



PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS

EN MARCHÉ VERS UN PLAN D'ACTION



FAITS SAILLANTS DU PORTRAIT ET DIAGNOSTIC DES DÉPLACEMENTS

Trois secteurs, trois réalités



HOCHELAGA-MAISONNEUVE

Superficie
6,44 km²

Population (2011)
46 605 habitants

Densité de la population (2011)
7236,80 habitants/km²

Nombre moyen d'automobile par ménage (2013) : **0,69**

Stations de métro : **4**

Abonnés Communauto (2016) : **1 689**



MERCIER-OUEST

Superficie
12 km²

Population (2011)
42 388 habitants

Densité de la population (2011) :
5 885,04 habitants/km²

Nombre moyen d'automobile par ménage (2013) : **0,91**

Stations de métro : **4**

Abonnés Communauto (2016) : **472**



MERCIER-EST

Superficie
7 km²

Population (2011)
42 490 habitants

Densité de la population (2011)
3 592,20 habitants/km²

Nombre moyen d'automobile par ménage (2013) : **1,0**

Stations de métro : **1**

Abonnés Communauto (2016) : **340**

EN MARCHÉ VERS UN PLAN D'ACTION

Dans le cadre de l'élaboration du plan local de déplacements de l'arrondissement, une importante démarche de consultation a été menée en 2016 et les citoyens de l'arrondissement ont été nombreux à y prendre part. Je les remercie!

Élaborer un plan local de déplacements sérieux, qui améliorera concrètement les conditions de déplacement pour tous les moyens de transport, est un travail de longue haleine et nous tenons à consulter la population en amont de chacune des grandes étapes.

Si la démarche de consultation et l'analyse des données nous ont permis d'établir, jusqu'ici, un portrait diagnostique précis, il importe maintenant de se tourner vers le futur et de définir la stratégie d'intervention qui guidera notre plan d'action.

Vous trouverez dans ce dépliant un bref résumé du portrait et diagnostic du plan local de déplacements dont font partie les résultats de la démarche de consultation menée en ligne et lors du Forum citoyen du 24 septembre 2016. Vous trouverez également la stratégie d'intervention, qui se décline en 25 actions, telle que présentée le 30 mai 2017.

Votre approbation et vos commentaires sur la stratégie d'intervention sont importants, car cette dernière guidera nos engagements en matière de déplacements.

Merci de votre participation!



Réal Ménard

Maire de l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve
Responsable du développement durable, de l'environnement, des grands parcs et des espaces verts au comité exécutif de la Ville de Montréal

RAPPEL! Qu'est-ce qu'un plan local de déplacements?

Un plan local de déplacements vise à améliorer les conditions de déplacement sur le territoire d'un arrondissement pour tous les moyens de transport : marche, vélo, transport collectif et automobile.

OÙ EN SOMMES-NOUS DANS LE PROCESSUS ?

- 2016**
 - AVRIL – MAI**
Rencontres individuelles avec les principaux partenaires et organismes locaux pour leur expliquer le projet
 - 30 MAI AU 19 JUIN**
Lancement de la plateforme interactive realisonsmtl/mhmpld.ca et réalisation d'un questionnaire en ligne et papier
 - JUILLET – AOÛT**
Analyse de données qualitatives et quantitatives
 - 30 AOÛT**
Présentation d'une version préliminaire du portrait et du diagnostic auprès des partenaires et organismes locaux
 - 24 SEPTEMBRE**
Tenue d'un Forum citoyen sur le portrait et le diagnostic : Validation du portrait et du diagnostic obtenu
 - OCTOBRE – NOVEMBRE**
Rédaction du rapport sur le portrait et le diagnostic
- 2017**
 - 30 MAI**
Présentation de la stratégie d'intervention
 - AUTOMNE**
Présentation du projet de plan local de déplacements

QUELLES SONT LES PROCHAINES ÉTAPES?

AUTOMNE 2017

- ▶ Dépôt du projet de Plan local de déplacements
- ▶ Adoption du Plan local de déplacements

POUR EN SAVOIR PLUS

Vous aimeriez avoir plus d'information, nous faire part de vos questions ou de vos commentaires ?

Écrivez-nous à realisonsmtl.ca/mhmpld



MOBILITÉ DES PERSONNES ET DES BIENS

RÉSEAU PIÉTONNIER

- ▶ 82 feux de circulation à décompte numérique, situés principalement à proximité des stations de métro;
- ▶ Plusieurs mesures d'apaisement de la circulation, situées principalement aux abords des écoles;
- ▶ Un réseau piétonnier étendu mais plusieurs tronçons peu conviviaux;
- ▶ Quatre artères comptent plusieurs intersections comportant un nombre plus élevé de piétons blessés : Sherbrooke, Pie-IX, Hochelaga et Langelier;
- ▶ Les liens piétonniers, tels que la Promenade Luc-Larivée, sont très appréciés;
- ▶ Enjeu de cohabitation entre les différents usagers (vélos, aides à la mobilité motorisée, piétons, poussettes, etc.), particulièrement aux abords de certains pôles commerciaux;
- ▶ Présence de barrières physiques importantes dont l'autoroute 25 et la voie ferrée du Canadien National.

RÉSEAU CYCLABLE

- ▶ Un réseau cyclable en expansion, mais fragmenté;
- ▶ 82 stations BIXI, dont la plus populaire est celle au métro Pie-IX (2015);
- ▶ L'accès à certains pôles commerciaux en vélo est difficile;
- ▶ Trois intersections présentent des sites d'accidents comportant un nombre plus élevé de cyclistes blessés : Sherbrooke/Assomption, Sherbrooke/Honoré-Beaugrand et Pierre-De Coubertin/Pie-IX;
- ▶ Absence de stations BIXI à l'est du boulevard Langelier.

TRANSPORTS COLLECTIFS

- ▶ Une desserte presque totale du territoire par le transport collectif;
- ▶ 9 stations de métro;
- ▶ Une trentaine de lignes de bus qui font partie du « Réseau 10 minutes max »;
- ▶ Un réseau de nuit qui pourrait être bonifié;
- ▶ 10 lignes de bus de la STM qui profitent des voies réservées dans l'arrondissement;
- ▶ Absence de bus directs entre le sud des quartiers Hochelaga-Maisonneuve et Mercier-Ouest pour accéder au centre-ville;
- ▶ 2 501 abonnés de Communauto (2016).

TRANSPORTS MOTORISÉS ET STATIONNEMENT

- ▶ 35 219 places de stationnement gratuites;
- ▶ Présence de congestion récurrente sur plusieurs tronçons du réseau routier artériel, dont Sherbrooke, Notre-Dame, Dickson et Pie-IX;
- ▶ Offre de stationnement généralement suffisante, mais parfois déséquilibrée à proximité de certains pôles générateurs de déplacements;
- ▶ Cinq artères présentent des sites d'accidents comportant un nombre plus élevé d'occupants de véhicules moteurs blessés : Hochelaga, Sherbrooke, Ontario, Pie-IX et Notre-Dame.

LÉGENDE

- Stations de métro
- Stations de Bixi
- Stationnement Communauto
- Feu de circulation
- Dos d'âne
- Zone à dos d'âne
- Zone élevée d'accidents / blessés
- Saillie de trottoir
- Saillie de trottoir aux intersections
- Ruelle verte
- Planification projetée au Plan de transport 2008
- Lignes d'autobus
- Sentier polyvalent
- Réseau cyclable
- Réseau cyclable blanc



CE QUE NOUS VOULONS ATTEINDRE

Améliorer les conditions de déplacement des modes de transport actifs afin de :

- ▶ Diminuer la dépendance aux transports motorisés;
- ▶ Réduire les émissions de gaz à effet de serre;
- ▶ Hausser la qualité du milieu de vie des citoyens.

POUR Y PARVENIR

Le plan d'intervention est un programme détaillé des initiatives que l'arrondissement mettra en place pour améliorer les déplacements. Il se décline en 3 axes et en 25 actions :

DÉPLACEMENTS ACTIFS ET COLLECTIFS

- Poursuivre le déploiement du réseau cyclable et en accentuer le maillage (PT)**
 - ▶ Aménager des liens cyclables structurants (PT)
 - ▶ Aménager des liens cyclables de desserte
 - ▶ Intervenir ponctuellement dans une logique de raccord
- Améliorer la convivialité et mettre en valeur le réseau cyclable existant (PV)**
 - ▶ Étendre le réseau cyclable blanc
 - ▶ Ajouter des commodités à la disposition des cyclistes
 - ▶ Appuyer le déploiement des stations de vélo-service
 - ▶ Bonifier les aménagements cyclables existants
- Accroître les connaissances sur l'utilisation des déplacements actifs**
 - ▶ Récueillir des données sur l'utilisation et l'achalandage des réseaux piétonniers et cyclables
 - ▶ Soutenir la bonification du transport collectif

SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS

- Accroître la connectivité et la perméabilité des milieux de vie (GPLD)**
 - ▶ Créer des corridors priorisant les transports actifs
 - ▶ Intervenir ponctuellement pour favoriser les traversées (PV)
 - ▶ Redistribuer l'espace public au profit des modes de transports actifs (PV)
 - ▶ Appliquer les principes de rues durables dans les projets de développement à venir (PV)
- Améliorer la qualité de l'espace public pour les usagers des transports actifs (GPLD)**
 - ▶ Étendre la planification intégrée et concertée à l'échelle d'un secteur ou d'un quartier
 - ▶ Inclure du verdissage dans les travaux de réfection
 - ▶ Inclure systématiquement les normes d'accessibilité universelle
- Augmenter la sécurité de tous les usagers et la quiétude des milieux résidentiels (GPLD)**
 - ▶ Apaiser la circulation automobile (PV)
 - ▶ Diriger et maintenir tout transit sur le réseau supérieur

RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

- Repenser l'utilisation du stationnement**
 - ▶ Optimiser le stationnement aux abords de pôles générateurs de déplacements
 - ▶ Rationaliser le stationnement dans les secteurs résidentiels
- Améliorer les temps de déplacement sur le réseau artériel**
 - ▶ Assurer la fluidité de la circulation sur le réseau artériel
- Participer à la transition énergétique dans le domaine des transports (PV)**
 - ▶ Augmenter le nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques (PV)
- Intensifier la présence d'alternatives à l'auto-soleo**
 - ▶ Participer à l'implantation de stationnements dédiés à l'autopartage sur le domaine public
 - ▶ Promouvoir l'augmentation du nombre de cases de stationnement réservées à l'autopartage sur le domaine privé