

PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS DE MHM

2017-2027



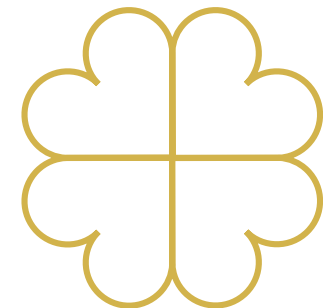
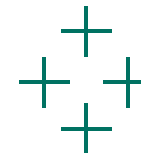
**Bilan 2017-2021 et suite
des actions 2022-2027**

•
Juin 2023
•



Table des matières

Mots d'introduction	3
Résumé	4
Une évolution suivie et soutenue par la population	5
Forum citoyen 2019	5
Forum citoyen 2022	6
Quelles seraient les priorités pour la suite du Plan local de déplacements?	7
L'arrondissement depuis 2017	8
Population	8
Part modale des déplacements	8
Bilan et suite des actions	9
AXE 1 TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS	10
OBJECTIF 1.1 — Poursuivre le déploiement du réseau cyclable et en accentuer le maillage	11
OBJECTIF 1.2 — Améliorer l'entretien et rehausser le réseau piétonnier	15
OBJECTIF 1.3 — Améliorer la convivialité et mettre en valeur le réseau cyclable existant	18
OBJECTIF 1.4 — Accroître les connaissances sur l'utilisation des déplacements actifs	22
OBJECTIF 1.5 — Soutenir la bonification du service de transport collectif	24
OBJECTIF 1.6 — Favoriser l'intermodalité des modes de transport de personnes	28
AXE 2 SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS	31
OBJECTIF 2.1 — Augmenter la sécurité de tous les usagers et assurer la quiétude des milieux résidentiels	32
OBJECTIF 2.2 — Accroître la connectivité et la perméabilité des milieux de vie	39
OBJECTIF 2.3 — Faciliter l'accès aux rues commerçantes en transports actifs	44
OBJECTIF 2.4 — Améliorer la qualité de l'espace public pour les usagers des transports actifs	47
AXE 3 RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT	50
OBJECTIF 3.1 — Améliorer les temps de déplacement sur le réseau artériel	51
OBJECTIF 3.2 — Améliorer l'équilibre entre l'offre et la demande en stationnement	53
OBJECTIF 3.3 — Participer à la transition énergétique dans le domaine des transports	55
OBJECTIF 3.4 — Intensifier la présence d'alternatives à l'auto solo	57





Mot du maire de l'arrondissement

Il y a cinq ans, nous avons amorcé un chantier important en établissant des objectifs concrets et ambitieux pour le Plan local de déplacements de Mercier—Hochelaga—Maisonneuve. Je suis fier de présenter aujourd'hui notre bilan de mi-parcours, qui met en évidence notre réussite : 84% de nos objectifs sont déjà atteints ou en voie de l'être, et seulement 16% restent à réaliser.

Ce bilan ne serait certainement pas aussi encourageant sans la tenue des forums citoyens de 2019 et de 2022, qui nous ont permis de réfléchir et d'élaborer, ensemble, une vision commune pour la mobilité. Les deux rencontres ont permis d'insuffler une nouvelle énergie aux projets, et ont servi à la fois de tremplin pour vos idées audacieuses et de gouvernail lorsqu'il a fallu corriger le tir.

Je suis donc déterminé à poursuivre nos efforts dans cette direction afin qu'en 2027, nous puissions dire que nous avons transformé nos quartiers de manière positive pour qu'ils soient plus sécuritaires, écologiques, et adaptés aux besoins de celles et ceux qui s'y déplacent.



Pierre Lessard-Blais

Mot de la directrice d'arrondissement

Il était primordial pour l'arrondissement d'effectuer un bilan de mi-parcours du Plan local de déplacements dont il s'est doté en 2017. Réalisé avec rigueur, ce document présente l'état d'avancement de chacune des actions initialement inscrites aux trois axes d'intervention du PLD.

Témoignant du travail soutenu réalisé par nos équipes, cet exercice nous permet aussi de nous projeter dans le futur et de réajuster notre vision pour les années à venir. En plus d'inclure les nouveaux grands projets de transport déjà mis en place ou en cours de planification, il permet aussi d'intégrer à nos actions de nouvelles initiatives, par exemple les rues-écoles ou le partage de remorques de vélo.

Les actions encourageant la mobilité sont particulièrement importantes pour l'arrondissement car elles constituent une part essentielle de notre stratégie pour assurer la transition écologique. Les efforts que nous déploierons au cours des prochaines années afin de compléter les actions du PLD contribueront ainsi, par la même occasion, à la réalisation du Plan climat MHM 2022-2030, notamment du Chantier D - Déplacements durables.



Véronique Belpaire

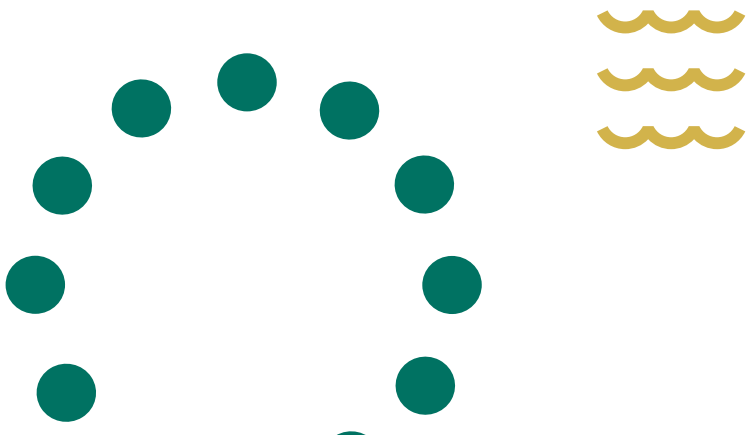
Résumé

Lors du conseil d'arrondissement de juin 2018, l'arrondissement de Mercier–Hochelaga–Maisonneuve a adopté le Plan local de déplacements 2017-2027 après un important processus de consultation ayant débuté en 2016.

Rappelons qu'un plan local de déplacements 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 10 années suivantes afin de les améliorer.

Tel qu'il l'a annoncé initialement, l'arrondissement publie à mi-parcours le bilan de ses actions. De ce bilan, il ressort que 49 % des actions ont atteint les objectifs fixés, que 35 % sont en voie de les atteindre et que 16 % des actions n'ont pas été entamées. Pour chacun des axes, le détail des actions est exprimé dans le graphique ci-contre.

Le bilan s'accompagne d'une mise à jour du plan d'action, cette fois pour les années 2022-2027, afin de refléter les préoccupations actuelles en matière de mobilité.



BILAN 2017-2021 DES ACTIONS

AXE 1

TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS



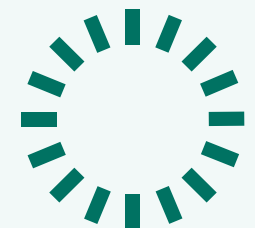
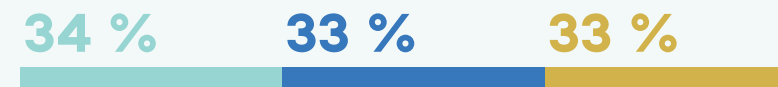
AXE 2

SÉCURITÉ ET QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS



AXE 3

RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT



Une évolution suivie et soutenue par la population

La mobilisation citoyenne, qui a fortement marqué l'élaboration du Plan local de déplacements, s'est poursuivie durant les 5 premières années de sa mise en œuvre. Au cours de cette période, deux activités de consultation ont eu lieu.

FORUM CITOYEN 2019

Les citoyennes et les citoyens ainsi que les partenaires ont été nombreux à participer, le 30 novembre 2019, au premier forum citoyen. L'objectif de la rencontre était de réfléchir à différents enjeux de mobilité dans l'arrondissement en fonction des 3 grands axes du Plan local de déplacements.

L'activité a réuni une quarantaine de personnes représentant les 3 secteurs de l'arrondissement : Hochelaga-Maisonneuve, Mercier-Ouest et Mercier-Est.

Au cours de cette journée, les citoyennes et les citoyens ont réitéré les thèmes qui les préoccupent : apaisement de la circulation et sécurisation des intersections, des passages piétons et des pistes cyclables. Le cloisonnement créé par certaines infrastructures — chemin de fer, autoroute, base militaire, port — est également une source de préoccupation dans l'arrondissement.



Forum citoyen du 30 novembre 2019

FORUM CITOYEN 2022

Un deuxième forum citoyen a été organisé le 12 novembre 2022.

L'activité visait à :

- 1 • informer la population du bilan de mise en œuvre du Plan local de déplacements;
- 2 • réviser les priorités 2022-2027. Les commentaires émis lors de cette activité sont intégrés tout au long du document.

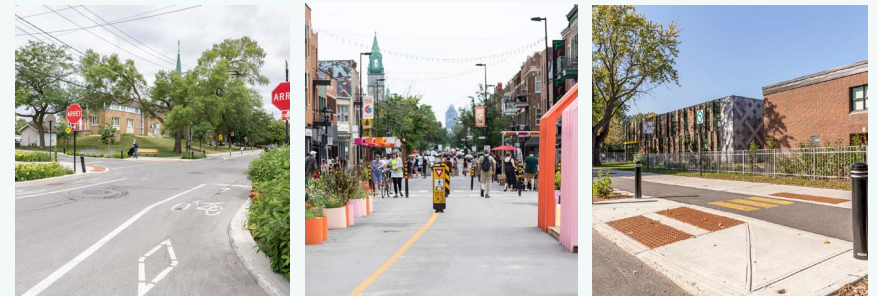
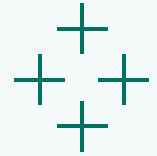


Forum citoyen du 12 novembre 2022

BILAN 2017-2021

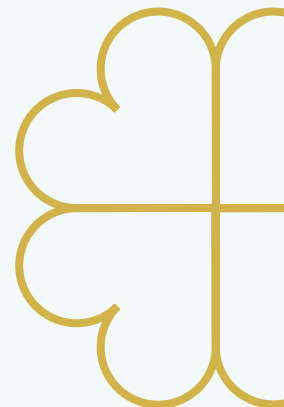
Points positifs

- Pistes des rues de Marseille et De Teck
- Pistes protégées avec bollards
- REV Souigny
- Rues piétonnes
- Saillies de trottoirs (notamment à proximité des écoles)
- Trottoirs déneigés
- Arrêts et passages piétons sur les rues Hochelaga et Sainte-Catherine Est



Points négatifs

- Sens uniques nuisant aux déplacements en voiture
- Dos d'âne nuisant au confort du passage



FORUM CITOYEN 2022 (suite)

Quelles seraient les priorités pour la suite du Plan local de déplacements?

AXE 1 | TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS

- Connectivité des pistes cyclables
- Pistes cyclables unidirectionnelles sur chaque côté de la rue
- REV est-ouest
- Stationnements sécuritaires pour vélos
- Trottoirs facilement accessibles aux personnes à mobilité réduite
- Élargissement des trottoirs
- Liens actifs entre les 3 quartiers de l'arrondissement
- Plus d'emplacements réservés aux véhicules de Communauto ou d'une autre forme d'autopartage
- Mobilité active et transport en commun connectés
- Plan de déplacements intermunicipal
- Prolongement de la ligne verte du métro vers l'est
- Le REM de l'Est versus l'offre de transport collectif de proximité

AXE 2 | SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS

- Apaisement de la circulation aux intersections
- Cohabitation des piétons, des piétonnes et des cyclistes à améliorer (respect du Code de la route par les cyclistes)
- Moins de transits par les rues résidentielles
- Plus de passages piétons sécurisés
- Rue Notre-Dame Est : moins de camions et sécurisation de la piste cyclable
- Diminution des îlots de chaleur (ex. : peinture blanche)
- Plus d'espaces verts et de verdissement
- Piétonnisation des rues à l'année

AXE 3 | RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

- Parcours rapides pour les véhicules d'urgence
- Réduction du nombre de voies pour les voitures sur les grands boulevards
- Diminution de la place faite aux automobiles
- Limitation du nombre de grands axes automobiles

Autres commentaires

- Équilibre du partage de l'espace public pour les différents modes de transport
- Arrêt du projet de plateforme de transbordement
- Ligne d'arrêt à revoir à l'intersection Haig—Pierre—De Coubertin



Parc de la Promenade-Bellerive

L'arrondissement depuis 2017

POPULATION

Lors du recensement de 2021, l'arrondissement de Mercier—Hochelaga-Maisonneuve comptait 136 020 habitants et habitantes, ce qui en fait le 4^e arrondissement le plus peuplé de Montréal.

De 2011 à 2016, on observe une croissance démographique globale de 3,4 %. Il s'agit d'une légère baisse par rapport à la progression intercensitaire 2011-2016 (3,5 %).

Le secteur de Mercier-Est est celui qui a connu la plus forte hausse de population durant cette période (7,2 %), suivi d'Hochelaga-Maisonneuve (1,6 %) et de Mercier-Ouest (1,4 %).

PART MODALE DES DÉPLACEMENTS

Selon les données de l'enquête Origine-Destination 2018, la part modale des déplacements en véhicules motorisés a légèrement reculé au cours de la période 2013-2018 (-2,63 %). Les parts modales du transport collectif (1,6 %) et du vélo (0,3 %) sont en hausse. Celle de la marche est restée stable.

Évidemment, l'enquête de 2018 ne tient pas compte des changements d'habitude occasionnés par la pandémie de COVID-19. Il faudra attendre la parution des résultats de l'enquête de 2023 pour mesurer les répercussions de la pandémie sur les déplacements.

Néanmoins, on s'attend à ce que certains comportements observés depuis la pandémie de COVID-19 se poursuivent, notamment en raison du télétravail : une diminution de la part modale du transport collectif, une quantité de déplacements plus importante certains jours de la semaine et un étalement des périodes de pointe.



Bilan et suite des actions

AXE 1

TRANSPORTS
ACTIFS ET
COLLECTIFS

OBJECTIF 1.1

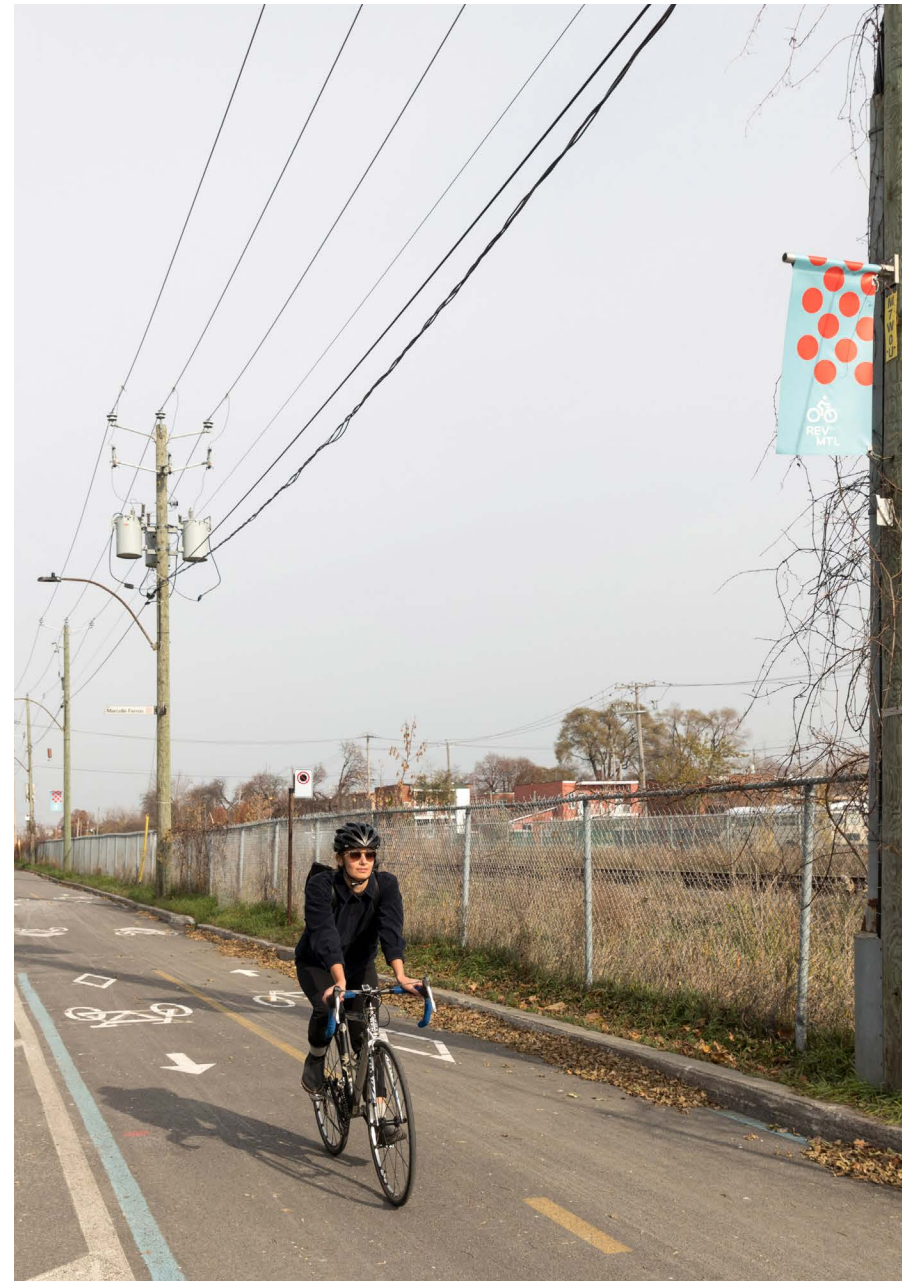
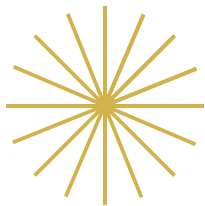
Poursuivre le déploiement du réseau cyclable et en accentuer le maillage

BILAN 2017-2021

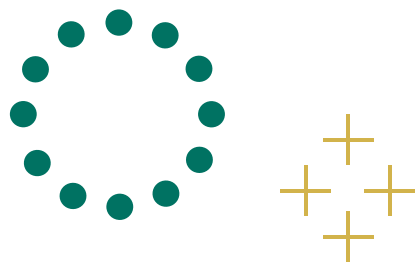
Au cours de ces 5 années, 29 km de liens cyclables ont été ajoutés. Parmi les axes réalisés, notons les pistes sur la rue de Marseille et l'avenue de Carignan, ainsi que le premier tronçon du Réseau express vélo (REV) sur l'avenue Souigny.

L'augmentation du nombre de liens cyclables a permis d'améliorer le maillage du réseau en créant 14 connexions supplémentaires.

En décembre 2020, en collaboration avec l'arrondissement de Rosemont—La-Petite-Patrie, l'arrondissement a transmis une requête au Service de l'urbanisme et de la mobilité afin d'inscrire au Plan décennal d'immobilisations (PDI) le projet de véloroute des Carrières.



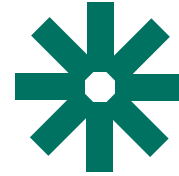
Réseau express vélo, avenue Souigny



BILAN 2017-2021

	ÉTAT 2016	OBJECTIF 2021	BILAN
MOYEN D'ACTION DONT L'OBJECTIF DE MI-PARCOURS A ÉTÉ ATTEINT			
Ajout de liens cyclables est-ouest	40 % du territoire situé à moins de 500 m d'un lien cyclable	60 %	80 %
Ajout de liens cyclables nord-sud	85 % du territoire situé à moins de 500 m d'un lien cyclable	90 %	90 %
Parachèvement de tronçons	s.o.	1 connexion ajoutée	1
Appui au prolongement d'une ou de véloroutes¹	Aucune demande officielle	Demande annuelle de réalisation d'une véloroute	Demande transmise au Service de l'urbanisme et de la mobilité
MOYEN D'ACTION DONT L'OBJECTIF DE MI-PARCOURS EST EN VOIE D'ÊTRE ATTEINT			
Ajout de liens cyclables structurants	50 % du territoire situé à moins de 500 m d'un lien	75 %	63,3 %
Ajout de liens cyclables permettant la traverse de barrières physiques	1 traverse	2	1 (boul. Pierre-Bernard entre la rue Robitaille et l'av. Éric)
Ajout de liens cyclables menant à des pôles générateurs de déplacements	47 % de pôles de déplacements joints	80 %	63 %

1. Itinéraire de moyenne ou longue distance pour les cyclistes.



ACTIONS 2022-2027

Au cours des prochaines années, l'arrondissement prévoit de bonifier son réseau cyclable d'au moins 6 km de liens cyclables. Les axes visés sont la rue Hochelaga, le boulevard Rosemont ainsi que l'avenue Bourbonnière.

Concernant la véloroute des Carrières, l'arrondissement poursuivra les discussions avec ses partenaires internes afin que le projet soit retenu dans le PDI du Service de l'urbanisme et de la mobilité. En parallèle, l'arrondissement continuera de tenir compte du tracé anticipé dans ses documents de planification.

Il est à noter que les actions suivantes ont été intégrées aux actions **Ajout de liens cyclables est-ouest** et **Ajout de liens cyclables nord-sud** à des fins de clarté et de concision :

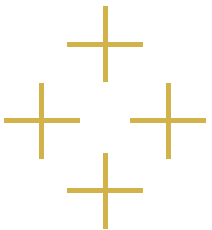
- Ajout de liens cyclables permettant la traverse de barrières physiques;
- Ajout de liens cyclables menant à des pôles générateurs de déplacements;
- Parachèvement de tronçons.

MOYEN D'ACTION	OBJECTIF 2027 RÉVISÉ	COMMENTAIRE DU FORUM DE 2022
<p><small>ACTION 41 DU PLAN CLIMAT</small></p> <p>Ajout de liens cyclables est-ouest</p>	Réalisation du lien cyclable Rosemont (de Lacordaire à de Carignan)	<ul style="list-style-type: none"> • Prioriser la connexion est-ouest (Notre-Dame Est entre Viau et Dickson et connecter Souigny et de Rouen)
Ajout de liens cyclables nord-sud	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation du lien cyclable Bourbonnière (de Notre-Dame Est à Sherbrooke Est) • Prolongement du lien cyclable sur Dézéry ou Davidson jusqu'à Hochelaga 	<ul style="list-style-type: none"> • Nouvelle piste sur Dickson • Pourquoi développer Bourbonnière si autres options?
Ajout de liens cyclables structurants	Réalisation du lien cyclable Hochelaga (de Moreau à Viau)	<ul style="list-style-type: none"> • Prolonger le lien Hochelaga vers l'est de l'arrondissement • Hochelaga (pas pertinent) devrait être protégé si on va de l'avant, mais difficilement envisageable
Appui au prolongement d'une ou de véloroutes	Inscription au PDI et lancement des études	

AXE 1 | TRANSPORTS ACTIFS ET COLLECTIFS

Légende

- Lien cyclable à l'étude
- 📍 Pôle de mobilité envisagé
- Projet SRB Pie-IX
- 🚶 Quai du parc de la Promenade-Bellerive
- Réseau cyclable existant
- 🚇 Station de métro
- Station BIXI



OBJECTIF 1.2

Améliorer l'entretien et rehausser le réseau piétonnier

BILAN 2017-2021

Durant cette période, tous les travaux majeurs de voirie ont fait l'objet d'une analyse fonctionnelle et technique afin d'inclure des améliorations au réseau piétonnier.

En parallèle, l'arrondissement a poursuivi son programme de réfections mineures de trottoirs afin de procéder à la reconstruction de certaines sections. De 2017 à 2021, plus de 13 000 m² de trottoirs ont été reconstruits. Les sections visées ont été choisies en fonction de leur degré de dégradation et de dangerosité, et ce, sans égard à la densité de la circulation piétonne, ce qui explique le faible degré de réalisation de cette action.

La complète réfection des trottoirs sur certains tronçons de rue, notamment du côté sud de la rue de Rouen entre Letourneux et Bennett, a été reportée afin qu'Hydro-Québec puisse procéder préalablement à des travaux souterrains.

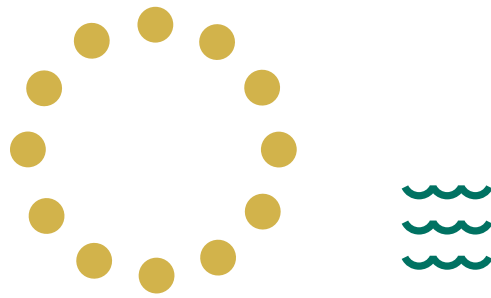


Travaux aux abords de l'école Sainte-Louise-de-Marillac

BILAN 2017-2021

	ÉTAT 2016	OBJECTIF 2021	BILAN
MOYEN D'ACTION DONT L'OBJECTIF DE MI-PAROURS A ÉTÉ ATTEINT			
Documentation des plaintes reçues au 311 et des observations relevées par les inspectrices et inspecteurs et les agentes et agents techniques	Inconnu	Caractérisation des trottoirs des secteurs qui ont une densité piétonne élevée	Maintien à jour des requêtes au 311, des réparations permanentes de fuites d'eau, de permis de coupe, etc.
Considération de l'élargissement de trottoirs, d'ajout et/ou de déplacement de mobilier urbain dans le respect des contraintes techniques et des normes d'accessibilité universelle	100 % des projets	100 %	100 %
MOYEN D'ACTION DONT L'OBJECTIF DE MI-PAROURS EST EN VOIE D'ÊTRE ATTEINT			
Mise à niveau des trottoirs dangereux	Inconnu	100 % des trottoirs dans les secteurs où la densité piétonne est élevée	Superficie totale de 13 000 m² à l'échelle de l'arrondissement, quelle que soit la densité piétonne
MOYEN D'ACTION NON ENTAMÉ			
Construction de trottoirs sur les tronçons où il n'y en a pas	97 % des rues dotées de trottoirs des 2 côtés de la rue	100 %	97 %





ACTIONS 2022-2027

Au cours des prochaines années, l'arrondissement poursuivra sa recherche pour tous les projets de reconstruction de chaussées, ainsi que d'amélioration et de bonification du réseau piétonnier.

En cohérence avec les programmes de financement du Service de l'urbanisme et de la mobilité de la Ville de Montréal, les travaux cibleront les abords des lieux fréquentés par les usagères et usagers vulnérables tels que les enfants et les personnes âgées.

L'arrondissement, dans l'objectif d'améliorer l'expérience de la marche, procédera à l'ajout de bancs sur le domaine public des secteurs commerciaux et institutionnels. En complément et si l'espace ne permet pas les bancs, des appuis ischiatiques pourront être installés².

Le trottoir du côté sud de la rue de Rouen, entre Letourneux et Bennett, sera complété.

MOYEN D'ACTION	OBJECTIF 2027 RÉVISÉ	COMMENTAIRE DU FORUM DE 2022
ACTION 35 DU PLAN CLIMAT Élaboration d'une grille de priorisation des projets de réfection routière qui tient compte de l'achalandage piétonnier REFORMULÉ	Priorisation de travaux tenant compte de l'achalandage piétonnier et de la présence d'usagères et usagers vulnérables	<ul style="list-style-type: none"> • Adapter Mercier-Est pour les personnes à pied
ACTION 35 DU PLAN CLIMAT Ajout et/ou déplacement de mobilier urbain dans le respect des normes d'accessibilité universelle	Ajout de bancs dans les secteurs commerciaux et institutionnels	
ACTION 35 DU PLAN CLIMAT Mise à niveau des trottoirs dangereux	Réalisation d'une surface de 20 000 m²	
ACTION 35 DU PLAN CLIMAT Construction de trottoirs sur les tronçons qui n'en ont pas	Atteinte de 100 % des rues avec des trottoirs sur les 2 côtés	

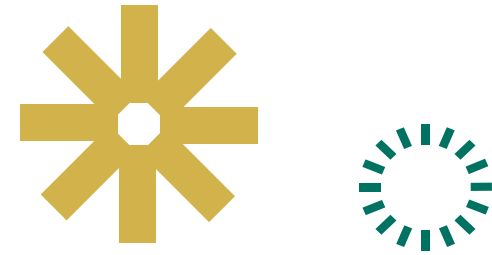
2. Appui assis-débout appréciés des personnes âgées ou de certaines personnes à mobilité réduite.

OBJECTIF 1.3

Améliorer la convivialité et mettre en valeur le réseau cyclable existant



Piste cyclable de la rue de Marseille en hiver

**BILAN 2017-2021**

L'arrondissement a collaboré avec les services centraux de la Ville de Montréal pour procéder au marquage, sur tous les axes cyclables où l'espace le permettait, de bandes tampons qui réduisent les risques d'emportierage³. L'arrondissement a également assisté BIXI Montréal pour l'implantation des 23 stations de vélopartage qui ont été ajoutées sur le territoire de MHM de 2017 à 2021. L'arrondissement a aussi installé 5 bornes de réparation autonome.

La portion du réseau blanc est passée de 6 à 80 % grâce notamment à l'acquisition de 2 appareils destinés au déneigement des pistes cyclables en site propre ou disposant de mesures de séparation (ex. : bollards).

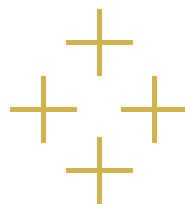
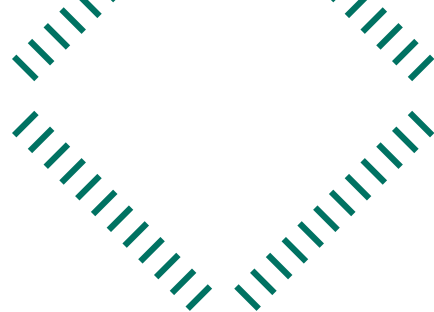
Malheureusement, le réaménagement de la Route verte 5 (piste de la rue Notre-Dame Est) n'a pas été entamé. La pertinence de ce projet n'est pas remise en question, puisque cet axe est le seul lien traversant l'arrondissement dans son entièreté, en plus d'offrir une connexion directe avec le centre-ville. Toutefois, comme la piste est largement située sur des terrains n'appartenant pas à la Ville de Montréal, ce projet nécessite une importante coordination de plusieurs services de la Ville.

Le projet d'aménagement d'un stationnement pour vélos sécurisé n'a pas été réalisé parce que d'autres projets ont été priorités.

3. Collision d'un véhicule en mouvement (spécialement d'un vélo) avec la portière ouverte d'un véhicule à l'arrêt

BILAN 2017-2021

	ÉTAT 2016	OBJECTIF 2021	BILAN
MOYEN D'ACTION DONT L'OBJECTIF DE MI-PARCOURS A ÉTÉ ATTEINT			
Marquage de zones tampons séparant les voies de stationnement des bandes cyclables en vue de réduire les risques d'emporiage	0 % de bandes cyclables dotées de bandes tampons	50 % où c'est possible	100 % où c'est possible
Poursuite de la transmission des demandes citoyennes aux entreprises de vélo-partage	100 % des demandes transmises	100 %	100 %
Installation de bornes de réparation autonomes	0	3	5
Élaboration d'une planification sur l'implantation de supports à vélo	Aucune politique	Réalisation d'une planification	Planification réalisée
Adaptation des liens cyclables les plus achalandés en vue d'un entretien hivernal	6 % de liens cyclables permettant une utilisation à l'année	50 %	80 %
Réalisation d'un plan d'entretien du réseau cyclable	Aucun plan d'entretien	Réalisation d'un plan d'entretien	Réalisation d'un plan d'entretien
Implantation systématique de nouveaux liens cyclables permettant une utilisation à l'année	0 %	100 % des liens cyclables implantés sont utilisables à l'année	100 %
MOYEN D'ACTION NON ENTAMÉ			
Vérification du respect des normes de signalisation et bonification ou modification, si nécessaire	0 %	100 % de la signalisation des liens cyclables vérifiée	0 %
Aménagement d'un stationnement à vélos sécurisé ou protégé	0 stationnement	1	0
Réalisation de travaux de réaménagement de la piste cyclable de la rue Notre-Dame Est, à l'ouest de la rue Viau	0 %	100 %	0 %



ACTIONS 2022-2027

Au cours des prochaines années, l'arrondissement poursuivra sa collaboration avec le Service de l'urbanisme et de la mobilité de la Ville de Montréal, qui finance et coordonne la réalisation des aménagements cyclables. Le niveau de sécurisation de ces liens sera rehaussé dans un processus itératif.

L'arrondissement accompagnera BIXI Montréal dans l'électrification des stations de vélos et l'implantation de stations accessibles à l'année.

En cohérence avec les commentaires formulés lors des forums citoyens, l'arrondissement redoublera d'efforts pour prévoir, en collaboration avec les différents services de la Ville, le réaménagement de la piste cyclable de la rue Notre-Dame Est. Entretemps, l'arrondissement agira sur son réseau local, où il a pleins pouvoirs, en fermant l'accès des véhicules motorisés à certaines rues, depuis la rue Notre-Dame Est, afin de sécuriser les intersections qui présentent un haut potentiel de conflits de trafic⁴.

L'arrondissement maintiendra la proportion de son réseau blanc déneigé (80 %) en y intégrant les nouveaux liens cyclables prévus. Le nombre de kilomètres déneigés devrait donc passer de 62 à 68. L'objectif est de procéder aux opérations de déneigement sur le réseau cyclable blanc dans le même délai que celui qui prévaut sur le réseau routier.

En parallèle, l'arrondissement entend aller plus loin dans les commodités mises à la disposition des cyclistes en aménageant des haltes cyclistes et des espaces d'éducation pour cyclistes⁵.

L'arrondissement mènera à terme le projet-pilote d'un stationnement pour vélos sécurisé ou protégé.

4. Événement de circulation où deux ou plusieurs usagers de la route se côtoient dans le même espace et au même moment, et qui aurait pu mener à une collision si aucune manœuvre d'évitement n'avait été entreprise par l'un ou l'autre des usagers (D'amours Ouellet, 2016).

5. Reproduction miniature d'un réseau routier. Fermé à la circulation automobile, il est consacré à l'éducation des enfants — de 2 à 9 ans —, à la sécurité routière en général et à la circulation à vélo en particulier (Source : Vélo Québec).

MOYEN D'ACTION	OBJECTIF 2027 RÉVISÉ	COMMENTAIRE DU FORUM DE 2022
Rehaussement du niveau de sécurisation des liens cyclables existants REFORMULÉ	10 km de liens cyclables rehaussés	<ul style="list-style-type: none"> • Intersections : aménagement sécuritaire et meilleure visibilité • Plus de qualité que de quantité, pas de redondance • Améliorer la séparation entre les rues et les pistes cyclables
Collaboration avec les entreprises de vélopartage pour optimiser la localisation et bonifier le service REFORMULÉ	Collaboration à tous les nouveaux emplacements	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la desserte de BIXI dans Mercier-Ouest • BIXI en hiver
Aménagement de haltes cyclistes REFORMULÉ	2 haltes cyclistes (sites visés : parc Pierre-Tétreault et square Dézéry)	
Implantation systématique de nouveaux liens cyclables permettant une utilisation à l'année	100 %	
Déneigement des pistes cyclables pour offrir le même niveau de service que le déneigement sur rue	80 % des liens cyclables	
Vérification du respect des normes de signalisation et bonification ou modification, si nécessaire	100 % de la signalisation vérifiée	Signalisation claire et éclairée pour plus de sécurité
Aménagement d'un stationnement à vélos sécurisé ou protégé	1 stationnement	
Réaménagement de la piste cyclable de la rue Notre-Dame Est	<ul style="list-style-type: none"> • Étudier la déconnexion de l'avenue d'Orléans et des rues Jeanne-d'Arc et Bourbonnière à la rue Notre-Dame Est • Réaménagement des croisements de la piste cyclable et de l'avenue Bourbonnière, dans le cadre de l'aménagement du nouveau lien sur Bourbonnière • Inscription du réaménagement au PDI du Service de l'urbanisme et de la mobilité 	<ul style="list-style-type: none"> • Faire une mise à niveau générale sur Notre-Dame Est • Sécuriser les intersections de piste cyclable sur Notre-Dame Est • Notre-Dame Est : mal éclairé — tronçon Viau-Dickson dangereux • Notre-Dame Est : <ul style="list-style-type: none"> — Convivialité et sécurité — Beaucoup de poussière, pas beaucoup de lumière — Uniformisation des surfaces des chaussées (éviter de monter et descendre) • Sécuriser Notre-Dame Est
ACTION 42 DU PLAN CLIMAT		
Aménagement d'espaces d'éducation pour les cyclistes NOUVEAU	3 espaces, itinérants ou permanents	

OBJECTIF 1.4

Accroître les connaissances sur l'utilisation des déplacements actifs

BILAN 2017-2021

Au cours de la période 2017-2021, les objectifs ciblés n'ont pas été en mesure d'être atteints. Néanmoins, l'arrondissement s'est doté d'instruments de mesure nécessaires aux comptages.



Piste cyclable Souigny

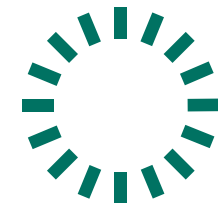
	ÉTAT 2016	OBJECTIF 2021	BILAN
MOYEN D'ACTION DONT L'OBJECTIF DE MI-PARCOURS EST EN VOIE D'ÊTRE ATTEINT			
Caractérisation de l'achalandage du réseau cyclable	Aucune donnée	Caractérisation complète du réseau	4 points de comptage implantés
MOYEN D'ACTION NON ENTAMÉ			
Réalisation d'un inventaire des débits piétonniers à proximité des principaux pôles générateurs de déplacements	Données théoriques	Réalisation d'un inventaire	Inventaire non réalisé



Station de métro Honoré-Beaugrand

ACTIONS 2022-2027

L'arrondissement réitère sa volonté de développer une meilleure connaissance des données d'achalandage portant sur ses réseaux de transports actifs. Ces données aideront à identifier des axes où une redistribution de l'espace public en faveur des personnes à pied et des cyclistes serait souhaitable.



MOYEN D'ACTION	OBJECTIF 2027 RÉVISÉ	COMMENTAIRE DU FORUM DE 2022
<p>Caractérisation de l'achalandage du réseau cyclable</p>	<p>Caractérisation complète du réseau</p>	
<p>Réalisation d'un inventaire des débits piétonniers à proximité des principaux pôles générateurs de déplacements</p>	<p>Réalisation d'un inventaire</p>	

OBJECTIF 1.5

Soutenir la bonification du service de transport collectif

BILAN 2017-2021

Au cours des dernières années, l'arrondissement a assisté la Société de transport de Montréal (STM) dans la mise en œuvre de modifications pour les lignes d'autobus 428, 449, 25, 26 et 185. L'arrondissement a également collaboré à l'implantation de voies réservées sur les rues Sherbrooke Est et Notre-Dame Est ainsi que sur le boulevard Langelier.

Des représentants et représentantes de l'arrondissement ont travaillé avec les services centraux de la Ville de Montréal, qui gèrent des projets comme le SRB Pie-IX, afin que ces projets s'arriment harmonieusement aux infrastructures existantes et qu'ils transposent la vision de l'arrondissement.

À la suite de l'annonce du REM de l'Est, l'arrondissement a commandé une étude à la firme Brodeur Frenette afin d'identifier des solutions de remplacement au projet du REM dans le secteur de Mercier-Est.



Voie réservée sur la rue Notre-Dame Est

BILAN 2017-2021

	ÉTAT 2016	OBJECTIF 2021	BILAN
MOYEN D'ACTION DONT L'OBJECTIF DE MI-PARCOURS A ÉTÉ ATTEINT			
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 d'Hochelaga, de Maisonneuve et de Mercier-Ouest	Discussions entamées	Bonification du réseau si les analyses d'achalandage le justifient	Intercalage des lignes 34 et 125 (2018), révision en 2021 Modifications apportées aux lignes 428, 449, 25, 26 et 185
Assistance à la mise en œuvre de mesures préférentielles pour bus		Assistance à toutes les demandes	Implantation de voies réservées sur Notre-Dame Est, Langelier et Sherbrooke Est
Implication dans la réalisation du SRB Pie-IX		Participation à toutes les discussions offrant une pleine collaboration	Transmission des commentaires de l'arrondissement aux services centraux
Prolongement de la ligne bleue vers l'est		Participation à toutes les discussions offrant une pleine collaboration	Participation à toutes les discussions offrant une pleine collaboration
Évaluation de la pertinence de doter Mercier-Est d'un terminus pour soulager la station de métro Honoré-Beaugrand	Aucune étude	Acheminement d'une demande officielle pour une étude	Étude commandée par l'arrondissement afin d'identifier des solutions de remplacement au projet du REM dans Mercier-Est



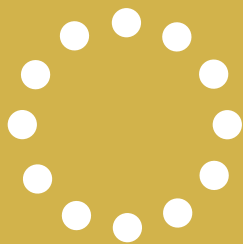
ACTIONS 2022-2027

En matière de transport collectif, l'arrondissement poursuivra sa collaboration avec la Société de transport de Montréal afin de procéder à des améliorations sur les réseaux. Parmi les sujets qui feront l'objet de discussions, les préoccupations soulevées dans le cadre du Forum citoyen 2022, soit la bonification des réseaux d'autobus locaux, la fréquence de passage et la diminution des transferts modaux, feront l'objet d'une attention particulière.

L'arrondissement collaborera avec la Direction de l'urbanisme et de la mobilité de la Ville de Montréal, responsable du projet structurant de l'Est (PSE) et de la prolongation du SRB Pie-IX jusqu'à la rue Notre-Dame Est, afin de favoriser l'intermodalité et de s'assurer de son intégration urbaine.

Il est à noter que l'action ci-dessous n'a pas été reconduite dans les actions 2022-2027 compte tenu de l'implication minimale de l'arrondissement durant la période 2017-2021 :

- Prolongement de la ligne bleue vers l'est.



MOYEN D' ACTION	OBJECTIF 2027 RÉVISÉ	COMMENTAIRE DU FORUM DE 2022
<p>ACTION 38 DU PLAN CLIMAT</p> <p>Participation à l'amélioration des réseaux de la STM</p>	<p>Appréciation qualitative de la participation de l'arrondissement</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Penser les transferts dans l'usage et pour faciliter l'adoption du transport en commun • Améliorer la fréquence et l'offre d'autobus dans Mercier-Est et Mercier-Ouest pour les lignes qui se rendent au métro • Éviter de faire plusieurs correspondances (ex. : 24, 439) • La discontinuité est-ouest est un obstacle, fréquence aux 30 minutes dans l'est • Augmenter la fréquence de la 85 sur Hochelaga • Fréquences pas assez rapides (ex. : 125 aux 30 minutes) • Améliorer les conditions de passage hors pointe
<p>ACTION 38 DU PLAN CLIMAT</p> <p>Collaboration avec la STM pour l'implantation de voies réservées ou d'autres mesures préférentielles pour bus</p>	<p>Appréciation qualitative de la participation de l'arrondissement</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la fréquence des autobus sur la rue Sherbrooke Est (ex. : voie réservée express sur tout l'axe) • Ligne express sur Notre-Dame Est, pas une vraie ligne express
<p>Implication dans la réalisation du SRB Pie-IX, de l'avenue Pierre-De Coubertin à la rue Notre-Dame Est</p>	<p>Transmission de commentaires transmis à la Direction de l'urbanisme et de la mobilité</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le SRB ne se rend pas jusqu'à Notre-Dame Est • Quelle est la suite du SRB : va-t-il continuer vers le sud ? • Prolonger le SRB jusqu'à Notre-Dame Est
<p>Collaboration au projet structurant de l'Est (PSE) afin de renforcer l'intermodalité et de s'assurer de son intégration urbaine</p> <p>REFORMULÉ</p>	<p>Collaboration au comité technique de la Ville de Montréal</p>	<ul style="list-style-type: none"> • REM vs transport local qui est important • REM est un danger pour l'absence de fonds pour le transport de proximité

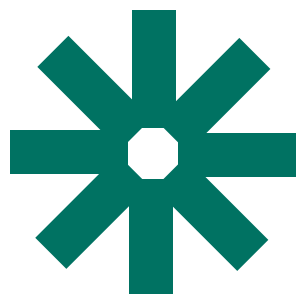
OBJECTIF 1.6

Favoriser l'intermodalité des modes de transport de personnes

BILAN 2017-2021

Au cours de la période 2017-2022, l'arrondissement a considérablement augmenté le nombre de supports à vélos sur son territoire, procédant à l'installation de plus de 2 000 supports supplémentaires. Sur ce nombre, environ une cinquantaine ont été placés aux points d'accès aux réseaux de transport collectif.

L'implantation de pôles de mobilité⁶ a progressé, mais aucun n'a été entièrement réalisé.



Station de métro Préfontaine

6. Lieu stratégique de connexion facilitant les pratiques multimodales.



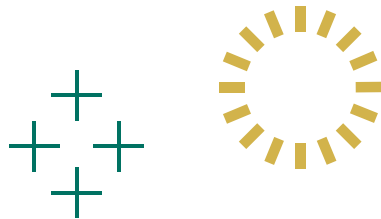
Antenne Longue-Pointe

BILAN 2017-2021

	ÉTAT 2016	OBJECTIF 2021	BILAN
MOYEN D'ACTION DONT L'OBJECTIF DE MI-PAROURS A ÉTÉ ATTEINT			
Installation de supports à vélos à proximité des stationnements de Communauto	16 supports à vélos à moins de 20 mètres d'un stationnement de Communauto	30	51
MOYEN D'ACTION DONT L'OBJECTIF DE MI-PAROURS EST EN VOIE D'ÊTRE ATTEINT			
Installation de supports à vélos aux arrêts de lignes d'autobus express	32 supports à vélos à proximité des arrêts de lignes d'autobus express	82	41
Bonification et diversification des supports à vélos aux stations de métro	58 espaces de stationnement aux stations de métro	70	61
	0 stationnement diversifié aux stations de métro	3	0
MOYEN D'ACTION NON ENTAMÉ			
Soutien à la création de pôles de mobilité qui favorisent le franchissement du dernier kilomètre	0 pôle de mobilité	2	0

ACTIONS 2022-2027

Lors du Forum citoyen 2022, les participantes et participants ont réitéré leur grand intérêt envers toutes les solutions au problème du voiturage en solo, notamment dans les zones plus éloignées des stations de métro. L'arrondissement a pris acte de ces commentaires et saisira les occasions d'optimiser les options de rechange et d'en faciliter l'accès. Toutes les solutions pour le développement d'un cocktail de transport fiable, flexible et diversifié seront envisagées.



Il est à noter que les actions suivantes ont été regroupées sous l'action « Installation de supports à vélos à proximité de points d'accès au réseau de transport collectif » à des fins de clarté et de concision :

- Installation de supports à vélos à proximité des stationnements de Communauto;
- Installation de supports à vélos aux arrêts de lignes d'autobus express;
- Bonification et diversification des supports à vélos aux stations de métro.

MOYEN D'ACTION	OBJECTIF 2027 RÉVISÉ	COMMENTAIRE DU FORUM DE 2022
Installation de supports à vélos à proximité de points d'accès au réseau de transport collectif REFORMULÉ	150 par année	<ul style="list-style-type: none"> • Ajouter des supports à vélos sur Davidson • Plus de supports à vélos sur les autobus qui font de bonnes distances sans station de métro
Création de pôles de mobilité qui favorisent le franchissement du dernier kilomètre	Aménagement de 4 pôles de mobilité sur rue	<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation de l'offre de véhicules partagés (stationnements réservés) • Le nombre de places Communauto et BIXI n'est pas suffisant pour soutenir la demande
Soutien à la création de pôles de mobilité hors rue	Soutien aux pôles hors rue mis en place par l'Agence de mobilité durable	
Soutien aux initiatives de partage de remorques de vélo NOUVEAU	Offre d'un soutien technique	<ul style="list-style-type: none"> • Vélo-cargo : ajuster la largeur des pistes cyclables pour ce type de vélo
Soutien au développement de navettes fluviales comme mode de transport collectif NOUVEAU	Collaboration	



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

BILAN 2017-2021

Entre 2017 et 2021, les abords des écoles Saint-François-d'Assise, Saint-Jean-Baptiste-de-la-Salle, Philippe-Labarre, Sainte-Louise-de-Marillac, Saint-Justin, Armand-Lavergne et Saint-Clément ont été réaménagés en faveur des transports actifs.



Passage surélevé pour piéton devant le parc Fernand-Gignac

Trois traverses surélevées, qui améliorent la visibilité des personnes à pied et forcent le ralentissement des véhicules, ont été aménagées à proximité d'un parc.

Certaines mesures ponctuelles ont été mises en place afin d'améliorer la sécurité des cyclistes, notamment la fermeture de la bretelle d'accès des camions sortant du Port de Montréal, située à l'angle des rues Notre-Dame et De Boucherville.

L'arrondissement n'a pas pu atteindre l'objectif ambitieux qu'il s'était fixé d'analyser, à l'interne, des intersections où il y a eu un accident, de 2006 à 2015, avec blessé grave ou décès. Cette action ne s'est pas réalisée en raison de :

- 1 • la complexité de l'analyse postcollision
- 2 • la constitution, au même moment, du comité d'analyse postcollision mortelle par le Service de l'urbanisme et de la mobilité de la Ville de Montréal, dans le cadre de la Vision Zéro.

L'arrondissement a plutôt concentré ses efforts sur toutes les occasions de déployer des mesures d'apaisement et de sécurisation sur rue. Ces efforts ont permis, de 2017 à 2021, l'aménagement de 147 dos d'âne et de 472 saillies permanentes, de même que le marquage annuel d'une vingtaine de saillies virtuelles.

Afin de limiter la circulation de transit, une cinquantaine d'accès aux ruelles ont été bloqués et des dos d'âne ont été aménagés dans une quarantaine d'autres. Enfin, l'arrondissement a acquis une trentaine de balises souples autorelevables supplémentaires qui, chaque année, sont installées en période estivale pour rappeler aux conductrices et aux conducteurs la présence d'usagères et usagers vulnérables.

BILAN 2017-2021

	ÉTAT 2016	OBJECTIF 2021	BILAN
MOYEN D'ACTION DONT L'OBJECTIF DE MI-PARCOURS A ÉTÉ ATTEINT			
Sécurisation de parcours des élèves	Mesures d'apaisement de la circulation autour des écoles	1 projet-pilote de parcours des élèves réalisé autour d'une école dans chacun des 3 quartiers de l'arrondissement	Réaménagements faits autour de 5 écoles
Aménagement de saillies de trottoir	294 saillies (total)	400 (additionnelles)	462 saillies permanentes additionnelles 20 saillies virtuelles additionnelles
Ajout de mesures d'apaisement de la circulation en tronçons au pourtour des pôles générateurs de déplacements	Inconnu	50 %	70 %
Appui au prolongement de voies adaptées au camionnage pour concurrencer celles qui traversent des quartiers résidentiels	Participation à toutes les rencontres	Participation à toutes les rencontres	Participation à toutes les rencontres
Raccourcissement des parcours empruntés par les camions	2 parcours raccourcis	3 parcours raccourcis	3 parcours raccourcis
Rédaction d'un devis de gestion de la circulation pour tous les travaux routiers exécutés par l'arrondissement	Aucun devis « <i>Gestion de la circulation</i> » pour les travaux routiers exécutés par l'arrondissement	Un devis « <i>Gestion de la circulation</i> » joint à tous les cahiers des charges de travaux exécutés par l'arrondissement	Devis de gestion de la circulation inclus
Développement de méthodes d'apaisement là où la densité d'usagers et usagers vulnérables est élevée	Aucune méthode	1 projet-pilote mis en place	Ajout d'une trentaine de balises amovibles, pour un total de 72
MOYEN D'ACTION DONT L'OBJECTIF DE MI-PARCOURS EST EN VOIE D'ÊTRE ATTEINT			
Analyse des causes des accidents et, au besoin, apport de modifications aux intersections concernées	Inconnu	Analyse de sécurité pour 50 % des intersections où il y a eu blessure grave ou décès (2006-2015)	Participation au comité postcollision du Service de l'urbanisme et de la mobilité
Réclamation pour une pérennisation de traverses piétonnes	Aucune traverse pérennisée	Pérennisation d'au moins 5 traverses	3 traverses surélevées (sur Letourneux, De Contrecœur et Gabrièle-Frascadore)
Protection des secteurs résidentiels où la circulation de transit est observée et démontrée	40 %	60 %	• 40 ruelles avec dos d'âne ajoutés • 50 accès de ruelles bloqués
Mise en place et maintien d'un dégagement de 5 mètres aux intersections	1,35 % des intersections dégagées	30 %	27 %

ACTIONS 2022-2027

Au cours des prochaines années, l'arrondissement continuera de saisir toutes les occasions de bonifier les infrastructures destinées aux transports actifs autour des endroits fréquentés par les personnes vulnérables. Les écoles, les garderies et les secteurs fréquentés par les personnes âgées sont prioritairement visés.

Pour y arriver, l'arrondissement a recours à un bouquet de mesures qui présentent des bénéfices et, aussi, des enjeux (voir page suivante).

Dans l'objectif de réduire la présence de camions sur le réseau routier, l'arrondissement entend soutenir les initiatives qui permettent d'augmenter la part de marchandises à destination locale livrées par des moyens de transport décarbonés (vélos-cargos, petits véhicules électriques). Pour y arriver, l'arrondissement accompagne les promoteurs de mini *hubs* de livraison de colis afin d'en accélérer l'émergence.

L'arrondissement poursuivra aussi sa participation aux activités du comité d'analyse postcollision.

L'action ci-dessous n'a pas été reconduite, puisque l'arrondissement priorise désormais les méthodes d'apaisement actuelles :





- Développement de méthodes d'apaisement où la densité d'usagères et usagers vulnérables est élevée.

SAVIEZ-VOUS QUE?

Le mini *hub* est « une infrastructure immobilière, située dans la ville et proche des zones de livraisons, utilisée pour effectuer du dépaquetage de palette, pour la préparation de tournées, pour le transbordement (d'un camion de taille et poids importants vers des véhicules plus petits), pour du stockage très court terme (24 h à 48 h) de marchandises, la recharge des véhicules et possiblement l'entretien et la maintenance de ceux-ci. » (Jalon, 2021)



COFFRE À OUTILS DES PRINCIPALES MESURES DE SÉCURISATION

FORME D'INTERVENTION	EXEMPLE	AVANTAGES	ENJEUX
MODIFICATION GÉOMÉTRIQUE	Élargissement de trottoirs 	<ul style="list-style-type: none"> • Permanent • Profite à tout le monde et améliore l'accessibilité universelle • Réduit la largeur de la rue, donc incite au ralentissement des véhicules motorisés • Permet l'ajout de mesures de verdissement et/ou d'infrastructures vertes 	<ul style="list-style-type: none"> • Doit être réalisé après que des travaux d'infrastructures souterraines, d'abord planifiés et approuvés par le Service de l'urbanisme et de la mobilité, ont été effectués • Possibilités déterminées selon l'environnement existant
	Ajout d'une piste cyclable 	<ul style="list-style-type: none"> • Permanent • Profite à tout le monde • Réduit la largeur de la rue, donc incite au ralentissement des véhicules motorisés 	<ul style="list-style-type: none"> • Doit être réalisé en collaboration avec le Service de l'urbanisme et de la mobilité, qui finance et réalise les travaux
	Ajout d'un refuge piéton 	<ul style="list-style-type: none"> • Permanent • Profite à tout le monde et améliore l'accessibilité universelle 	<ul style="list-style-type: none"> • Doit être réalisé après que des travaux d'infrastructures souterraines, d'abord planifiés et approuvés par le Service de l'urbanisme et de la mobilité, ont été effectués
TRAVERSÉE AUX INTERSECTIONS	Saillie temporaire 	<ul style="list-style-type: none"> • Facilité d'implantation • Raccourcit la distance de la traversée à pied, soit la taille de la zone de conflit entre les personnes à pied et les véhicules 	<ul style="list-style-type: none"> • Ne surélève pas la personne à pied • Aucun ajout possible de mesures de verdissement et/ou d'infrastructures vertes • En cas d'utilisation du marquage, celui-ci doit être rafraîchi chaque année

TRAVERSÉE AUX INTERSECTIONS
(SUITE)

Saillie permanente



- Raccourcit la distance de traversée, soit la taille de la zone de conflit entre les personnes à pied et les véhicules
- Surélève les personnes à pied
- Dégage le triangle de visibilité aux intersections
- Oblige les véhicules à ralentir
- Renforce le sentiment sécurité
- Permet souvent l'ajout de verdissement et/ou d'infrastructures vertes

- Doit être réalisé après que des travaux d'infrastructures souterraines, d'abord planifiés et approuvés par le Service de l'urbanisme et de la mobilité, ont été effectués
- Possibilités déterminées selon l'environnement existant (largeur de la rue, rayon de virage, etc.)

Panneau d'interdiction de stationnement à moins de 5 mètres d'une intersection



- Facile d'implantation
- Facilite le travail policier dans l'application de l'article 386 du Code de la sécurité routière (aucune immobilisation de véhicule routier à moins de 5 mètres d'une intersection)

- Aucun impact sur la largeur de la chaussée
- Ne permet pas l'ajout de mesures de verdissement et/ou d'infrastructures vertes

Traverse piétonne (marquage)



- Facile d'implantation

- Doit être refaite chaque année
- Ne surélève pas les personnes à pied
- Peu visible en hiver

Traverse piétonne (surélevée)



- Aide à diminuer la vitesse automobile
- Améliore la visibilité des personnes à pied et renforce leur priorité de passage

- Doit être réalisé après que des travaux d'infrastructures souterraines, d'abord planifiés et approuvés par le Service de l'urbanisme et de la mobilité, ont été effectués

Ajout d'un feu piéton et/ou cycliste



- Efficace
- Visible en toutes saisons

- Doit se faire en collaboration avec le Service de l'urbanisme et de la mobilité

<p>RALENTISSEMENT DE LA VITESSE</p>	<p>Dos d'âne</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Réduit la vitesse des véhicules 	<ul style="list-style-type: none"> • Doit satisfaire certains critères techniques, ce qui rend leur implantation impossible à certains endroits • Moins compatibles avec les besoins des autobus de la STM et des véhicules d'urgence
<p>MESURE COMMUNICATIONNELLE ET SENSIBILISATION</p>	<p>Radars pédagogiques</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Facile • Effet immédiat • Permet de collecter des données sur les comportements problématiques des usagères et usagers de la route 	<ul style="list-style-type: none"> • Les études ont montré qu'il ne doit pas rester au même endroit longtemps, sinon sa présence peut créer un effet inverse de celui recherché • Les données collectées sur les comportements problématiques ne sont pas représentatives
<p>MODIFICATION DE LA GESTION DE LA CIRCULATION</p>	<p>Ajout d'arrêts toutes directions</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Facilité d'implantation 	<ul style="list-style-type: none"> • Doit respecter les critères de justification d'implantation du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec • Doit être utilisé avec parcimonie, car les études ont montré que plusieurs arrêts trop rapprochés risquent d'inciter les individus au non-respect des arrêts
<p>FERMETURE TEMPORAIRE D'UN OU DE PLUSIEURS TRONÇONS DE RUE</p>	<p>Mise en place d'une rue-école</p>  <p><small>Crédit : Eric Carrières, arrondissement de Rosemont—La Petite-Patrie</small></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Élimine les conflits de trafic à proximité des écoles • Mesure flexible 	<ul style="list-style-type: none"> • Ne peut s'appliquer à tous les contextes • Nécessite l'implication de bénévoles de manière continue et soutenue

Inspiration et sources :

www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/municipalites/securite-routiere/radars-pedagogiques/Pages/radars-pedagogiques.aspx

www.ccmta.ca/web/default/files/PDF/CCMTA_Pedestrian_Report_Fre_FINAL.pdf

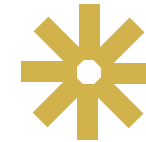
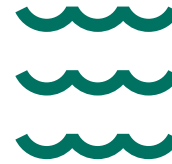
MOYEN D'ACTION	OBJECTIF 2027 RÉVISÉ	COMMENTAIRE DU FORUM DE 2022
ACTION 34 DU PLAN CLIMAT Sécurisation des abords des écoles	Mesures de sécurisation supplémentaires, minimalement transitoires, ajoutées aux abords de toutes les écoles primaires et secondaires	<ul style="list-style-type: none"> • Sécuriser les écoles
Aménagement de saillies de trottoir	500 nouvelles saillies permanentes	<ul style="list-style-type: none"> • Rendre Hochelaga dans Tétreaultville plus facile à traverser à pied (saillies en coin de rue) • Saillies végétalisées pour amener plus de gens à marcher plutôt qu'à prendre la voiture
Ajout de mesures d'apaisement de la circulation en tronçons au pourtour des pôles générateurs de déplacements fréquentés par les usagères et usagers vulnérables, tels que les institutions de santé et les établissements publics	75 % des pôles générateurs de déplacements apaisés au pourtour	<ul style="list-style-type: none"> • Ajouter des saillies de trottoir et des dos d'âne sur les rues très larges comme Davidson et Saint-Germain pour ralentir la circulation
Augmentation de la sécurité des rues locales en canalisant les camions lourds sur le réseau supérieur REFORMULÉ	Appréciation qualitative de l'arrondissement	<ul style="list-style-type: none"> • Maintenir le transport en dehors des zones résidentielles • Camionnage lourd + Port de Montréal = problématique
Participation au comité d'analyse postcollision mortelle REFORMULÉ	Participation à toutes les discussions du comité	
Mise en place d'obstacles à la circulation de transit	<ul style="list-style-type: none"> • Fermeture de ruelles • Ajout de panneaux d'arrêts selon les besoins • Ajout de dos d'âne dans les ruelles 	Des options claires pour les automobilistes (pour éviter qu'ils utilisent les ruelles)
Dégagement de 5 mètres aux intersections	50 % des intersections	
ACTION 34 DU PLAN CLIMAT Soutien au développement de rues-écoles NOUVEAU	Collaboration à la mise en place d'au moins 1 projet-pilote	<ul style="list-style-type: none"> • Prioriser l'implantation d'une rue-école là où il y a déjà une forte proportion de piétonnes et piétons par rapport à l'ensemble des usagers • Incontournable de fermer la circulation automobile pour sécuriser • Corridor, zone de dépôt sécuritaire
ACTION 40 DU PLAN CLIMAT Accompagnement de petites plateformes logistiques intermodales pour véhicules décarbonés NOUVEAU	Réalisation d'un projet-pilote	<ul style="list-style-type: none"> • Vélo-cargo intéressant pour les commerces des rues piétonnes • Plus petits camions dans les petites rues

OBJECTIF 2.2

Accroître la connectivité et la perméabilité des milieux de vie



Passage Taillon

**BILAN 2017-2021**

Au cours des 5 années du premier plan d'action, l'arrondissement a prolongé la promenade Luc-Larivée et ajouté des mesures de sécurisation sous 50 % de ses viaducs. Les passages piétonniers ferroviaires à la hauteur des rues Liébert et Taillon, dans Mercier-Est, ont été complétés.

Dans 70 % des projets du programme de réfection routière, des mesures d'amélioration du réseau piétonnier ont été ajoutées, telles que l'élargissement des trottoirs et/ou l'aménagement de saillies. La sécurisation des passages ferroviaires à niveau est en cours, mais l'objectif fixé n'a pas été atteint. Un premier concept préliminaire du réaménagement de l'avenue Morgan a été réalisé.

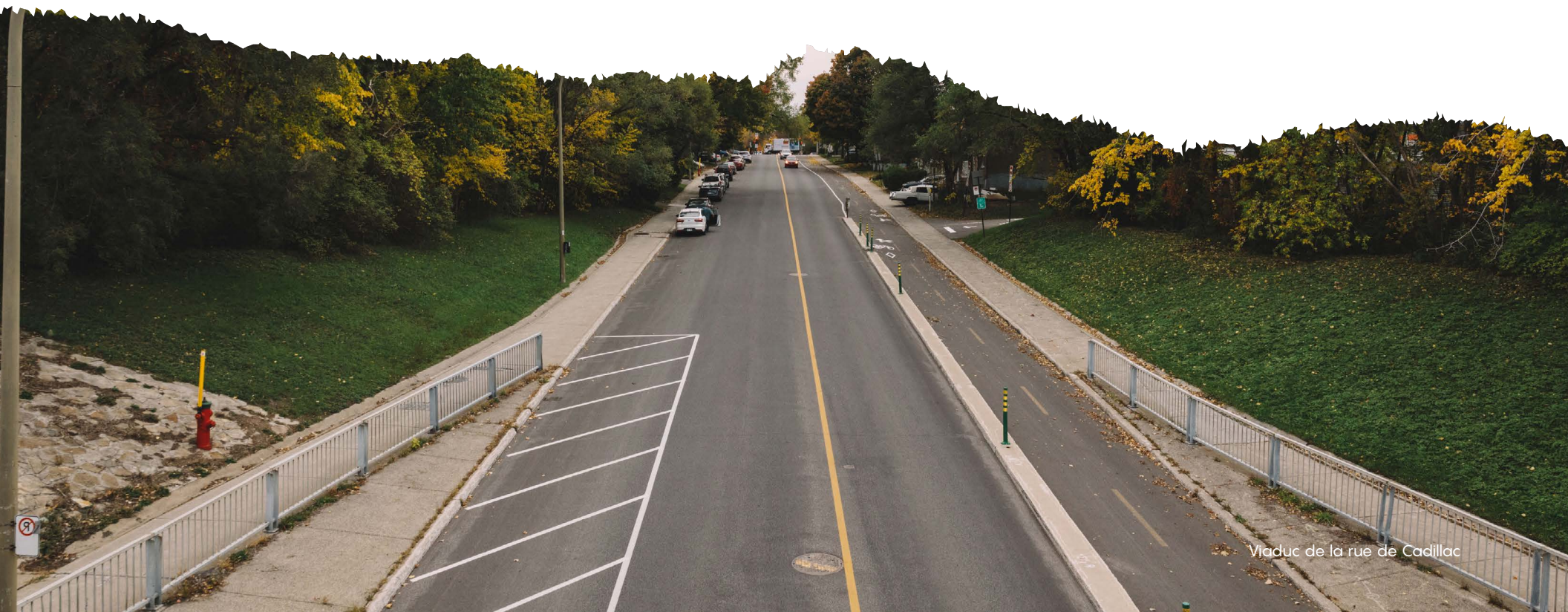
Sur le domaine privé, des liens piétonniers accessibles à toute la population ont été inclus dans les projets de développement du Pro Gym (Canoë), du 6085, rue Sherbrooke Est (ancien hôpital Grace Dart) et des Cours Bellerive. Conformément à la réglementation, tous les projets de développements de 10 logements et plus ont inclus des composantes d'aménagements en faveur des transports actifs (supports à vélos, etc.). Fait à noter, 38 % des projets particuliers de construction ou d'agrandissement ont inclus des composantes qui dépassent les exigences prévues par la réglementation.

Sur le domaine public, aucun nouveau lien vert n'a été complété, puisque d'autres projets de réaménagement de parcs ont été priorités.

BILAN 2017-2021

	ÉTAT 2016	OBJECTIF 2021	BILAN
MOYEN D'ACTION DONT L'OBJECTIF DE MI-PAROURS A ÉTÉ ATTEINT			
Prolongement de la promenade Luc-Larivée jusqu'au parc Sarah-Maxwell	0 %	100 %	100 %
Sécurisation des viaducs	0 % viaducs sécurisés	50 %	50 %
Réalisation de passages piétonniers ferroviaires	0	2	2
MOYEN D'ACTION DONT L'OBJECTIF DE MI-PAROURS EST EN VOIE D'ÊTRE ATTEINT			
Sécurisation des traverses ferroviaires à niveau	15 % des traverses sécurisées	50 %	20 %
Étude de la faisabilité d'un réaménagement de l'avenue Morgan en vue de lui redonner son aspect d'origine	-	Réalisation d'une étude sur la faisabilité du projet	Concept préliminaire terminé
Application des principes de rues durables (PRR) lors de réaménagement de rues	Inconnu	100 % des projets qui intègrent des principes de rues durables	70 % des contrats de PRR
Ajout ou modification de mesures de gestion de la circulation	37 % des intersections dont au moins une des rues affiche une vitesse limite de 40 à 60 km/h et disposant d'au moins un dispositif favorisant les traversées	90 %	55 %
Création de réserves d'emprises suffisantes et adaptées aux besoins en transports collectifs et actifs	Inconnu	100 % des projets qui incluent une réserve d'emprises	Ajout de liens verts piétons dans les projets Pro Gym (Canoë), du 6085, rue Sherbrooke Est (ancien hôpital Grace Dart) et des Cours Bellerive

Inclusion, dans les projets immobiliers, de composantes d'aménagements hors rue de manière à créer, maintenir ou bonifier les équipements réservés aux transports actifs	Inconnu	100 % des projets qui incluent des composantes d'aménagements	100 % des projets de 10 logements et plus
Inclusion d'objectifs et/ou de critères qui privilégient les transports actifs dans les règlements concernant les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) ainsi que les plans d'aménagement d'ensemble (PAE)	Inconnu	100 % des règlements qui incluent des objectifs et/ou critères qui privilégient les transports actifs	Inconnu
MOYEN D'ACTION NON ENTAMÉ			
Réalisation de liens verts reliant les pôles générateurs de déplacements	2	3	2



Viaduc de la rue de Cadillac

ACTIONS 2022-2027

Au cours des prochaines années, l'arrondissement poursuivra l'amélioration de la connectivité des milieux de vie.

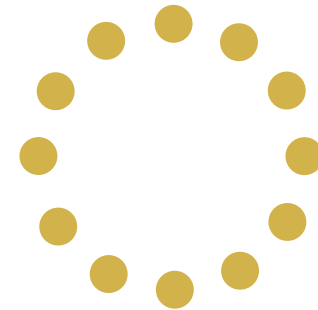
L'arrondissement réitère son intention d'achever les liens verts Beauclerk et Fonteneau, et d'aménager un passage qui relie le parc Dupéré à la rue Sherbrooke Est. De plus, l'arrondissement collabore avec le Service des grands parcs, du Mont-Royal et des sports (SGPMRS) pour l'aménagement des corridors verts, tel que l'annonce le Plan nature et sports.

Sur le domaine privé, l'arrondissement s'assurera qu'un lien vert est inclus dans les projets de développement qui incluent des équipements d'intérêt public (ex. : place publique) ou entre des pôles d'attraits importants (ex. : station de métro, commerces).

Concernant l'avenue Morgan, l'arrondissement poursuivra sa recherche de financement pour son réaménagement, un projet d'envergure qui se veut être à la fois un corridor de mobilité active, de mise en valeur patrimoniale et de biodiversité.

Il est à noter que l'action ci-dessous a été regroupée avec l'action « Création de réserves d'emprises suffisantes et adaptées aux besoins en transports collectifs et actifs dans les projets de développement », à des fins de clarté.

- Inclusion d'objectifs et/ou de critères qui privilégient les transports actifs dans les règlements concernant les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) ainsi que les plans d'aménagement d'ensemble (PAE).



MOYEN D'ACTION	OBJECTIF 2027 RÉVISÉ	COMMENTAIRE DU FORUM DE 2022
Sécurisation des viaducs	100 % des viaducs sécurisés	
Réalisation de passages piétonniers ferroviaires	Reprise des négociations avec le Canadien National pour l'ajout du passage Fletcher	
Sécurisation des traverses ferroviaires à niveau	100 % des traverses, comprenant l'ajout d'éclairage et un accès universel au passage Liébert	
Réaménagement de l'avenue Morgan afin de lui redonner son aspect d'origine	Poursuite de la recherche de possibilités de financement	<ul style="list-style-type: none"> • Piétonnisation jusqu'au marché Maisonneuve
ACTION 33 DU PLAN CLIMAT		
Application des concepts de rues durables lors de réaménagement de rues	80 % des projets intègrent des principes de rues durables	<ul style="list-style-type: none"> • Bassins de rétention des eaux pluviales aux endroits stratégiques
ACTION 35 DU PLAN CLIMAT		
Ajout ou modification de mesures de gestion de la circulation	90 % des intersections dont au moins une des rues affiche une vitesse limite de 40 à 60 km/h, disposant d'au moins un dispositif favorisant les traversées	
Inclusion d'équipements et d'aménagements sur le domaine privé de manière à favoriser les transports actifs et durables dans les projets de développement	100 % des projets qui incluent des équipements d'intérêt public (ex. : place publique) ou entre des pôles d'attraits importants (ex. : station de métro, commerces)	
Création de réserves d'emprises suffisantes et adaptées aux besoins en transports collectifs et actifs dans les projets de développement	Inclusion de liens accessibles à tout le monde dans 100 % des projets qui incluent des équipements d'intérêt public (ex. : place publique) ou entre des pôles d'attraits importants (ex. : station de métro, commerces)	
Réalisation de liens verts reliant les pôles générateurs de déplacements	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagement des liens verts Fonteneau, Dupéré et Beauclerk • Collaboration à la réalisation de corridors verts planifiés par le SGPMRS 	<ul style="list-style-type: none"> • Liens piétons qui se rendent des stations de métro jusqu'aux rues commerçantes (Pie-IX vers Ontario Est) • Faire un corridor vert et actif sur la rue Joffre, entre De Grosbois et De Teck, et qui pourrait éventuellement mener à la promenade Bellerive, en passant par l'école La Vérendrye.

OBJECTIF 2.3

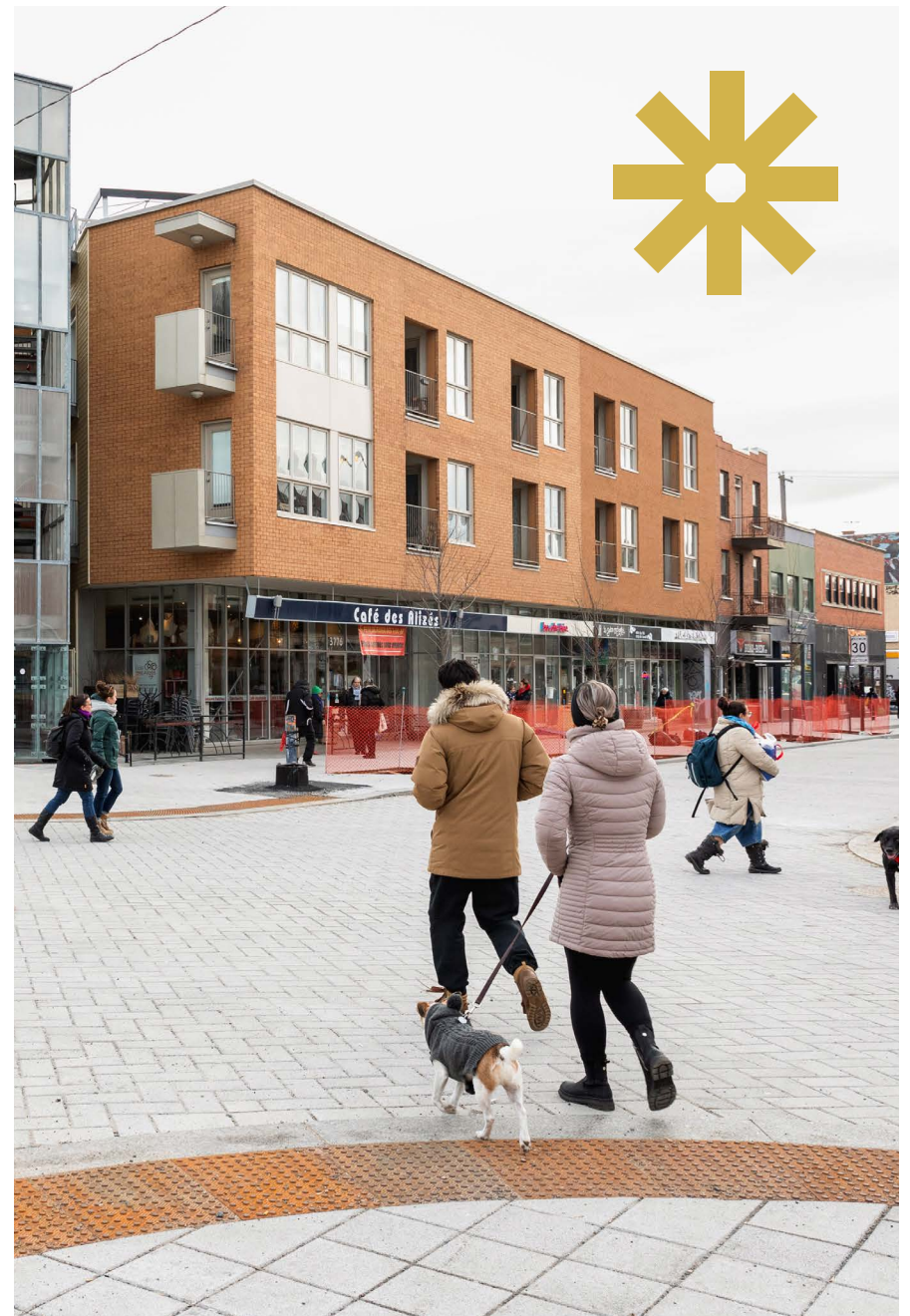
Faciliter l'accès aux rues commerçantes en transports actifs

BILAN 2017-2021

Dans le cadre du Projet de ville, qui servira à l'élaboration du futur plan d'urbanisme et de la mobilité de la Ville de Montréal, l'arrondissement a identifié ses artères commerçantes. Les besoins ont été établis et des concepts d'aménagement ont été réalisés pour les rues Sainte-Catherine Est (Hochelaga) et Hochelaga (Mercier-Est).

Seul le projet de la rue Sainte-Catherine Est a été lancé pendant cette période.

L'objectif d'aménager 5 traverses piétonnes surélevées n'a pas été atteint. Néanmoins, le projet de la rue Sainte-Catherine Est, dont la fin des travaux est prévue en 2023, en comptera 14.



Zone de rencontre Simon-Valois

BILAN 2017-2021

	ÉTAT 2016	OBJECTIF 2021	BILAN
MOYEN D'ACTION DONT L'OBJECTIF DE MI-PAROURS A ÉTÉ ATTEINT			
Identification des rues commerçantes	0 % des rues commerçantes identifiées	100 %	100 %
Élaboration des concepts d'aménagement	0 % des concepts d'aménagement élaborés	Réalisation des plans d'ensemble pour 25 % des rues commerçantes	29 %
MOYEN D'ACTION DONT L'OBJECTIF DE MI-PAROURS EST EN VOIE D'ÊTRE ATTEINT			
Détermination des besoins respectifs et priorisation des interventions	0 %	Identification des besoins pour 75 % des rues commerçantes	29 %
MOYEN D'ACTION NON ENTAMÉ			
Pérennisation graduelle des traverses les plus achalandées	0 traverse piétonne pérennisée	5	0



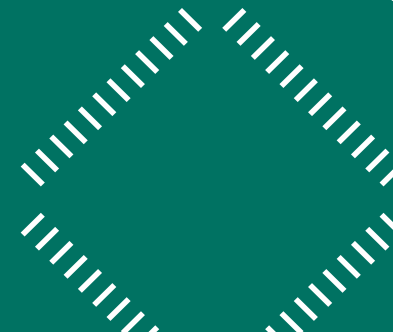
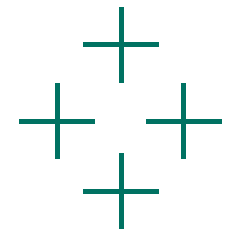
ACTIONS 2022-2027

D'ici 2027, l'arrondissement profitera de la révision du futur plan d'urbanisme et de mobilité de la Ville de Montréal pour y intégrer des dispositions claires sur la hauteur des bâtiments et les stationnements des artères commerçantes. D'ici là, une planification détaillée sera effectuée pour chaque projet de réaménagement de ces zones qui constituent le cœur des quartiers.

Les actions suivantes ont été regroupées à des fins de concision :

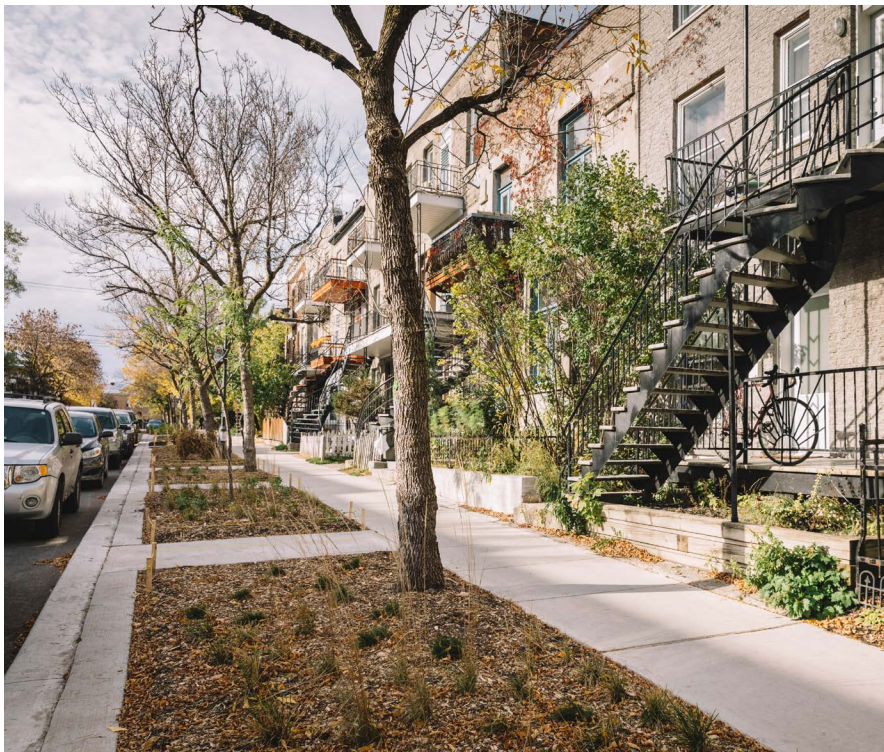
- Identification des rues commerçantes;
- Détermination des besoins respectifs et priorisation des interventions;
- Élaboration des concepts d'aménagement.

MOYEN D'ACTION	OBJECTIF 2027 RÉVISÉ	COMMENTAIRE DU FORUM DE 2022
Élaboration d'une planification détaillée des rues commerçantes REFORMULÉ	Achèvement d'une planification détaillée	
Intégration de dispositions claires sur les artères commerçantes dans le cadre de la révision du Plan d'urbanisme de l'arrondissement NOUVEAU	Adoption du plan d'urbanisme et de mobilité (PUM)	



OBJECTIF 2.4

Améliorer la qualité de l'espace public pour les usagers des transports actifs



Les jardins d'Orléans

BILAN 2017-2021

Sur un total de 472 saillies ajoutées de 2017 à 2021, 346 possédaient les caractéristiques techniques requises pour être verdies, soit 73 %.

L'arrondissement a piétonnisé 3 espaces de manière permanente : le Carré Notre-Dame-des-Victoires, la rue Beauclerk et la Halte Bellerive. Outre ces 3 projets phares, l'arrondissement a expérimenté plusieurs formes de piétonnisation et d'espaces de jeu libre, notamment sur l'avenue De Lotbinière et sur la rue Joffre.

Dans le cadre du programme de réfection routière (PRR), 529 arbres sur rue supplémentaires ont été plantés. Des mesures pour améliorer l'accessibilité universelle, telles que l'élargissement des trottoirs et l'ajout de plaques podotactiles, ont été incluses dans la majorité des projets.

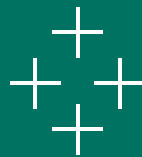
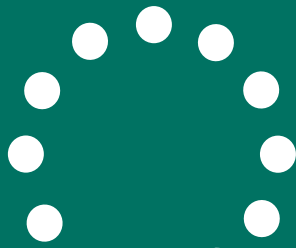
Des mesures d'apaisement ont été ajoutées dans les quartiers verts de Mercier-Est, d'Hochelaga et de Maisonneuve. Aucun nouveau quartier vert à proprement parler n'a vu le jour, mais les objectifs poursuivis et les moyens utilisés ont été étendus à l'ensemble du territoire de l'arrondissement.

Au terme de l'année 2021, les travaux de la Zone de rencontre⁸ Simon-Valois étaient en cours et leur fin, prévue pour 2023.

8. Zone fonctionnant sur le principe de la rue partagée; la circulation automobile est permise dans son périmètre (vitesse maximale de 20 km/h), mais la circulation piétonne est priorisée.

BILAN 2017-2021

	ÉTAT 2016	OBJECTIF 2021	BILAN
MOYEN D'ACTION DONT L'OBJECTIF DE MI-PAROURS A ÉTÉ ATTEINT			
Piétonnisation d'espaces	Aucune piétonnisation permanente	2 espaces piétonnés	3
Inclusion de mesures de verdissement pour les saillies de trottoir aux intersections	189 saillies verdies (total)	61 (additionnelles)	157 (additionnelles)
Inclusion systématique de mesures de verdissement pour les trottoirs en tronçons	Indice de canopée de 13 %	15 %	20 %
	183 arbres sur rue plantés (2014)	1 000 arbres ajoutés dans le cadre du PRR	529
MOYEN D'ACTION DONT L'OBJECTIF DE MI-PAROURS EST EN VOIE D'ÊTRE ATTEINT			
Inclusion systématique des normes d'accessibilité universelle	Inconnu	100 % des projets respectant les normes d'accessibilité universelle	70 %
Aménagement d'une zone de rencontre sur la Promenade Ontario	0	1	0 (réalisation des principaux travaux en 2022)
MOYEN D'ACTION NON ENTAMÉ			
Poursuite de la réalisation de quartiers verts	3 quartiers verts en cours	4	3



ACTIONS 2022-2027

Au cours des prochaines années, MHM poursuivra son verdissement, bien sûr dans la perspective d'assurer de la fraîcheur et du confort, mais aussi de plus en plus comme mesure d'adaptation aux changements climatiques. En effet, l'aménagement d'infrastructures vertes⁹ permet de capter des eaux de surface et de réduire la quantité d'eau pluviale envoyée à l'égout lors des pluies importantes.

Des tronçons des rues Joffre et Beauclerk, ainsi que ceux liés aux projets du Carré Notre-Dame-des-Victoires et de la Halte Bellerive seront aménagés de façon permanente. L'arrondissement poursuivra son soutien au développement de projets d'aménagement qui encouragent l'appropriation du domaine public dans des espaces autrefois réservés aux véhicules motorisés.

Les actions suivantes n'ont pas été reconduites, puisqu'elles sont comptabilisées dans l'action de l'objectif 2.2 :

« Application des principes de rues durables lors de réaménagement de rues » :

- Inclusion systématique de mesures de verdissement pour les trottoirs en tronçons;
- Inclusion systématique des normes d'accessibilité universelle.

MOYEN D'ACTION	OBJECTIF 2027 RÉVISÉ	COMMENTAIRE DU FORUM DE 2022
ACTION 7 DU PLAN CLIMAT Poursuite et bonification de projets d'aménagement qui encouragent l'appropriation du domaine public	Aménagement de 4 projets permanents	<ul style="list-style-type: none"> • Piétonniser les artères commerçantes et mettre des activités dans les lieux piétonnisés • Rue Notre-Dame Est (Halte Bellerive) : bout de rue peu utilisé, pourquoi l'avoir choisi ?
Inclusion de mesures de verdissement et/ou d'infrastructures vertes avec les saillies de trottoir	80 %	
Ajout d'arbres sur rue REFORMULÉ	Ajout de 500 arbres sur rue dans le cadre des contrats de Programme d'aménagement des rues	
Aménagement d'une Zone de rencontre sur la Promenade Ontario	Achèvement de la Zone de rencontre Simon-Valois	
Poursuite des objectifs définis par les quartiers verts dans une vision d'aménagement durable REFORMULÉ		

9. Infrastructures vertes : verdissement des voies de circulation avec système végétalisé de gestion d'eaux pluviales, saillies drainantes, terre-pleins, stationnements, etc.



AXE 3

RÉSEAU
ROUTIER ET
STATIONNEMENT

OBJECTIF 3.1

Améliorer les temps de déplacement sur le réseau artériel



BILAN 2017-2021

Au cours de cette période, les services centraux de la Ville de Montréal responsables des feux de circulation ont procédé à des dizaines de modifications aux feux de circulation. Parmi ces modifications, soulignons la coordination de 5 feux sur l'axe Viau, entre les rues Sainte-Catherine Est et de Rouen, afin qu'ils reflètent la vitesse affichée.

La gestion dynamique des feux sur les rues Notre-Dame Est et Sherbrooke Est n'est toutefois pas fonctionnelle.

Rue Sherbrooke Est



BILAN 2017-2021

	ÉTAT 2016	OBJECTIF 2021	BILAN
MOYEN D'ACTION DONT L'OBJECTIF DE MI-PARCOURS A ÉTÉ ATTEINT			
Optimisation de la programmation et coordination des feux sur certains axes afin qu'ils reflètent la vitesse affichée	0	2	5
MOYEN D'ACTION NON ENTAMÉ			
Appui à la gestion dynamique des feux de circulation pour donner la priorité au réseau artériel en période de pointe	0 % de feux en gestion dynamique sur les axes Sherbrooke Est et Notre-Dame Est	50 %	0 %

ACTIONS 2022-2027

Au cours des prochaines années, l'arrondissement poursuivra son travail, en collaboration avec les services centraux concernés, afin d'optimiser la programmation des feux de circulation.

MOYEN D'ACTION	OBJECTIF 2027 RÉVISÉ	COMMENTAIRE DU FORUM DE 2022
Optimisation de la programmation des feux de circulation en fonction des besoins	Présentation de demandes à la Ville-centre pour optimiser la programmation et la coordination des feux de certains axes	
Appui à la gestion dynamique des feux de circulation pour donner la priorité au réseau artériel en période de pointe	Collaboration à la gestion dynamique de certaines artères	



OBJECTIF 3.2

Améliorer l'équilibre entre l'offre et la demande en stationnement

BILAN 2017-2021

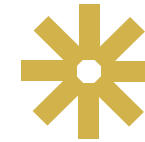
En collaboration avec l'Agence de mobilité durable, une étude a été commencée sur le stationnement autour de la rue Ontario Est durant la période de piétonnisation estivale.

Deux actions ne se sont pas concrétisées, soit l'élaboration de dispositions locales de gestion du stationnement et l'introduction de stationnement incitatif sur rue.



Stationnement sur l'avenue Valois

	ÉTAT 2016	OBJECTIF 2021	BILAN
MOYEN D'ACTION DONT L'OBJECTIF DE MI-PAROURS EST EN VOIE D'ÊTRE ATTEINT			
Réalisation d'une étude sur l'occupation du stationnement		Réalisation d'une étude	Portrait-diagnostic effectué
MOYEN D'ACTION NON ENTAMÉ			
Élaboration de dispositions locales de gestion du stationnement	0	Réalisation du portrait et du diagnostic	0
Étude de la possibilité d'aménager du stationnement incitatif sur rue	0	Réalisation d'une étude sur des zones de stationnement incitatif	0



ACTIONS 2022-2027

Au cours des prochaines années, l'arrondissement reporte son projet de se doter d'une politique locale de stationnement. En collaboration avec la Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises de l'arrondissement, cette politique doit prévoir des modalités afin de diminuer la place réservée au stationnement dans l'espace public en fonction de l'environnement bâti et de la proximité des infrastructures lourdes de transport collectif.

En parallèle, l'arrondissement poursuivra la révision de certains règlements afin de hausser les exigences quant aux espaces réservés aux modes de transport autres que le voiturage en solo.

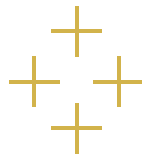
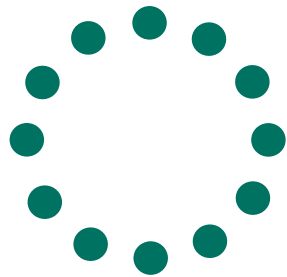
MOYEN D' ACTION	OBJECTIF 2027 RÉVISÉ	COMMENTAIRE DU FORUM DE 2022
Réalisation d'une étude sur l'occupation du stationnement dans les projets de développement	Réalisation d'études sur les projets de développement	
ACTION 36 DU PLAN CLIMAT Élaboration d'une politique locale de stationnement REFORMULE	Adoption d'une politique	<ul style="list-style-type: none"> Augmenter la tarification des stationnements pour réduire leur utilisation
Aménagement écoresponsable d'un stationnement municipal NOUVEAU	Aménagement écoresponsable d'un stationnement municipal	

OBJECTIF 3.3

Participer à la transition énergétique dans le domaine des transports

BILAN 2017-2021

L'arrondissement a collaboré avec le Service de l'urbanisme et de la mobilité (SUM) afin d'identifier, chaque année, certains emplacements sur rue. Depuis 2021, la possibilité d'inclure des bornes de recharge est évaluée lors de tous les travaux de réfection routière.

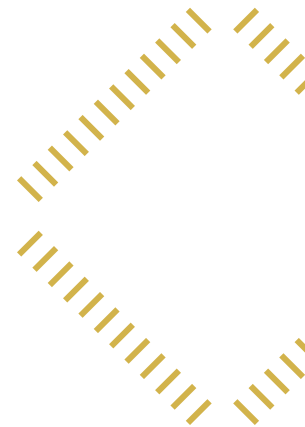
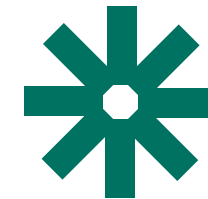


	ÉTAT 2016	OBJECTIF 2021	BILAN
MOYEN D'ACTION DONT L'OBJECTIF DE MI-PAROURS A ÉTÉ ATTEINT			
Ajout de bornes de recharge sur rue	7	Installation de bornes de recharge selon le plan de la Ville	60
MOYEN D'ACTION DONT L'OBJECTIF DE MI-PAROURS EST EN VOIE D'ÊTRE ATTEINT			
Ajout de bornes de recharge sur les terrains municipaux	20 %	50 % d'équipements municipaux dotés de bornes de recharge	40 %

ACTIONS 2022-2027

Au cours des 5 prochaines années, l'arrondissement poursuivra son travail d'identification des emplacements propices à l'installation d'une bornes électriques sur rue. En cohérence avec certains commentaires émis lors du Forum citoyen 2022, l'ajout de ces bornes se fera avec parcimonie et ne se substituera pas aux mesures diminuant la place de la voiture.

Des modifications seront apportées aux règlements d'urbanisme afin de resserrer les exigences quant aux bornes de recharge.



MOYEN D'ACTION	OBJECTIF 2027 RÉVISÉ	COMMENTAIRE DU FORUM DE 2022
Ajout de bornes de recharge sur rue	Intégration de bornes de recharge selon le plan de déploiement du SUM et en fonction des occasions offertes	<ul style="list-style-type: none"> L'électrification du transport devrait être encouragée pour certains, mais pour d'autres, c'est un modèle contradictoire qui continue d'encourager l'auto solo. Dans ce sens, ne pas encourager les bornes au détriment d'autres modes.
Ajout de bornes de recharge sur les terrains municipaux	Intégration de bornes de recharge selon le plan de déploiement du SUM et en fonction des occasions offertes	

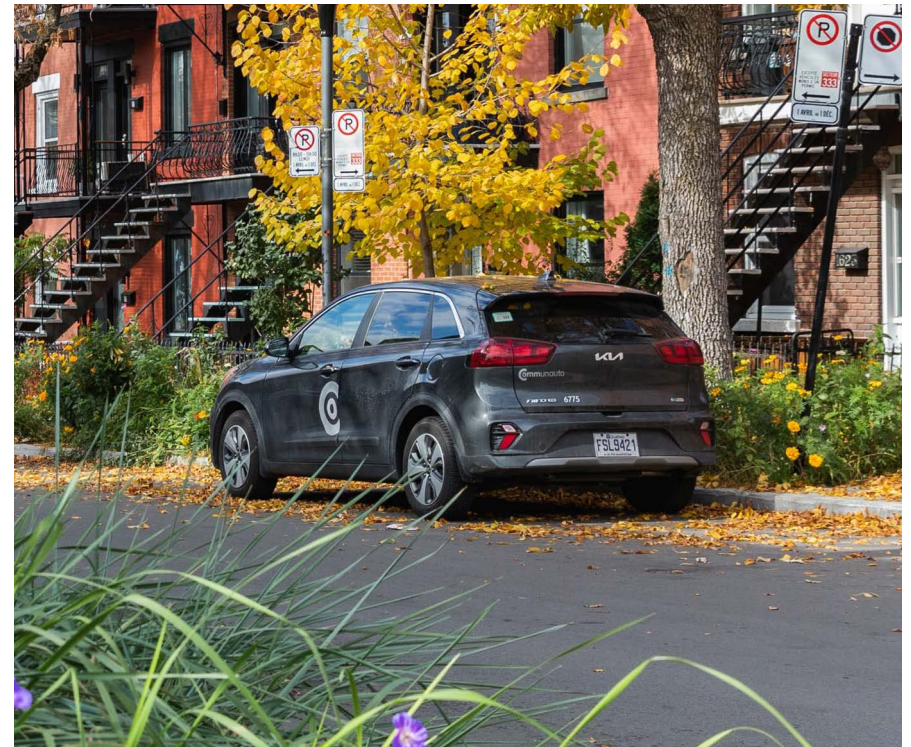
OBJECTIF 3.4

Intensifier la présence d'alternatives à l'auto solo

BILAN 2017-2021

L'arrondissement a adopté les règlements 120.50 et 563.2, qui permettent, sur le domaine privé, de réduire le nombre minimum d'unités de stationnement exigé en fournissant des unités de stationnement pour l'autopartage (1 unité en autopartage compte pour 4 unités habituelles).

Sur le domaine public, il n'y a eu aucun changement. Le stationnement de véhicules d'autopartage est permis sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement.



	ÉTAT 2016	OBJECTIF 2021	BILAN
MOYEN D'ACTION DONT L'OBJECTIF DE MI-PARCOURS A ÉTÉ ATTEINT			
Modification et application des règlements d'octroi de permis sur le domaine privé	s.o.	Appréciation qualitative de l'action	Adoption de dispositions réglementaires
MOYEN D'ACTION NON ENTAMÉ			
Modification et application des règlements sur le domaine public	s.o.	Appréciation qualitative de l'action	Aucune avancée



ACTIONS 2022-2027

Au cours des prochaines années, l'arrondissement continuera d'apporter des modifications réglementaires afin de favoriser l'augmentation de l'utilisation de l'autopartage.

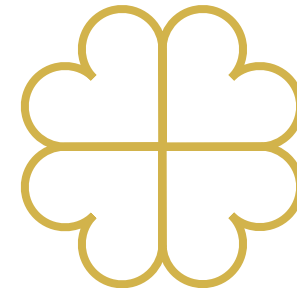
MOYEN D'ACTION	OBJECTIF 2027 RÉVISÉ	COMMENTAIRE DU FORUM DE 2022
<p>ACTION 38 DU PLAN CLIMAT</p> <p>Rehaussement des exigences sur le domaine privé en vue d'encourager le service d'autopartage et de vélo libre-service</p> <p>REFORMULÉ</p>		<ul style="list-style-type: none"> Continuer à mettre en place des places d'autopartage sur la voie publique et les terrains privés
<p>Ajout de cases de stationnement réservées à l'autopartage et aux VLS sur le domaine public</p> <p>REFORMULÉ</p>	<p>15 cases dans le cadre des pôles de mobilité</p>	<ul style="list-style-type: none"> Continuer à mettre en place des places d'autopartage sur la voie publique et les terrains privés

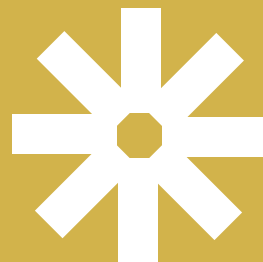
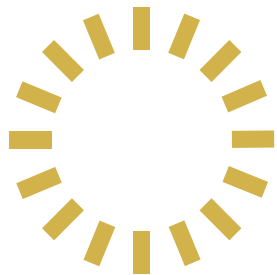
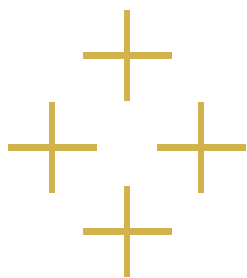
Bibliographie

D'Amours Ouellet, Andréanne (2016). L'environnement routier près des écoles primaires et les interactions de trafic impliquant des enfants piétons, Institut national de la recherche scientifique.

Ville de Montréal (2004). Profil socio-économique. 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.





RÉALISATION :

Bureau d'expertise technique
Direction du bureau de projet
et du développement des services
aux citoyens

MENTION DES SOURCES :

Mélanie Dusseault

Pages : 3, 6, 11, 16, 18, 22, 23, 28, 29, 35,
36, 37, 39, 41, 44, 45, 47, 51, 53, 55, 57, 59

Louis-Étienne Doré

Pages : 3, 6, 8, 15, 24, 32, 36, 37

Myriam Ménard

Page 5

William Sabourin

Page 6

Déposé au conseil d'arrondissement
de Mercier—Hochelaga—Maisonneuve
le 5 juin 2023

Mercier
Hochelaga-Maisonneuve
Montréal 

montreal.ca/mhm

 [arrondissementmhm](https://www.facebook.com/arrondissementmhm)

 [arr_mhm](https://www.instagram.com/arr_mhm)