

# OUTIL DE COMPRÉHENSION COMMUNE



## MISE EN CONTEXTE

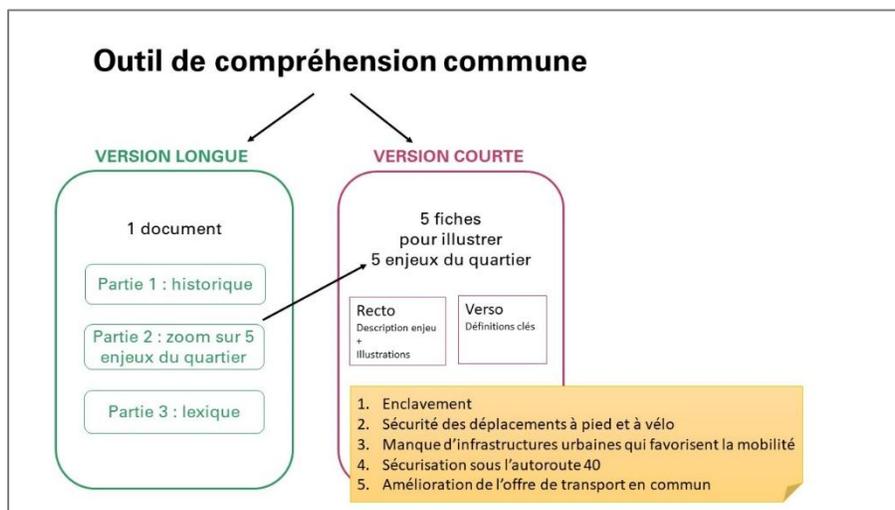
Lors de la dernière planification stratégique en 2018-2019 de la table de concertation du quartier Saint-Michel, Vivre Saint-Michel en santé (VSMS) a revu son fonctionnement et s'est doté de quatre puis cinq espaces de travail ou espaces de changement. L'espace Mobilité est né dans ce contexte et succède ainsi aux concertations Aménagement et Sécurité.

Dans ce contexte, les partenaires ont souhaité créer un outil de référence, commun à tous les participant.e.s de l'espace et au quartier. Cet outil de compréhension commune avait pour objectifs d'améliorer la compréhension des enjeux de mobilité dans le quartier Saint-Michel, de permettre aux partenaires d'avoir un langage/lexique commun, de mener un premier travail collectif et d'apprendre ainsi à travailler ensemble. Pour ce faire, un comité de travail a été créé et s'est réuni à cinq reprises entre novembre 2020 et mai 2021 pour créer collectivement ce document.

Vous découvrez aujourd'hui le fruit de ce travail qui comprend trois parties :

- La première partie du document raconte l'histoire de l'Espace mobilité et présente une synthèse des projets réalisés depuis 2014 au sein des concertations Aménagement et Sécurité. Le projet de l'ancienne carrière Francon est également présenté puisqu'il a intégré l'espace Mobilité à l'issue de la planification stratégique de 2019-2020;
- La deuxième partie comprend cinq fiches présentant les cinq enjeux majeurs de mobilité dans le quartier Saint-Michel;
- La troisième partie est un lexique de mots et concepts relatifs à la mobilité.

Afin de faciliter l'appropriation et l'utilisation de l'outil, deux versions de l'outil sont disponibles :



Tous les partenaires de l'espace Mobilité souhaitent que cet outil permette de mieux saisir les enjeux de mobilité dans Saint-Michel et de rendre nos collaborations plus fortes. Cet outil a pour but d'être partagé avec le plus grand nombre afin qu'il y ait une appropriation par toutes et tous, alors n'hésitez pas à le diffuser. Bonne lecture !

## CONTRIBUTEUR.TRICE.S

VSMS tient à remercier les partenaires qui ont participé au comité de travail pour leur travail et leur implication qui a permis de donner vie à cet outil :

Jean Fouda, CIUSSS de l'Est-de-l'île de Montréal

Chloé Geoffroy, Tandem VSP

Julie Langlois, cabinet de la mairesse de l'arrondissement VSMPE

Émile Lavoie, Ville en vert

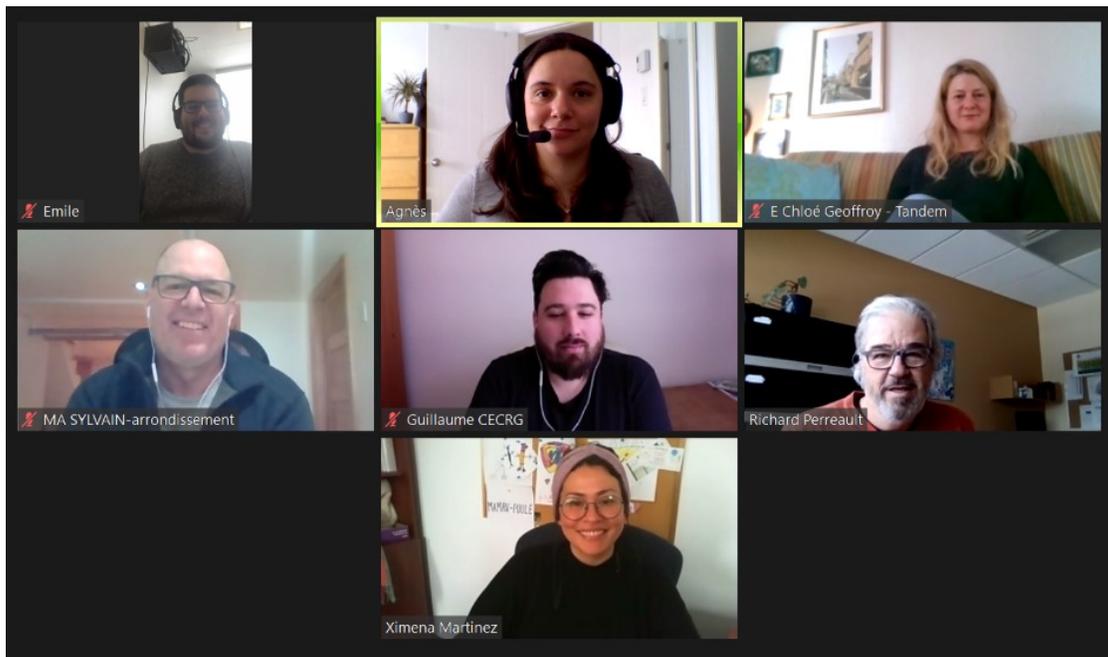
Richard Perreault, CIUSSS de l'Est-de-l'île de Montréal

Marc-André Sylvain, arrondissement VSMPE

Guillaume B Turenne, CECRG

Agnès Barthélémy, Vivre Saint-Michel en santé

Ximena Martinez, Vivre Saint-Michel en santé



## SOMMAIRE

<b>PARTIE 1 : HISTOIRE DE L'ESPACE MOBILITÉ .....</b>	<b>5</b>
« JE ME SOUVIENS ... » .....	5
<b>CHRONOLOGIE DE L'ESPACE MOBILITÉ.....</b>	<b>6</b>
<b>LE PROJET PIC DE L'ESPACE .....</b>	<b>7</b>
<b>CHRONOLOGIE DU PROJET FRANCON .....</b>	<b>8</b>
<b>DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE DE LA CONCERTATION DEPUIS 2014 .....</b>	<b>9</b>
<b>PROJETS MENÉS AU SEIN DE LA CONCERTATION DEPUIS 2014 .....</b>	<b>9</b>
2015-2016.....	10
2017-2018.....	11
2018-2019.....	12
2019-2020.....	12
<b>PARTIE 2 : COUP DE PROJECTEUR SUR 5 ENJEUX DE MOBILITÉ DANS LE QUARTIER SAINT-MICHEL.....</b>	<b>13</b>
<b>PARTIE 3 : LEXIQUE.....</b>	<b>20</b>
<b>CATÉGORIE ACCESSIBILITÉ.....</b>	<b>20</b>
<b>CATÉGORIE : MODES DE TRANSPORT .....</b>	<b>21</b>
<b>CATÉGORIE : ORGANISMES/INSTITUTIONS/RESSOURCES/OUTILS .....</b>	<b>23</b>
<b>CATÉGORIE : ENVIRONNEMENT .....</b>	<b>27</b>
<b>CATÉGORIE : SANTÉ ET SÉCURITÉ.....</b>	<b>29</b>
<b>CATÉGORIE : INFRASTRUCTURE/MORPHOLOGIE URBAINE .....</b>	<b>30</b>
<b>CATÉGORIE : TRANSVERSALE .....</b>	<b>34</b>
<b>CATÉGORIE : FREINS ET FACTEURS FACILITANTS.....</b>	<b>38</b>

# PARTIE 1 : HISTOIRE DE L'ESPACE MOBILITÉ

## « JE ME SOUVIENS ... »

L'Espace mobilité est l'un des cinq espaces de changement issu de la planification stratégique 2019-2020 du quartier Saint-Michel. Tous les partenaires de l'Espace travaillent à faire advenir la vision collective de changement souhaité à savoir : « Les déplacements dans le quartier sont adaptés, accessibles, sécuritaires et écologiques ». Pour ce faire, un plan d'action quinquennal 2020-2024 a été co-construit entre partenaires avec quatre objectifs principaux :

1. Développer le transport actif, collectif, accessible et sécuritaire
2. Développer la culture du transport actif et collectif
3. Sensibiliser et mobiliser les acteur.trice.s autour du projet de la carrière Francon
4. Optimiser la gestion des neiges usées

Bien que cet espace soit nouveau, il est l'héritier de deux concertations : la concertation Aménagement urbain et la concertation Sécurité. Depuis 2014, ces deux concertations ont permis de réaliser différents travaux collectifs :

- La rédaction et la diffusion d'un mémoire sur le transport actif et sécuritaire dans le quartier;
- Une prise de conscience collective des barrières à la mobilité présentes dans le quartier et de leurs impacts, notamment la carrière Francon;
- Une contribution au plan local de déplacement de l'arrondissement;
- Des représentations pour partager la réalité du quartier Saint-Michel;
- La réalisation de différents projets autour du vélo pour développer son utilisation dans le quartier;
- La conception d'un projet de sentier scolaire.

Des informations plus complètes sont disponibles dans la suite du document.



## CHRONOLOGIE DE L'ESPACE MOBILITÉ



 Documents disponibles sur <https://bit.ly/3ayzLge>

## LE PROJET PIC DE L'ESPACE

L'Espace mobilité intègre également le volet « Mobilité, désenclavement et persévérance » du Projet impact collectif (PIC) du quartier financé par Centraide. Ce volet se concrétise actuellement autour du projet d'aménagement de l'ancienne carrière Francon.

À la suite d'une grande consultation des citoyen.ne.s et partenaires dans Saint-Michel menée en 2017, VSMS a développé un projet de réaménagement du site intitulé « Francon, cœur de notre quartier ».

Le projet vise la transformation complète du site afin de désenclaver et connecter les différents secteurs de Saint-Michel et ainsi créer un milieu de vie complet misant sur la mobilité active. Le projet propose notamment la construction d'une passerelle, la création d'un marché public et de logements abordables (<https://www.vivre-saint-michel.org/projets/francon-c%C5%93ur-de-notre-quartier/>).

Au fil des années, différentes actions ont été menées pour porter le projet et inciter les pouvoirs publics à s'engager dans le redéveloppement de l'ancienne carrière. Ce travail doit se poursuivre en maintenant l'engagement de nos partenaires actuels, en suscitant de nouvelles collaborations pour faire « le pas de plus », en permettant une appropriation collective de ce patrimoine vivant montréalais et en contribuant à changer la perception collective de la neige : c'est ainsi que nous pourrions passer du rêve à la réalité !



## CHRONOLOGIE DU PROJET FRANCON



## DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE DE LA CONCERTATION DEPUIS 2014

2014-2015	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Portrait fait par un urbaniste : « Portrait sur le transport actif et sécuritaire dans le quartier Saint-Michel »</li> <li>- Rédaction d'un plan : « Plan pour le transport actif et sécuritaire dans Saint-Michel : une vision de l'avenir du quartier »</li> <li>- Recommandations générales</li> <li>- Recommandations spécifiques</li> </ul>
2015-2016	- Programme particulier d'urbanisme (PPU) - secteur de la rue Jarry Est
2016-2017	
2017-2018	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plan local de déplacement (PLD) de l'arrondissement VSMPE</li> <li>- Rapport de recommandations sur les pistes de solution du PLD</li> </ul>
2018-2019	
2019-2020	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plan d'action 2020-2024 de l'espace Mobilité</li> <li>- Plan d'action annuel 2020-2021 Francon</li> </ul>

## PROJETS MENÉS AU SEIN DE LA CONCERTATION DEPUIS 2014

2014-2015	
2015-2016	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Projet TRACS</li> <li>- Projet Accès-Vélo</li> </ul>
2016-2017	
2017-2018	- Projet Vélos libre-partage
2018-2019	- Projet de sentier scolaire
2019-2020	- Atelier Vélorution volet jeunesse

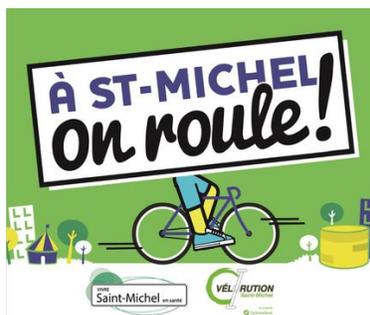
## 2015-2016

<b>PROJET TRACS</b>	
<b>Objectifs du projet</b>	Proposer des recommandations pour favoriser le transport actif et sécuritaire dans le quartier Saint-Michel
<b>Porteur</b>	Tandem VSP
<b>Période</b>	Année 2015-2016
<b>Statut du projet</b>	Terminé
<b>Financement (s)</b>	Québec en forme, VSMS, Tandem VSP
<b>Description</b>	En décembre 2013, le Club des partenaires en sports et loisirs de VSMS ont mandaté la réalisation d'un portrait-diagnostic des différentes dimensions liées aux déplacements actifs et sécuritaires dans Saint-Michel. Ce document intitulé « Portrait sur le transport actif et sécuritaire dans le quartier Saint-Michel » souhaite apporter une meilleure compréhension des enjeux liés aux transports actifs. À la suite de la réalisation de cette étude, des objectifs et des recommandations en faveur du transport actif et sécuritaire ont été émises puis portées auprès des élu.e.s.
<b>Document(s) clé(s)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Portrait sur le transport actif et sécuritaire dans le quartier Saint-Michel</li> <li>● Rapport de recommandations visant à favoriser le transport actif et sécuritaire</li> </ul>

<b>PROJET ACCÈS-VÉLO SAINT-MICHEL (AVSM)</b>	
<b>Objectifs du projet</b>	Le projet Accès-Vélo avait pour but d'intégrer le transport actif sécuritaire dans Saint-Michel, d'en favoriser la pratique et de proposer des modifications/aménagements aux autorités concernées
<b>Porteur</b>	Tandem VSP
<b>Période</b>	Juillet à décembre 2015
<b>Statut du projet</b>	Terminé
<b>Financement (s)</b>	Québec en forme
<b>Description</b>	Ce projet fait suite au projet TRACS qui avait informé et sensibilisé sur les besoins des jeunes et de leur entourage en matière de sécurité dans les transports actifs et notamment que l'accès au vélo et à des services de réparation sont des éléments qui découragent les jeunes et leurs parents d'adopter le vélo comme moyen de transport. Création d'une trousse mobile pour la réparation de vélos et kiosque estival de promotion du vélo
<b>Document(s) clé(s)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Bilan final (en anglais)</li> </ul>

## 2017-2018

PROJET VÉLO EN LIBRE-PARTAGE	
<b>Objectifs du projet</b>	Développer l'accessibilité au transport actif et durable, en plus de lui accorder une visibilité accrue au sein du quartier Saint-Michel. Les partenaires du quartier qui se joignent à ce projet soutiennent les saines habitudes de vie, la mobilité durable ainsi que les aménagements favorables qui y sont liés.
<b>Porteur</b>	Cyclo Nord-Sud et Vivre Saint-Michel en santé
<b>Période</b>	Début en juin 2017
<b>Statut du projet</b>	En cours – à relancer
<b>Financement (s)</b>	Revitalisation urbaine intégrée (RUI) et plan de communication Saines habitudes de vie
<b>Description</b>	<p>La participation au projet implique de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Obtenir un vélo utilitaire conforme aux normes du code de la sécurité routière ainsi qu'un cadenas pour des intervenants,</li> <li>- Venir chercher le vélo dans les locaux de Cyclo Nord-Sud (8717, 8e avenue, Montréal), lors d'un moment convenu avec un membre de l'équipe,</li> <li>- Obtenir une mise au point gratuite du vélo chaque année,</li> <li>- Vous assurez que le vélo puisse être utilisé lors de formations en mécanique vélo données dans le quartier par le projet Vélorution Saint-Michel (VSM),</li> <li>- Participer à un événement annuel de quartier qui donnera une visibilité particulière au projet, à la mobilité durable, au transport actif, aux saines habitudes de vie, au désenclavement et aux aménagements favorables,</li> <li>- Informer VSM de tout bri sur le vélo afin d'assurer un bon suivi.</li> </ul>



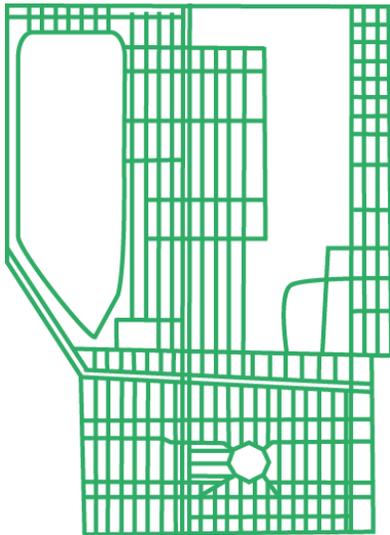
## 2018-2019

PROJET VÉLORUTION SAINT-MICHEL	
<b>Objectifs du projet</b>	Vélorution Saint-Michel est une offre de services pour sensibiliser et outiller la population du quartier à l'utilisation quotidienne du vélo.
<b>Porteur</b>	Cyclo Nord-Sud
<b>Période</b>	Début en juin 2017
<b>Statut du projet</b>	En cours
<b>Description</b>	<p>Le projet propose des initiations au vélo et à sa pratique, des formations en mécanique vélo, des sorties sur route et des cliniques mobiles de réparation.</p> <p>Depuis le 1er novembre 2018, Vélorution Saint-Michel a ouvert les portes du premier atelier communautaire vélo du quartier : l'Atelier Vélorutionnaire Saint-Michel (AVSM). C'est un espace communautaire ouvert à toutes et à tous, qui a pour mission de favoriser l'autonomisation de la population de Saint-Michel et de développer la culture cycliste. Il est situé au sous-sol du bâtiment des Loisirs communautaires Saint-Michel.</p>
<b>Ressource(s)</b>	<a href="https://cyclonordsud.org/velorution-saint-michel/">https://cyclonordsud.org/velorution-saint-michel/</a>

## 2019-2020

PROJET SENTIER URBAIN	
<b>Objectifs du projet</b>	Favoriser des déplacements actifs sécuritaires et conviviaux et réaménager des espaces publics pour permettre leur réappropriation
<b>Porteur</b>	Vivre Saint-Michel en santé – Concertation Aménagement Urbain
<b>Période</b>	2018-2020
<b>Statut du projet</b>	Non réalisé
<b>Financement (s)</b>	Financement planifié mais non obtenu
<b>Description</b>	<p>Le projet Sentier scolaire, qui consiste à effectuer une grande série d'interventions sur l'espace urbain, public et privé, entend favoriser les déplacements actifs et sécuritaires des élèves, des familles et des professionnels fréquentant les services situés à proximité autour de Crémazie.</p> <p>Bien que la sécurité des déplacements actifs demeure l'élément central du projet, les aménagements proposés incluent des espaces ludiques et végétalisés de façon à offrir un lieu de passage et de rencontre plus attrayant et conviviaux tant aux résidentEs de ce secteur qu'aux passantEs.</p>
<b>Document(s) clé(s)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Document Projet sentier scolaire</li> <li>• Formulaire de soumission de projets - Mesure 17 3_Signé</li> </ul>

# PARTIE 2 : COUP DE PROJECTEUR SUR 5 ENJEUX DE MOBILITÉ DANS LE QUARTIER SAINT-MICHEL



## ENCLAVEMENT

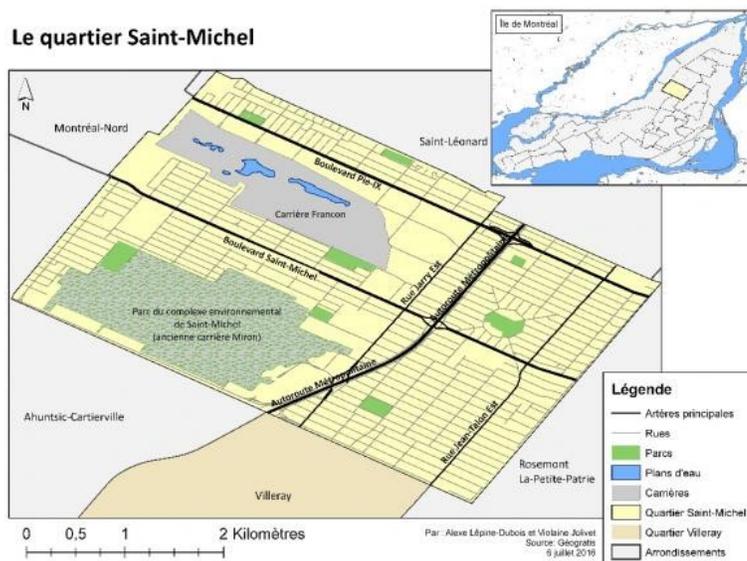
Au sens strict une enclave est un territoire qui n'a qu'une frontière : celle d'un autre territoire dans lequel il est enclavé.

L'enclavement est l'isolement d'un territoire donné, replié sur lui-même, donc difficilement accessible et mal relié aux territoires voisins et au reste du monde.

### Mots associés :

- ✓ Désenclavement
- ✓ Dévalorisation
- ✓ Vulnérabilité sociale et économique

### Le quartier Saint-Michel



Le quartier Saint-Michel comprend sur son territoire 2 anciennes carrières (carrières Miron et Francon qui représentent 40 % du territoire), une ligne de chemin de fer au nord, l'autoroute A40 au sud et deux boulevards majeurs (bd St-Michel et Pie-IX) à l'est et l'ouest. Toutes ces infrastructures morcellent le quartier et rendent la circulation difficile, quel que soit le mode de déplacement.

L'enclavement a des fortes répercussions sur les résidents du quartier, particulièrement sur ceux vivant à l'Est du Boulevard Pie IX (Secteur Jean-Rivard). Ce grand axe routier constitue le principal axe Nord-Sud à l'Est de l'île. Véritable barrière, ce boulevard laisse en marge une population nombreuse, notamment beaucoup de familles avec de jeunes enfants qui subissent le manque d'accessibilité aux services publics situés sur le boulevard Saint-Michel et au Sud du quartier (Métro Saint-Michel, CLSC, cliniques médicales, services gouvernementaux).

### OPPORTUNITÉS :

- accès à l'emploi
- amélioration de l'habitat et du cadre de vie
- Réussite éducative et l'égalité des chances
- Citoyenneté et la prévention de la délinquance
- Accès à la santé
- Présence d'activités, la diversité des activités présentes ainsi que leur répartition (concentration/éparpillement).

### MENACES :

- Isolement
- Rupture entre les espaces urbains (rupture par les éléments physiques tels que les infrastructures de transport et le maillage routier : densité, organisation en impasse etc.)
- Difficultés de déplacement à l'intérieur du quartier
- Obstacles au transport actif
- Nuisances visuelles, pollution atmosphérique et nuisances sonores causées par la présence de l'autoroute métropolitaine.



## SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS À PIED ET À VÉLO

La mobilité active est toute forme de transport où l'énergie est fournie par l'être humain : on peut se déplacer : à pied, à vélo, en planche à roulette, sur des patins à roues alignées, en courant, en fauteuil roulant non mécanisé, en raquettes à neige et en ski. Le transport actif est bénéfique pour notre santé, à notre société, à notre système de transport, à notre environnement, à notre économie.



Photo : Vélo Québec

### OPPORTUNITÉS :

- Améliorer la qualité de vie des résident.e.s
- Favoriser la mobilité active
- Diminuer la fréquence d'accidents
- Créer des milieux de vie conviviaux et sécuritaires
- Contribuer à désenclaver le quartier
- Diminuer l'empreinte écologique
- Favoriser l'accessibilité universelle
- Augmenter le dynamisme des artères commerciales et l'achat local
- Rapidité des déplacements

### OPPORTUNITÉS EN LIEN AVEC DES TRAVAUX À VENIR (COURT TERME) :

- Plan local d'apaisement de la circulation
- Travaux sur le boulevard Crémazie entre Papineau et Saint-Michel
- Aménagement piste cyclable sur la 1ère Avenue
- Aménagements des îlots Crémazie (sentier scolaire)
- Chantier SRB Pie-IX et réaménagement des espaces pour piétons.

### Mots associés :

- ✓ Rue piétonne
- ✓ Réseau cyclable
- ✓ Sécurité
- ✓ Rue partage
- ✓ Piétons
- ✓ Piste cyclable

À Saint-Michel, on constate plusieurs failles et obstacles à la sécurité des déplacements à pied et à vélo. Tout d'abord, un trafic automobile dense qui monopolise les grands boulevards (Pie IX et Saint-Michel mais aussi Jarry) et sur lesquels il est dangereux de circuler à pied. Les grandes intersections de ces axes causent aussi de nombreux problèmes de sécurité du fait du non-respect des priorités piétonnes et du manque de visibilité.

Autre problème majeur, les trottoirs qui sont défectueux voire absents dans certaines rues du quartier (en particulier sur la rue Jarry). Une harmonisation et une réfection de ceux-ci permettraient de sécuriser les déplacements piétons mais surtout de les faciliter notamment pour les jeunes familles, très présentes dans le quartier. En effet, la circulation avec des poussettes et des enfants en bas âge est devenue très difficile et peu sécuritaire sur l'espace public.



Photo : Momentum

### MENACES :

- Risque et fréquence d'accidents
- Nuisance (bruit) et pollution
- Enclavement
- Financement insuffisant
- Aménagement de la rue qui ne permet pas d'améliorations substantielles ou d'ajout de piste cyclable (Ex. : rue Jarry)
- Forte pression pour conserver les espaces de stationnement
- Divers paliers gouvernementaux impliqués dans les infrastructures routières

## SÉCURISATION SOUS L'AUTOROUTE 40

Autoroute : Voie exclusivement réservée à la circulation des véhicules automobiles, ne comportant qu'un nombre limité d'accès établis de façon à éviter tout cisaillement et ne présentant aucun croisement à niveau

### Mots associés :

- ✓ Autoroute métropolitaine
- ✓ Route de camionnage
- ✓ Enclavement



Photo : Vélo Québec

### OPPORTUNITÉS :

- Volonté d'améliorer l'accès au parc Frédéric-Back
- Création de pistes cyclables protégées sous l'autoroute 40
- Projet de création d'un sentier ludique sur Crémazie est entre la 6e et la 10e avenue

### MENACES :

- Circulation automobile dense
- Limite de vitesse non respectée
- Piétons nombreux et temps de traversée trop court
- Nuisances visuelles d'une part car elle est construite en hauteur ce qui la rend encore plus visible, mais aussi pollution atmosphérique et nuisances sonores
- Présence de l'autoroute métropolitaine en bordure de secteurs résidentiels constitue une barrière physique qui contraint la mobilité des citoyens
- Absence de mesures d'apaisement de la circulation sur le boulevard Crémazie
- Juridiction partagée en trois paliers : provincial, Ville centre et arrondissement sur tout le tronçon de cette route présent dans notre arrondissement

L'autoroute Métropolitaine est d'une longueur de 21 kilomètres dans l'axe est-ouest de la Ville de Montréal, entre le boulevard Henri-Bourassa à l'est et l'autoroute 15 à l'ouest. Il s'agit d'une infrastructure routière surélevée qui traverse ou borde de nombreux quartiers de la ville. Sur les arrondissements Ahuntsic-Cartierville et Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, sous la Métropolitaine, se trouve le boulevard Crémazie, un autre axe routier d'envergure caractérisé par un important flux de circulation.

La présence de l'autoroute métropolitaine constitue un avantage du point de vue des déplacements en automobile et du transport des marchandises mais devient une source de nuisances du point de vue environnemental. Nuisances visuelles d'une part car elle est construite en hauteur ce qui la rend encore plus visible, mais aussi pollution atmosphérique et nuisances sonores. De plus, l'espace sous ce pont représente un défi en termes d'aménagement particulièrement en ce qui concerne la qualité de vie des citoyens qui vivent aux abords de l'autoroute.



Photo : CRE Montréal

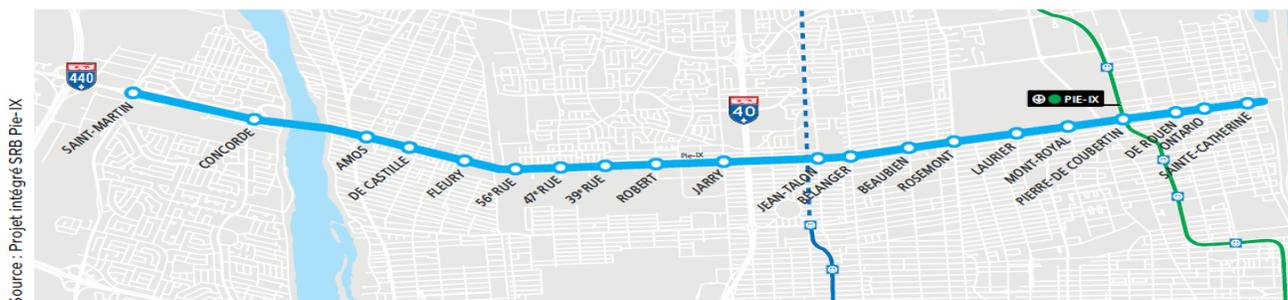
## AMÉLIORATION DE L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN

Mots associés :

Le quartier Saint-Michel possède 12 lignes d'autobus, 1 ligne d'autobus du réseau express, 1 station de métro et 7 bornes Bixi. Au-delà de ces chiffres, la répartition de l'offre est inégale sur l'ensemble du territoire et les modalités d'usage sont inadaptées (ex : fréquence des bus).

- ✓ Désenclavement
- ✓ Desserte de transports
- ✓ Transport collectif

### Plan du tracé du SRB Pie-IX



Tracé projeté pour le prolongement de la ligne bleue (source : STM)

### OPPORTUNITÉS :

- Projet du SRB Pie-IX (Amélioration significative de l'offre de transport, aménagements sécuritaires, etc)
- Prolongement de la ligne Bleue dans l'est
- Amélioration des transports multimodaux (SRB, Métro, Train, Autobus, bixi, etc.)

### MENACES :

- Augmentation des durées de trajets (Travaux routiers / Territoire enclavé / Stagnation de l'offre de transport collectif)
- Suspension de la navette d'or
- Contexte de pandémie : achalandage fort
- Enjeux de gouvernance (notamment SRB Pie-IX)



## MANQUE D'INFRASTRUCTURES URBAINES QUI FAVORISENT LA MOBILITÉ

### Mots associés :

- ✓ Personne à mobilité réduite
- ✓ Partage de la route
- ✓ Rue piétonne
- ✓ Réseau cyclable
- ✓ Plan d'apaisement de la circulation

À Saint-Michel, plusieurs trottoirs sont défectueux (ou absents) dans certaines rues du quartier (particulièrement sur la rue Jarry). Les abords de l'autoroute 40 ne sont pas sécurisés. Des lacunes ont été identifiées sur l'accessibilité universelle: manque d'aménagements pour la circulation des fauteuils roulants, des poussettes et des personnes à mobilité réduite.

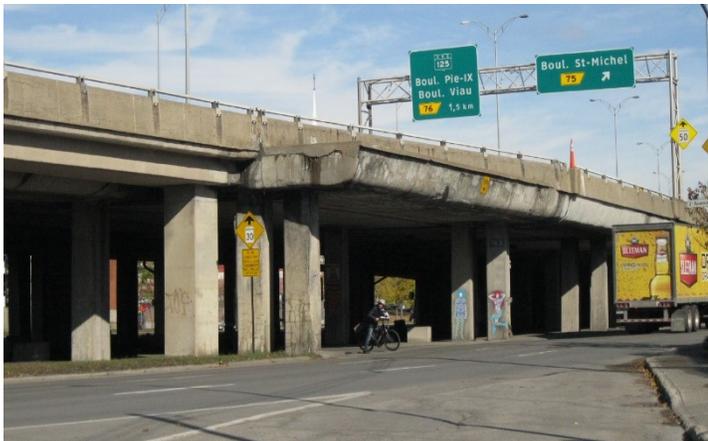


Photo : Vélo Québec

- On dénombre très peu de supports à vélo dans le quartier Saint-Michel, notamment dans le secteur nord du quartier.
- Il y a un problème de connectivité dans le réseau cyclable existant, les quelques pistes cyclables ne sont pas reliées les unes aux autres et la signalisation qui pourraient guider les utilisateurs du réseau n'est pas développée. Les bandes cyclables existantes ne lient pas les principaux pôles d'attractions du secteur (Boul. Saint-Michel, Boul. Pie-IX, parcs, etc.)
- Les passages sous l'autoroute Métropolitaine ne sont pas sécurisés pour les déplacements à vélo
- Il manque de pistes cyclables dans le nord du quartier

- Beaucoup de trottoirs du quartier sont étroits et mal entretenus (notamment sur la rue Jarry)
- Il manque de saillies de trottoirs et de feux de circulation à décompte numérique à plusieurs intersections passantes
- Le mobilier urbain est rare (bancs, poubelles, etc.) et il manque d'arbres pour rendre la marche agréable et ce, presque partout dans le quartier mais surtout sur les principales artères commerciales

### OPPORTUNITÉS :

- Présence de rues commerciales, écoles secondaires, grands parcs
- Largeur de certaines rues et les projets de réaménagements de Jarry et Pie-IX constituent des opportunités de réaménagement tenant compte du potentiel d'apaisement de la circulation automobile
- Présence du parc Frédéric-Back et la volonté de le rendre accessible au plus grand nombre de Montréalais possible. Présence de La TOHU et de l'École nationale du cirque comme importants pôles d'emplois
- Volonté politique de sécuriser les déplacements actifs

### MENACES :

- Présences d'artères à haut débit de circulation
- Présence de l'autoroute Métropolitaine, carrière Francon, secteurs zonés « industriel »
- Présence de l'autoroute métropolitaine en bordure de secteurs résidentiels occasionne plusieurs nuisances aux citoyens qui y habitent
- Absence de mesures d'apaisement de la circulation sur le boulevard Crémazie
- Juridiction partagée en trois paliers (provincial, Ville centre et arrondissement sur tout le tronçon de cette route présent dans notre arrondissement)



Photo : Vélo Québec.

## BIBLIOGRAPHIE FICHES DES ENJEUX

- Anna Cristofol. Mesurer l'enclavement dans les espaces urbains à l'aide d'un système d'information géographique : application aux territoires de la Politique de la ville. Architecture, aménagement de l'espace. Université Paris-Est, 2017. Français. [\(NNT : 2017PESC1249\)](#). [\(tel-02399540v2\)](#)
- Autorité Régionale de Transport Métropolitain. Pour *faire avancer la mobilité*. Rapport annuel 2019. <https://www.artm.quebec/rapport-annuel-2019/>
- Conseil Régional de l'environnement de Montréal. Repenser la Métropolitaine. Diagnostic et recommandations pour mieux habiter la Métropolitaine. 2019. <https://cremtl.org/publication/autres/2019/repenser-metropolitaine-diagnostic-recommandations-pour-mieux-habiter>
- Momentum, 2015. Saint-Michel district transportation plan ensuring the economic and social well-being of the district through effective transportation planning final report.
- Vélo Québec. 2020. Mesures de désenclavement Saint-Michel Nord.
- Vélo Québec. Secteurs enclavés et mobilité active. Décembre 2020 <https://drive.google.com/file/d/1ePvdYFnZo8M5JEvY8IzPFmrO3B3QN0IF/view?usp=sharing>
- Violaine Jolivet et Marie-Noëlle Carré, « Métabolisme urbain et quartiers péricentraux dans le métropolisation. L'exemple du quartier de Saint-Michel à Montréal », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], Aménagement, Urbanisme, document 816, mis en ligne le 17 mai 2017, consulté le 10 mai 2021. URL : <http://journals.openedition.org/cybergeo/28067> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cybergeo.28067>
- Vivre Saint-Michel en santé, 2007, *Annexe 1 - Le transport et la mobilité dans le quartier Saint-Michel : des enjeux locaux en lien avec le plan de transport de Montréal*, Rapport présenté à l'Office de Consultation Publique de Montréal, 28 août 2007.

## PARTIE 3 : LEXIQUE

### CATÉGORIE ACCESSIBILITÉ

**ACCESSIBILITÉ GÉOGRAPHIQUE** : Permettre, par l'offre de mobilité, l'accès au territoire, à ses activités et aux lieux de résidence, ainsi qu'une circulation sans entraves, dans la ville, des personnes et des biens. Objectif : donner la possibilité aux usagers d'atteindre leurs destinations dans des conditions acceptables de délai, de coût, de choix modal, de confort, de sécurité... *Source : Ville accessible à tous, CERTU, 2007*

**ACCESSIBILITÉ FINANCIÈRE** : Il s'agit de mesurer la capacité des gens à payer les services sans difficultés financières. *Source : Organisation mondiale de la santé*

**DÉSENCLAVEMENT** : Le désenclavement consiste à construire des infrastructures de transport afin d'insérer des territoires dans les réseaux existants, de les sortir de leur isolement et de mieux les intégrer dans leur environnement. *Source : Géoconfluences, Ens. De Lyon, 2017*

**DESSERTE DE TRANSPORTS** : Voie de communication, moyen de transport qui dessert un lieu.

**MOTILITÉ** : En géographie, l'étude de la motilité, complémentaire de celle de la mobilité, désigne la possibilité réelle qu'ont certaines catégories de personnes de mettre en œuvre des déplacements. *Source : Géoconfluences, Ens. De Lyon, 2018*

**PERSONNE À MOBILITÉ RÉDUITE** : Une personne à mobilité réduite est toute personne gênée dans ses mouvements et ses déplacements de manière provisoire ou permanente, que ce soit en raison de sa taille, son état (maladie, surpoids...), son âge, son handicap permanent ou temporaire, les objets ou personnes qu'elle transporte et les appareils ou instruments auxquels elle doit recourir pour se déplacer. *Source : Handinorme*

**POTENTIEL PIÉTONNIER (MARCHABILITÉ)** : Le potentiel piétonnier d'un milieu (aussi appelé « marchabilité », traduction littérale du terme anglais : *walkability*) représente sa capacité à faciliter les déplacements utilitaires à pied (Reyburn, 2010). Il s'agit des caractéristiques qui rendent ledit milieu propice à la marche et non de la mesure du nombre ou du pourcentage des déplacements effectués à pied. Ainsi, il est possible qu'un quartier au très faible potentiel piétonnier ait une proportion plus élevée de résidents se déplaçant à pied qu'un quartier au fort potentiel piétonnier (p. ex., en raison des caractéristiques socioéconomiques des habitants). Les éléments sont considérés selon qu'ils assurent un confort et une sécurité aux piétons, qu'ils permettent aux personnes de rejoindre des destinations variées dans un délai raisonnable et qu'ils offrent un intérêt visuel dans les parcours piétonniers. *Source : Southworth, 2005, cité dans Québec. INSPQ, 2014*

**STATIONNEMENT SUR RUE RÉSERVÉE** : le stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR) est un programme visant à faciliter l'accès à des unités de stationnement sur rue dans des secteurs situés à proximité d'importants générateurs d'affluence, par la délivrance de permis de stationnement (vignettes) aux résidents de ces secteurs.

## CATÉGORIE : MODES DE TRANSPORT

**INTERMODALITÉ** : les pratiques intermodales se rapportent à l'utilisation de plusieurs modes de transport distincts au cours d'un même déplacement. Cette pratique peut être facilitée par l'articulation d'une offre de transport multimodale au sein d'interfaces appelés pôles d'échanges, de même que par une approche intégrée de l'information destinée à l'utilisateur et de la tarification des services. La flexibilité et l'efficacité d'une offre de transport intermodale permet de diminuer le recours à l'automobile privée et constitue un volet d'une stratégie de mobilité durable. On entend par intermodalité la coordination des modes de transport sur un territoire pour accroître leur performance d'un point de vue global et faciliter leur utilisation. Sources : <http://collectivitesviables.org/articles/intermodalite.aspx>

**MULTIMODALITÉ** : la multimodalité est la possibilité d'utiliser alternativement plusieurs modes de transport sur une même liaison. Elle est aussi appelée intermodalité alternative. Elle est basée sur la notion de choix et le client multimodal va orienter le choix du mode utilisé différemment selon le jour, l'heure ou le motif de son déplacement. Il cherche à optimiser l'usage de la gamme de transport disponible en jouant sur les avantages de performance intrinsèques à chaque mode. Source : Aurélie Souchon. *De l'intermodalité à la multimodalité : enjeux, limites et perspectives, illustré par un projet d'expérimentation d'une tarification multimodale entre Martigues et Marseille. Gestion et management. 2006. ffdumas-00412863f (https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-00412863/document )*

**PÔLES DE MOBILITÉ** : un pôle de mobilité est un lieu stratégique de connexion au sein de la ville où se concentrent un ou plusieurs pôles générateurs de déplacements et qui offre aux utilisateurs plusieurs modes de transports alternatifs à l'auto solo. Sur le territoire de l'arrondissement Villeray - Saint-Michel - Parc-Extension, certains secteurs ont déjà été identifiés comme futurs pôles de mobilité :

- Parc Frédéric-Back, près de l'avenue Papineau (Stade de soccer, TAZ, etc.)
- Parc Frédéric-Back, près de la rue D'Iberville (TOHU, Cirque du soleil, etc.)
- Station intermodale Parc : point de correspondance entre les réseaux de train et de métro
- Station Jean-Talon : point de correspondance du métro

Source : [https://ceriu.qc.ca/system/files/2018-03/E1.2\\_G.Dufort.pdf](https://ceriu.qc.ca/system/files/2018-03/E1.2_G.Dufort.pdf)

**SRB PIE-IX** : le SRB est plus qu'une voie réservée : c'est à la fois un projet de transport collectif, de mise à niveau des infrastructures municipales et d'aménagement du domaine public. C'est plus particulièrement un système de transport doté de voies exclusivement réservées aux autobus, pourvu de stations confortables et sécuritaires et de larges quais d'accès, en plus d'équipements de vente et de validation de titres de transport. Les stations seront équipées de panneaux d'information qui indiqueront les heures de passage et l'état du réseau en temps réel.

Source : [https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=8957,99621783&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8957,99621783&_dad=portal&_schema=PORTAL)

Le service rapide par bus (SRB) du boulevard Pie-IX est un projet de transport collectif structurant et performant, intégré à la reconstruction et à la requalification du boulevard Pie-IX, entre l'est de Laval et Montréal. Sa mise en service est prévue pour 2022.

**TRANSPORT ACTIF** : Toute forme de transport où l'énergie est fournie par l'être humain : on peut se déplacer : à pied, à vélo, en planche à roulette, sur des patins à roues alignées, en jogging et de la course, en fauteuil roulant non mécanisé, en raquettes à neige et en ski. Le transport actif est bénéfique pour notre santé, à notre société, à notre système de transport, à notre environnement, à notre économie. En effet, le transport actif nous donne l'occasion de pratiquer régulièrement une activité physique. Elle est accessible aux Canadiens et stimule les interactions sociales. Réduire la congestion routière. Contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Nous permet d'économiser sur l'essence et le stationnement. Sources : <https://www.canada.ca/fr/sante-publique/services/etre-actif/transport-actif.html#a1>; [http://servicesenligne.ville.montreal.qc.ca/sel/publications/PorteAccesTelechargement?lng=Fr&systemName=68235660&client=Serv\\_corp](http://servicesenligne.ville.montreal.qc.ca/sel/publications/PorteAccesTelechargement?lng=Fr&systemName=68235660&client=Serv_corp)

**TRANSPORT ADAPTÉ** : le transport adapté est un service de transport collectif qui, comme son nom l'indique, est adapté aux besoins des personnes handicapées et qui est sous la responsabilité des organismes publics de transport en commun ou des municipalités.

Source : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/modes-transport-utilises/transport-adapte/Pages/transport-adapte.aspx#:~:text=Le%20transport%20adapt%C3%A9%20est%20un,en%20commun%20ou%20des%20municipalit%C3%A9s>.

**TRANSPORT COLLECTIF**: ensemble des modes de transport mettant en œuvre des véhicules adaptés à l'accueil simultané de plusieurs personnes (taxi, autobus, autocar, train, métro, etc.). Le terme transport collectif englobe le concept de transport en commun.

Source : [http://collectivitesviables.org/sujets/transports-collectifs.aspx#:~:text=Ensemble%20des%20modes%20de%20transport,%2C%20m%C3%A9tro%2C%20etc.\\*\)&text=Le%20transport%20en%20commun%20est,et%20le%20train%20de%20banlieue](http://collectivitesviables.org/sujets/transports-collectifs.aspx#:~:text=Ensemble%20des%20modes%20de%20transport,%2C%20m%C3%A9tro%2C%20etc.*)&text=Le%20transport%20en%20commun%20est,et%20le%20train%20de%20banlieue)

**TRANSPORT EN COMMUN (LIGNES ROSE OU BLEUE)** : est défini comme étant un système de transport mis à la disposition du public dans les centres urbains et qui met en œuvre des véhicules adaptés à l'accueil simultané de plusieurs personnes, et dont la tarification, les horaires et les trajets sont planifiés et connus à l'avance. Le transport en commun est habituellement assuré par l'autobus, le métro, le tramway et le train de banlieue.

Source : [http://collectivitesviables.org/sujets/transports-collectifs.aspx#:~:text=Ensemble%20des%20modes%20de%20transport,%2C%20m%C3%A9tro%2C%20etc.\\*\)&text=Le%20transport%20en%20commun%20est,et%20le%20train%20de%20banlieue](http://collectivitesviables.org/sujets/transports-collectifs.aspx#:~:text=Ensemble%20des%20modes%20de%20transport,%2C%20m%C3%A9tro%2C%20etc.*)&text=Le%20transport%20en%20commun%20est,et%20le%20train%20de%20banlieue)

## CATÉGORIE : ORGANISMES/INSTITUTIONS/RESSOURCES/OUTILS

**Arrondissement - arrondissement de Villeray - Saint-Michel - Parc-Extension (VSMPE) :** un arrondissement de Montréal est une subdivision administrative de la ville de Montréal. La ville est divisée en 19 arrondissements, chacun dirigé par un conseil d'arrondissement dont la composition est variable. Les arrondissements peuvent exercer différents pouvoirs prévus par la loi sur leur territoire. Ils ont par exemple des compétences en matière d'urbanisme, de culture, de loisirs, de développement social et de gestion des services municipaux. Les arrondissements ont été créés en 2002 lors de la réorganisation des municipalités du Québec. Le quartier de Saint-Michel fait partie de l'arrondissement de Villeray - Saint-Michel - Parc-Extension.

**ARTM - Autorité régionale de transport métropolitain :** l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) est responsable de planifier, d'organiser, de financer et de promouvoir les services de transport collectif pour la région métropolitaine de Montréal. Elle favorise l'intégration des services entre les différents modes de transport. La région métropolitaine de Montréal s'étend de Saint-Jérôme (nord) à Mont-Saint-Hilaire (sud) et de Saint-Lazare (ouest) à Contrecoeur (est).

**BIXI Montréal :** BIXI Montréal est un organisme à but non lucratif créé en 2014 par la Ville de Montréal pour gérer le système de vélopartage à Montréal. Le réseau comprend plus de 8 000 vélos et 610 stations sur le territoire montréalais, ainsi qu'à Laval, Longueuil, Westmount, Ville de Mont-Royal et Montréal-Est. Beaucoup plus qu'un simple mode de transport, BIXI est aujourd'hui un fabuleux raccourci qui permet de circuler librement dans la ville où et quand on le désire pour aller où l'inspiration et/ou le devoir nous mène. Sa mission est de transformer l'expérience urbaine par une mobilité active, accessible, innovante et collaborative.

**ESCOUADE MOBILITÉ :** en 2018, la Ville de Montréal a officiellement mis en place l'Escouade mobilité, une unité d'intervention rapide, dont la fonction principale est de contrer les entraves à la mobilité, notamment celles liées aux travaux de réfection et de construction.

**Piétons Québec :** Piétons Québec est une organisation d'intérêt public qui vise à augmenter la pratique de la marche au Québec en raison des avantages immenses, autant individuels que collectifs, de se déplacer à pied. Pour remplir sa mission, Piétons Québec concentre ses efforts à transformer les environnements urbains, réglementaires et culturels afin d'améliorer la sécurité et le confort de toutes les personnes se déplaçant à pied.

Point de convergence et de référence des citoyens et organisations impliqués et intéressés dans la défense des droits des piétons, Piétons Québec s'attache à faire évoluer les lois, normes et pratiques en faveur des piétons et à valoriser la marche comme mode de déplacement. Le siège social de l'organisme est situé au 50, rue Ste-Catherine Ouest, bur. 430, Montréal (Québec) H2X 3V4

**Plan local de déplacement (PLD) - de l'arrondissement de Villeray - Saint-Michel - Parc-Extension :** le Plan de transport de la Ville de Montréal, adopté en 2008, identifie les grandes orientations de développement et les projets de transport sur le territoire de l'île de Montréal, dans un horizon de 10 à 20 ans. Son principal objectif est de réduire la dépendance à l'automobile en favorisant un usage accru des transports collectif et actifs.

Le Plan de transport de la Ville de Montréal invite aussi les arrondissements à se doter d'un Plan local de déplacements (PLD) (chantier 10). Le PLD constitue un outil avec lequel les arrondissements peuvent préciser leurs intentions par rapport aux déplacements, notamment en matière de promotion des transports collectifs, de sécurisation des déplacements piétons et cyclistes, de modération de la circulation par la « création de quartiers verts », de stationnement, de circulation des camions (plan de camionnage), de gestion de la demande, etc.

En réponse à l'invitation du Plan de transport de Montréal, et afin de répondre aux problématiques générales et spécifiques de déplacements sur son territoire, l'Arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension désire élaborer un PLD pour son territoire. L'Arrondissement cherche également, par l'élaboration d'un PLD, à revoir la place accordée à chaque mode de déplacement et à améliorer le partage de l'espace urbain et de la voie publique pour une meilleure cohabitation entre les différents modes.

Comme identifié dans le Guide des plans locaux de déplacements, un PLD est défini comme : « un instrument de planification découlant d'une démarche participative. Il identifie et priorise les orientations et les grandes actions à poser dans le territoire d'un arrondissement, d'une ville ou d'un quartier, en matière de transport. [...] Un PLD traite des stratégies d'intervention pour l'amélioration des conditions de déplacements des personnes et des marchandises ainsi que des éléments directement liés, tels que le stationnement, l'aménagement urbain, la qualité de vie, etc. Il porte sur les déplacements dans un territoire, ce qui inclut les déplacements locaux et de transit. Finalement, il établit les échéanciers, les modes de financement ainsi que les investissements d'immobilisation et d'exploitation.

Un PLD est un document officiel qui devrait être adopté par le conseil d'un arrondissement ou d'une ville reconstituée. Il traduit la volonté politique des moyens à prendre pour répondre aux préoccupations, quant aux déplacements, tout en tenant compte des territoires environnants, suivant une approche méthodique et globale.

Un PLD ne constitue toutefois pas un plan d'action détaillé, une analyse de projet ou encore une ébauche de réglementation. Le montage de plans plus détaillés portant sur des secteurs urbains particuliers ou sur des modes de transport spécifiques, ainsi que l'analyse et l'élaboration des projets tels que les quartiers verts et la confection des règlements constituent plutôt des étapes de la mise en œuvre d'un PLD. La Figure 1-1 illustre le positionnement d'un PLD dans la planification municipale. Les plans, les projets et les réglementations spécifiques peuvent néanmoins être enclenchés, adoptés et mis en place avant, pendant ou après l'adoption d'un PLD. Il est toutefois important qu'une cohérence soit assurée avec les objectifs et les orientations définis dans le cadre du Plan de transport, si ceux d'un PLD ne sont pas connus. »

**REM - Réseau express métropolitain (REM) :** le Réseau express métropolitain (REM) est un nouveau mode de transport de type métro. Il comportera 26 stations et traversera la grande région de Montréal sur 67 km – pour comparaison le réseau de métro actuel représente 71 km! Les premiers départs sont prévus en 2021 entre la Rive-Sud et le centre-ville puis le reste du réseau sera mis progressivement en service en 2022-2023. 3 correspondances avec le métro (Bonaventure, McGill, Édouard-Montpetit). Le REM en chiffres : 4 directions (Rive-Sud, Aéroport Montréal-Trudeau, Sainte-Anne-de-Bellevue, Deux-Montagnes) et 26 stations.

**SPVM - Service de police de la Ville de Montréal :** le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) a pour mission de protéger la vie et les biens des citoyens; de maintenir la paix et la sécurité publique; de

prévenir et de combattre le crime et de faire respecter les lois et règlements en vigueur (articles 48 et 69 de la Loi sur la police, L.R.Q. c. P-13.1).

En partenariat avec les institutions, les organismes socio-économiques, les groupes communautaires et les citoyens du territoire de Montréal, le Service s'engage à promouvoir leur qualité de vie en :

- contribuant à réduire la criminalité;
- améliorant le bilan routier;
- favorisant le sentiment de sécurité;
- développant un milieu de vie paisible et sûr, dans le respect des droits et libertés garantis par les chartes canadienne et québécoise.

Le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) est le deuxième service de police municipal en importance au Canada. Il dessert l'ensemble de l'île de Montréal, soit un territoire d'une superficie de 496 km<sup>2</sup>, où habitaient, en 2012, environ deux millions de Montréalais.

Plus de 6000 employés civils et policiers travaillent ensemble pour répondre aux besoins des citoyens en matière de sécurité. Le SPVM représente un répondant de première ligne auprès de la collectivité. Il a pour responsabilités de :

- Protéger la vie et les biens des citoyens
- Maintenir la paix et la sécurité publique
- Prévenir et combattre le crime
- Faire respecter les lois et règlements en vigueur

Les postes de quartier (PDQ) sont les premiers répondants en matière de sécurité publique. Ils fournissent les services de base à la population locale qu'ils desservent. Celui responsable du quartier Saint-Michel est le PDQ 31.

Trente-et-un PDQ sont répartis sur le territoire de Montréal pour servir les citoyens. Chaque poste de quartier relève de l'un des quatre Services à la communauté : Division Nord, Sud, Est et Ouest. Les quatre équipes de gestion sont pleinement responsables, autonomes et en mesure d'assurer un meilleur contrôle et le suivi des activités de leur territoire. Les équipes de gestion divisionnaire sont localisées dans les centres opérationnels. On y trouve également les unités d'enquête, de détention, d'intervention, d'analyse et de prévention desservant les PDQ de la division. Pour mener à bien leurs activités et répondre à leur mandat, les PDQ peuvent également compter sur le soutien du Service des enquêtes spécialisées (SES) et de plusieurs services administratifs.

**STM - Société de Transport de Montréal** : entreprise publique de transport collectif, la STM est au cœur du développement durable de la région de Montréal. À juste coût, elle met en œuvre, exploite et maintient un réseau performant et intégré qu'elle contribue à développer. Forte de l'engagement de ses employés et de ses partenaires, la STM assure à ses clients un service sécuritaire, fiable, rapide, convivial et accessible. Les services offerts par la STM dans le quartier Saint-Michel sont : circuits d'autobus, métro (ligne bleue), SRB Pie IX (en développement), transport adapté.

**Vélo Québec** : Vélo Québec Association est un organisme à but non lucratif fondé en 1967 ayant pour mission :

- Encourager et faciliter, outre tous les modes de transport actif, la pratique libre et sécuritaire de la bicyclette à des fins de loisir, tourisme et transport par des actions de représentation, concertation, recherche, éducation et diffusion, cela dans le but d'améliorer la santé et l'environnement.
- Recruter et représenter des membres individuels ou collectifs, qui partagent cette vision, dans toutes les régions du Québec.

## CATÉGORIE : ENVIRONNEMENT

**COÛT ENVIRONNEMENTAL** : coût des dommages causés à l'environnement et aux écosystèmes, et aussi indirectement à ceux qui les utilisent : dégradation de la qualité d'une nappe et de sols, coût des traitements de potabilisation supplémentaires imposés aux collectivités, etc. *Source* : <http://www.glossaire-eau.fr/concept/co%C3%BBt-environnemental#:~:text=Co%C3%BBt%20des%20dommages%20caus%C3%A9s%20%C3%A0,suppl%C3%A9mentaires%20impos%C3%A9s%20aux%20collectivit%C3%A9s%2C%20etc.>

**DURABILITÉ** : les modes de fonctionnement territoriaux nés de la mobilité ont des coûts et des effets induits qui invitent à s'interroger sur leur "soutenabilité" ou durabilité à long terme.

- Coûts matière de consommation brute d'espace pour la réalisation d'infrastructures de transports, ou liés à la périurbanisation et l'exurbanisation (extension des habitats pavillonnaires, déplacements terrestres quotidiens en large partie assurés en automobiles individuelles).
- Coûts énergétiques et coûts environnementaux, pour des transports faisant largement appel aux énergies fossiles et aux dérivés du pétrole.

*Source* : Chloé Tommasi et Anne-Lise Boyer, « *Notion en débat. La ville durable* », *Géococonfluences*, novembre 2018. URL <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/notion-a-la-une/ville-durable>

Durabilité de l'environnement : La durabilité de l'environnement est définie par l'obligation envers les générations futures afin d'assurer qu'elles obtiennent au moins le même niveau de ressources environnementales/de la nature que la génération qui les précède. <https://alliance2030.ca/fr/quel-est-lavenir-de-la-durabilite-de-lenvironnement-au-canada/#:~:text=La%20durabilit%C3%A9%20de%20l'environnement%20est%20d%C3%A9finie%20par%20l'obligation,la%20g%C3%A9n%C3%A9ration%20qui%20les%20pr%C3%A9c%C3%A8de.>

La définition écologique de la durabilité provient du rapport Brundtland rédigé en 1987 et décrit le développement durable comme un mode de développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre les capacités des générations futures à répondre aux leurs. *Source* : <https://www.myclimate.org/fr/sinformer/faq/faq-detail/quest-ce-que-la-durabilite/>

**ÉCOLOGIQUE** : le terme « écologie » vient des mots grecs « oikos » (la maison) et « logos » (discours, science, connaissance). Il désigne la science qui étudie les conditions d'existence et les relations entre les organismes et leur milieu. L'écologie pose comme principe que chaque être vivant est en relation continue avec tout ce qui constitue son environnement. Dans ce cadre, elle étudie les flux d'énergie et de matières qui circulent dans un écosystème. *Source* : <https://www.geo.fr/histoire/l-ecologie-qu-est-ce-que-c-est-47364>

**ÉCOLOGIE URBAINE** : L'écologie urbaine, une nouvelle sous-discipline de l'écologie, vise à étudier les écosystèmes dominés par l'homme et les changements environnementaux globaux affectant la distribution et l'abondance de la faune et de la flore dans les villes et villages. L'objet d'étude de l'écologie urbaine est donc l'interaction, constante et essentielle, entre le comportement humain et les grands milieux urbains. *Source* : <https://dailygeekshow.com/ecologie-urbaine-essor/>

**MOBILITÉ DURABLE** : Selon l'OCDE, la mobilité durable est « une mobilité qui ne met pas en danger la santé publique et les écosystèmes, respecte les besoins de transport tout en étant compatible avec une utilisation des ressources renouvelables à un taux inférieur à celui nécessaire à leur régénération et une utilisation des ressources non renouvelables à un taux inférieur à celui nécessaire à la mise au point de ressources renouvelables de remplacement ». Elle réfère à la mise en place d'une politique globale des déplacements qui applique les composantes du développement durable aux transports. Elle repose donc sur un système de transport :

- Qui permet aux individus de satisfaire leurs principaux besoins d'accès d'une manière équitable, sécuritaire et compatible avec la santé ;
- Dont le coût est raisonnable, qui fonctionne efficacement, qui offre un choix de moyens de transport et qui appuie une économie dynamique ;
- Qui minimise la consommation d'espace et de ressources, qui s'intègre au milieu et qui réduit les émissions de gaz à effet de serre ainsi que les déchets.

*Sources : « Mobilité durable : enjeux et pratiques en Europe », Camille KELBEL, Alexandre MAHIEU, Céline BRANDELEER et Laura BUFFET, Bruxelles, Think tank européen « Pour la Solidarité », 2009, CDU CD100314 [http://www.cdu.urbanisme.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/texte-synthese-ville-mobilite-durables\\_cle55aca3.pdf](http://www.cdu.urbanisme.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/texte-synthese-ville-mobilite-durables_cle55aca3.pdf); <http://collectivitesviables.org/articles/mobilite-durable.aspx>*

**QUARTIER BLANC** : un quartier blanc est un secteur où aucun sel de déglacage n'est répandu sur les voies de circulation et que les utilisateurs de la route circuleront sur un fond de neige durcit. Les abrasifs (petites pierres fracturées) remplacent les sels de déglacage.

## CATÉGORIE : SANTÉ ET SÉCURITÉ

**CORRIDOR SCOLAIRE** : une zone scolaire est une « section d'une route longeant les limites du terrain d'un établissement d'enseignement primaire ou secondaire ». *Source : Ministère des transports du Québec*

**PARTAGE DE LA ROUTE** : condition permettant aux différents usagers de la route (piétons, cyclistes, automobilistes, etc.) de circuler sur le même réseau, simultanément, en toute sécurité.

**RESPONSABILITÉ PARTAGÉE** : aussi appelée coresponsabilité (ou co-responsabilité). Cela signifie que la responsabilité est commune à deux ou plusieurs personnes qui partagent une obligation ou un engagement.

**SÉCURITÉ/SÉCURITAIRE** : la sécurité est un état où les dangers et les conditions pouvant provoquer des dommages d'ordre physique, psychologique ou matériel sont contrôlés de manière à préserver la santé et le bien-être des individus et de la communauté. C'est une ressource indispensable à la vie quotidienne qui permet à l'individu et à la communauté de réaliser ses aspirations. *Source : INSPQ*

**SÉDENTARITÉ** : la sédentarité est, d'une manière générale, un mode de vie caractérisé par une fréquence faible, voire nulle, de déplacements.

**VISION ZÉRO** : la Ville de Montréal et 33 de ses partenaires se sont engagés à réduire à zéro le nombre de morts ou blessés graves sur le système routier d'ici 2040. Pour assurer un nouvel élan d'amélioration continue de la sécurité routière à la grandeur de son territoire, la collectivité montréalaise a adopté la Vision Zéro afin d'éliminer ultimement les décès et blessures graves dus aux collisions routières. Pour consulter le plan d'action vision zéro 2019-2021 : <https://ville.montreal.qc.ca/visionzero/documents/vision-zero-ville-de-montreal-2019-2021.pdf>

## CATÉGORIE : INFRASTRUCTURE/MORPHOLOGIE URBAINE

**AMÉNAGEMENT URBAIN** : « Au sens large, l'aménagement urbain et régional désigne le processus par lequel une collectivité tente de contrôler ou de concevoir le changement et le développement de son environnement physique. Il est désigné de différentes façons : urbanisme, aménagement urbain, aménagement communautaire, aménagement du territoire et aménagement de l'environnement physique. L'aménagement vise le « milieu physique », c'est-à-dire le territoire et les usages qui en sont faits, ainsi que tout ce qui s'y trouve, que ce soit sous terre ou en surface. Il touche également le style des édifices et la façon dont ils sont disposés dans une ville, de même que la conception des lieux publics ». *Source : SIMMINS, Geoffrey. (2015). « Aménagement urbain et régional ». L'encyclopédie canadienne. URL : <https://www.thecanadianencyclopedia.ca/fr/article/amenagement-urbain-et-regional>, consulté le 11 novembre 2020*

**ARTÈRES COMMERCIALES (GRANDES ARTÈRES)** : « Les artères commerciales jouent un rôle majeur dans l'essor économique, social et culturel des quartiers, des centres-villes ou des noyaux villageois. Elles sont, avant tout, des espaces publics où différents groupes d'usagers se rassemblent et échangent. Elles contribuent au développement du sentiment d'appartenance à la communauté. Aujourd'hui, ces artères sont confrontées à la forte concurrence de types de commerces dits émergents (« power centres », « lifestyle center », commerce électronique, etc.). Pour conserver ou retrouver leur vitalité, plusieurs d'entre elles doivent se renouveler en misant sur les atouts qui leur confèrent un caractère unique. Opter pour un aménagement qui priorise les piétons, les cyclistes et les usagers des transports collectifs constitue un élément central d'une stratégie de revitalisation gagnante ». *Source : RÉSEAU QUARTIERS VERTS. « Bonnes pratiques d'aménagement des artères commerciales ». [urbanismeparticipatif.ca](https://urbanismeparticipatif.ca). URL: [https://urbanismeparticipatif.ca/sites/default/files/upload/document/guides/rqv\\_fiche\\_03\\_arterescommerciales\\_fr.pdf](https://urbanismeparticipatif.ca/sites/default/files/upload/document/guides/rqv_fiche_03_arterescommerciales_fr.pdf), consulté le 11 novembre 2020*

**AUTOROUTE MÉTROPOLITAINE** : l'autoroute Métropolitain, représentant l'ère de la voiture et de la modernisation de Montréal, est inaugurée en 1960. Ce grand projet urbain a modifié le paysage montréalais et transformé, pour le meilleur et pour le pire, la vie des Montréalais (expropriation, paroisses scindées en deux, étalement urbain, etc.). Seule autoroute est-ouest en continu de l'île, la *métropolitaine* est un axe routier de déplacement majeur et elle est constamment congestionnée. Aujourd'hui considéré comme une source d'enclavement et de nuisance au cœur de la ville, certains spécialistes de l'aménagement proposent d'enfouir sous terre l'autoroute métropolitaine pour limiter ces externalités négatives. Les coûts de tels travaux font cependant douter de la faisabilité de ce type de projet urbain. *Source : RADIO-CANADA. (2020). « Il y a 60 ans, le boulevard Métropolitain s'ouvrait à la circulation ». [ici.radio-canada.ca](https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1485644/autoroute-metropolitaine-montreal-voie-rapide-reseau-routier-archives). URL: <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1485644/autoroute-metropolitaine-montreal-voie-rapide-reseau-routier-archives>, consulté le 11 novembre 2020*

**CONNECTIVITÉ ET PERMÉABILITÉ** : la connectivité réfère le plus souvent au tissage plus ou moins serré de la trame formée par les réseaux de rues sur un territoire donné et à son caractère plus ou moins interconnecté. Elle prend aussi parfois en compte les voies piétonnes et cyclistes situées hors des rues (ex: pistes cyclables et sentiers multifonctionnels). Lorsque la connectivité prend en compte l'ensemble des réseaux accessibles aux déplacements actifs, elle devient similaire à la perméabilité, car cette dernière réfère à l'ampleur des détours imposés aux piétons et aux cyclistes souhaitant atteindre leurs destinations. *Source : CENTRE DE COLLABORATION NATIONALE SUR LES POLITIQUES PUBLIQUES ET LA SANTÉ. « Connectivité et*

perméabilité ». *www.eccnpps.ca*. URL: <http://www.ccnpps.ca/fr/popup.aspx?sortcode=1.10.14.18>, consulté le 11 novembre 2020

**ÉTALEMENT URBAIN** : l'étalement urbain est un phénomène marqué par un étalement des activités et une suburbanisation résidentielle aux différentes échelles du territoire. Ce phénomène débute durant les années 50 avec le développement de la voiture et il se poursuit et s'accélère encore aujourd'hui. L'étalement des activités sur le territoire a comme conséquence l'augmentation des distances à parcourir en voiture et, par conséquent, la congestion. Cette saturation des routes compromet la qualité de vie des résidents.es et l'accessibilité aux activités socioéconomiques. Cela complexifie également les chaînes de déplacements et augmente les nuisances induites par l'automobile, dont les émissions de gaz à effet de serre. L'étalement urbain est aussi un obstacle face aux alternatives de déplacement plus durable. En effet, le développement de modes de déplacement actif et collectif est souvent freiné par l'augmentation des distances, le manque d'aménagement sécuritaire, des trames de rues contraignantes et un manque de desserte en transport en commun. Finalement, l'étalement urbain entraîne des coûts importants pour les ménages (dépenses associées à la voiture), pour les administrations publiques (entretiens des infrastructures routières) et pour la santé publique (conséquences sur la santé de la sédentarité). *Source : VIVRE EN VILLE. « Étalement urbain », Collectivitesviables.org, URL: [collectivitesviables.org/articles/etalement-urbain.aspx](http://collectivitesviables.org/articles/etalement-urbain.aspx), consulté le 12 novembre 2020*

**GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS** : ce sont des lieux qui causent et façonnent la mobilité urbaine. La connaissance des habitudes de la clientèle de ces grands pôles de destination est utile aux planificateurs du transport collectif urbain.

**GOVERNANCE MULTINIVEAU** (Définition du réseau (différentes couches) - Responsabilité des différents paliers par rapport au réseau) : la gouvernance multiniveau peut premièrement est conçue comme une forme de gouvernance dans laquelle le nombre de compétences est plus vaste que limité, et dans laquelle ces compétences ne relèvent pas d'un nombre restreint d'acteurs gouvernementaux. Cette approche de gouvernance s'étend à une pluralité de sphères territoriales où les domaines de compétence sont flexibles afin de s'adapter aux enjeux spécifiques des réalités territoriales (comme la mobilité). Cette première conception se limite aux interactions verticales à l'intérieur des paliers gouvernementaux (local, municipal, régional et national). La deuxième conception de la gouvernance multiniveau se veut un élargissement horizontal de la première, où des organisations non gouvernementales et d'autres acteurs participent au processus de prise de décisions et de gestion du territoire (syndicats, organisations non gouvernementales, mouvements sociaux et la société civile, etc.). *Source : TURKEWITSCHT, L. et STEIN, M. (2013). « La gouvernance multiniveau et la nouvelle gestion publique : des idées nouvelles à intégrer aux approches traditionnelles du fédéralisme dans le contexte de l'étude des relations intergouvernementales ». *Télescope*, 19 (1), 85–114. URL: <https://doi.org/10.7202/1017153ar>, consulté le 11 novembre 2020*

**MOBILIER URBAIN** : afin d'améliorer l'attractivité des modes actifs, d'encourager les déplacements actifs et d'assurer la convivialité des déplacements piétons et cyclables, du mobilier urbain peut être implanté de manière stratégique sur le territoire. Le mobilier urbain regroupe un ensemble d'équipement visant à améliorer la convivialité lors des déplacements : bancs et poubelles, bacs de plantation, pots de fleurs, points d'eau et supports à vélo, aires de repos ombragées ou placettes publiques et éclairage particulier.

**RÉSEAU EXPRESS VÉLO (REV)** : le REV est un projet de voie cyclable de 184 km qui sera aménagé sur l'île de Montréal. Ce projet vise à créer 17 axes accessibles 12 mois par année. L'objectif du REV est de permettre aux citoyens.es de se déplacer de façon efficace, sécuritaire et agréable. Il vise également à

relier les points d'intérêts montréalais et d'apaiser la circulation et réduire la pollution visuelle, sonore et atmosphérique. Sources : VILLE DE MONTRÉAL. «Le REV: un réseau express vélo », montreal.ca, URL: <https://montreal.ca/articles/le-rev-un-reseau-express-velo>, consulté le 11 novembre 2020 ; TRANSPORT QUÉBEC. (2020). « Vélorue ». transports.gouv.qc.ca. URL: [transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/municipalites/velorue/Pages/velorue.aspx](https://transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/municipalites/velorue/Pages/velorue.aspx), consulté le 11 novembre 2020

**RUE CONVIVIALE** : connue sous le nom « rue complète » est conçue pour les personnes de tous âges, de toutes capacités et pour tous les modes de transport. L'aménagement d'une rue conviviale offre un accès sécuritaire, pratique et agréable en toutes saisons aux piétons, aux cyclistes, aux personnes à mobilité réduite, aux automobilistes, et aux véhicules de produits et de services. Ce concept sensible à la qualité de vie, au contexte du quartier et au partage de la route marque une rupture avec l'approche conventionnelle d'accorder la priorité à la circulation véhiculaire. Source : <https://urbanismeparticipatif.ca/reflexions/rues-conviviales>

**RUE PARTAGÉE** : c'est une voie publique (chaussée et intersections) conçue comme un espace partagé (shared space) où l'ensemble des modes de déplacement cohabitent sans ségrégation physique ou réglementaire. Ce type d'aménagement vise à assurer la sécurité des usagers et la convivialité de l'espace public, notamment pour les déplacements actifs, en utilisant notamment les interactions entre les usagers comme mesure pour réduire la vitesse des véhicules et les risques de collisions. Exemples de rues piétonnes et partagées dans l'arrondissement : rue de Castelnau (en été) et rue Léo-Bricault.

**RUE PIÉTONNE** : c'est une rue aménagée en fonction des piétons. Ses aménagements sont permanents et résultent d'une volonté claire de privilégier le piéton à tout autre mode de transport notamment motorisé. Contrairement aux rues partagées (aussi appelées zones de rencontres) ou aux autres zones à priorité piétonne, la circulation automobile y est interdite ou fortement restreinte.

**RÉSEAU CYCLABLE** : un réseau cyclable comprend l'ensemble des liens cyclables existants sur un territoire donné. À titre d'exemple, le réseau cyclable de l'arrondissement Villeray - Saint-Michel - Parc-Extension est discontinu et offre peu de liens cyclables est-ouest ainsi que vers les arrondissements et villes limitrophes.

**ROUTE DE CAMIONNAGE** : le plan de camionnage ou route de camionnage identifie les axes sur lesquels la circulation de transit des camions est autorisée. Ceux-ci comptent principalement sur le réseau artériel et supérieur de l'arrondissement, où la circulation des camions est autorisée durant des plages déterminées. L'utilisation du réseau local par les camions est autorisée pour les livraisons locales, car la circulation des véhicules lourds entraîne des nuisances pour les résidents.

**TRAME VERTE ET BLEUE** : une trame verte et/ou bleue « est un réseau formé de continuités écologiques terrestres et aquatiques<sup>1</sup> » relevant de la planification du territoire. Une trame verte et/ou bleue contribue à améliorer la conservation des habitats naturels, des espèces et de la biodiversité. Dans la région montréalaise, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a mis en œuvre plusieurs projets structurants afin de contribuer à la réalisation d'une trame verte et bleue. L'objectif est axé sur la protection environnementale et sur l'accès à la nature pour les citoyens afin de contribuer à la création d'un « vaste réseau d'espaces verts et bleus communiquant entre eux [...] favorisant le transport actif (et intégrant) l'essentiel des ressources patrimoniales et naturelles présentes sur le territoire, contribuant ainsi à l'attractivité du Grand Montréal<sup>2</sup> ».

Sources : (1)TRAME VERTE ET BLEUE. « Définition de la Trame verte et bleue ». [trameverteetbleue.fr](http://www.trameverteetbleue.fr). URL: <http://www.trameverteetbleue.fr/presentation-tvb/qu-est-ce-que-trame-verte-bleue/definitions-trame-verte-bleue?language%3Den=fr>, consulté le 11 novembre 2020 ; (2) MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE L'HABITATION. « Trame verte du Grand Montréal ». (2010). Mamh.gouv.qc.ca. URL: <https://www.mamh.gouv.qc.ca/secretariat-a-la-region-metropolitaine/ententes-de-financement/soutien-a-la-mise-en-oeuvre-du-plan-metropolitain-damenagement-et-de-developpement/trame-verte-et-bleue-du-grand-montreal/>, consulté le 11 novembre 2020

**VÉLORUE** : une vélorue est une rue sur laquelle les règles de circulation diffèrent des autres rues et où des aménagements permettent aux cyclistes de circuler de manière efficace et sécuritaire. Elles sont souvent aménagées en milieu urbanisé ».

**BANDES CYCLABLES** : voies réservées aux cyclistes en milieu urbain, aménagées à même la chaussée et identifiées par du marquage au sol, elles sont unidirectionnelles et peuvent suivre le sens de la circulation automobile ou être à contresens.

**PISTES CYCLABLES** : voies spécialement aménagées pour cyclistes, séparées physiquement de la circulation automobile, les pistes cyclables peuvent être aménagées au niveau de la chaussée et protégées à l'aide d'une barrière physique, au niveau du trottoir, à mi-hauteur entre la chaussée et le trottoir ou en site propre. Elles peuvent être unidirectionnelles ou bidirectionnelles.

**PISTES MULTIFONCTIONNELLES** : habituellement aménagées au niveau du trottoir, elles sont séparées de la rue par une dénivellation et partagées avec les piétons. Elles sont bidirectionnelles.

**PISTE CYCLABLE EN SITE PROPRE** : aménagée en dehors de l'emprise routière, généralement bidirectionnelle. Offre le plus haut niveau de confort et de sécurité. Particulièrement adapté pour des longs segments présentant peu d'intersections avec les voies de circulation.

**VOIES ACTIVES SÉCURITAIRES** : dans le contexte montréalais, les voies actives sécuritaires prennent la forme de nouveaux corridors piétons, rues piétonnes et/ou pistes cyclables. Ce concept vise à offrir plus d'espace aux piétons afin de favoriser le respect des mesures d'hygiène et de distanciation physique. L'objectif est donc de reconfigurer les rues ciblées pour que les citoyen.ne.s puissent accéder à pied ou à vélo aux parcs, aux écoles, aux services essentiels et aux commerces tout en respectant les mesures de distanciation physique. Source : [montreal.ca/articles/les-voies-actives-securitaires-un-plan-de-deplacements-estival](http://montreal.ca/articles/les-voies-actives-securitaires-un-plan-de-deplacements-estival), consulté le 12 novembre 2020

## CATÉGORIE : TRANSVERSALE

**CIRCULATION DE TRANSIT** : on entend par circulation de transit des automobilistes qui, en période pointe par exemple, bifurquent sur des rues locales (ou résidentielles) dans le but de se rendre vers une autre destination. Cela dans le but d'éviter la congestion. La circulation de transit génère des nuisances pour les milieux de vie ainsi traversés. Pour réduire la circulation de transit, certaines rues peuvent être mises à sens unique ou bloquées par des aménagements. Un terre-plein diagonal peut, par exemple, contraindre le virage à l'intersection, tout en laissant passer les piétons et les cyclistes.

**L'EXPÉRIENCE DE DÉPLACEMENT** : qu'est-ce qui fait qu'un moyen de transport est perçu comme agréable ou, au contraire, comme désagréable ? Comment le temps de déplacement est-il vécu ? S'agit-il d'un temps mort interstitiel ou bien ce temps est-il porteur de significations essentielles ? C'est la réponse à cet ensemble de questions qui permet de comprendre à quoi renvoie *l'expérience de déplacement*. L'expérience de déplacement renvoie au vécu du temps de déplacement, c'est-à-dire aux motivations qui fondent les références modales des individus. L'ingénierie des transports considère le temps de déplacement comme l'un des éléments clés dans la formation de la demande de transport : au même titre que les coûts monétaires, le temps de déplacement fait partie du « coût généralisé » qualifiant les performances d'un mode de déplacement. Le temps vécu par l'individu est empli de valeurs et de sens subjectifs. L'expérience de déplacement se saisit mieux dans la prise en compte des « *cadres d'expérience* offerts par les différents modes de déplacement, d'une part, et les *logiques de signification du temps de déplacement*, d'autre part. ». Source : Michel Hubert, Bertrand Montulet, Christophe Jemelin, et al (2019). *Mobilités et temporalités* <https://books.openedition.org/pusl/10806?lang=fr>

**MIXITÉ URBAINE** : se définit comme la répartition équilibrée des différentes fonctions urbaines à l'intérieur d'une agglomération en tenant compte des facteurs sociaux et économiques. Il faut souligner ici que différents types de mixité et plusieurs échelles de mixité peuvent être envisagées, à savoir la mixité sociale, la mixité des logements et la mixité des fonctions. Sources : *Mixité sociale et mixité urbaine, entre droit au logement, droit à l'habitat, droit à la Ville*, Pierre-René Lemas Fondation Seligmann, « *Après-demain* » 2009/3 N° 11, NF, pages 7 à 13 ISSN 0003-7176 Article disponible en ligne à l'adresse : <https://www.cairn.info/revue-apres-demain-2009-3-page-7.htm>

### MIXITÉ SOCIALE

La mixité sociale ou mixité de la population est la distribution uniforme des différentes catégories de populations dans l'espace. Plusieurs critères peuvent différencier les populations : les catégories socioprofessionnelles, une distinction hommes/femmes, une distinction par âge, les origines, les situations sociales ou la composition de famille.

**MIXITÉ DES LOGEMENTS** : plus souvent appelée diversité de l'habitat, elle permet de trouver dans un même lieu des logements différents (résidence privée, parc HLM...). Pour analyser la mixité des logements, deux réflexions sont menées. La première sur les différentes typologies de logements (le logement collectif, individuel et intermédiaire) et la seconde sur les différentes étapes que constitue une chaîne de logements (la location, l'accession et l'investissement). L'étude typologique des logements est importante car l'habitat est au cœur des processus de transformations des villes. Certains types de logement se

concentrent davantage sur certaines zones que d'autres. Les logements sociaux sont souvent situés dans des lieux défavorables et trop éloignés du centre.

**MIXITÉ DES FONCTIONS** : elle favorise à la fois la mixité sociale et la diversité de l'habitat. Les fonctions urbaines sont très difficiles à isoler en raison du rôle complexe de la ville. L'analyse systémique permet de mettre en évidence des relations entre différents sous-systèmes de la ville : la population, ses activités et les lieux où se pratiquent ces activités. Ces sous-systèmes sont liés entre eux et l'évolution de l'un entraîne la transformation des autres.

Voici une liste des fonctions urbaines :

- Fonctions résidentielles : le logement
- Fonctions politiques : elles renvoient aux lieux du pouvoir politique, aux sièges des institutions politiques dont l'échelon territorial (local, régional, étatique, international) indique le niveau d'importance
- Fonctions économiques : on est amené à distinguer les secteurs secondaire et tertiaire ; on met souvent l'accent sur les fonctions de service aux entreprises pour caractériser les métropoles
- Fonctions culturelles : la présence des institutions et équipements culturels sont des indicateurs des fonctions culturelles, mais il faut rendre compte plus généralement d'une notion de foyer culturel qui associe ville et culture ; on retient fréquemment comme marqueur urbain la présence et le dynamisme des foires, expositions, congrès et festivals qui contribuent aux fonctions culturelles des villes
- Fonctions de transport et de communication : La connectivité aux réseaux de transport et de communication, mais aussi la masse des flux, personnes, biens, informations, qui passent ou qui sont émis ou reçus par la ville renseignent sur le niveau de ces fonctions
- Fonctions sociales : L'existence humaine dans une ville renvoie aux comportements des individus et aux relations sociales, déterminées par le contact interpersonnel. L'interaction sociale dans une ville peut être importante dans le sens de créer un espace de motivation sociale.

*Source : Vincent et al. (2019). Comment concevoir un quartier "multifonction" pour promouvoir un développement humain durable? <https://orbi.uliege.be/bitstream/2268/28970/1/mixite.pdf>*

**MOBILITÉ** : provenant du latin *mobilis*, le terme désigne ce qui peut être mu ou déplacé, à commencer par soi-même. Il fait référence aussi à l'agilité et la rapidité. Dans une acception propre aux spécialistes du transport, *la mobilité* renvoie à l'ensemble des pratiques et des comportements en matière de déplacement. Dans le domaine de la géographie, l'emploi du terme *mobilité* renvoie aussi bien aux échanges de biens et de personnes, qu'aux trafics et à l'analyse des systèmes de transport et des politiques de planification (Merlin 1991).

*Source : Florence Huguenin-Richard. Mobilité urbaine : de l'automobilisme à l'éco-mobilité. Un long chemin.... Vincent Moriniaux. Mobilités, Armand Colin, pp.109-137, 2010. : <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01523862/document>*

**PLAN D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION** : l'apaisement de la circulation consiste à aménager les rues de manière à modifier les comportements des automobilistes et à mieux gérer la circulation, notamment par le changement des parcours ou des flux de circulation. La rue, par son aménagement, dicte donc au

conducteur le comportement qu'il doit adopter. Les objectifs principaux de l'apaisement de la circulation sont :

- réduire la vitesse,
- Dissuader la circulation de transit,
- Minimiser les conflits entre les usagers de la rue,
- Rendre un quartier plus convivial.

Un plan d'apaisement de la circulation vise à établir les orientations qui assureront la cohérence, l'équité et l'efficacité des mesures d'apaisement de la circulation mises en place sur les rues d'un secteur ou d'un arrondissement ainsi que l'établissement des priorités d'intervention.

**QUARTIER APAISÉ** : les quartiers apaisés sont définis comme des milieux de vie favorisant les transports actifs et collectifs, et où la circulation de transit et la vitesse de circulation sont limitées. Ils se démarquent notamment par une signalétique particulière, des mesures de modération de la circulation, du verdissement, du marquage et de l'éclairage urbain distinctif.

**ARTICULATION ARRONDISSEMENT/PROVINCE/FÉDÉRAL** : lorsqu'on parle de l'articulation " Arrondissement / Province / Fédéral, il faudrait savoir que c'est la notion de compétence qui est ainsi invoquée. Alors qu'est-ce que la compétence? La compétence renvoie à une " aptitude légale d'une autorité publique à accomplir un acte dans un domaine donné".

En vertu de la Constitution canadienne, les provinces ont compétence exclusive en matière d'institutions municipales sur leur territoire. Il revient donc à chacune de décider quels domaines de compétence elle confère aux municipalités; conséquemment, ces dernières ne peuvent agir que dans les champs qui leur sont attribués par les lois provinciales. Des exemples de domaines de compétence sont le transport, l'environnement et la sécurité. Depuis 2017 et 2018, deux lois ont étendu les pouvoirs et l'autonomie des municipalités du Québec, qui sont désormais reconnues comme des « gouvernements de proximité » et non plus comme des créatures du gouvernement.

Pour exercer leurs compétences, les municipalités bénéficient de différents types de pouvoirs, c'est-à-dire de leviers, que leur accorde la loi, par exemple l'adoption de règlements et de résolutions, l'octroi de permis et de contrat ou encore le prélèvement d'une taxe sont des exemples de pouvoirs.

Il y a huit domaines de compétence à exploiter. Au Québec, la Loi sur les compétences municipales (ci-après la LCM) est la principale loi établissant les compétences et les pouvoirs des municipalités. En vertu de celle-ci, les municipalités locales peuvent agir dans les huit domaines suivants (LCM, art.4) : 1° la culture, les loisirs, les activités communautaires et les parcs; 2° le développement économique local; 3° la production d'énergie et les systèmes communautaires de télécommunication; 4° l'environnement; 5° la salubrité; 6° les nuisances; 7° la sécurité; 8° le transport. »

*Source : L'organisation municipale sur l'île de Montréal Gouvernance et partage des compétences, Service des affaires juridiques Direction des affaires civiles*

S'agissant des *arrondissements*, certaines municipalités sont divisées en arrondissements. Ces derniers possèdent des conseils d'Arrondissement auxquels la municipalité centrale délègue certains pouvoirs qu'il est préférable d'exercer sur un territoire réduit. C'est le cas par exemple de l'Arrondissement *Villeray-Saint-Michel-Parc-d'Extension* qui reçoit certains pouvoirs de Montréal, la municipalité centrale et quelques conseillers du conseil d'Arrondissement représentent le secteur au conseil municipal de la ville

centrale. De la même manière que pour le conseil municipal, les maires d'arrondissement (seulement à Montréal) et conseillers d'Arrondissement sont élus démocratiquement.

## **ORGANISATION TERRITORIALE ET ATTRIBUTION DES COMPÉTENCES MUNICIPALES**

<b>Organisation territoriale au Québec</b>	
Palier national	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gouvernement du Québec</li> </ul>
Palier régional	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 17 régions administratives</li> </ul>
Palier supra-local	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Municipalités régionales de comté (MRC) et territoires équivalents (villes ou agglomérations exerçant certaines compétences de MRC)</li> <li>• 2 communautés métropolitaines</li> <li>• Administration régionale Kativik</li> </ul>
Palier local	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Municipalités locales (dont 8 municipalités locales divisées en arrondissements)</li> <li>• Agglomérations</li> <li>• Gouvernement régional d'Eeyou Istchee Baie-James</li> <li>• Réserves indiennes</li> <li>• Territoires non organisés</li> </ul>

Source :

[https://theatredaujourd'hui.qc.ca/files//INM\\_Constituons\\_Commission4.pdf](https://theatredaujourd'hui.qc.ca/files//INM_Constituons_Commission4.pdf)

### **Partage des compétences entre le gouvernement québécois et les municipalités locales.**

<b>Services</b>	<b>Gouvernement</b>	<b>Municipalité</b>
Santé et services sociaux	X	
Solidarité sociale	X	
Éducation	X	
Habitation	X	X
Réseau routier	X	X
Service de police	X	X
Loisirs et culture	X	X
Parks et espaces verts	X	X
Développement économique	X	X
Aménagement du territoire et urbanisme	X	X
Transport en commun		X
Sécurité incendie		X
Eau potable et assainissement des eaux		X
Matières résiduelles		X

**Source :** [L'organisation municipale au Québec en 2018](#)

## CATÉGORIE : FREINS ET FACTEURS FACILITANTS

**CHAUSSÉE** : partie d'un chemin public normalement utilisé pour la circulation des véhicules routiers. Une chaussée peut comprendre plusieurs voies, lesquelles peuvent être dans la même direction ou dans des directions opposées.

Source : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/securite-signalisation/regles-circulation/Pages/definitions-types-parties-routes.aspx>

**ENTRETIEN DE LA CHAUSSÉE** : sans entretien, le trafic et le temps conduisent inévitablement à une dégradation de la chaussée. Il a été démontré que plus la chaussée est dégradée, plus l'effort financier nécessaire pour sa remise en état est considérable. De même, un entretien tardif entraîne des dépenses importantes qui peuvent atteindre jusqu'à 20 fois le montant d'un entretien préventif. Source : <https://entretiendesroutes.ca/la-degradation-des-routes/>

La Ville de Montréal réalise différents types d'intervention afin d'assurer la pérennité du réseau routier actuel :

- Palliatif, tel que le colmatage des nids-de-poule;
- Préventif, comme le scellement des fissures;
- Conservation, tel que le planage et le revêtement;
- Réfection complète de la chaussée incluant notamment les trottoirs et les bordures.

Pour réaliser ces interventions, la Ville met en œuvre plusieurs programmes d'entretien et de réfection routière

1. Le Programme de réfection du réseau routier artériel vise la réhabilitation ou la reconstruction de la chaussée, des trottoirs et des bordures. Les travaux sélectionnés pour ce programme sont habituellement intégrés à d'autres projets d'importance telle que la reconstruction d'égout ou d'aqueduc.
2. Le Programme de réfection du réseau routier local a pour but d'accélérer la remise à niveau du réseau local par une assistance financière aux arrondissements qui sont alors responsables de la conception et de la réalisation des projets de réhabilitation de chaussées en mauvais état. C'est à ce niveau que l'on peut situer le cadre dans lequel l'Arrondissement VSMPE.

Source : [https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=7097,71577618&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](https://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=7097,71577618&_dad=portal&_schema=PORTAL)

**DÉNEIGEMENT** : c'est un travail consistant à déblayer la neige. Ce travail implique principalement d'enlever la neige sur et autour des habitations, des voies carrossables et des trottoirs. Le déneigement des routes se fait généralement en repoussant la neige le long de la bordure de la route, en l'emportant ensuite dans des camions et en effectuant finalement le salage des routes.

Le déneigement des rues et des routes se fait à l'aide de véhicules spécialisés par les services publics municipaux, régionaux et nationaux de voirie ; ou par des entreprises privées engagées par les autorités. Les voies et les accès privés sont, quant à eux, laissés au soin des propriétaires qui font le déneigement personnellement ou le donnent à contrat à des firmes spécialisées. Le déneigement s'inscrit ainsi dans le contexte de la viabilité hivernale, pour le maintien des conditions de sécurité et la continuité des activités économiques. Source : <https://fr.wikipedia.org/wiki/D%C3%A9neigement>

**MONTREAL DÉNEIGEMENT MUNICIPAL** : La Politique de déneigement vise l'harmonisation, la performance et la cohérence des pratiques sur l'ensemble du territoire des 19 arrondissements. Elle prévoit notamment que le chargement de la neige est effectué dans un délai de 12 heures suivant le déclenchement des opérations, pour se poursuivre de manière continue sur l'ensemble du réseau, voir la carte du territoire. Sources : <https://montreal.ca/deneigement>

<http://www1.ville.montreal.qc.ca/banque311/content/d%C3%A9neigement-municipal>

**LES PÔLES** : ce sont des regroupements d'entreprises et d'établissements d'une même région géographique qui sont interreliés en ce sens qu'ils font des affaires ou entretiennent des rapports entre eux.

Les pôles économiques peuvent comprendre :

- des entreprises,
- des établissements d'enseignement postsecondaire ou de recherche, des associations d'entreprises,
- des municipalités,
- des organismes voués au développement économique,
- des centres régionaux ou sectoriels d'accélération et d'innovation,
- du capital de risque,
- d'autres entités qui partagent la vision et l'objectif d'accroître la compétitivité du pôle.

Source : <https://www.ontario.ca/fr/page/lignes-directrices-pour-lelaboration-dun-plan-de-developpement-dun-pole-economique#section-1>