ?
PORTRAIT DE
L'ARRONDISSEMENT



Le territoire de l'arrondissement profite d'une situation géographique enviable sur l'île de Montréal, situé en bordure du fleuve Saint-Laurent et à proximité du centre-ville. La situation géographique du territoire a joué un rôle important dans son développement urbain, favorisant l'implantation d'activités portuaires, le développement de réseaux ferroviaires et l'établissement d'industries manufacturières. Les emplois créés ont attiré nombre d'ouvriers qui se sont établis à proximité des industries, encourageant la construction d'églises, de commerces et d'infrastructures⁷.

L'arrondissement couvre 25,4 km² et partage des frontières avec les arrondissements de Ville-Marie, Rosemont-La Petite-Patrie, Saint-Léonard et Anjou, ainsi que la Ville de Montréal-Est.

⁷Montréal en quartiers. S.d.

VOLET POPULATION ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Une population croissante sur un territoire en transformation

Le territoire de l'actuel arrondissement a longtemps regroupé des activités industrielles et représentait, avec le canal de Lachine, la plus importante concentration de zones industrielles à Montréal, au Québec et au Canada⁸. Après la seconde guerre mondiale, la transformation du secteur manufacturier et la présence de plus en plus grande de l'automobile ont amené une délocalisation progressive des industries vers la périphérie. Cette délocalisation s'est accompagnée d'un exode des populations vers la banlieue, amenant un long déclin démographique qui a atteint son plus bas niveau à la fin des années 1990.

Depuis 1996, la population de l'arrondissement, à l'image de l'agglomération de Montréal, connaît une croissance démographique positive⁹. Cette croissance se répercute sur la densité de la population, qui a connu une hausse de 1,8 % durant la période intercensitaire 2006-2011, soit trois fois plus que la hausse durant la période 2001-2006 (0,5 %).

Lors du recensement de 2016, l'arrondissement comptait 136 024 personnes, ce qui en fait le 4^e arrondissement le plus peuplé. La densité de population n'est pas également répartie sur le territoire. En effet, le secteur ouest de l'arrondissement, qui correspond environ au secteur Hochelaga-Maisonneuve, est le plus dense (7 237 habitants/km²). À mesure que l'on se dirige vers l'est, la densité de population diminue. Ainsi, les secteurs de Mercier-Est et Mercier-Ouest, ont respectivement une densité de 5 885 habitants/km² et de 3 592 habitants/km².

Aujourd'hui, quelques fonctions industrielles sont encore en activité, principalement localisées au centre de l'arrondissement ainsi qu'en bordure du fleuve et à proximité des infrastructures de transport d'importance qui traversent le territoire, telles que la rue Dickson, l'autoroute 25 et l'avenue Souigny.

Certaines autres trames industrielles sont également remplacées par des fonctions résidentielles. En effet, plusieurs projets de développement ont vu le jour depuis 2002 sur des terrains vacants ou en insertions. La majorité est située à moins d'un kilomètre d'une station de métro. Toutefois, le Faubourg Contrecoeur, le plus gros projet de développement, est situé à plus d'un kilomètre d'une station de métro.



Institut universitaire en santé mentale de Montréal du CIUSSS de l'Est-de-l'Île-de-Montréal.

⁸ Ville de Montréal. 2004.

⁹ Ville de Montréal. 2009.

Une localisation de pôles générateurs de déplacements favorables à l'utilisation des transports collectifs et actifs

On trouve sur le territoire de l'arrondissement plusieurs pôles générateurs de déplacements¹⁰ de niveau local, tels que les établissements d'enseignement primaire et secondaire, et certains établissements sportifs et culturels comme l'aréna Saint-Donat, la bibliothèque Maisonneuve et la piscine Annie-Pelletier.

Ils sont distribués relativement harmonieusement sur le territoire, et la majorité des pôles sont situés à moins d'un kilomètre d'un point d'accès à une infrastructure lourde de transport collectif¹¹. Ils sont tous pourvus de trottoirs sur au moins un des deux côtés de la rue. À l'exception du pôle commercial de la rue Beaubien, de l'école secondaire Louis-Riel et de deux écoles primaires¹², tous les pôles générateurs de déplacements sont situés à moins de 500 mètres d'un lien cyclable.

On retrouve aussi plusieurs pôles générateurs de déplacements dont l'attractivité dépasse les limites de l'arrondissement, comme la plupart des pôles commerciaux, le cégep Maisonneuve et les établissements de santé comme l'Institut universitaire en santé mentale de Montréal (anciennement connu sous le nom de l'Hôpital Louis-H. Lafontaine). Soulignons également la présence de plusieurs employeurs d'envergure comme la Société des alcools du Québec (SAQ), de même que le Parc olympique qui, en plus d'être un important lieu d'emploi, a attiré plus de 4 millions de visiteurs en 2016¹³. La plupart de ces pôles générateurs sont desservis par une station de métro et sont localisés à moins de 500 mètres d'un lien cyclable.



¹⁰ Pour une définition, se référer au glossaire et lexique.

¹¹ Une infrastructure lourde est considérée comme un service de métro, de trains de banlieue, SLR, soutenus par des systèmes rapides par autobus et des autobus métropolitains.

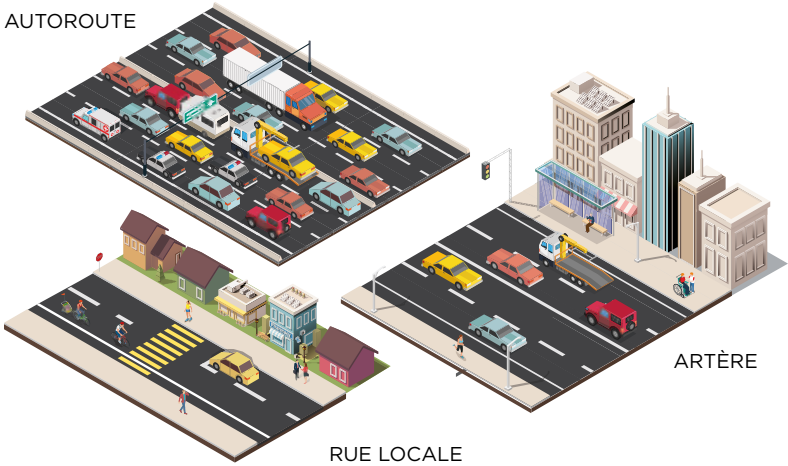
¹² À noter que l'aménagement d'une piste cyclable sur la rue de Carignan est prévu à l'été 2018, desservant ainsi ces pôles générateurs.

¹³ Parc Olympique. 2017.

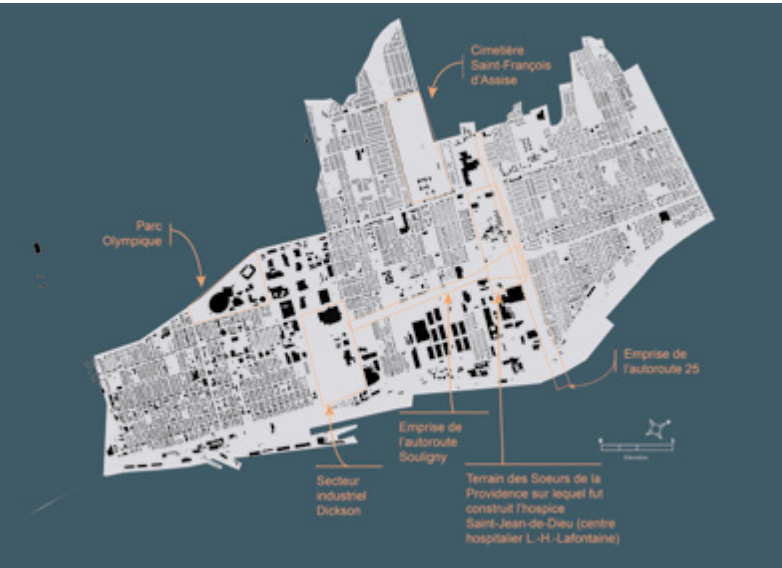
Un tissu urbain complexe et une forte hiérarchie des voies de circulation

La trame urbaine de l'arrondissement est conçue principalement selon un plan en damier (à angles droits) en plusieurs ensembles relativement homogènes. La continuité de la trame urbaine est rompue par quelques îlots de très grande taille qui ont été, au fil de l'histoire, consacrés à un usage militaire, religieux, industriel ou de transport. Ces îlots, dont plusieurs sont aujourd'hui démantelés, ont eu une grande incidence sur le découpage territorial et le tracé des voies de circulation subséquentes. Ils régissent encore les déplacements de nos jours, canalisant parfois la circulation véhiculaire, piétonne et cycliste sur certains grands axes tels que Souigny, Dickson et Hochelaga.

LE TISSU URBAIN EST UNE EXPRESSION IMAGÉE UTILISÉE POUR DÉCRIRE L'ENSEMBLE DU RÉSEAU DE VOIES (ET DES AUTRES ESPACES PUBLICS), LES DÉCOUPAGES FONCIERS ET LE CADRE BÂTI, EN METTANT L'ACCENT SUR LEURS INTERRELATIONS.



Outre sa discontinuité, la trame urbaine de l'arrondissement est caractérisée par une forte hiérarchie des voies de circulation, allant des rues locales à l'autoroute. Ainsi, on retrouve certaines des artères majeures de Montréal, dont Sherbrooke, Notre-Dame et Pie-IX. L'arrondissement dispose également d'un important réseau de rues locales dont plusieurs sont à sens unique.



Vue aérienne verticale du secteur du port de Montréal prise entre 1925 et 1935 sur laquelle on peut apercevoir les tracés des rues Dickson, Cadillac, Notre-Dame et Hochelaga. Crédit photo : Ville de Montréal.

VOLET HABITUDES DE DÉPLACEMENTS ET CONDITIONS DE DÉPLACEMENT

Malgré une localisation des pôles générateurs qui est favorable aux déplacements en transports actifs et collectifs, une forte proportion de déplacements se fait en automobile.

Habitudes de déplacements

Part modale des déplacements par mode de transport

Le moyen de transport privilégié pour se déplacer dans l'arrondissement est le véhicule motorisé (67,83 %), suivi du transport collectif (30,6 %), de la marche (11,56 %), du vélo (2,94 %) et de tous autres modes (2,67 %).

Fait à noter, la part modale des déplacements varie selon les secteurs, comme en témoigne le tableau ci-contre. Ainsi, on remarque que la part modale de l'automobile est plus faible dans Hochelaga comparativement aux autres secteurs, alors que la part du transport collectif, du vélo et de la marche est plus élevée.

4,7 % DES DÉPLACEMENTS DE 800 M ET MOINS SONT EFFECTUÉS EN VOITURE DANS L'ARRONDISSEMENT DE MERCIER – HOCHELAGA-MAISONNEUVE.

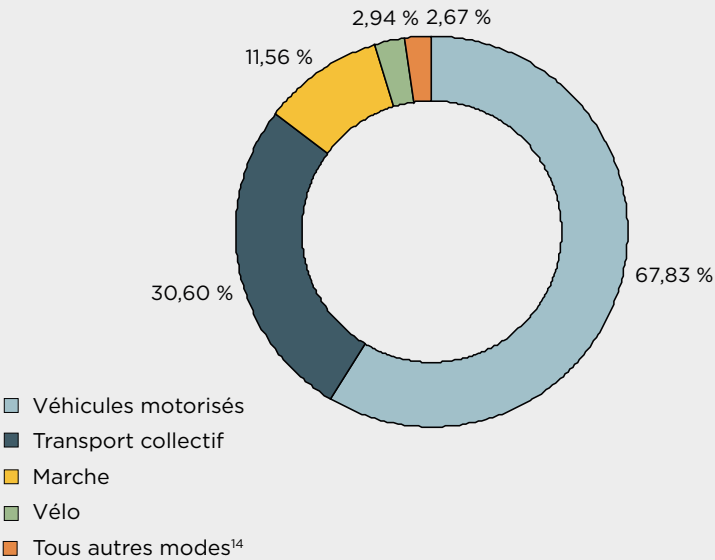
* COMPREND LES DÉPLACEMENTS ORIGINE ET DESTINATION, SUR UNE PÉRIODE 24 H

Source des données, valable pour les pages 23 et 24 : Enquête Origine-Destination, 2013. Traitement : Sophie Goudreau, Direction régionale de santé publique de Montréal, mai 2018. Tous les déplacements dans le secteur (origine ou destination), sur une période de 24h.

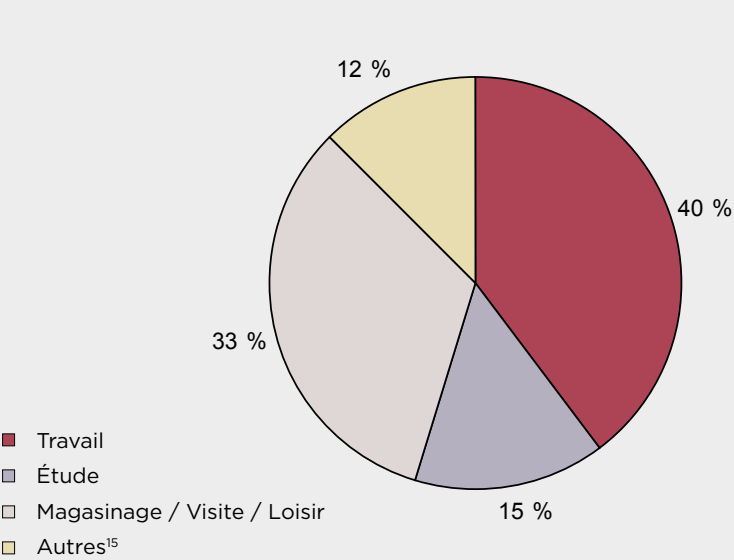
¹⁴ Comprend les déplacements en transport scolaire, bi-mode et autres

¹⁵ Comprend les déplacements sur la route, pour des raisons de santé et autre

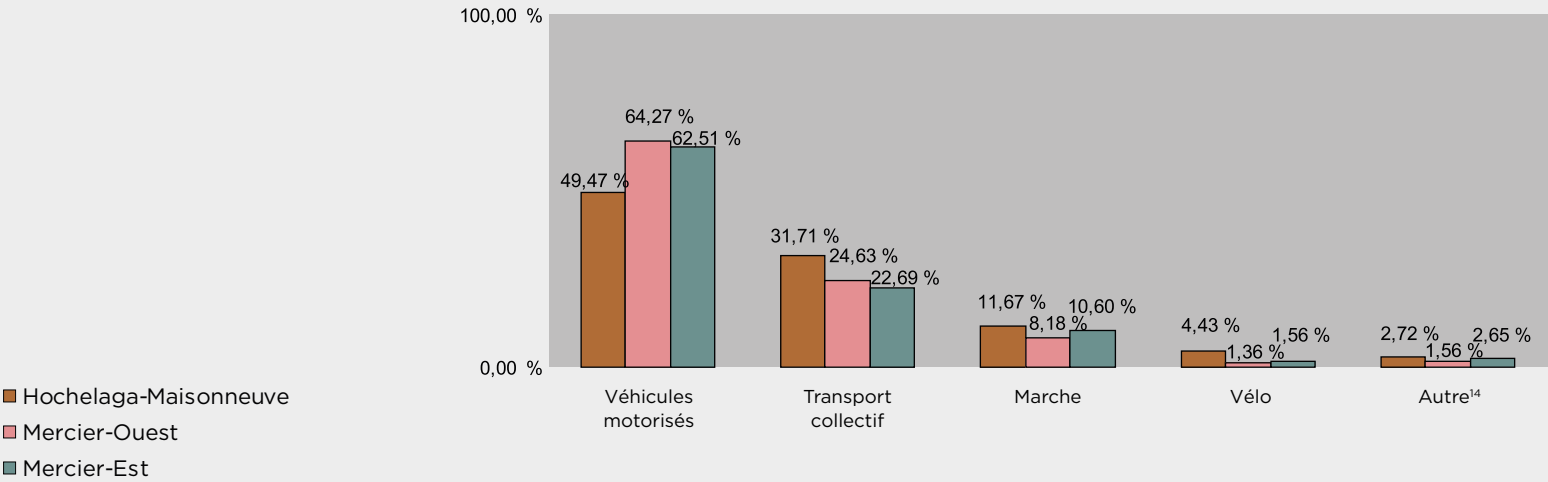
Part modale des déplacements de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve



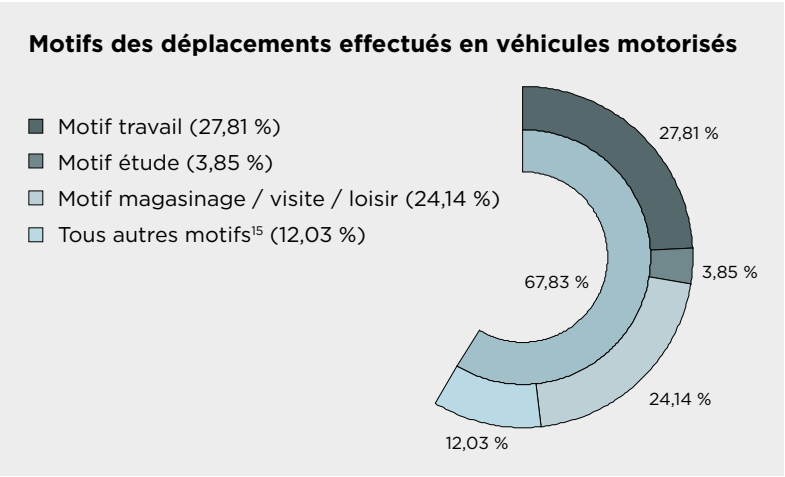
Motifs des déplacements dans l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve



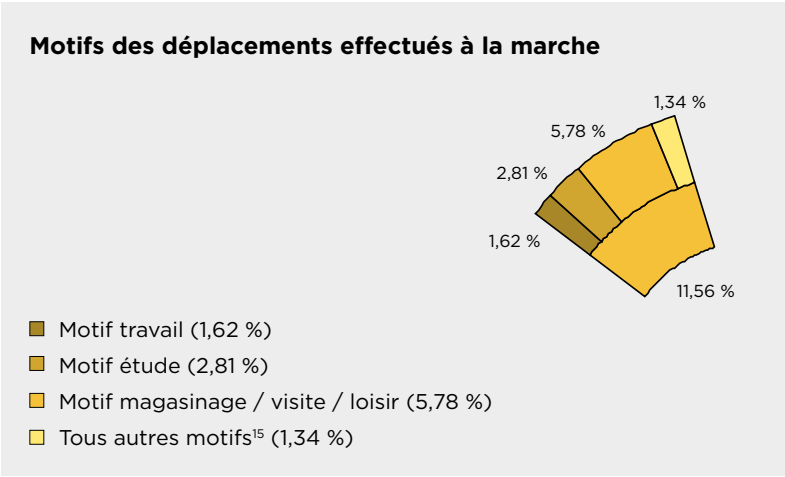
Parts modales des déplacements par secteurs



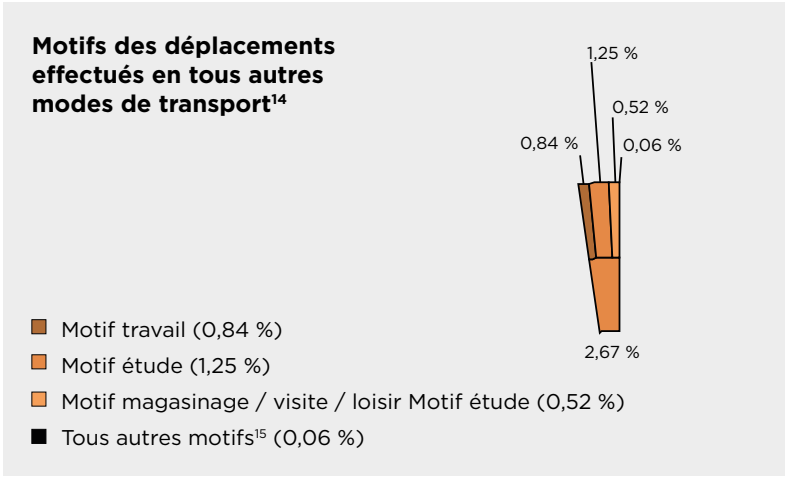
Outre le secteur, le motif influence aussi les modes de déplacements. Ainsi, comme en témoigne les graphiques ci-dessous, on remarque que :



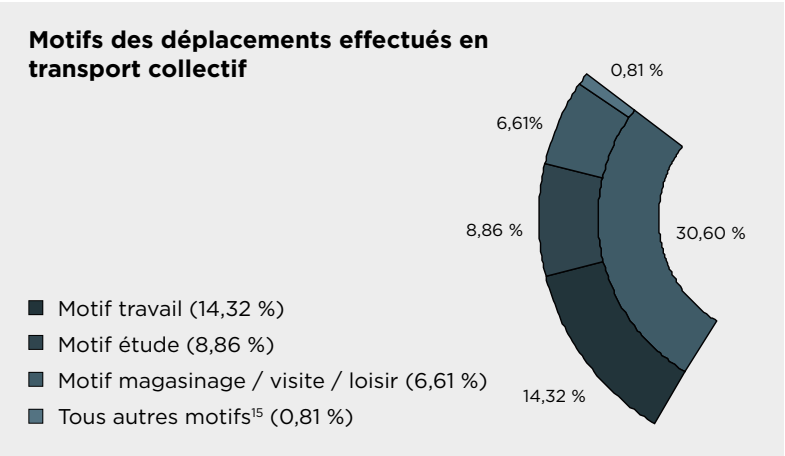
Les véhicules motorisés sont principalement utilisés pour le travail, le magasinage - la visite - les loisirs



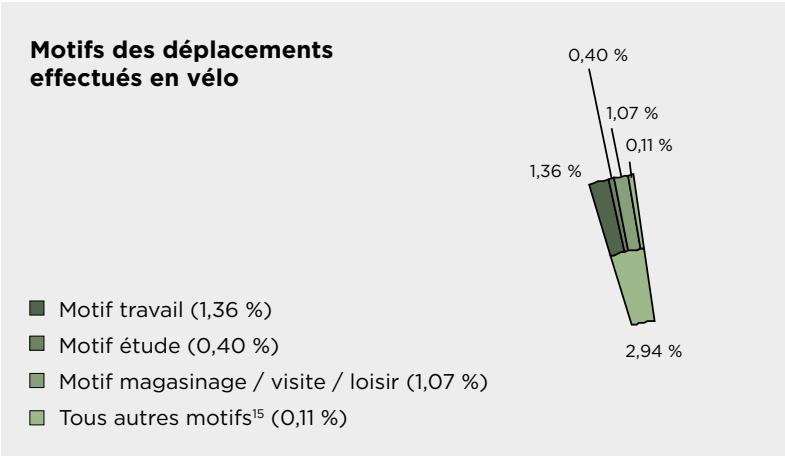
Près de la moitié des déplacements à pieds ont pour motif le magasinage / la visite ou les loisirs



Le principal motif des autres modes de transport est les études



Le transport collectif est utilisé dans une forte proportion pour le travail



Le principal motif des déplacements à vélo est le travail

¹⁴ Comprend les déplacements en transport scolaire, bi-mode et autres
¹⁵ Comprend les déplacements sur la route, pour des raisons de santé et autre

Conditions de déplacements

Réseau piétonnier

Portrait du réseau piétonnier

- Presque la totalité des rues de l'arrondissement disposent de trottoirs sur au moins un des deux côtés de la rue;
- Les trottoirs sont d'une largeur minimale de 1,5 mètre, mais certains font jusqu'à 4 mètres¹⁶;
- 85 feux de circulation à décompte numérique, situés principalement sur le réseau artériel à proximité des stations de métro;
- Plus de 274 saillies de trottoir, réparties sur 78 intersections¹⁷;
- Plusieurs mesures d'apaisement de la circulation, situées aux abords des écoles et des parcs;
- Quatre artères comptent plusieurs intersections où plus de 11 piétons ont déjà été blessés durant la période 2005-2014.

Observations et problématiques identifiées

- Plusieurs pôles générateurs de déplacements situés le long d'artères présentent des parcours peu conviviaux pour les déplacements à pieds;
- Forte concentration de piétons autour de la rue Ontario, de la rue Sherbrooke et des stations de métro Joliette et Pie-IX;
- Les liens piétonniers, tels que la Promenade Luc-Larivée, sont très appréciés;
- Enjeu de cohabitation entre les différents usagers des transports actifs (vélos, aides à la mobilité motorisée, piétons, poussettes, etc.), particulièrement aux abords de certains pôles commerciaux;
- Déplacements limités par des barrières réelles ou perçues, telles que les artères, l'autoroute 25 et la voie ferrée du Canadien National.

¹⁶ Données fournies par la Direction de santé publique, produites par la Chaire de recherche Mobilité de l'école Polytechnique. Largeur estimée à partir du fichier AutoCAD de la Géobase de la Ville de Montréal.

¹⁷ Données de 2015.



Réseau cyclable

Portrait du réseau cyclable et des commodités à la disposition des cyclistes

- 52 kilomètres de liens cyclables;
- 82 stations BIXI, dont la plus populaire est celle au métro Pie-IX (2015);
- Près de 1 000 places de stationnement pour vélos.



Observations et problématiques identifiées

- Convivialité du réseau cyclable très variable;
- On dénombrait trois intersections où plus de 6 cyclistes ont été blessés au cours de la période 2005-2014 : Sherbrooke/Assomption, Sherbrooke/Honoré-Beaugrand et de Rouen/Bennett;
- Absence de stations BIXI à l'est du boulevard Langelier;
- Plusieurs points de rupture du réseau cyclable, ce qui limite les déplacements sur de grandes distances;
- Déplacements affectés par des barrières, réelles ou perçues, qui entraînent des détours.



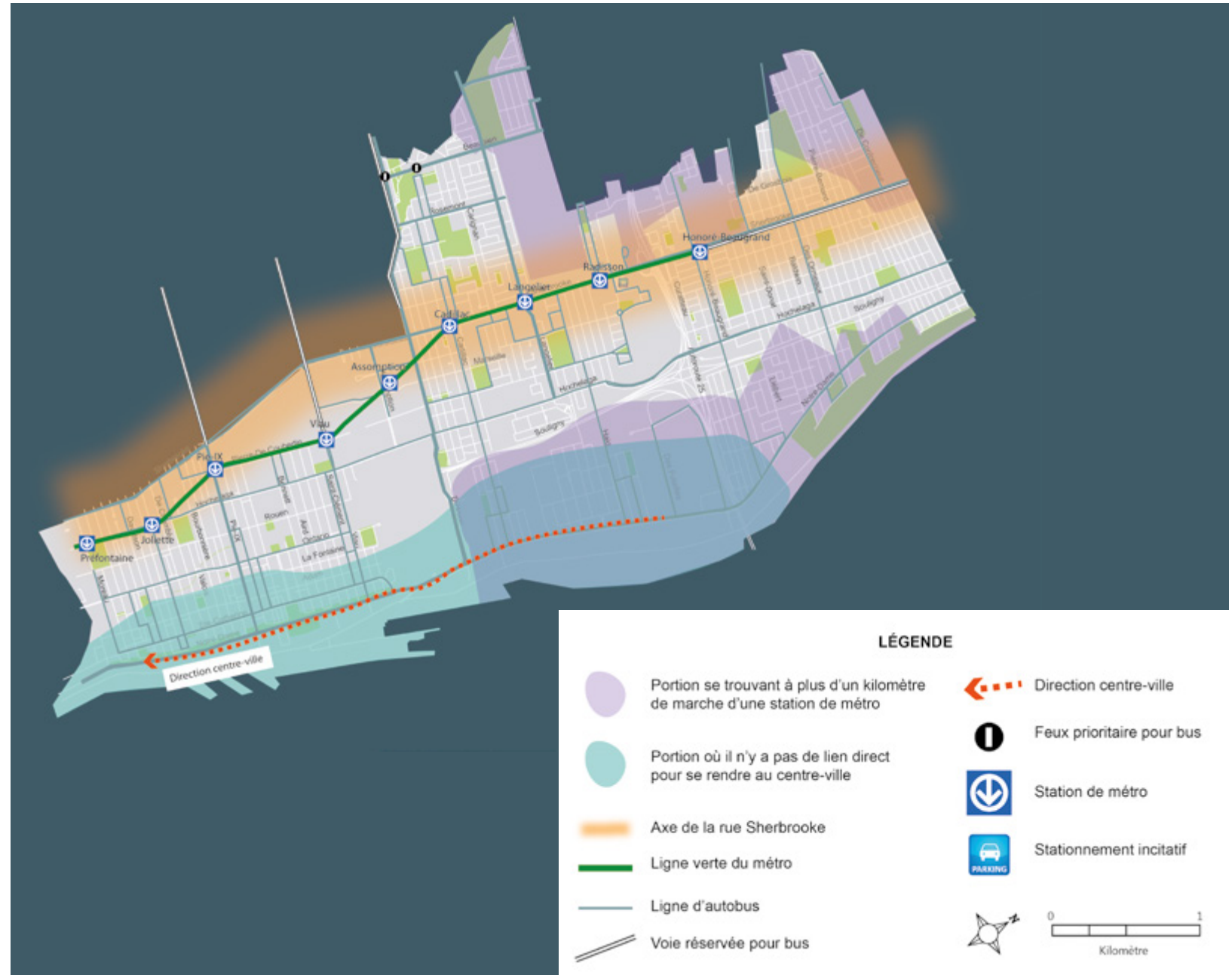
Transport collectif

Portrait du transport collectif

- Neuf stations de métro situées dans l'axe de la rue Sherbrooke;
- 10 lignes de bus de la STM qui profitent des voies réservées dans l'arrondissement;
- Une trentaine de lignes de bus qui font partie du « Réseau 10 minutes max »;
- L'ensemble du territoire se trouve à moins de 5 minutes de marche durant la journée, soit à moins de 500 mètres, d'un arrêt de bus des réseaux local ou express.

Observations et problématiques identifiées

- Excellente offre en transport collectif dans l'axe de la rue Sherbrooke;
- Absence de bus direct entre le sud des quartiers Hochelaga-Maisonneuve et Mercier-Ouest pour accéder au centre-ville;
- Certaines portions de Mercier-Ouest et de Mercier-Est se trouvent à plus d'un kilomètre de marche d'un arrêt du réseau de nuit.



Réseau routier

Portrait du réseau routier

- 154 intersections comptent des feux de circulation dont la plupart sont localisés sur les artères et les collectrices;
- Les limites de vitesse du réseau municipal varient de 30 km/h, aux abords des parcs et écoles et dans certains quartiers, à 60 km/h, sur une portion de la rue Notre-Dame;
- Des débits journaliers moyens annuels (DJMA) sur Sherbrooke et Notre-Dame qui fluctuent entre 20 000 véhicules par jour (à l'est) (deux directions cumulées) pour atteindre près de 40 000 véhicules par jour à l'ouest (deux directions cumulées);
- La rue Hochelaga, entre Viau et Pie-IX, compte un débit journalier moyen d'environ 15 000 véhicules (deux directions cumulées).

Observations et problématiques identifiées

- Des conditions de déplacement généralement adéquates sur le réseau local;
- Des ralentissements sur les rues artérielles et de la congestion récurrente, notamment sur les rues Notre-Dame et Sherbrooke;
- Débits de circulation plus importants vers l'ouest en heure de pointe du matin, et en direction est en heure de pointe de l'après-midi.



Stationnement

Portrait du stationnement

- Un stationnement incitatif (Radisson);
- Environ 35 000 places de stationnement sur rue non-tarifées;
- Vingt secteurs de stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR), totalisant 2 729 vignettes (2016).

Observations et problématiques identifiées

- Forte demande en stationnement aux abords de pôles générateurs de déplacements tels que la Promenade Ontario et la station de métro Honoré-Beaugrand,
- Sous-utilisation du stationnement sur rue dans certains secteurs résidentiels qui possèdent des entrées privées.



EN RÉSUMÉ

Le territoire visé par le Plan local de déplacements est l'ensemble de l'arrondissement, qui peut se diviser en trois secteurs aux caractéristiques très distinctes.

Hochelaga-Maisonneuve

Principaux pôles générateurs de déplacements : Parc olympique, cégep Maisonneuve, stations de métro Préfontaine, Joliette, Pie-IX et Viau, Promenade Ontario.

Potentialités

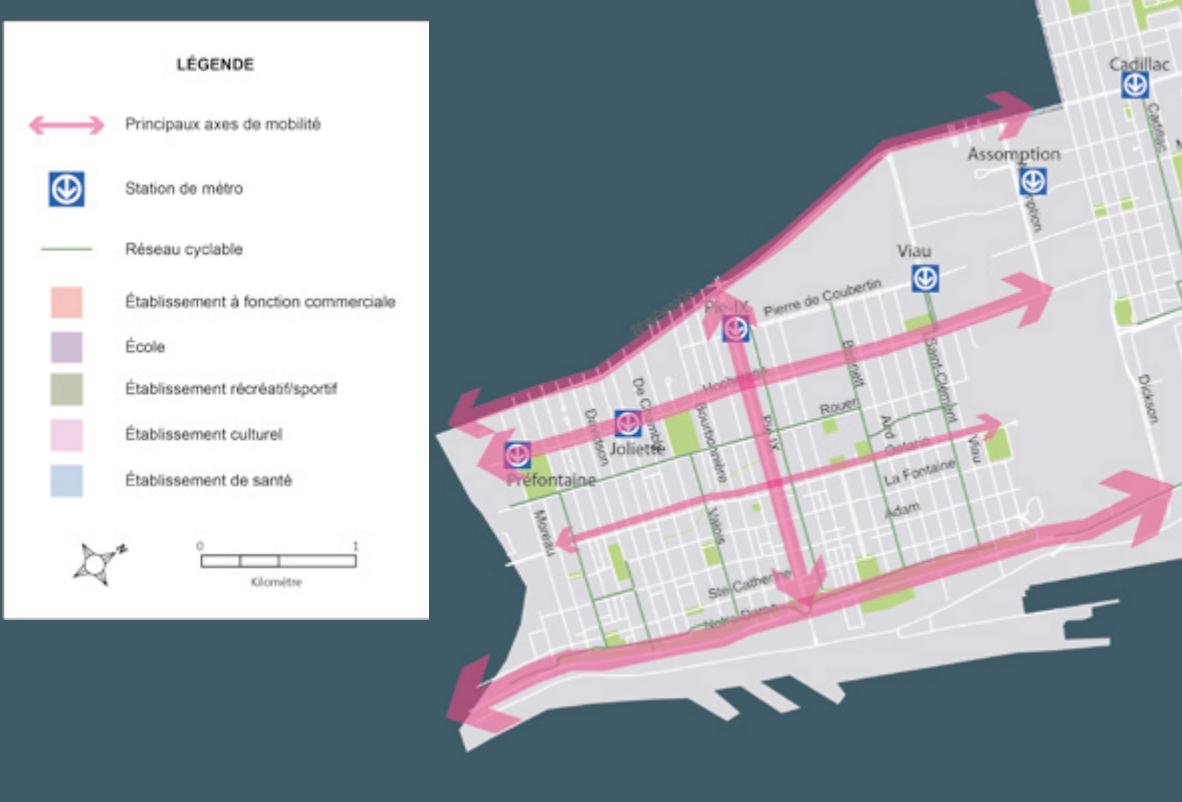
- Forte densité de population;
- Importante mixité des fonctions;
- Présence de plusieurs stations de métro.

Défis

- Rues étroites;
- Forte pression sur le stationnement;
- Cohabitation parfois difficile entre les usagers de la route.

Pistes de réflexions

- Faciliter les déplacements actifs;
- Optimiser le stationnement.



Mercier-Ouest

Principaux pôles générateurs de déplacements : Place Versailles, Institut universitaire en santé mentale de Montréal (anciennement connu sous le nom de l'Hôpital Louis-H. Lafontaine), stations de métro Assomption, Cadillac, Langelier et Radisson ainsi que les installations portuaires.

Potentialités

- Emprises routières considérables et souvent excessives par rapport aux besoins;
- Offre importante de stationnement sur rue;
- Présence de quatre stations de métro.

Défis

- Éloignement des lieux d'activités, ce qui favorise le recours à l'automobile;
- Certains axes de circulation accueillent une importante quantité de camions;
- Présence de barrières physiques;
- La prédominance de l'automobile rend l'environnement peu propice aux déplacements actifs.

Pistes de réflexions

- Dimension des rues à exploiter;
- La sécurité aux intersections doit faire l'objet d'une attention particulière;



- Favoriser la création de liens entre les quartiers environnants.

Mercier-Est

Principaux pôles générateurs de déplacements : Station de métro Honoré-Beaugrand, parc de la Promenade-Bellerive.

- Emprises routières considérables et souvent excessives par rapport aux besoins;
- Offre importante de stationnement sur rue;
- Présence de pôles commerciaux, tels que ceux sur Hochelaga et Sherbrooke.

- Une seule station de métro;
- Présence de barrières physiques;
- Activité commerciale étiolée;
- Lieux d'activités éloignés, ce qui favorise le recours à l'automobile;
- Secteur inséré entre les activités portuaires et l'est de Montréal.

- La sécurité aux intersections doit faire l'objet d'une attention particulière;
- Liens entre les quartiers environnants à créer;
- Liens cyclables à mailler;
- Transports de biens par camions à canaliser pour les limiter aux voies de camionnage identifiées.





CE QUE NOUS
VOULONS ATTEINDRE
LA VISION

Le Plan local de déplacements est un projet de territoire collectif et durable.

La vision du Plan local de déplacements est :

Améliorer la sécurité et les conditions de déplacements des modes de transports actifs afin de diminuer la dépendance aux transports motorisés, réduire les émissions de GES et hausser la qualité de vie des citoyens.

Elle s'inscrit en complémentarité avec d'autres documents de planification de l'arrondissement, comme le Plan local de développement durable, et plus généralement de la Ville de Montréal, notamment la Charte du piéton, le Plan d'action 2015-2018 en accessibilité universelle et le Plan de transport 2008.



POUR Y PARVENIR
LES ACTIONS

Pour y parvenir, une stratégie a été développée. Elle s’articule autour de trois axes d’intervention :

AXE 1 : TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS

AXE 2 : SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS

AXE 3 : RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

Concrète et réaliste, la stratégie se décline en objectifs, en actions, puis en moyens. Ils ont été rédigés de manière à respecter le champ de compétence de l’administration municipale, et dans le respect des capacités techniques et financières de l’arrondissement.

▼ Objectifs

▼ Actions

▼ Moyens

Lexique de la stratégie d’intervention

AXE	Aspects sur lesquels l’arrondissement travaillera pour améliorer les déplacements, tel que décrit dans le Guide sur les plans locaux de déplacements.
OBJECTIF	Résultats attendus au terme de la mise en œuvre du Plan local de déplacements.
ACTION	Stratégies qui seront investies par l’arrondissement pour atteindre les objectifs fixés.
MOYEN	Façons concrètes de mettre en œuvre les actions par l’arrondissement.
PRIORITÉ ACCORDÉE PAR LES CITOYENS	Appréciation qualitative du niveau de priorité accordé aux moyens par les citoyens et organismes consultés tout au long de l’élaboration du plan. (1 étant le plus important).
CAPACITÉ D’ACTION	Capacité d’action de l’arrondissement, soit en termes de pouvoir (responsabilités) et/ou de ressources (financières, matérielles, etc.). (1 étant la plus grande capacité d’action)
INTERVENTIONS À ENVISAGER / MENTIONNÉES DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS	Les projets identifiés sont ceux qui ont été mentionnés par les citoyens lors des activités de consultation citoyennes, qui sont déjà prévus par les services techniques de l’arrondissement ou annoncés par un ou des partenaires. Il s’agit d’une liste non-définitive et non-exclusive de projets.
MAÎTRE D’OUVRAGE DU PROJET	Responsable du projet.
PARTENAIRE	Groupe(s) ou organisme(s) impliqué(s) dans le projet.
DOCUMENT DE RÉFÉRENCES	CP Charte du piéton – Ville de Montréal GPLD Guide des plans locaux de déplacements – Ville de Montréal PAAU Plan d’action 2015-2018 en accessibilité universelle – Ville de Montréal PALMAA Plan d’action local Municipalité amie des aînés – Mercier-Hochelaga-Maisonneuve PAC Plan d’action canopée 2012-2021 – Ville de Montréal PCV Plan-cadre vélo – Ville de Montréal PLDD Plan local de développement durable – Mercier-Hochelaga-Maisonneuve PMAD Plan métropolitain d’aménagement et de développement - Communauté métropolitaine de Montréal PS Politique de stationnement - Ville de Montréal PT Plan de transport 2008 – Ville de Montréal PU Plan d’urbanisme, partie II chapitre 14, Arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve SET Stratégie d’électrification des transports 2016-2020 - Ville de Montréal Note au lecteur : ces politiques sont en complément des règlements, normes et codes en vigueur
INDICATEUR DE SUIVI	Façon d’évaluer la réalisation du plan.
ÉTAT DE RÉALISATION DU MOYEN ACTUEL (2016)	Niveau d’avancement du moyen en date de l’année 2017.
OBJECTIF MI-PARCOURS (2022)	Objectif que se fixe l’arrondissement pour l’année 2027.
OBJECTIF FINAL (2027)	Objectif que se fixe l’arrondissement à terme, c’est-à-dire en 2027.
STATUT	À poursuivre : la mise en œuvre de ce moyen est débutée, et sera poursuivie À initier : ce moyen est prêt/peut être mis en œuvre rapidement À analyser : la mise en œuvre de ce moyen nécessite des analyses plus approfondies

Axe 1 : Transports actifs et collectifs

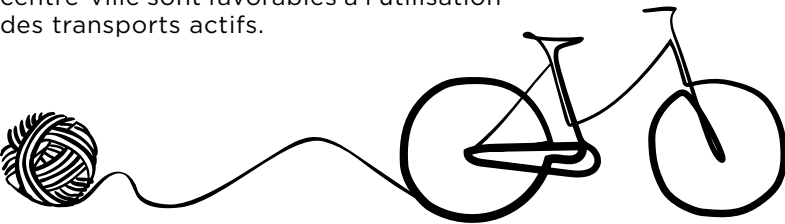
OBJECTIF 1.1 : POURSUIVRE LE DÉPLOIEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE ET EN ACCENTUER LE MAILLAGE

Principe directeur

LA PRÉSENCE D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES EST UN FACTEUR DÉTERMINANT POUR AUGMENTER LA PART MODALE DES DÉPLACEMENTS EN VÉLO.

Éléments de portrait/diagnostic

À ce jour, le réseau cyclable sur le territoire de l'arrondissement s'étend sur 52 kilomètres. Entre 2011 et 2015, le réseau cyclable de l'arrondissement a été bonifié de 10 kilomètres, soit une augmentation d'environ 20 % du réseau. Une forte proportion des liens cyclables sont situés dans le secteur Hochelaga-Maisonneuve, là où la densité de population, la pression sur le stationnement et la proximité avec le centre-ville sont favorables à l'utilisation des transports actifs.



Le réseau cyclable est toutefois moins développé dans les secteurs Mercier-Ouest et Mercier-Est. Les deux principales faiblesses du réseau cyclable actuel, mis en lumière par le portrait et diagnostic, sont le faible nombre de liens cyclables est-ouest en continu ainsi que le faible degré de connectivité entre les tronçons.

Au cours de la période 2017-2027, l'arrondissement entend bonifier son réseau de liens cyclables structurants de manière à faciliter les déplacements est-ouest à l'intérieur de l'arrondissement, de même que vers les arrondissements Rosemont—La Petite-Patrie et Ville-Marie. L'arrondissement souhaite également permettre plus facilement le franchissement de barrières telles que l'avenue Souigny, le CN et l'autoroute 25. Lors de la planification de nouveaux liens structurants, l'aménagement d'une piste en site propre sera systématiquement considérée.

Le réseau sera également bonifié de liens de desserte, dotés d'aménagements plus légers, qui permettront de rejoindre les pôles générateurs de déplacements secondaires, tels que les secteurs résidentiels. L'arrondissement s'assurera également que certains courts tronçons manquants, qui réduisent la continuité du réseau, soient complétés.

ON ENTEND PAR LIEN CYCLABLE STRUCTURANT UN AXE QUI PERMET LE GRAND TRANSIT.

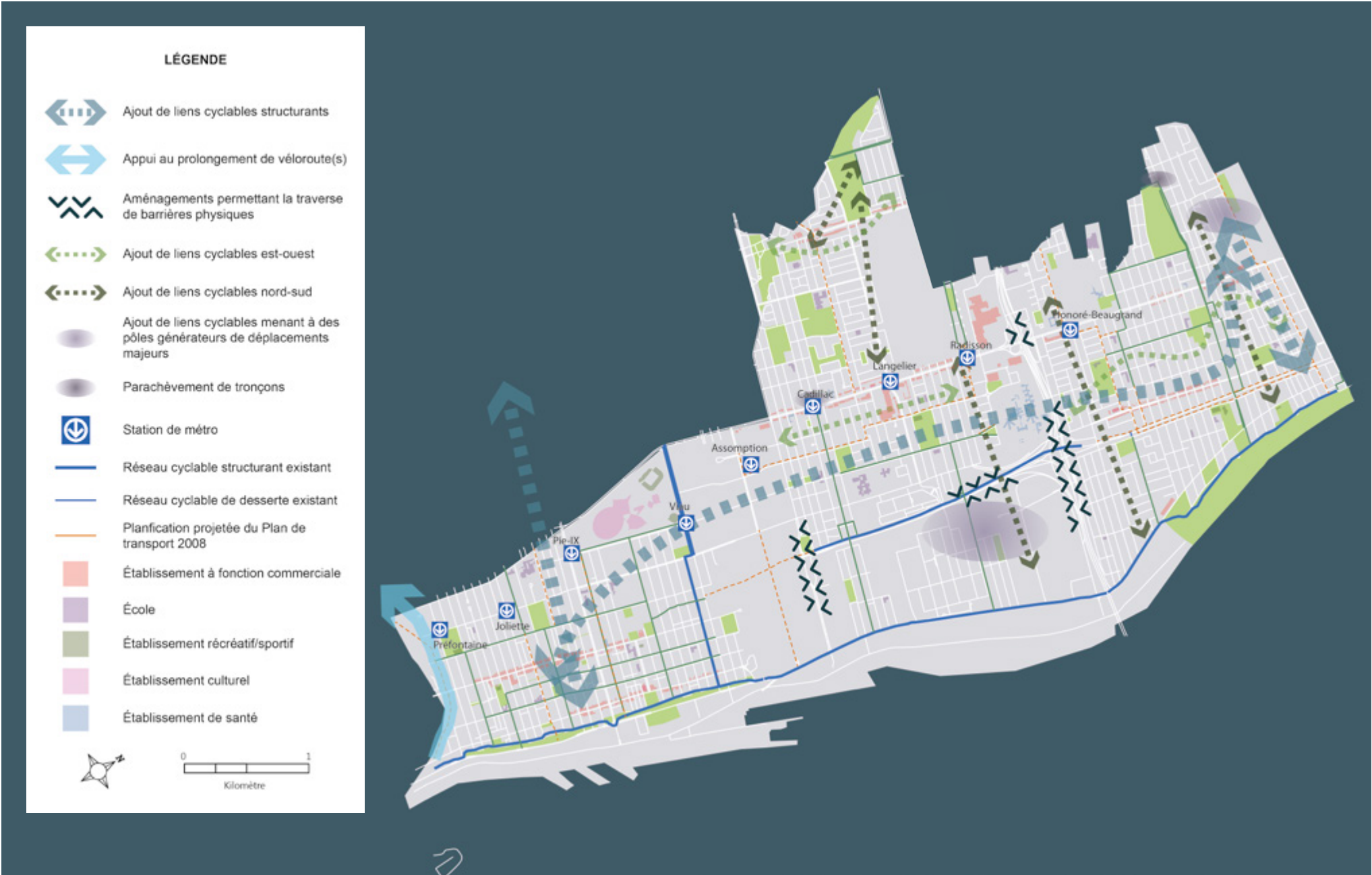
UN AXE DE DESSERTE EST, POUR SA PART, COMPLÉMENTAIRE AU RÉSEAU STRUCTURANT ET PRÉCONISÉ POUR DU PETIT TRANSIT.



TABLEAU-RÉSUMÉ DES ACTIONS DE L'OBJECTIF 1.1

		PRIORITÉ ACCORDÉE PAR LES CITOYENS	CAPACITÉ D'ACTION DE L'ARRONDISSEMENT	INTERVENTIONS À ENVISAGER / MENTIONNÉES DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS	MAÎTRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)	DOCUMENT(S) DE RÉFÉRENCE	INDICATEUR DE SUIVI	ÉTAT DE RÉALISATION DU MOYEN ACTUEL (2016)	OBJECTIF MI-PARCOURS (2022)	OBJECTIF FINAL (2027)	STATUT
ACTION		Poursuivre la réalisation de liens cyclables structurants										
MOYEN	Ajout de liens cyclables structurants	2	2	Hochelaga, Bourbonnière, Souigny/Dubuisson	Ville de Montréal	MHM	PCV	Pourcentage du territoire situé à moins de 500 m d'un lien	50 %	75 %	100 %	À poursuivre
	Appui au prolongement de véloroute(s)	3	2	Prolongement de la piste des Carrières vers le centre-ville	Ville de Montréal	RPP MHM	PCV	Demandes formulées	Aucune demande formelle	Demande annuelle de réalisation d'une véloroute	Réalisation du prolongement	À initier
	Ajout de liens cyclables permettant la traverse de barrières physiques	1	2	Avenue Dubuisson dans l'emprise de la voie ferrée par-dessus l'autoroute 25 jusqu'à l'avenue Haig et dans l'axe de la rue Tellier jusqu'au pôle emplois Tellier	Ville de Montréal	CN	s. o.	Nombre de traverses	1	2	2	À poursuivre
ACTION		Poursuivre la réalisation de liens cyclables de desserte										
MOYEN	Ajout de liens cyclables est-ouest	1	2	Sur les rues Beaubien, de Marseille ou de Teck	Ville de Montréal	MHM	s. o.	Pourcentage du territoire situé à moins de 500 m d'un lien cyclable	40 %	60 %	100 %	À poursuivre
	Ajout de liens cyclables nord-sud	2	2	Dans l'axe des rues Honoré-Beaugrand et Lebrun Raccordement de la piste cyclable dans l'axe de l'avenue Haig en passant par le cimetière jusqu'à François-Boivin De Contrecoeur Hector vers le parc de la Promenade Bellerive	Ville de Montréal	MHM Entreprise privée	s. o.	Pourcentage du territoire situé à moins de 500 m d'un lien cyclable	85 %	90 %	100 %	À poursuivre
ACTION		Intervenir ponctuellement dans une logique de raccord										
MOYEN	Ajout de liens cyclables menant à des pôles générateurs de déplacements	2	2	Axe de la rue Tellier pour rejoindre l'entrepôt de la SAQ Pierre-De Coubertin entre Viau et de l'Assomption	Hydro-Québec Ville de Montréal	MHM	s. o.	Nombre de pôles de déplacements rejoints	60 %	80 %	100 %	À analyser
	Parachèvement de tronçons	2	2	Rue de Cadillac de Sherbrooke à Chauveau Boulevard Pierre-Bernard de Robitaille à Éric	Ville de Montréal	MHM	s. o.	Nombre de connections ajoutées	s. o.	2	4	À analyser

CARTE-SYNTHESE DE L'OBJECTIF 1.1



OBJECTIF 1.2. AMÉLIORER L'ENTRETIEN ET REHAUSSER LE RÉSEAU PIÉTONNIER

Principe directeur

UN ENVIRONNEMENT FAVORABLE AUX PIÉTONS DOIT PRÉVOIR NON SEULEMENT LES INFRASTRUCTURES, MAIS ÉGALEMENT DES AMÉNAGEMENTS SUFFISAMMENT CONFORTABLES ET SÉCURITAIRES POUR LES PERSONNES DE TOUTES HABILITÉS.

Éléments de portrait/diagnostic

Les rues de l'arrondissement disposent presque toutes de trottoirs sur au moins un côté de la rue, et constituent un réseau impressionnant de 484 kilomètres. Les trottoirs sont entretenus de manière à répondre à des critères minimaux de sécurité. Néanmoins, certains tronçons sont peu confortables en raison de dénivellations importantes, d'accumulations d'eau et d'inégalités de surface. Certains facteurs liés à l'environnement immédiat, comme la pollution, l'éclairage manquant, le déneigement défaillant et le bruit, rendent également certains tronçons peu favorables aux déplacements piétonniers.

Au cours des prochaines années, l'arrondissement va parfaire sa connaissance de l'état de son réseau piétonnier dans les secteurs les plus fréquentés et interviendra de manière à y concentrer les investissements futurs. En parallèle, l'arrondissement poursuivra des représentations pour que la réalisation de travaux sur le réseau routier réalisés par ses partenaires inclue des améliorations au réseau piétonnier.



TABLEAU-RÉSUMÉ DES ACTIONS DE L'OBJECTIF 1.2

		PRIORITÉ ACCORDÉE PAR LES CITOYENS	CAPACITÉ D'ACTION DE L'ARRONDISSEMENT	INTERVENTIONS À ENVISAGER / MENTIONNÉES DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS	MAÎTRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)	DOCUMENT(S) DE RÉFÉRENCE	INDICATEUR DE SUIVI	ÉTAT DE RÉALISATION DU MOYEN ACTUEL (2016)	OBJECTIF MI-PARCOURS (2022)	OBJECTIF FINAL (2027)	STATUT
ACTION		Accroître les connaissances sur l'état du réseau piétonnier										
MOYEN	Documentation des plaintes reçues au 311, des observations relevées par les inspecteurs et agents techniques	3	2	Les secteurs où la densité de piétons est élevée	Ville de Montréal	MHM	PCV	Pourcentage des secteurs qui ont une densité de piétons élevée dont les trottoirs ont été caractérisés	0 %	100 %	100 %	À initier
ACTION		Soutenir un entretien continu et proactif du réseau										
MOYEN	Mise à niveau des trottoirs défaillants	3	1	Dans les secteurs où la densité de piétons est élevée	MHM	s. o.	PCV	Pourcentage des trottoirs à niveau	Inconnu	100 % des secteurs où la densité de piétons est élevée	100 % des abords de tous les principaux pôles générateurs de déplacements	À initier
ACTION		Saisir les opportunités pour améliorer l'environnement piétonnier lors de travaux d'infrastructures routières										
MOYEN	Considérer, dans le respect des contraintes techniques, l'élargissement de trottoirs, d'ajout et/ ou de déplacement du mobilier urbain dans le respect des normes d'accessibilité universelle	2	2	À déterminer	Ville de Montréal, MHM ou tout autre maître d'ouvrage	Tout autre partenaire	PT	Pourcentage des projets ayant considéré inclure des améliorations au réseau piétonnier	100 %	100 %	100 %	À poursuivre
ACTION		Veiller à compléter le réseau piétonnier										
MOYEN	Construction de trottoirs sur les tronçons qui n'en sont pas dotés	2	2	De Rouen entre les avenues Bennett et Letourneux Avenue Éric entre la rue Des Ormeaux et le boulevard Pierre-Bernard	MHM	Hydro-Québec, Gaz métro, etc.	s. o.	Pourcentage de rues dotées de trottoirs sur au moins un côté de la rue	97 %	100 %	100 %	À poursuivre

CARTE-SYNTHÈSE DE L'OBJECTIF 1.2



OBJECTIF 1.3 : AMÉLIORER LA CONVIVIALITÉ ET METTRE EN VALEUR LE RÉSEAU CYCLABLE EXISTANT

Principe directeur

LA CONVIVIALITÉ D'UN RÉSEAU CYCLABLE¹⁸ A UNE GRANDE INFLUENCE SUR L'UTILISATION DU VÉLO.

Éléments de portrait/diagnostic

La convivialité du réseau cyclable de l'arrondissement est très variable. Bien que tous les liens cyclables respectent les normes d'aménagement, certains sont jugés peu conviviaux en raison de l'état de la chaussée, de la présence de camions ou encore de la vitesse pratiquée par les automobilistes. Le réseau cyclable blanc, c'est-à-dire le réseau cyclable hivernal, est faiblement développé. Outre les bandes cyclables, seules les pistes cyclables de la rue Notre-Dame, à l'ouest de Liébert, et la piste cyclable Desjardins sont ouvertes à l'année.

En marge du réseau, certaines commodités sont à la disposition des cyclistes, telles que les stations de vélopartage. On comptait 82 stations en 2016, toutes situées à l'ouest du boulevard Langelier.

On trouve également environ 300 supports à vélos, pour un total de 1 000 cases de stationnement. Ils sont principalement situés le long des artères commerciales, à proximité des stations de métro et des installations publiques comme les parcs ou les bibliothèques. En dépit de l'augmentation du nombre de supports à vélos, le nombre de supports est perçu insuffisant par les participants aux activités de consultation, notamment le long de la Promenade Ontario.

Au cours des prochaines années, l'arrondissement souhaite hausser la qualité de son réseau actuel afin de favoriser son accès universel et permettre l'utilisation des principaux axes cyclables à l'année. L'arrondissement souhaite mettre davantage de commodités à la disposition des cyclistes, notamment en augmentant et en diversifiant le nombre de supports à vélos. En offrant des bornes de réparation autonomes et en diversifiant le type de stationnement offert à proximité de pôles générateurs de déplacements.

Dans le cadre des activités de consultation, les citoyens ont été nombreux à formuler le souhait de voir des stations de vélopartage s'étendre à l'ensemble de l'arrondissement. À ce jour, la gestion des stations de vélopartage est sous la responsabilité d'une entité indépendante de la Ville de Montréal, ce qui limite la capacité

d'action de l'arrondissement. Néanmoins, l'arrondissement encouragera le(s) fournisseur(s) de service à le faire et facilitera leur implantation.

LA PRÉSENCE DE FACILITÉS À LA FIN DES PARCOURS, COMME DES SUPPORTS À VÉLOS, FAIT PARTIE D'UNE STRATÉGIE SUPPORTANT LA MOBILITÉ CYCLABLE.



¹⁸ Elle peut se définir par la somme des paramètres qui influencent le sentiment de sécurité et de confort à vélo, tels que la largeur de l'espace pour le cycliste, la qualité de la chaussée, la vitesse des véhicules, la présence de carrefours importants, etc. (selon une étude Lee-Gosselin, Paquette, Noël, Leclerc, 2002 citée dans INSPQ 2009).

TABLEAU-RÉSUMÉ DES ACTIONS DE L'OBJECTIF 1.3

		PRIORITÉ ACCORDÉE PAR LES CITOYENS	CAPACITÉ D'ACTION DE L'ARRONDISSEMENT	INTERVENTIONS À ENVISAGER / MENTIONNÉES DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS	MÂTRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)	DOCUMENT(S) DE RÉFÉRENCE	INDICATEUR DE SUIVI	ÉTAT DE RÉALISATION DU MOYEN ACTUEL (2016)	OBJECTIF MI-PARCOURS (2022)	OBJECTIF FINAL (2027)	STATUT
ACTION		Bonifier les aménagements cyclables existants										
MOYEN	Marquage de zones tampons séparant la voie de stationnement des bandes cyclables en vue de réduire les risques d'emportières	1	2	Toutes les bandes cyclables où l'espace est disponible, notamment celles des rues Adam et La Fontaine	Ville de Montréal	MHM	s. o.	Pourcentage des bandes cyclables dotées de bandes tampons	0 %	50 % des bandes où c'est possible	100 % des bandes où c'est possible	À analyser
	Vérification du respect des normes de signalisation et bonification/modification si requis	2	1	Changement de sens du lien cyclable sur de Chambly lorsqu'un autre lien cyclable nord-sud à proximité sera aménagé Amélioration de la signalisation de la piste cyclable Notre-Dame aux croisements	MHM	Ville de Montréal	s. o.	Pourcentage des liens cyclables dont la signalisation a été vérifiée	0 %	100 %	100 %	À analyser
	Réalisation de travaux de réaménagement de la piste cyclable Notre-Dame à l'ouest de Viau	1	2	Notre-Dame à l'ouest de Viau	Ville de Montréal	MHM	s. o.	Pourcentage de la piste réaménagée	0 %	100 %	s. o.	À initier
ACTION		Étendre le réseau cyclable blanc										
MOYEN	Implantation systématique de nouveaux liens cyclables permettant une utilisation à l'année	3	2	Selon les projets	Ville de Montréal	MHM	PCV	Pourcentage de liens cyclables permettant une utilisation à l'année	0 %	100 %	100 %	À initier
	Adaptation des liens cyclables les plus achalandés en vue d'un entretien hivernal	3	1	Liens cyclables des rues, Bennett et Saint-Clément	MHM	s. o.	PCV	Pourcentage de liens cyclables permettant une utilisation à l'année	6 %	50 %	100 %	À initier
ACTION		Ajouter des commodités à la disposition des cyclistes										
MOYEN	Aménagement de stationnements à vélos sécurisés et/ou protégés	2	1	Aux abords de stations de métro	MHM	s. o.	PCV	Nombre de stationnement	0	1	3	À analyser
	Installation de bornes de réparation autonomes	4	1	À déterminer	MHM	s. o.	PCV	Nombre de bornes installées	0	3	6	À initier
	Élaboration d'une planification sur l'implantation de supports à vélo	3	1	Pour tout le territoire de l'arrondissement	MHM	s. o.	PCV	Réalisation de la planification	0	Réalisation d'une politique	Mise à jour de la politique	À initier
ACTION		Entretien et réparer le réseau cyclable										
MOYEN	Réalisation d'un plan d'entretien du réseau cyclable	2	1	Pour tout le territoire de l'arrondissement	Ville de Montréal	MHM	PCV	Réalisation du plan	0	Réalisation d'un plan	Plan réalisé	À initier
ACTION		Appuyer le déploiement des stations de vélo-partage										
MOYEN	Poursuite de la transmission des demandes citoyennes aux entreprises de vélo-partage	2	3	Pour tout le territoire de l'arrondissement, mais particulièrement pour desservir le secteur est	Entreprise privée	MHM	s. o.	Pourcentage des demandes transmises	100 %	100 %	100 %	À poursuivre

OBJECTIF 1.4: ACCROÎTRE LES CONNAISSANCES SUR L'UTILISATION DES DÉPLACEMENTS ACTIFS

Principe directeur

LE DÉVELOPPEMENT DES CONNAISSANCES SUR LA FRÉQUENTATION DES RÉSEAUX PIÉTONNIERS ET CYCLABLES EST ESSENTIEL AFIN DE CONNAÎTRE LEUR TAUX D'UTILISATION, ÉVALUER LES BESOINS, OBSERVER DES TENDANCES ET SOUTENIR DES INVESTISSEMENTS.

Éléments de portrait/diagnostic

Au fil des années, de nombreux comptages de piétons et de cyclistes ont été réalisés pour le compte de l'arrondissement. Les données sont parfois parcellaires ou ne sont pas regroupées pour être utilisées aisément.

Au cours des prochaines années, l'arrondissement améliorera la gestion de son patrimoine de données. L'arrondissement entend se doter de nouveaux instruments de mesure afin de compter les cyclistes et permettre à terme de caractériser son réseau cyclable.



LA VILLE DE COPENHAGUE COMPTABILISE LE NOMBRE DE VÉLOS DEPUIS LES ANNÉES 1970. EN NOVEMBRE 2016, LES COMPTEURS ONT PERMIS DE DÉCOUVRIR QUE LE CENTRE DE COPENHAGUE COMPTE MAINTENANT DAVANTAGE DE VÉLOS QUE D'AUTOMOBILES! LA MÊME ANNÉE, LA PART MODALE DU VÉLO DU GRAND COPENHAGUE REPRÉSENTE 41 %!¹⁹

¹⁹ Source : Britton. 2014.

TABEAU-RÉSUMÉ DES ACTIONS DE L'OBJECTIF 1.4

		PRIORITÉ ACCORDÉE PAR LES CITOYENS	CAPACITÉ D'ACTION DE L'ARRONDISSEMENT	INTERVENTIONS À ENVISAGER / MENTIONNÉES DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS	MAÎTRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)	DOCUMENT(S) DE RÉFÉRENCE	INDICATEUR DE SUIVI	ÉTAT DE RÉALISATION DU MOYEN ACTUEL (2016)	OBJECTIF MI-PARCOURS (2022)	OBJECTIF FINAL (2027)	STATUT
ACTION		Récolter des données sur l'utilisation et l'achalandage des réseaux piétonniers et cyclables										
MOYEN	Réalisation d'un inventaire des débits piétonniers à proximité des principaux pôles générateurs de déplacements	4	1	Sur tout le territoire de l'arrondissement	MHM	s. o.	s. o.	Réalisation d'une banque de données regroupées	0	1	1	À initier
	Caractérisation de l'achalandage du réseau cyclable	4	1	Sur tout le territoire de l'arrondissement	MHM	s. o.	s. o.	Nombre de points de comptage	Aucune donnée	Caractérisation complète du réseau	Caractérisation annuelle de tous les liens	À initier

OBJECTIF 1.5 : SOUTENIR LA BONIFICATION DU SERVICE DE TRANSPORT COLLECTIF

Principe directeur

LES TRANSPORTS COLLECTIFS JOUENT UN RÔLE STRUCTURANT EN MILIEU URBAIN EN INFLUENÇANT L'OCCUPATION DU TERRITOIRE, EN ACCROISSANT L'ACCESSIBILITÉ À L'EMPLOI ET AUX SERVICES TOUT EN ÉMETTANT UNE FAIBLE QUANTITÉ DE GES.

Éléments de portrait/diagnostic

Comme l'ont démontré les analyses réalisées par la STM, le territoire de l'arrondissement est desservi presque en totalité par le transport collectif. Les secteurs situés à proximité d'une des neuf stations de métro bénéficient d'une grande offre de service, et ce, même en dehors des heures de pointe. Certaines zones, dont le sud des secteurs Hochelaga-Maisonneuve, Mercier-Ouest et Mercier-Est, sont toutefois moins desservies durant les heures creuses.

Au cours des prochaines années, l'arrondissement poursuivra les discussions avec la STM dans l'objectif de développer son réseau de transport dans les secteurs les moins bien desservis ou d'apporter certains correctifs ponctuels.

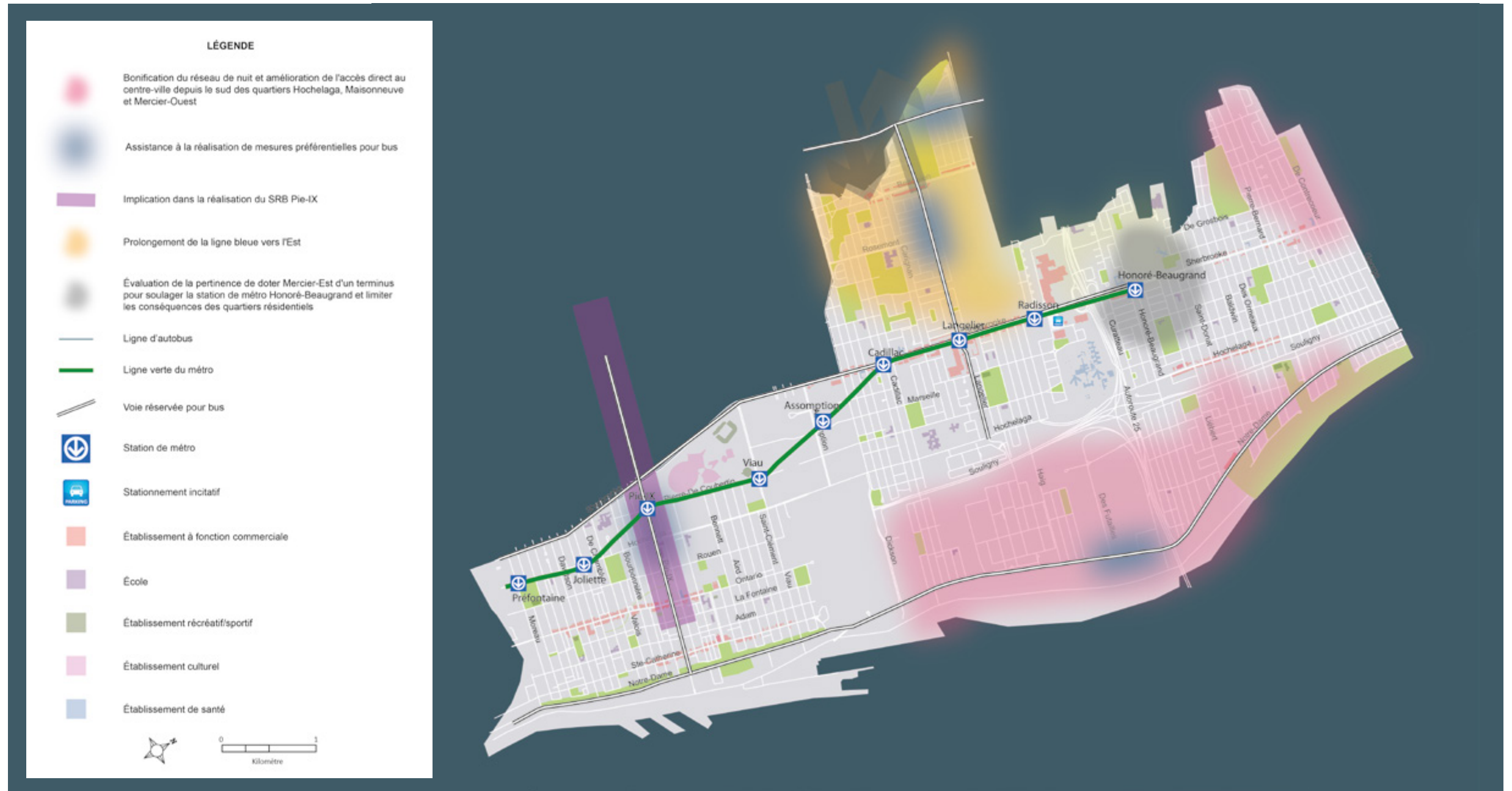
En parallèle, l'arrondissement suivra l'état d'avancement des projets d'infrastructures majeurs qui sont prévus sur son territoire ou à proximité afin d'anticiper leurs répercussions sur les déplacements locaux, d'en tenir compte dans sa planification et au besoin d'en arrimer des aménagements complémentaires.

Dans une perspective à plus long terme, l'arrondissement souhaite initier des discussions avec ses partenaires pour imaginer une solution durable afin de soulager le terminus Honoré-Beaugrand.



TABLEAU-RÉSUMÉ DES ACTIONS DE L'OBJECTIF 1.5

		PRIORITÉ ACCORDÉE PAR LES CITOYENS	CAPACITÉ D'ACTION DE L'ARRONDISSEMENT	INTERVENTIONS À ENVISAGER / MENTIONNÉES DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS	MÂTRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)	DOCUMENT(S) DE RÉFÉRENCE	INDICATEUR DE SUIVI	ÉTAT DE RÉALISATION DU MOYEN ACTUEL (2016)	OBJECTIF MI-PARCOURS (2022)	OBJECTIF FINAL (2027)	STATUT
ACTION		Défendre la bonification de l'offre actuelle en transport collectif										
MOYEN	Poursuite des discussions pour faciliter les déplacements en dehors des heures de pointe et améliorer l'accès direct au centre-ville depuis le sud des quartiers Hochelaga, Maisonneuve et Mercier-Ouest	1	2	Dont les lignes d'autobus Mercier-Est (26), Sainte-Catherine (34) et Ontario (125)	STM	MHM	s. o.	Appréciation qualitative de la participation de l'arrondissement au projet	Discussions entamées	Bonification du réseau si les analyses d'achalandage le justifient	Bonification du réseau si les analyses d'achalandage le justifient	À analyser
ACTION		Soutenir la réalisation de projets de transport collectif structurants										
MOYEN	Assistance à la réalisation de mesures préférentielles pour bus	2	2	Voie réservée sur Notre-Dame	STM	Ville de Montréal MHM	s. o.	Participation de l'arrondissement	Assistance à toutes les demandes	Assistance à toutes les demandes	Assistance à toutes les demandes	À poursuivre
	Implication dans la réalisation du SRB Pie-IX	3	2	SRB Pie-IX	ARTM	MHM Ville de Montréal STM	s. o.	Appréciation qualitative de la participation de l'arrondissement au projet	Participation à toutes les discussions offrant une pleine collaboration	Participation à toutes les discussions offrant une pleine collaboration	Participation à toutes les discussions offrant une pleine collaboration	À poursuivre
	Prolongement de la ligne bleue vers l'Est	2	3	s. o.	ARTM	STM Ville de Montréal MHM	PT	Appréciation qualitative de la participation de l'arrondissement au projet	Participation à toutes les discussions offrant une pleine collaboration	Participation à toutes les discussions offrant une pleine collaboration	Participation à toutes les discussions offrant une pleine collaboration	À poursuivre
	Évaluation de la pertinence de doter Mercier-Est d'un terminus pour soulager la station de métro Honoré-Beaugrand et limiter les conséquences aux quartiers résidentiels	4	3	À déterminer	Ville de Montréal STM	ARTM	s. o.	Appréciation qualitative de la participation de l'arrondissement au projet	Aucune demande formelle	Demande formelle d'une étude effectuée	Étude réalisée	À initier



OBJECTIF 1.6 : FAVORISER L'INTERMODALITÉ DES MODES DE TRANSPORT DE PERSONNES

Principe directeur

LES INFRASTRUCTURES QUI FACILITENT L'INTERMODALITÉ DES MODES DE TRANSPORT DES PERSONNES DOIVENT ÊTRE SUFFISAMMENT DÉVELOPPÉES ET EFFICACES POUR ÊTRE CONCURRENTIELLES À L'AUTO-SOLO.

Éléments de portrait/diagnostic

Comme mentionné, le territoire de l'arrondissement possède une excellente desserte en transport collectif, un impressionnant réseau piétonnier et plusieurs liens cyclables. Il peut être toutefois plus difficile d'effectuer certains déplacements autrement qu'en automobile, soit parce qu'une des deux destinations n'est pas ou est peu desservie par le transport collectif ou pour effectuer une chaîne de déplacements complexe (ex : travail – garderie – magasin d'alimentation – maison). L'auto-solo représente alors le moyen le plus rapide et le plus direct de se rendre à destination.

DEPUIS QUELQUES ANNÉES, ON ASSISTE À UNE DIVERSIFICATION DES ALTERNATIVES DE TRANSPORT.

CETTE DIVERSIFICATION FACILITE LE DÉVELOPPEMENT DE RÉSEAUX CONCURRENTIELS À L'AUTO-SOLO AFIN DE SE RENDRE DU POINT A AU POINT B DE LA MANIÈRE LA PLUS RAPIDE ET LA PLUS EFFICACE, ET CE, QUEL QUE SOIT LE MODE DE TRANSPORT EMPRUNTÉ.

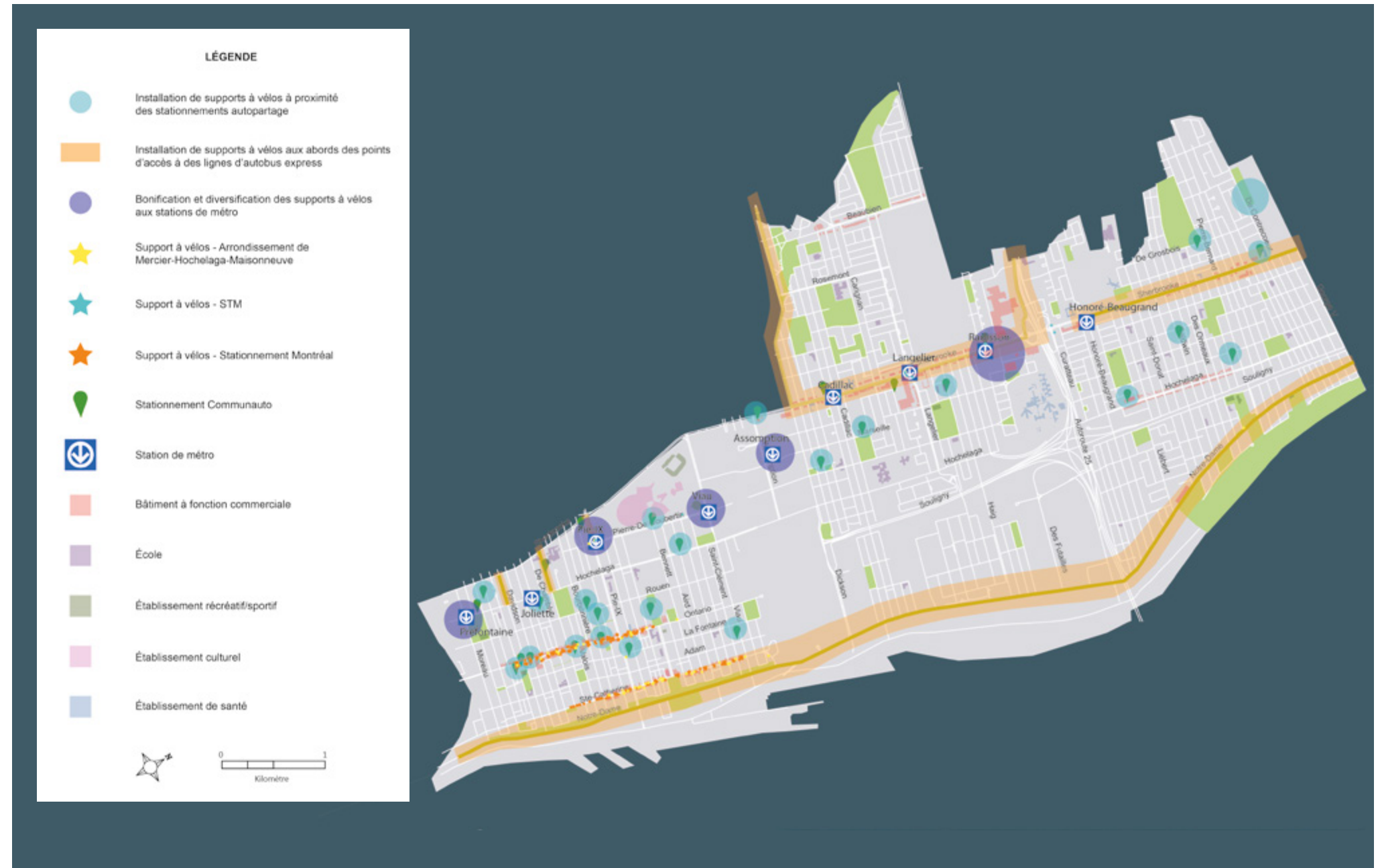
Au cours des prochaines années, l'arrondissement entend davantage travailler à mettre en relation les différents moyens de transports. Certains pôles d'échanges seront développés ou intensifiés à proximité d'un pôle générateur de déplacements (ex : points d'accès aux modes de transport lourd, etc.) afin de développer des réseaux concurrentiels à l'auto solo.



TABLEAU-RÉSUMÉ DES ACTIONS DE L'OBJECTIF 1.6

		PRIORITÉ ACCORDÉE PAR LES CITOYENS	CAPACITÉ D'ACTION DE L'ARRONDISSEMENT	INTERVENTIONS À ENVISAGER / MENTIONNÉES DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS	MAÎTRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)	DOCUMENT(S) DE RÉFÉRENCE	INDICATEUR DE SUIVI	ÉTAT DE RÉALISATION DU MOYEN ACTUEL (2016)	OBJECTIF MI-PARCOURS (2022)	OBJECTIF FINAL (2027)	STATUT
ACTION		Créer ou supporter les pôles d'échanges pour faciliter l'intermodalité										
MOYEN	Installation de supports à vélos à proximité de points d'accès aux réseaux de transport concurrentiels à l'auto-solo	4	2	Tous les stationnements dédiés à l'autopartage	MHM	s. o.	s. o.	Nombre de supports à vélos à moins de 20 m d'un stationnement d'auto-partage	16	30	60	À initier
	Installation de supports à vélos aux arrêts d'autobus de lignes express	4	2	Le long des lignes d'autobus Express Notre-Dame (410, 430), autoroute 25 (448, 449), Sherbrooke (432, 486, 477) et celles partant des stations Pie-IX et Joliette (467, 439)	MHM	STM	s. o.	Nombre de supports à vélos à proximité des arrêts d'autobus de lignes express	32	82	100	À initier
	Soutien à la création de pôles de mobilité qui favorisent le franchissement du dernier kilomètre	4	2	Marché Maisonneuve Métro Préfontaine	Ville de Montréal	MHM	s. o.	Nombre de pôles de mobilité mis en place	0	2	4	À initier
	Bonification et diversification des supports à vélos aux stations de métro	3	1	Stations de métro	MHM	STM	s. o.	Nombre de stationnements diversifiés aux stations de métro	0	3	6	À initier
								Nombre de stationnements aux stations de métro	58	70	90	À poursuivre

CARTE-SYNTHESE DE L'OBJECTIF 1.6



Axe 2 : Sécurité des déplacements et qualité des espaces publics

OBJECTIF 2.1 : AUGMENTER LA SÉCURITÉ DE TOUS LES USAGERS ET ASSURER LA QUIÉTUDE DES MILIEUX RÉSIDENTIELS

Principe directeur

UN MILIEU URBAIN AXÉ SUR LES TRANSPORTS ACTIFS DOIT ASSURER LA SÉCURITÉ POUR TOUTES LES CATÉGORIES D'USAGERS, EN PARTICULIER LES USAGERS VULNÉRABLES, ET FAVORISER LA QUIÉTUDE DES MILIEUX RÉSIDENTIELS. PLUSIEURS MESURES QUI ONT DÉMONTRÉ LEUR EFFICACITÉ PEUVENT ÊTRE DÉPLOYÉES, TELLES QUE LES DOS D'ÂNE, QUI RÉDUISENT LA VITESSE DES VÉHICULES, ET LES SAILLIES DE TROTTOIRS QUI AMÉLIORENT LA VISIBILITÉ DES PIÉTONS ET LEUR TEMPS D'EXPOSITION À LA CIRCULATION MOTORISÉE²⁰.

Éléments de portrait/diagnostic

Depuis 2008, l'arrondissement a intensifié ses efforts pour augmenter la sécurité des usagers sur son territoire. Ces initiatives ont certainement contribué à améliorer le bilan des usagers de la route. En effet, on constate une baisse d'environ 20 % du nombre de piétons et de 30 % du nombre de cyclistes victimes d'une collision routière ayant entraîné un constat policier²¹ durant la période 2009-2015 par rapport à la période 2003-2008.

Parmi ces blessés, on compte malheureusement un certain nombre de décès et de blessés graves. En adhérant à l'approche Vision Zéro, l'arrondissement s'engage à mettre en place les conditions nécessaires pour réduire à zéro le nombre de décès et de blessés graves sur ses réseaux. Pour y arriver, les intersections où se sont produits des accidents entraînant au moins un décès ou des blessures graves seront systématiquement analysées par les services techniques.

L'APPROCHE VISION ZÉRO SE CONCENTRE POUR RÉDUIRE À ZÉRO LE NOMBRE DE DÉCÈS ET BLESSÉS GRAVES SUR LES ROUTES.

En parallèle, l'arrondissement poursuivra un travail d'identification du dégagement de cinq mètres à respecter pour le stationnement aux intersections, ainsi que l'aménagement de mesures d'apaisement de la circulation sur son réseau local.

Le transport de biens par camion est un moyen de transport rapide, flexible et peu coûteux qui permet d'acheminer rapidement des produits de consommation. Toutefois, l'omniprésence de camions peut être une source d'irritation majeure en milieu urbain, et ce, pour les riverains qui subissent les nuisances à leur domicile et pour les usagers de la route avec qui ils partagent le réseau. L'arrondissement reconnaît l'importance de circonscrire le transport par camions et de minimiser leur nuisance dans les quartiers résidentiels.

À court terme, l'arrondissement agira sur l'aménagement de son territoire, là où sa capacité d'action est la plus grande, de manière à décourager les camions d'emprunter le réseau local. L'arrondissement poursuivra sa collaboration avec le SPVM afin qu'il procède à des opérations de contrôle et de sensibilisation auprès des conducteurs de camions pour faire respecter le code de sécurité routière. L'arrondissement offrira son appui et participera aux échanges sur les projets qui apporteront des solutions permanentes afin de réduire les risques de conflit avec le transport par camion.



²⁰ Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. 2013.
²¹ Données fournies par la Direction de la santé publique.

L'ARTICLE 386 DU CODE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE (CSR) : SAUF EN CAS DE NÉCESSITÉ OU LORSQU'UNE AUTRE DISPOSITION DU PRÉSENT CODE LE PERMET, NUL NE PEUT IMMOBILISER UN VÉHICULE ROUTIER [...] DANS UNE INTERSECTION, SUR UN PASSAGE POUR PIÉTONS CLAIREMENT IDENTIFIÉ ET SUR UN PASSAGE À NIVEAU NI À MOINS DE 5 MÈTRES DE CEUX-CI; [...]



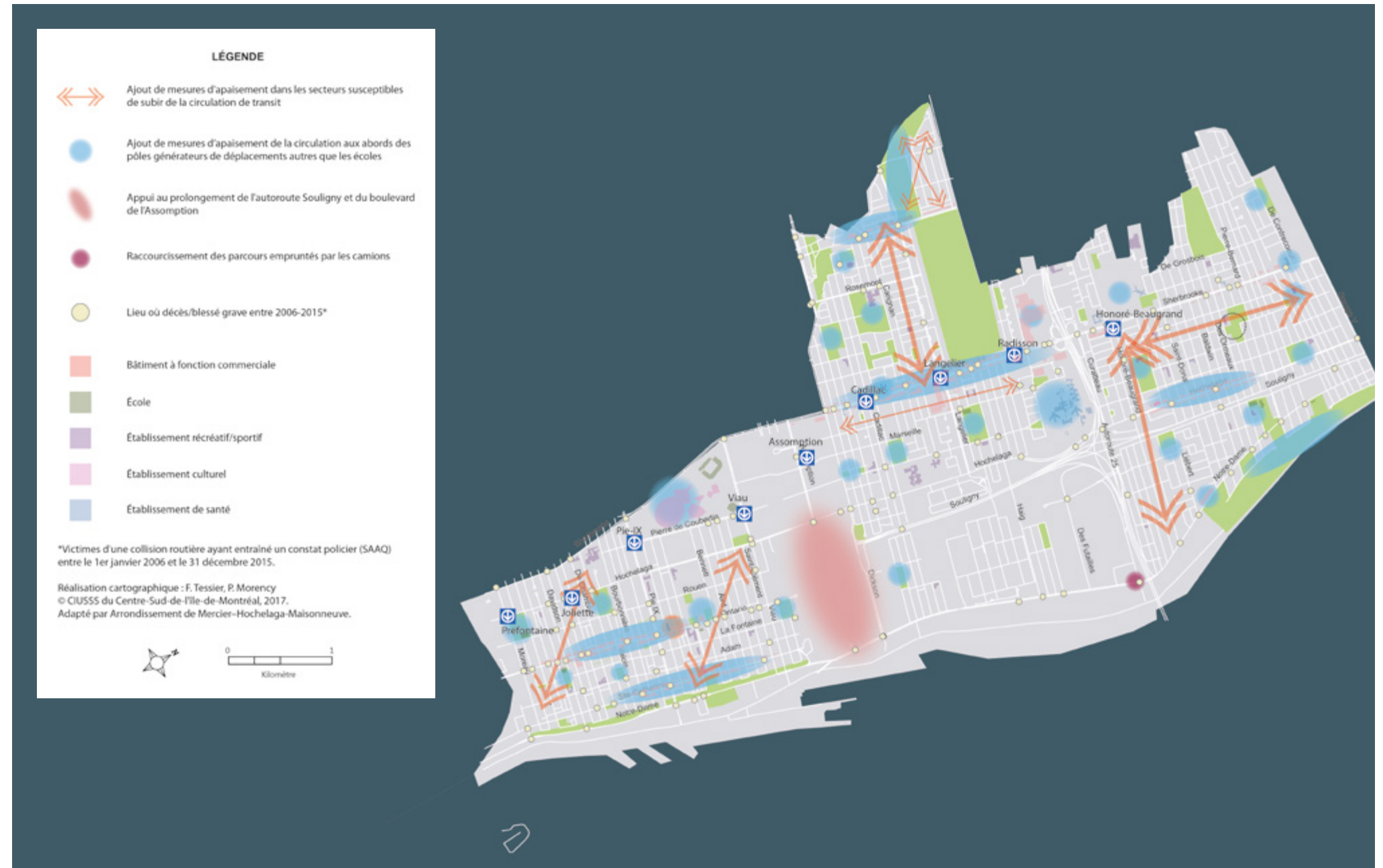
TABLEAU-RÉSUMÉ DES ACTIONS DE L'OBJECTIF 2.1

		PRIORITÉ ACCORDÉE PAR LES CITOYENS	CAPACITÉ D'ACTION DE L'ARRONDISSEMENT	INTERVENTIONS À ENVISAGER / MENTIONNÉES DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS	MAÎTRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)	DOCUMENT(S) DE RÉFÉRENCE	INDICATEUR DE SUIVI	ÉTAT DE RÉALISATION DU MOYEN ACTUEL (2016)	OBJECTIF MI-PARCOURS (2022)	OBJECTIF FINAL (2027)	STATUT
ACTION		Étendre les mesures de sécurisation à proximité des écoles										
MOYEN	Sécurisation de parcours des écoliers	4	3	Toutes les écoles	Arrondissement	Ville de Montréal, SPVM, directions d'écoles	s. o.	nombre de parcours des écoliers mis en place	Aucun parcours réalisé	Un projet-pilote de parcours des écoliers réalisé autour d'une école dans chacun des trois quartiers de l'arrondissement	Toutes les écoles primaires sont dotées d'au moins un parcours des écoliers	À initier
ACTION		Sécuriser les intersections où on fait état de décès et/ou blessés graves										
MOYEN	Analyse des causes de(s) accident(s) et, au besoin, modification à l'intersection	1	2	Toutes les intersections où il y a eu un décès et/ ou blessés graves depuis 2006	MHM	Ville de Montréal	s. o.	Pourcentage des intersections où il y a eu un blessé grave ou décès (2006-2015) qui ont fait l'objet d'une analyse de sécurité	10 %	50 %	100 %	À poursuivre
ACTION		Améliorer la visibilité aux intersections										
MOYEN	Développement et maintien du dégagement de cinq mètres aux intersections	2	1	Toutes les intersections	MHM	Ville de Montréal	s. o.	Pourcentage des dégagements de 5 mètres réalisés	1,35 %	100 %	100 %	À initier
	Aménagement de saillies de trottoirs	2	1	Opportunités selon la liste PRR À proximité des pôles de déplacements	MHM	Ville de Montréal	PRR	Nombre de saillies aménagées	294	400	600	À poursuivre
ACTION		S'assurer que les chantiers permettent la circulation des piétons, dont les personnes à mobilité réduite, et des cyclistes										
MOYEN	Rédaction d'un devis de gestion de la circulation pour tous les travaux exécutés par l'arrondissement	4	1	s. o.	MHM	s. o.	s. o.	Devis réalisés	Aucun devis de gestion de la circulation pour les travaux exécutés par l'arrondissement	Tous les cahiers de charges de travaux exécutés par l'arrondissement sont accompagnés d'un devis de gestion de la circulation	Tous les cahiers de charges de travaux exécutés par l'arrondissement sont accompagnés d'un devis gestion de la circulation révisé	À initier

TABLEAU-RÉSUMÉ DES ACTIONS DE L'OBJECTIF 2.1

		PRIORITÉ ACCORDÉE PAR LES CITOYENS	CAPACITÉ D'ACTION DE L'ARRONDISSEMENT	INTERVENTIONS À ENVISAGER / MENTIONNÉES DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS	MAÎTRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)	DOCUMENT(S) DE RÉFÉRENCE	INDICATEUR DE SUIVI	ÉTAT DE RÉALISATION DU MOYEN ACTUEL (2016)	OBJECTIF MI-PARCOURS (2022)	OBJECTIF FINAL (2027)	STATUT
ACTION		Mettre en évidence les traversées où les piétons et cyclistes sont en état de vulnérabilité										
MOYEN	Réclamer une pérennisation de traverses piétonnes	1	3	Dans les secteurs où la densité de piétons et de cyclistes est élevée	Ville de Montréal	Arrondisse- ment	s. o.	Nombre de traverses piétonnes pérennisées	Aucune traverse pérennisée	Pérennisation d'au moins 5 traverses	Pérennisation de 15 traverses	À initier
ACTION		Apaiser la circulation automobile										
MOYEN	Protection des secteurs résidentiels où il y a une présence observée et démontrée de circulation de transit	2	1	Secteurs qui subissent de la circulation de transit	MHM	s. o.	s. o.	Pourcentage de secteurs identifiés qui ont été traités	40 %	60 %	90 %	À poursuivre
	Ajout de mesures d'apaisement de la circulation en tronçon au pourtour des pôles générateurs de déplacements	1	1	Bibliothèques, écoles, piscines, parcs, etc.	MHM	Ville de Montréal	s. o.	Pourcentage des pôles générateurs dont le pourtour dispose d'au moins une mesure	À déterminer	50 %	100 %	À poursuivre
	Développement de méthodes d'apaisement où la densité d'usagers vulnérables est élevée	3	1	À déterminer	MHM	Ville de Montréal	s. o.	Nombre de méthodes d'apaisement déployées	Aucune méthode	1 projet-pilote mis en place	1 projet permanent réalisé	À initier
ACTION		Diriger et maintenir tout transit sur le réseau supérieur										
MOYEN	Appui au prolongement de voies adaptées au camionnage pour concurrencer celles qui traversent des quartiers résidentiels	3	3	Souigny, l'Assomption et Joseph-Versailles entre Sherbrooke et l'autoroute 40.	MTQ	MHM Ville de Montréal	s. o.	Taux de présence aux rencontres	100 %	100 %	100 %	À poursuivre
	Raccourcissement des parcours empruntés par les camions	1	2	Entrées/sorties sur Notre-Dame via Boucherville	Ville de Montréal	Entreprise privée	s. o.	Nombre de projets visant le raccourcissement des parcours empruntés	2	3	5	À poursuivre

CARTE-SYNTHESE DE L'OBJECTIF 2.1



OBJECTIF 2.2. : ACCROÎTRE LA CONNECTIVITÉ ET LA PERMÉABILITÉ DES MILIEUX DE VIE

Principe directeur

LES MILIEUX URBAINS AXÉS SUR LES DÉPLACEMENTS ACTIFS DOIVENT PERMETTRE LES TRAJETS MULTIPLES LES PLUS DIRECTS POSSIBLES ET QUI SONT PEU AFFECTÉS PAR DES EFFETS DE BARRIÈRES.

Éléments de portrait/diagnostic

Le niveau de connectivité entre les milieux de vie varie grandement. Le secteur Hochelaga-Maisonneuve possède les principales caractéristiques associées aux quartiers centraux de Montréal et associés à un grand potentiel piétonnier. Les secteurs Mercier-Ouest et Mercier-Est présentent davantage de caractéristiques associées à la banlieue. Les voies de circulation donnent une grande place à la voiture et prédisposent davantage à une marchabilité locale et récréative. Dans certains projets de développement, la trame est discontinue et les rues sont en boucle et en cul-de-sac.

La réalisation de projets comme l'aménagement de l'ancienne Antenne ferroviaire Longue-Pointe, du parc Sarah-Maxwell²² et du

passage ferroviaire de la rue Liébert ont entamé le désenclavement de certains milieux et favorisé l'utilisation des transports actifs. Ils ont été fort bien accueillis et témoignent de l'intérêt qu'ont les citoyens à employer les modes de transports actifs dans leurs déplacements récréatifs, mais également utilitaires.

Au cours des prochaines années, l'arrondissement poursuivra la réalisation de projets qui permettent de retisser la ville ou d'étendre des liens existants. Une attention particulière sera portée aux interventions créant des percées visuelles et fonctionnelles permettant de relier des quartiers résidentiels à un pôle générateur de déplacements.

Certaines intersections, dont la traversée a été identifiée comme étant difficile, feront également l'objet d'une analyse plus approfondie. Parmi les intersections ciblées, une priorité sera accordée à celles dont une des deux voies figure sur la carte de camionnage afin de limiter les risques de conflits.

L'arrondissement souhaite que les projets d'infrastructures ou de développement soient cohérents avec les objectifs de mobilité durable portés par le Plan local de déplacements.



Trame urbaine continue qui permet le désenclavement et facilite les déplacements actifs et en transport collectif



Trame urbaine discontinue qui allonge les temps de déplacements en transports actifs et compliquent les trajets en transport collectif

²² Mieux connu sous le nom de parc linéaire Longue-Pointe.

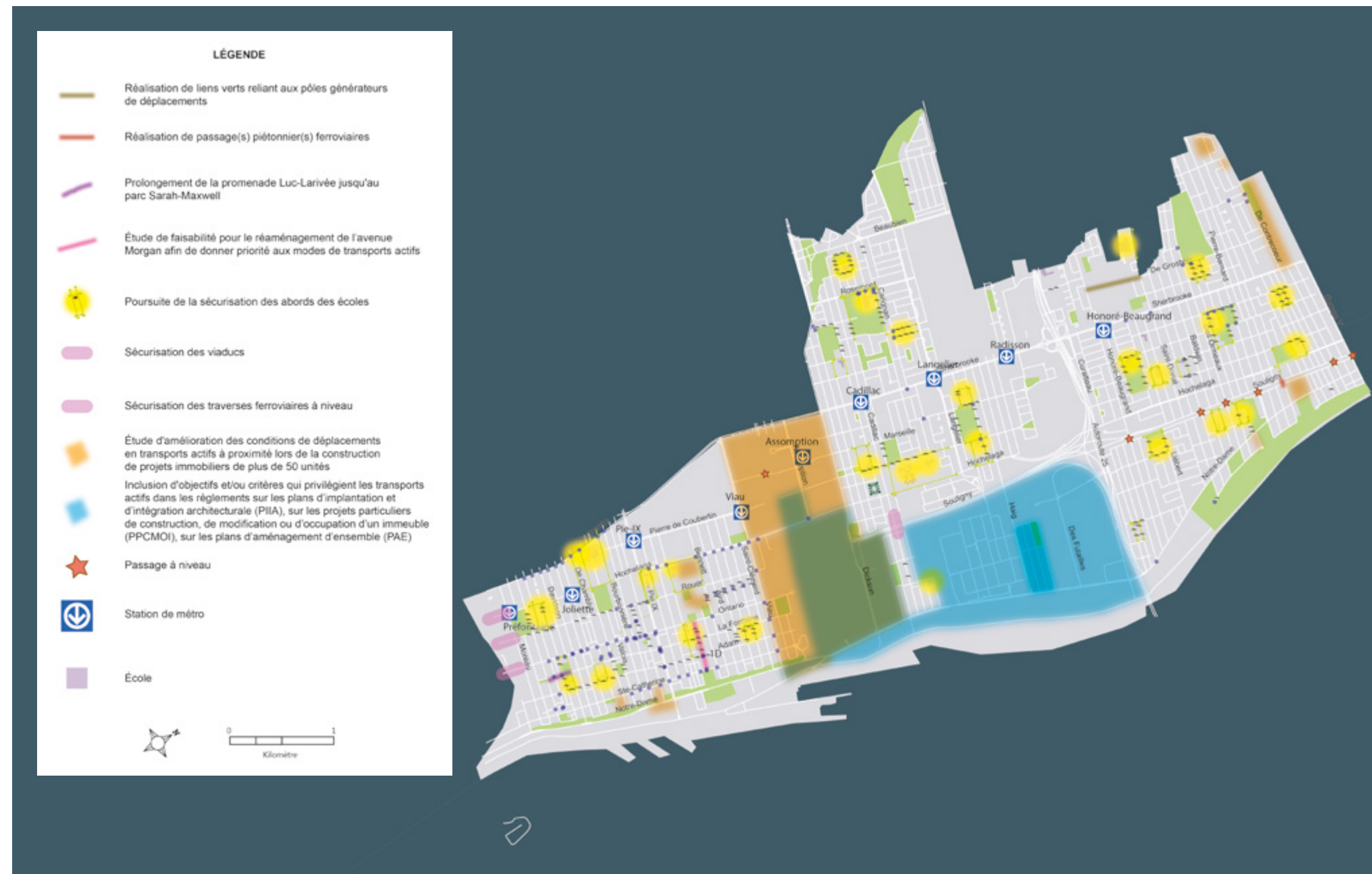
TABLEAU-RÉSUMÉ DES ACTIONS DE L'OBJECTIF 2.2

		PRIORITÉ ACCORDÉE PAR LES CITOYENS	CAPACITÉ D'ACTION DE L'ARRONDISSEMENT	INTERVENTIONS À ENVISAGER / MENTIONNÉES DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS	MAÎTRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)	DOCUMENT(S) DE RÉFÉRENCE	INDICATEUR DE SUIVI	ÉTAT DE RÉALISATION DU MOYEN ACTUEL (2016)	OBJECTIF MI-PARCOURS (2022)	OBJECTIF FINAL (2027)	STATUT
ACTION		Créer des corridors priorisant les transports actifs										
MOYEN	Réalisation de liens verts reliant aux pôles générateurs de déplacements	2	1	Fonteneau	MHM	s. o.	s. o.	Nombre de liens verts réalisés	2	3	3	À initier/ À analyser
	Réalisation de passage(s) piétonnier(s) ferroviaire(s)	1	2	Passage piétonnier Taillon	MHM CN	s. o.	s. o.	Nombre de passages ferroviaires réalisés	1	2	2	À analyser
	Prolongement de la promenade Luc-Larivée jusqu'au parc Sarah-Maxwell	2	1	Entre Saint-Germain et Darling et entre Davidson et Joliette	MHM	s. o.	s. o.	Pourcentage du projet réalisé	0 %	100 %	100 %	À initier
	Étude de faisabilité pour le réaménagement de l'avenue Morgan afin de donner priorité aux modes de transports actifs	3	2	Avenue Morgan	MHM	Ville de Montréal	s. o.	État d'avancement du projet	Aucune action entreprise	Réalisation d'une étude sur la faisabilité du projet	Projet réalisé	À analyser
	Sécurisation des viaducs	2	2	Tous les viaducs	MHM	Ville de Montréal	s. o.	Pourcentage de viaducs sécurisés	0 %	50 %	100 %	À initier
	Sécurisation des traverses ferroviaires à niveau	3	2	Traverses des rues Honoré-Beaugrand/ Lebrun/des Ormeaux/Pierre-Bernard/ Hector/Marseille/George-V	MHM	Ville de Montréal	s. o.	Pourcentage de traverses sécurisées	15 %	50 %	100 %	À poursuivre
ACTION		Intervenir ponctuellement pour favoriser les traversées aux intersections										
MOYEN	Ajout ou modification de mesures de gestion de la circulation	1	2	Plusieurs intersections (à déterminer) dont sur les rues Notre- Dame, Sainte-Catherine, Ontario, Marseille et à l'angle La Fontaine/ Aird	Ville de Montréal	MHM	s. o.	Pourcentage d'intersections, dont au moins une des rues affiche une vitesse limite entre 40 et 60 km/h, disposant d'au moins un dispositif favorisant les traversées	60 %	90 %	100 %	À poursuivre
ACTION		Redistribuer l'espace public au profit des modes de transports actifs										
MOYEN	Application des concepts de rues durables lors du réaménagement de rues	2	2	Tous les projets	Ville de Montréal MHM	MHM	PCV	Pourcentage de projets qui intègrent des principes de rues durables	s. o.	100 %	100 %	À poursuivre

TABLEAU-RÉSUMÉ DES ACTIONS DE L'OBJECTIF 2.2

		PRIORITÉ ACCORDÉE PAR LES CITOYENS	CAPACITÉ D'ACTION DE L'ARRONDISSEMENT	INTERVENTIONS À ENVISAGER / MENTIONNÉES DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS	MAÎTRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)	DOCUMENT(S) DE RÉFÉRENCE	INDICATEUR DE SUIVI	ÉTAT DE RÉALISATION DU MOYEN ACTUEL (2016)	OBJECTIF MI-PARCOURS (2022)	OBJECTIF FINAL (2027)	STATUT
ACTION		Refléter les principes de mobilité durable défendus par le PLD dans les projets de développement à venir										
MOYEN	Inclusion de composantes d'aménagement sur le domaine public de manière à créer, maintenir ou bonifier les équipements dédiés aux transports actifs dans les projets	2	2	Tous les projets	MHM	Ville de Montréal Entreprises privées	PCV	Pourcentage des projets qui incluent des composantes d'aménagement	s. o.	100 %	100 %	À initier
	Création de réserves d'emprises suffisantes adaptées aux besoins en transports collectifs et actifs	4	2	Tous les projets	MHM	Ville de Montréal Entreprises privées	s. o.	Pourcentage des projets qui incluent une réserve d'emprises	s. o.	100 %	100 %	À initier
	Inclusion d'objectifs et/ou critères qui privilégient les transports actifs dans les règlements sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI), sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE)(2A)	4	2	Tous les projets	MHM	Ville de Montréal Entreprises privées	s. o.	Nombre de règlements qui incluent des objectifs et/ou critères qui privilégient les transports actifs	s. o.	100 %	100 %	À initier

CARTE-SYNTHESE DE L'OBJECTIF 2.2



OBJECTIF 2.3 FACILITER L'ACCÈS AUX RUES COMMERÇANTES EN TRANSPORTS ACTIFS

Principe directeur

LES RUES COMMERÇANTES PARTICIPENT NON SEULEMENT AU DÉVELOPPEMENT ET AU MAINTIEN D'UNE VIE DE QUARTIER DYNAMIQUE MAIS ELLES SERVENT AUSSI DE LIEUX DE RASSEMBLEMENT QUOTIDIENS OU ÉVÉNEMENTIELS.

Éléments de portrait/diagnostic

L'arrondissement possède plusieurs rues commerçantes, dont les principales sont situées sur les rues Hochelaga, Ontario Est, Sainte-Catherine Est et Beaubien. Certaines de ces rues bénéficient d'un taux de fréquentation et d'une offre commerciale florissante et offrent la possibilité non seulement de se procurer des produits et services, mais également de se divertir, d'assister à des activités culturelles et d'animation (ventes trottoir, fêtes familiales, spectacles de rue, etc.). D'autres rues commerçantes sont pour leur part affaiblies : l'offre commerciale est étiolée et elles ne sont pas perçues comme une destination. On s'y attarde peu ou pas du tout. L'élaboration du portrait et diagnostic a mis en lumière les grandes disparités quant à l'accès aux rues commerçantes en transports actifs, à la qualité des aménagements et de l'expérience en général.

Au cours des prochaines années, l'arrondissement étudiera ses rues commerçantes afin de proposer des aménagements qui permettront un meilleur accès à pied et à vélo. L'arrondissement souhaite ainsi soutenir la vitalité économique et assurer une expérience conviviale et ce, tout au long de l'année.



TABLEAU-RÉSUMÉ DES ACTIONS DE L'OBJECTIF 2.3

		PRIORITÉ ACCORDÉE PAR LES CITOYENS	CAPACITÉ D'ACTION DE L'ARRONDISSEMENT	INTERVENTIONS À ENVISAGER / MENTIONNÉES DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS	MAÎTRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)	DOCUMENT(S) DE RÉFÉRENCE	INDICATEUR DE SUIVI	ÉTAT DE RÉALISATION DU MOYEN ACTUEL (2016)	OBJECTIF MI-PARCOURS (2022)	OBJECTIF FINAL (2027)	STATUT
ACTION		Améliorer la qualité des aménagements dédiés aux transports actifs sur les rues commerçantes										
MOYEN	Identification des rues commerçantes	3	2	Par exemple: Des Ormeaux, Hochelaga, Ontario Est, Sainte-Catherine Est, Beaubien, de Marseille, Sherbrooke Est	MHM	Ville de Montréal SDC	PU	Pourcentage des rues commerçantes identifiées	Identification partielle/non- systématique	100 %	100 %	À initier
	Détermination des besoins respectifs et priorisation des interventions	2	2	s. o.	MHM	Ville de Montréal	PU	Pourcentage des rues commerçantes pour lesquelles des besoins ont été identifiés et priorisés	0 %	75 %	100 %	À initier
	Élaboration des concepts d'aménagement	2	2	Toutes les rues commerçantes	MHM	Ville de Montréal	PU	Pourcentage des rues commerçantes pour lesquelles des plans d'aménagement ont été réalisés	0 %	25 %	100 %	À initier
ACTION		Faciliter la traversée aux intersections sur les rues commerçantes										
MOYEN	Pérenniser graduellement les traverses les plus achalandées	1	2	Sur les rues commerçantes	Ville de Montréal	Arrondissement	s. o.	Nombre de traverses piétonnes pérennisées	Aucune traverse pérennisée	Pérennisation d'au moins 5 traverses	Pérennisation de 15 traverses	À initier

OBJECTIF 2.4 : AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'ESPACE PUBLIC POUR LES USAGERS DES TRANSPORTS ACTIFS

Principe directeur

LES ESPACES PUBLICS FAVORISENT L'UTILISATION DES TRANSPORTS ACTIFS, SONT DES VECTEURS DE LIENS SOCIAUX ET PARTICIPENT AU DÉVELOPPEMENT DES IDENTITÉS URBAINES.

Éléments de portrait/diagnostic

Des efforts considérables ont été déployés au cours des dernières années pour améliorer la qualité de l'espace public, notamment la redistribution de l'espace au profit des modes de transports actifs et l'ajout de mesures de verdissement. En collaboration avec ses partenaires, l'arrondissement a mis en place des projets d'urbanisme tactiques²³ tels que la Place des réceptions, le Patio culturel et le projet du carré Notre-Dame-des-Victoires. Ces projets ont été accueillis très favorablement par les citoyens. La réalisation du Quartier vert Maisonneuve, le premier à Montréal, a permis d'adapter un modèle international à la réalité montréalaise.

Dans le cadre de la mise en œuvre du Plan local de déplacements, l'arrondissement continuera d'investir les quartiers afin de les doter de lieux ponctuels et ludiques qui augmentent les occasions de sociabilisation et deviennent des motifs aux déplacements actifs. Ces projets se feront en collaboration avec la communauté locale afin qu'ils s'adaptent aux réalités des milieux et soient sources d'appropriation collective. La démarche de quartiers verts sera poursuivie dans le Quartier vert Hochelaga, et s'étendra au Quartier vert Mercier-Est.

Les mesures de verdissement seront intensifiées lors de travaux de réfection et de la construction de saillies de trottoirs afin que les utilisateurs des transports actifs puissent bénéficier de la présence d'ombre et des bienfaits associés à la présence de végétation.

L'arrondissement poursuivra également un travail de mise à niveau de ses infrastructures afin de s'assurer qu'elles soient confortables et agréables pour les personnes de tous âges et de toutes habiletés.

L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE PERMET À TOUTE PERSONNE, QUELLES QUE SOIENT SES CAPACITÉS, L'UTILISATION IDENTIQUE OU SIMILAIRE, AUTONOME ET SIMULTANÉE DES SERVICES OFFERTS À L'ENSEMBLE DE LA POPULATION.



²³ Pour une définition, se référer au glossaire et lexique.

TABLEAU-RÉSUMÉ DES ACTIONS DE L'OBJECTIF 2.4

		PRIORITÉ ACCORDÉE PAR LES CITOYENS	CAPACITÉ D'ACTION DE L'ARRONDISSEMENT	INTERVENTIONS À ENVISAGER / MENTIONNÉES DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS	MAÎTRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)	DOCUMENT(S) DE RÉFÉRENCE	INDICATEUR DE SUIVI	ÉTAT DE RÉALISATION DU MOYEN ACTUEL (2016)	OBJECTIF MI-PARCOURS (2022)	OBJECTIF FINAL (2027)	STATUT
ACTION		Étendre la planification intégrée et concertée à l'échelle d'un secteur ou d'un quartier										
MOYEN	Piétonnisation d'espaces	2	1	Notre-Dame-des-Victoires, autres	MHM	Ville de Montréal	Programme d'implantation de rues piétonnes et partagées	Nombre de secteurs piétonnisés	Aucune piétonnisation permanente	2	5	À initier
	Poursuite de la réalisation de Quartiers verts	2	1	Quartiers verts Hochelaga, Maisonneuve et Mercier-Est et en évaluer de nouveaux	MHM	Ville de Montréal	s. o.	Nombre de Quartier vert réalisés	Trois Quartiers verts débutés	4	5	À poursuivre
	Aménagement d'une zone de rencontre aux abords de la place Simon-Valois	4	2	Ontario/Valois	MHM	Ville de Montréal	s. o.	Nombre de zones de rencontres réalisées	0	1	1	À initier
ACTION		Inclure du verdissement dans les travaux de réfection										
MOYEN	Inclusion systématique de mesures de verdissement lors de travaux sur les trottoirs en tronçons	2	1	Tous les travaux prévus dans le cadre du Programme de réfection routière (PRR)	MHM	s. o.	s. o.	Indice de canopée	13 % (2015)	15 %	18 %	À poursuivre
								Nombre d'arbres sur rue plantés	183 (2014)	1 000	2 000	
	Inclusion, lors de travaux, de mesures de verdissement aux intersections dans les saillies de trottoirs	2	1	Tous les travaux	MHM	s. o.	s. o.	Nombre de saillies verdies	189	250	370	À poursuivre
ACTION		Inclure systématiquement les normes d'accessibilité universelle										
MOYEN	Inclusion systématique des normes d'accessibilité universelle lors de la réalisation de tous les travaux	3	1	Tous les projets	Ville de Montréal	MHM	s. o.	Pourcentage des projets respectant les normes d'accessibilité universelle	100 %	100 %	100 %	À poursuivre



STATIONNEMENT
INTERDIT
DE 10H00 À 18H00
ET 20H00 À 22H00

Abel
→ Dodo

STATIONNEMENT
INTERDIT
DE 10H00 À 18H00
ET 20H00 À 22H00

MINI-PRIX
Vêtements pour toute la famille



CARTE-SYNTHÈSE DE L'OBJECTIF 2.4



Axe 3 : Réseau routier et stationnement

OBJECTIF 3.1 : AMÉLIORER LES TEMPS DE DÉPLACEMENT SUR LE RÉSEAU ARTÉRIEL

Principe directeur

LES TEMPS DE DÉPLACEMENT SUR LE RÉSEAU ARTÉRIEL DOIVENT SURPASSER CEUX DU RÉSEAU LOCAL POUR PRÉVENIR LE RECOURS À DE LA CIRCULATION DE TRANSIT.²⁴

Éléments de portrait/diagnostic

L'arrondissement compte plusieurs voies de circulation d'importance à l'échelle montréalaise, telles que Pie-IX, Sherbrooke, et de la région métropolitaine telles que les rues Notre-Dame, Dickson et Hochelaga. Ces voies concentrent des débits véhiculaires importants et on y observe fréquemment des points de congestion récurrents.

Au cours des prochaines années, l'arrondissement travaillera de concert avec le Centre de gestion de la mobilité urbaine (CGMU) de la

Ville de Montréal pour faciliter les temps de déplacement sur le réseau artériel de son territoire. L'arrondissement souhaite que la mise en action de nouvelles technologies, comme la gestion dynamique des feux de circulation qui permet de localiser - et d'intervenir - presque en simultané, soulage certains points de congestion. L'arrondissement fera aussi des représentations afin que la programmation de certains feux de circulation soit révisée et qu'ils soient coordonnés en fonction de la limite de vitesse souhaitée.

LA SYNCHRONISATION DES FEUX DE CIRCULATION PERMET DE RÉDUIRE LES CYCLES FREINAGE / ARRÊT / ACCÉLÉRATION.



²⁴ Pour une définition, se référer au glossaire et lexique.

TABLEAU-RÉSUMÉ DES ACTIONS DE L'OBJECTIF 3.1

		PRIORITÉ ACCORDÉE PAR LES CITOYENS	CAPACITÉ D'ACTION DE L'ARRONDISSEMENT	INTERVENTIONS À ENVISAGER / MENTIONNÉES DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS	MAÎTRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)	DOCUMENT(S) DE RÉFÉRENCE	INDICATEUR DE SUIVI	ÉTAT DE RÉALISATION DU MOYEN ACTUEL (2016)	OBJECTIF MI-PARCOURS (2022)	OBJECTIF FINAL (2027)	STATUT
ACTION		Assurer la fluidité de la circulation sur le réseau artériel										
MOYEN	Optimisation de la programmation et coordination des feux sur certains axes afin qu'ils reflètent la vitesse affichée	2	2	Beaubien/Langelier Hochelaga/Bennett Hochelaga/Pie-IX Hochelaga/ Viau	Ville de Montréal	MHM	s. o.	Nombre de feux révisés	0	2	4	À initier
	Appui à la gestion dynamique des feux de circulation pour donner la priorité au réseau artériel en période de pointe	1	2	Notre-Dame et Pie-IX	Ville de Montréal	MHM	s. o.	Nombre de feux en gestion dynamique sur les axes Sherbrooke et Notre-Dame	0 %	50 %	100 %	À poursuivre

OBJECTIF 3.2 : AMÉLIORER L'ÉQUILIBRE ENTRE L'OFFRE ET LA DEMANDE EN STATIONNEMENT

Principe directeur

L'UTILISATION DU STATIONNEMENT VARIE ÉNORMÉMENT EN FONCTION DE L'ENDROIT, L'HEURE ET LA JOURNÉE. UNE GESTION OPTIMALE DU STATIONNEMENT MAINTIENT, DANS DES SECTEURS NÉVRALGIQUES, UNE PRESSION SUFFISANTE SUR LA DEMANDE POUR ENCOURAGER L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS ET PARTICIPENT À LA VITALITÉ DES MILIEUX DE VIE.

Éléments de portrait/diagnostic

Avec ses 35 000 places de stationnement, l'arrondissement est le troisième arrondissement possédant le plus grand nombre de cases de stationnement sur rue. L'offre en stationnement

est généralement suffisante pour répondre à la demande, mais l'utilisation des espaces pourrait être plus efficiente à certains endroits-clés.

Au cours des prochaines années, l'arrondissement souhaite augmenter l'adéquation entre l'offre et la demande en stationnement. Aucune solution n'est retenue pour l'instant, et l'arrondissement procédera dans un premier temps à l'étude de l'utilisation du stationnement aux endroits névralgiques.



TABLEAU-RÉSUMÉ DES ACTIONS DE L'OBJECTIF 3.2

		PRIORITÉ ACCORDÉE PAR LES CITOYENS	CAPACITÉ D'ACTION DE L'ARRONDISSEMENT	INTERVENTIONS À ENVISAGER / MENTIONNÉES DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS	MAÎTRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)	DOCUMENT(S) DE RÉFÉRENCE	INDICATEUR DE SUIVI	ÉTAT DE RÉALISATION DU MOYEN ACTUEL (2016)	OBJECTIF MI-PARCOURS (2022)	OBJECTIF FINAL (2027)	STATUT
ACTION		Optimiser le stationnement aux abords de pôles générateurs de déplacements										
MOYEN	Étude de l'occupation du stationnement	3	1	Aux endroits où il y a une forte pression sur le stationnement, dont Promenade Ontario et les stations de métro	MHM	s. o.	s. o.	Nombre d'études réalisées	Aucune étude réalisée	Réalisation d'une étude	Mise à jour des données	À initier
MOYEN	Élaboration de dispositions locales de gestion du stationnement	4	1	Tout le territoire de l'arrondissement	MHM	s. o.	s. o.	Nombre de politique rédigée	Aucune politique réalisée	Réalisation du portrait et diagnostic	Adoption d'une politique	À initier
ACTION		Rationaliser le stationnement dans les secteurs résidentiels										
MOYEN	Étudier la possibilité d'aménager du stationnement incitatif sur rue	3	1	À déterminer	MHM	s. o.	s. o.	Nombre de zones de stationnement incitatif aménagées	Aucun stationnement incitatif réalisé	Réalisation d'une étude	Mise en place d'un projet-pilote	À initier

CARTE-SYNTHÈSE DE L'OBJECTIF 3.2



OBJECTIF 3.3. PARTICIPER À LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

Principe directeur

LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS EST UNE CONDITION ESSENTIELLE À LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GES, ET PASSE NOTAMMENT PAR L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS.

Éléments de portrait/diagnostic

La Stratégie d'électrification des transports adoptée par la Ville de Montréal en 2016 prévoyait l'implantation de 1 000 points de recharge sur rue sur l'ensemble de la Ville. En 2016, on en dénombrait sept sur le territoire de l'arrondissement.

Au cours des prochaines années, l'arrondissement travaillera avec la Ville de Montréal afin d'augmenter le nombre de points de recharge électrique sur rue et sur les terrains privés municipaux.



TABLEAU-RÉSUMÉ DES ACTIONS DE L'OBJECTIF 3.3

		PRIORITÉ ACCORDÉE PAR LES CITOYENS	CAPACITÉ D'ACTION DE L'ARRONDISSEMENT	INTERVENTIONS À ENVISAGER / MENTIONNÉES DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS	MAÎTRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)	DOCUMENT(S) DE RÉFÉRENCE	INDICATEUR DE SUIVI	ÉTAT DE RÉALISATION DU MOYEN ACTUEL (2016)	OBJECTIF MI-PARCOURS (2022)	OBJECTIF FINAL (2027)	STATUT
ACTION		Augmenter le nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques										
MOYEN	Ajout de points de recharge sur rue	3	2	Selon le plan de la Ville	Ville de Montréal	MHM	Stratégie d'électrification des transports	Nombre de points de recharge	7	Selon le plan de la Ville	Selon le plan de la Ville	À poursuivre
	Ajout de points de recharge sur les terrains privés municipaux	4	2	Piscines, arénas, bibliothèques	Ville de Montréal	MHM	s. o.	Pourcentage d'équipements municipaux dotés de points de recharge	20 %	50 %	100 %	À poursuivre

OBJECTIF 3.4. INTENSIFIER LA PRÉSENCE D'ALTERNATIVES À L'AUTO-SOLO

Principe directeur

LES ALTERNATIVES À L'AUTO-SOLO PERMETTENT UNE MOBILITÉ ACCRUE TOUT EN RÉDUISANT LE TAUX DE POSSESSION AUTOMOBILE.

Éléments de portrait/diagnostic

L'arrondissement facilite déjà l'implantation des alternatives à l'utilisation de l'auto-solo par la présence de vignettes particulières aux entreprises de covoiturage²⁵ et d'autopartage²⁶. Ces services sont particulièrement bien présents dans le secteur Hochelaga-Maisonneuve, un secteur où la pression sur le stationnement est forte et le taux de possession automobile est plus faible. Ils sont toutefois moins présents dans le secteur Mercier-Est, là où la disponibilité de cases de stationnement est plus grande et le taux de possession automobile est plus élevé.

Au cours des prochaines années, l'arrondissement travaillera de concert avec les entreprises privées qui fournissent des solutions alternatives à l'auto-solo afin de favoriser leur implantation.

UNE ÉTUDE RÉALISÉE À MONTRÉAL A DÉMONTRÉ QUE LES ABONNÉS À UN SERVICE D'AUTOPARTAGE RÉDUISAIENT EN MOYENNE DE 35 % LEUR UTILISATION DE LA VOITURE, CE QUI REPRÉSENTE UNE RÉDUCTION DE 1,2 TONNE DE CO² PAR ANNÉE.²⁷



²⁵ Pour une définition, se référer au glossaire et lexique.
²⁶ Pour une définition, se référer au glossaire et lexique.
²⁷ Klinecivicius, M.G.Y., C. Morency, M. Trepanier. 2014. HYPERLINK "<https://doi.org/10.3141/2416-06>" \t "new" Assessing impact of carsharing on household car ownership in Montreal, Quebec, Canada. Transportation Research Record, 2416, p. 48-55. DOI : 10.3141/2416-06.

TABLEAU-RÉSUMÉ DES ACTIONS DE L'OBJECTIF 3.4

		PRIORITÉ ACCORDÉE PAR LES CITOYENS	CAPACITÉ D'ACTION DE L'ARRONDISSEMENT	INTERVENTIONS À ENVISAGER / MENTIONNÉES DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS	MAÎTRE D'OUVRAGE	PARTENAIRE(S)	DOCUMENT(S) DE RÉFÉRENCE	INDICATEUR DE SUIVI	ÉTAT DE RÉALISATION DU MOYEN ACTUEL (2016)	OBJECTIF MI-PARCOURS (2022)	OBJECTIF FINAL (2027)	STATUT
ACTION		Participer à l'implantation de stationnements dédiés à l'autopartage sur le domaine public										
MOYEN	Modification et application des règlements	3	2	s. o.	Ville de Montréal	s. o.	s. o.	Appréciation qualitative de l'action	s. o.	s. o.	s. o.	À poursuivre
ACTION		Promouvoir l'augmentation du nombre de cases de stationnement réservées à l'autopartage sur le domaine privé										
MOYEN	Modification et application des règlements d'octroi de permis	2	1	s. o.	MHM	s. o.	s. o.	Appréciation qualitative de l'action	s. o.	s. o.	s. o.	À poursuivre

POUR SUIVRE
LES RÉSULTATS

Le Plan local de déplacements se veut un outil évolutif qui se collera le plus possible aux besoins de la population et aux tendances en matière de mobilité.

Les mécanismes de suivi sont essentiels pour mesurer la mise en oeuvre du plan et en évaluer les retombées. Le Plan local de déplacements de l'arrondissement prévoit quatre mécanismes de suivi :

1) Réalisation de bilans

Deux bilans mesureront l'état d'avancement du plan.

- Un bilan de mi-parcours ainsi qu'une révision partielle en 2021
- Une révision complète en 2027

Ces bilans présenteront et commenteront l'état d'avancement des actions à l'aide des indicateurs développés pour chaque moyen (se référer à l'annexe 2). Ils seront également l'occasion de mettre à jour certaines données sociodémographiques, de la mobilité des personnes et de la sécurité des déplacements.

2) Diffusion de l'état d'avancement des interventions

L'intérêt qu'a manifesté les citoyens tout au long de la démarche d'élaboration du plan témoigne de l'importance des déplacements dans leur vie. Tout au long de la mise en oeuvre du plan, les citoyens pourront être informés sur les réseaux sociaux.

3) Développement d'une signature visuelle distinctive

Les actions concrètes qui découlent de l'adoption d'un plan peuvent parfois être difficiles à identifier. Pour informer les citoyens des projets réalisés dans le cadre de la mise en oeuvre du Plan local de déplacements, une signature visuelle a été développée et sera utilisée sur les outils de communication (communiqués de presse, documents officiels, signalisation).

4) Mise en place d'un comité de suivi

Un comité de suivi sera mis en place. Se réunissant deux fois par année, il permettra de suivre l'évolution des dossiers en cours et de mesurer l'atteinte des objectifs.

ARRONDISSEMENT DE
MERCIER — HOCHELAGA - MAISONNEUVE



Une réalisation dans le cadre du

PLAN LOCAL DE

DÉPLACEMENTS

2017 2027

Bibliographie

Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. 2013. Sécurité des piétons en milieu urbain : enquête sur les aménagements routiers aux intersections. Montréal: Ville de Montréal.

Athlyn Cathcart-Keays. 2016. "Two-wheel takeover: bikes outnumber cars for the first time in Copenhagen". Guardian, 30 novembre 2016. Consulté en ligne, juillet 2017. <https://www.theguardian.com/cities/2016/nov/30/cycling-revolution-bikes-outnumber-cars-first-time-copenhagen-denmark#img-1>

Britton, Eric. 2014. Go Lillestrøm! Pedestrians and cyclists receive "reverse toll money" in Norway. Retrieved from WORLD STREETS: The Politics of Transport in Cities: <https://worldstreets.wordpress.com/2014/09/19/pedestrians-and-cyclists-receive-reverse-toll-money-in-norway/>

Conseil régional de l'environnement Montréal. 2014. Le stationnement : un outil incontournable de gestion de la mobilité et de l'aménagement durables. Montréal : Conseil régional de l'environnement Montréal.

Gössling, Stefan, & A.S. Choi. 2015. Transport transitions in Copenhagen: Comparing the cost of cars and bicycles. Ecological Economics. doi:<https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2015.03.006>.

Hanin, Yves. 2004. La mobilité : du processus d'urbanisation à la métropolisation dans « Les territoires de la mobilité : l'aire du temps » Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.

Institut national de santé publique. 2009. Les aménagements cyclables : un cadre pour l'analyse intégrée des facteurs de sécurité. Montréal : Québec.

Klincevicus, M.G.Y., C. Morency, M. Trepanier. 2014. Assessing impact of carsharing on household car ownership in Montreal, Quebec, Canada. Transportation Research Record, 2416, p. 48-55. DOI : 10.3141/2416-06.

Lee-Gosselin, Martin, G. Paquette, N. Noël, C. Leclerc. 2002. Indice CRC convivialité de la route pour les cyclistes en milieux périurbain et rural. Groupe de recherche interdisciplinaire sur la mobilité, l'environnement et la sécurité (GRIMES) de l'Université Laval.

Montréal en Quartiers. S.d. Quartier Hochelaga-Maisonneuve. Consulté en novembre 2016. <http://www.memorablemontreal.com/accessibleQA/histoire.php?quartier=7>

Ministère des Transports du Québec. 2015. Guide à l'intention des municipalités : Gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain. Ministère des Transports du Québec : Québec.

Parc Olympique. 2017. Rapport annuel 2016. Québec, 116 p. Consulté en ligne : http://parcolympique.qc.ca/wp-content/uploads/2017/04/RapportAnnuel_2016_FINAL.pdf

Stewart-Wilson, Graeme et al. 2015. "What is the full cost of your commute?" Retrieved from Moving Forward: <http://movingforward.discoursemedia.org/costofcommute/>

Tecult. 2006. Le projet auto+bus. Évaluation d'initiatives de mobilité combinée dans les villes canadiennes.

Vélo-Québec et Communauté métropolitaine de Montréal. 2014. Forum vélo métropolitain 2014. Développer le réseau vélo métropolitain. Guide à l'intention des municipalités de la Communauté métropolitaine de Montréal. En ligne : http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/20150423_guide-forum-velo-2014.pdf.

Ville de Montréal. 2004. Profil socio-démographique. Arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Montréal: Ville de Montréal. http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/PES_Publications_FR/Publications/profil_mercier_2001.pdf

Ville de Montréal. 2005. Évaluation du patrimoine urbain. Arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Montréal : Ville de Montréal.

Ville de Montréal. 2008. Plan urbanisme de Montréal. Partie II. Chapitre 14. Arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Montréal : Ville de Montréal.

Ville de Montréal. 2009. Profil sociodémographique. Agglomération de Montréal. Montréal: Ville de Montréal. http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/mtl_stats_fr/media/documents/AGGLOM%C9RATION%20DE%20MONTR%C9AL_MAI%2009_0.PDF

Ville de Montréal. 2014. Profil des ménages et des logements - arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Montréal : Ville de Montréal.

Ville de Montréal. 2015. Accessibilité universelle. Plan d'action 2015-2018. Montréal : Ville de Montréal.

Ville de Montréal. 2016a. Évolution historique du centre-ville. Arrondissement de Ville-Marie. Montréal : Ville de Montréal.

Ville de Montréal. 2016b. Inventaire des émissions de GES de la Collectivité montréalaise. Montréal : Ville de Montréal.

Ville de Montréal. 2017. Profil sociodémographique. Arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Recensement 2016. Édition août 2017. Montréal : Ville de Montréal.

Glossaire et lexique

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE : pour la Ville de Montréal, l'accessibilité universelle permet à toute personne, quelles que soient ses capacités, l'utilisation identique ou similaire, autonome et simultanée des services offerts à l'ensemble de la population.

APPROCHE VISION ZÉRO : est une stratégie de sécurité routière qui a émergé en Suède à la fin des années 1990. Contrairement à ce qu'on pourrait penser, cette approche n'a pas comme objectif d'éliminer tous les accidents de la route, mais de réduire à zéro le nombre de décès et blessés graves. Elle reconnaît que les humains sont faillibles et vulnérables et suggère d'agir pour garantir la sécurité à tous les usagers de la route, quel que soit leur âge ou leurs habiletés. Pour y arriver, la responsabilité de la sécurité est partagée entre les concepteurs, gestionnaires et utilisateurs.

AUTOPARTAGE : service de location de voitures par abonnement qui permet d'accéder, à prix modique et selon les besoins, à un véhicule.

AUTO-SOLO : Déplacements effectués seul en automobile.

AXE STRUCTURANT : axe qui permet le grand transit, une meilleure connexion entre les quartiers et qui serait susceptible d'être emprunté par un nombre élevé d'usagers qui ont des destinations multiples

AXE DE DESSERTE : axe complémentaire au réseau structurant, préconisé pour du petit transit, pour accéder aux quartiers résidentiels, à un ou quelques pôles générateurs de déplacements secondaires.

BANDES CYCLABLES : voie unidirectionnelle réservée à l'usage exclusif des cyclistes et délimitée par un marquage au sol ou par un revêtement distinct.

CIRCULATION DE TRANSIT : utilisation de routes secondaires pour éviter les délais découlant de la congestion routière ou de mesures de gestion de la circulation du réseau artériel.

CIRCULATION PARASITAIRE : [ou « Rouler pour se stationner » ('cruising for parking')] : circulation créée par les automobilistes qui tournent en rond à la recherche d'une place de stationnement.

COVOITURAGE : utilisation d'un même véhicule avec l'objectif d'effectuer un trajet commun, que ce soit ponctuel (ex : voyage) ou régulier (ex. : trajet domicile/travail).

CHAUSSÉE DÉSIGNÉE : rue ou route officiellement reconnue comme voie cyclable, que les automobilistes et les cyclistes partagent, et qui est signalée par un marquage au sol et des panneaux indicateurs.

IDENTITÉS URBAINES : décrit l'ensemble des rapports des individus et des groupes à l'espace dans un contexte urbain.

INFRASTRUCTURE LOURDE DE TRANSPORT COLLECTIF : service de métros, de trains de banlieue, SLR, soutenu par des systèmes rapides par autobus et des autobus métropolitains.

LIEN VERT : circuit piétonnier et cyclable, en site propre et idéalement en suivant une ligne de désir, permettant de couper à travers un ou plusieurs îlots de manière à diminuer les temps de déplacements.

PÔLES D'ÉCHANGES : lieux où se rencontrent plusieurs réseaux de transport. En général, cet espace est spécialement aménagé pour favoriser la pratique de l'intermodalité.

MESURES DE GESTION DE LA CIRCULATION : façon de contrôler le moment, la quantité et la direction des usagers (ex : panneaux d'arrêts, panneaux de « cédez le passage » et feux de circulation).

MOBILITÉ : dans le domaine des transports, la mobilité définit l'ensemble des déplacements relatifs à des activités quotidiennes liées au travail, aux achats et aux loisirs.

PART MODALE : proportion des déplacements qui sont effectués selon un mode de transport spécifique.

PISTE CYCLABLE : voie cyclable séparée de la circulation motorisée par un élément physique.

PÔLE GÉNÉRATEUR DE DÉPLACEMENTS : bâtiment ou ensemble de bâtiments ayant un taux de fréquentation élevé, tel que les établissements scolaires, les stations de métro, etc.

QUARTIER VERT : la Ville de Montréal définit un Quartier vert comme un secteur ciblé par l'arrondissement, avec le soutien de la communauté, où un ensemble de mesures d'aménagement du domaine public est appliqué afin d'améliorer la sécurité, apaiser la circulation, réduire les débits et la vitesse sur les rues locales en plus de donner une large place au verdissement.

RÉSILIENCE URBAINE : le groupe des 100 Villes Résilientes définit la résilience urbaine comme la capacité des personnes, communautés, institutions, entreprises et systèmes au sein d'une ville à résister, s'adapter et se développer, quels que soient les types de stress chroniques et de chocs aigus qu'ils subissent.

RÉSEAU ARTÉRIEL : se compose d'axes de circulation majeurs, de quatre voies ou plus, ayant des fonctions d'accès et de distribution.

RUE PARTAGÉE : Tel qu'établi par la Table québécoise de la sécurité routière, les principales caractéristiques d'une rue partagée sont les suivantes:

- les piétons bénéficient de la priorité sur l'ensemble de la chaussée;

- les usagers de l'espace doivent adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers plus vulnérables;

- la limite de vitesse est fixée à 20km;

- à moins d'indication contraire, les cyclistes sont autorisés à circuler à contresens dans les rues partagées à sens unique;

- l'aménagement est cohérent avec le concept et tient compte de la priorité accordée aux piétons tout en assurant le confort et la sécurité de leurs déplacements, notamment ceux des personnes à mobilité réduite.

TISSU URBAIN : expression imagée utilisée pour décrire l'ensemble du réseau de voies (et des autres espaces publics), les découpages fonciers et le cadre bâti en mettant l'accent sur leurs interrelations.

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE : concept souvent utilisé pour désigner l'abandon progressif de certaines énergies (fossiles, parfois nucléaire) conjointement au développement d'autres énergies (renouvelables), accompagné notamment par des actions d'efficacité énergétique.

URBANISME TACTIQUE : intervention locale, temporaire ou permanente, en général réalisée avec peu de moyens, par laquelle les habitants s'approprient l'espace dans un esprit collectif. Regroupe des pratiques allant à la fois l'urbanisme, l'architecture, l'art et la médiation sociale. Concrètement, les interventions peuvent prendre la forme de placotoirs, de placettes et d'installations ludiques.

VÉHICULE EN LIBRE-SERVICE : service de location de voiture dit « sans » réservation. Les véhicules peuvent être empruntés et laissés à peu près n'importe où sur la rue, là où la signalisation le permet, à l'intérieur d'un territoire donné.

VÉLO-PARTAGE : service de partage de vélo.

VÉLOROUTE : lien cyclable de moyenne ou longue distance, continu, en site propre en tout ou en partie, offrant un haut niveau de convivialité.

ZONE DE RENCONTRE : Une « zone de rencontre » est un concept européen présentement légiféré en France, en Belgique, en Suisse et en Autriche, qui désigne une voie ou un ensemble de voies affecté à la circulation de tous les usagers, où la priorité est donnée aux piétons et la vitesse est limité à 20 km/h. Au Québec, la dénomination de « rue partagée » est utilisée pour définir le concept de la zone de rencontre.

Le présent document a été préparée par :

DIRECTION DES TRAVAUX PUBLICS – ARRONDISSEMENT DE MERCIER-HOCHELAGA-MAISONNEUVE

DIVISION DES RELATIONS AVEC LES CITOYENS ET COMMUNICATIONS – ARRONDISSEMENT DE MERCIER-HOCHELAGA-MAISONNEUVE

DIRECTION DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN ET DES SERVICES AUX ENTREPRISES – ARRONDISSEMENT DE MERCIER-HOCHELAGA-MAISONNEUVE

En collaboration avec :

ARTM, BIXI, Direction de la santé publique de Montréal, SPVM, STM, Ville de Montréal

