



VIVRE

Saint-Michel en santé

PORTRAIT DES COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ - VERSION LONGUE

SAINT-MICHEL

20

24

2 - 3

La démarche

4

Lexique

5 - 6

Faits saillants du portrait

7

Méthodologie

8 - 9

L'enquête Origine-Destination

10

Portrait général

11 - 18

Comparaison entre quartiers

- Caractéristiques démographiques
 - Modes de déplacement
 - Motifs de déplacement
-

19

Analyse spatiale des déplacements des résident·es de Saint-Michel

20

Pour mieux comprendre la cartographie utilisée

21 - 24

Déplacements pour le travail

25 - 27

Déplacements pour le magasinage

28 - 29

Déplacements vers les établissements de santé

30 - 31

Déplacements vers les loisirs

32 - 34

Déplacements vers l'école (5-12 ans)

35 - 37

Déplacements vers l'école (13-17 ans)

38 - 40

Déplacements vers l'école (18 ans et plus)

41 - 43

Déplacements des retraité·es

44

Accessibilité aux services essentiels

45 - 47

Recommandations par modes de déplacement

48 - 56

Analyse des déplacements des utilisateur·trices de Saint-Michel

- Nombre
 - Provenance
 - Modes
 - Motifs
-

57 - 63

Destinations d'intérêts dans Saint-Michel

64 - 68

Photovoix : photos des citoyen·nes

69

Conclusion

LA DÉMARCHE

Ce portrait des comportements de mobilité du quartier Saint-Michel est une initiative de l'Espace Mobilité de la table de concertation Vivre Saint-Michel en santé, visant à mieux comprendre les déplacements à l'origine ou à destination du quartier. Ce portrait rassemble les constats provenant:

- **D'une analyse objective**, réalisée à partir des **données de l'enquête Origine-Destination** de 2018 par l'Autorité Régionale des transports métropolitains.
- **Des témoignages des citoyen·nes et partenaires** ayant participé aux assemblées de quartier, aux rencontres de l'Espace Mobilité ainsi qu'aux ateliers citoyens animés par Coop Carbone.
- **De l'activité Photovoice**, pendant laquelle un groupe de citoyen·nes et partenaires ont utilisé la photo pour s'exprimer sur leur vécu de la mobilité dans Saint-Michel.

Ce portrait révèle les défis en matière de mobilité, tout en mettant en lumière les opportunités d'amélioration. Les recommandations sont le fruit de l'analyse des données objectives ainsi que des contributions précieuses issues des groupes de discussion citoyens.

La démarche propose une **approche transversale** pour analyser les habitudes et les impacts de la mobilité, en considérant ses interactions avec des domaines essentiels tels que la réussite éducative, l'habitation, l'alimentation, la santé et la culture. En approfondissant notre compréhension des façons dont les déplacements influencent ces dimensions de la vie des citoyen·nes, nous sommes convaincu·es que les **solutions pourront devenir plus intégrées, inclusives et véritablement alignées sur les besoins et aspirations spécifiques de la communauté**. Cette approche renforce également les synergies entre les divers acteurs du développement urbain, facilitant une prise de décision plus cohérente, concertée et coordonnée.

À retenir:

Les éléments en **BLEU** représentent des statistiques de valeurs supérieures pour le quartier Saint-Michel par rapport aux autres quartiers de Montréal analysés. Cela indique simplement un chiffre plus élevé sans connotation positive ou meilleure.

Les éléments en **ROUGE** représentent des statistiques de valeurs inférieures pour le quartier Saint-Michel en comparaison avec ces autres quartiers. Cela indique simplement un chiffre plus bas sans connotation négative.

Les éléments en **NOIR** représentent des statistiques pertinentes, sans toutefois se démarquer des autres quartiers.

LA DÉMARCHE

La parole citoyenne représente une information inestimable qui a su bonifier ce portrait de la mobilité pour le quartier Saint-Michel. Afin de mieux comprendre les enjeux que les citoyen·nes vivent au quotidien, ils et elles ont pu s'exprimer à plusieurs occasions et par divers moyens. La participation citoyenne s'est manifestée à travers :

- **Activité Photovoice**
 - Le photovoice est une méthode participative qui permet de réfléchir et de transmettre des messages par le biais de photos. Les citoyen·nes et partenaires ont été invité·es à photographier des éléments qui influencent positivement ou négativement leurs déplacements dans le quartier. Les photos ont été présentées lors d'une assemblée citoyenne en mobilité, sous la forme d'une exposition photo. Les participant·es ont ensuite échangé sur les différents enjeux de mobilité soulevés dans le quartier ainsi que sur les pistes d'amélioration envisagées.
- **Ateliers citoyens en partenariat avec Coop Carbone:**
 - Atelier d'évaluation des facteurs facilitant et bloquant la mobilité quotidienne, visant à coconstruire des solutions pour améliorer les déplacements dans le quartier Saint-Michel.
- **Rencontres de l'Espace Mobilité:**
 - Rencontres de concertation entre partenaires et citoyen·nes engagés dans le domaine de la mobilité dans le quartier Saint-Michel.
- **Assemblées de quartier:**
 - Rassemblements de partenaires et de citoyen·nes qui unissent leur voix et leurs expertises autour d'enjeux communs pour développer un Saint-Michel meilleur.



Exposition Photovoice, décembre 2023



Assemblée de quartier, avril 2023

Notre espoir est que cette meilleure compréhension des habitudes de déplacement des citoyen·nes permettra aux autorités locales de développer des politiques et des infrastructures plus adaptées et efficaces, contribuant ainsi à accroître l'accessibilité, la durabilité et l'inclusivité des transports dans le quartier Saint-Michel.

LEXIQUE

Mobilité	Caractère de ce qui peut se déplacer
Comportements de mobilité	Ensemble de choix reliés aux déplacements (p.ex. mode, motif, moment, endroit)
Infrastructure de mobilité	Toutes installations physiques ou équipements étant reliés aux déplacements des individus et des biens (p.ex. trottoirs, arceaux à vélo, feux de signalisation)
Motif de déplacement	Raison ou but qui motive une personne à se déplacer d'un endroit à un autre (p. ex. travail, éducation, magasinage, loisirs)
Mode de déplacement	Méthode utilisée par une personne pour se déplacer d'un endroit à un autre (p. ex. à pied, vélo, transports en commun, voiture)
Parts modales	Part du nombre de déplacements total effectuée par un mode de transport (p.ex. part modale de l'autobus = nombre de déplacements en autobus / nombre de déplacements total)
Quartiers	Secteurs municipaux de l'enquête OD 2018 (il y en a 113 et ils s'arriment aux secteurs de recensement et/ou subdivisions de recensement définies par Statistique Canada).
Concertation	Un processus de discussion, de collaboration et de prise de décision qui rassemble différentes parties prenantes dans le but de trouver des solutions à des problèmes communs ou à des questions d'intérêt.

FAITS SAILLANTS DU PORTRAIT DE MOBILITÉ

CONSTATS ET RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

POUR SAINT-MICHEL

L'analyse des déplacements à Saint-Michel, enrichie des perspectives citoyennes, a permis de dégager plusieurs constats clés. Des recommandations en matière de mobilité ont ainsi été formulées pour mieux répondre aux besoins des résident·es et usager·ères, en cohérence avec la vision d'une mobilité inclusive partagée par les partenaires de Vivre Saint-Michel en Santé.

Consolider la concertation de l'Espace Mobilité

Afin de relever les objectifs, la concertation en Mobilité doit poursuivre ses efforts pour :



- **Rejoindre et inclure les acteurs actuellement absents** de l'Espace Mobilité pour enrichir la diversité des perspectives et des contributions.
- **Encourager une collaboration active** en favorisant un engagement commun vers l'atteinte des objectifs fixés.
- **Assurer une communication régulière avec les décideurs** en fournissant des mises à jour complètes sur les besoins, les démarches, les avancées et les résultats en matière de mobilité.

Les faits saillants de ce portrait se déclinent en sept constats distincts, spécifiquement adaptés aux caractéristiques du quartier Saint-Michel :



L'autobus - Un service indispensable pour les citoyen·nes

- **Assurer une accessibilité financière** en offrant des tarifs abordables aux populations en situation de vulnérabilité.
- **Garantir une fréquence et une fiabilité** élevées des passages d'autobus, en les adaptant aux horaires des usagers et usagères.
- **Offrir une expérience positive en optimisant le confort et la qualité du service** pour répondre aux besoins de capacité pendant les heures de pointe.



La sécurité des déplacements à pied - Un enjeu

- **Assurer un entretien rigoureux des trottoirs** pour assurer leur sécurité et leur praticabilité.
- **Mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation automobile** sur les artères pour protéger les piéton·nes.
- **Améliorer l'éclairage public dans les rues** pour accroître la sécurité nocturne.
- **Développer des initiatives pour renforcer le sentiment de sécurité** aux abords des autoroutes et des stations de métro.

FAITS SAILLANTS DU PORTRAIT DE MOBILITÉ

CONSTATS ET RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

POUR SAINT-MICHEL



L'accessibilité aux services essentiels - Un déséquilibre entre les secteurs est, ouest et sud

- Se concerter avec les acteurs locaux pour **renforcer et promouvoir les services de proximité** dans le quartier.
- **Consolider et actualiser la cartographie des ressources et des services** disponibles.
- **Planifier les déplacements** à l'échelle de la métropole pour **faciliter l'accès aux services essentiels** en dehors du quartier.



Les déplacements très tôt le matin - Une obligation

- **Approfondir l'analyse des causes sous-jacentes** à ce constat du portrait et étudier en profondeur les besoins de transport tôt le matin spécifiques à Saint-Michel.
- **Adapter la planification des services de transport** pour répondre aux besoins particuliers de cette période.



Le réseau cyclable - Une carence

- **Promouvoir et démocratiser l'utilisation du vélo.**
- Persister dans les efforts pour **étendre le réseau cyclable.**
- **Sécuriser le réseau cyclable** à proximité des écoles et des parcs.
- **Accompagner le développement du réseau cyclable** par des infrastructures et des services complémentaires.



Le métro - Pôle de multimodalité

- **Ajouter un ascenseur** dans la station Saint-Michel pour améliorer l'accessibilité.
- **Développer les stations de métro Iberville et Saint-Michel** comme des pôles de mobilité.
- **Optimiser les services d'autobus vers et depuis ces stations** pour renforcer l'intégration des modes de transport.



La voiture - Une dépendance

- **Améliorer l'offre de services pour les alternatives** de transport afin de diminuer la dépendance à l'automobile.
- **Réduire le fardeau financier lié à l'automobile** en promouvant des options de mobilité plus économiques et durables.

MÉTHODOLOGIE DU PORTRAIT

La section suivante décrit de façon détaillée la méthodologie employée pour l'analyse des données sur les déplacements dans Saint-Michel.



01 - Données utilisées

A. Enquête Origine-Destination 2018 ARTM

- [Référez-vous à la page 8 pour des explications concernant l'Enquête.](#)

B. Parole citoyenne issue de la démarche Photovoice et des assemblées de quartier



02 - Logiciels utilisés

Traitement des données: R

Calculs: Excel

Cartographie: QGIS



03 - Positionnement de Saint-Michel par rapport aux autres quartiers de Montréal

Le choix des quartiers pour la comparaison des données en mobilité a été basé sur les hypothèses suivantes :

- Le Plateau Mont-Royal correspond à un quartier exemplaire en termes de comportements de mobilité à Montréal.
- Rosemont et Villeray-Parc-Extension sont des voisins immédiats du quartier Saint-Michel.
 - Dans le cas de cette étude, les données du quartier Villeray sont combinées à celles du quartier Parc-Extension, qui est identifié comme une zone enclavée, de manière semblable à Saint-Michel.
- Côte-des-Neiges présente un niveau de revenu médian des ménages qui est similaire à celui du quartier Saint-Michel. De plus, ce quartier est aussi situé à une extrémité d'une ligne de métro.



04 - La précision statistique des analyses

En comparant les résultats avec les autres quartiers, les différences observées dans les résultats sont probablement significatives et non dues au hasard, avec un intervalle de confiance de 95%.

L'ENQUÊTE ORIGINE - DESTINATION

Pour ce portrait de la mobilité, l'analyse est effectuée à partir des données issues de l'enquête Origine-Destination (OD), effectuée par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM). L'enquête OD, qui suit des standards internationaux, procède par des entrevues téléphoniques pour sonder environ 4% des citoyen·nes âgés de plus de quatre ans dans la région métropolitaine de Montréal. Le sondage porte sur les déplacements qu'ils et elles ont effectués lors d'une journée type de semaine. Toute conclusion extraite de ce portrait doit être formulée en gardant à l'esprit les modalités et les limites de l'enquête OD, influençant les calculs qui en résultent. De ce fait, voici les spécificités de cette enquête ainsi que les hypothèses qu'elle pose.

Population sondée - échantillonnage

Cette enquête a sondé 4% de la population Monréalaise. Dans le but de bien représenter la population, des facteurs de pondération à l'échelle des ménages et des personnes sont appliqués aux déplacements échantillonnés. Les facteurs de pondération ont été déterminés et calculés par l'équipe de l'enquête OD, en fonction des caractéristiques des personnes et des ménages. Par exemple, un déplacement effectué régulièrement par un grand nombre de personnes pourrait avoir un facteur de pondération plus élevé, tandis que les déplacements moins fréquents pourraient avoir un facteur de pondération plus faible.

Temporalité de l'enquête

La plus récente enquête OD a eu lieu entre le 5 septembre et le 20 décembre 2018. Elle recense donc les déplacements d'une journée de 24h moyenne :

- En semaine;
- Pendant l'automne.

Limites :

- L'enquête la plus récente a eu lieu en 2018. Les habitudes de déplacements des citoyen·nes peuvent avoir changé, notamment depuis la pandémie COVID-19, qui a débuté en 2019.
- Les habitudes de déplacements en automne peuvent être différentes de celles en été ou en hiver, en raison des conditions météorologiques.

Confidentialité des données

Pour des raisons de confidentialité, les coordonnées (x,y) des domiciles, des origines et des destinations des déplacements sont associées au point le plus proche d'une grille de 250m.

Limite :

- Il est donc impossible d'identifier avec exactitude le lieu de résidence, d'origine et de destination de chacune des personnes interrogées et de leurs déplacements.

L'ENQUÊTE ORIGINE - DESTINATION

Hypothèses et considérations

Modes de déplacement :

- La somme des parts modales totalise toujours 100%.
- Ce portrait comprend sept catégories de part modale :
 1. « Marche »
 2. « Vélo »
 3. « Métro »
 4. « Auto » : cette catégorie comprend Auto conducteur et Auto passager
 5. « Autobus » : cette catégorie comprend tous les autobus de ville (STM, RTL, STL, CIT, autre bus)
 6. « Autobus scolaire »
 7. « Multimodale » : cette catégorie comprend tous les déplacements qui ont nécessité l'utilisation de plus d'un mode.
 8. « Autre » : cette catégorie comprend le taxi, la moto, le transport adapté, le mode interurbain et tout mode indéterminé.

À considérer dans les analyses :

- Toutes les personnes de l'échantillon ont été incluses dans la description des populations et dans l'analyse du nombre moyen de déplacements par personne. Toutefois, seuls les déplacements des personnes s'étant déplacées au moins une fois sont pris en compte dans l'analyse.
- Le motif de déplacement « retour au domicile » a été exclu des analyses de motifs de déplacement seulement, puisqu'on suppose presque toujours un retour au domicile à la fin de la journée.

PORTRAIT GÉNÉRAL

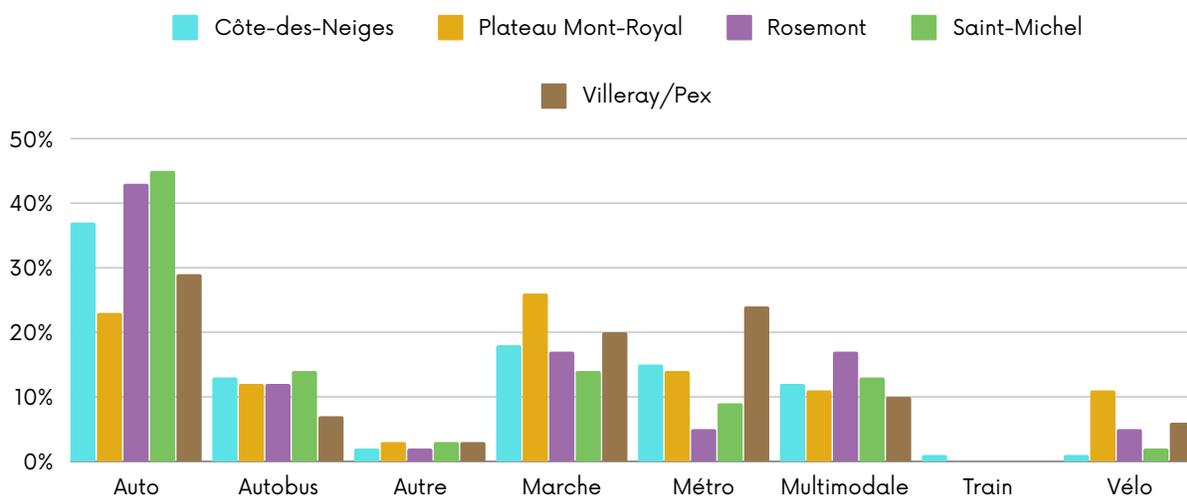
Cette section porte sur les **caractéristiques générales de la population** des quartiers analysés. Elle présente aussi les **comportements globaux de mobilité** pour les différentes populations de ces quartiers.

DIFFÉRENTS QUARTIER DE MONTRÉAL

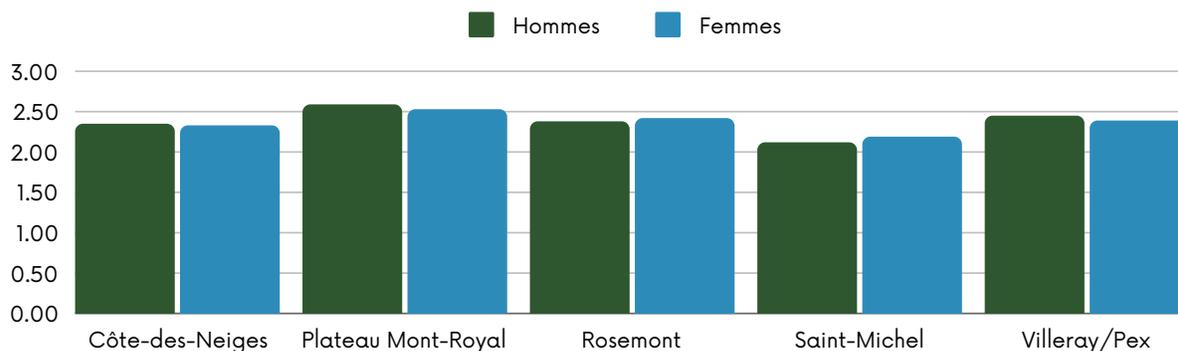
Caractéristiques démographiques de chaque quartier

	Côte-des-Neiges	Plateau Mont-Royal	Rosemont	Saint-Michel	Villeray/Parc-Extension
Population	101 968	89 775	96 605	60 659	125 304
Ménages	45 662	47 836	50 230	24 950	62 630
Taille des ménages	2.2	1.9	1.9	2.4	2.0
Véhicules / ménage	0.8	0.6	0.8	0.9	0.7
Déplacements / jour	2.34	2.56	2.40	2.15	2.42
Permis de conduire	73%	78%	77%	69%	74%

De façon générale, comment leur population se déplace-t-elle?



En moyenne, combien de déplacements ils et elles font par jour?

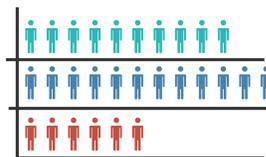


*À noter que le sondage permet seulement de choisir le genre « homme » ou « femme ».

Comment la population de Saint-Michel se compare-t-elle à celle des autres quartiers?

Faits saillants

Saint-Michel présente **la plus petite population**, mais **la plus grande taille moyenne des ménages**.



60 659

Population



2.4

Taille des ménages

Saint-Michel reçoit **le plus petit nombre de déplacements** par jour et **le plus petit nombre moyen de déplacements** par jour par personne.

108 000
Déplacements à destination
du quartier, par jour

2.15
Nombre
moyen de
déplacements
par jour par
personne



Les résident-es de Saint-Michel ont **le plus petit taux de possession du permis de conduire**, mais **le plus grand nombre de voitures par ménage**.



69%

Taux de possession
du permis de
conduire



0.9

Nombre de
voitures par
ménage

Comment les habitudes de mobilité des Michelois-es se comparent-elles à celles des autres quartiers?

Faits saillants

Pour tous déplacements confondus, Saint-Michel présente la part modale **la plus élevée** pour les catégories « Autobus » et « Auto ».

14 %

Autobus



45 %

Auto



14 %

Marche

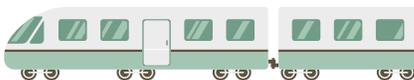


Saint-Michel présente la part modale **la plus faible** pour la catégorie « Marche ».

Saint-Michel présente le **2e taux d'utilisation du métro le plus faible**, précédé par Rosemont. À noter qu'il n'y a que deux stations de métro dans le quartier Saint-Michel (Iberville et Saint-Michel).

9 %

Métro



Le train est le mode le moins utilisé dans tous les quartiers.

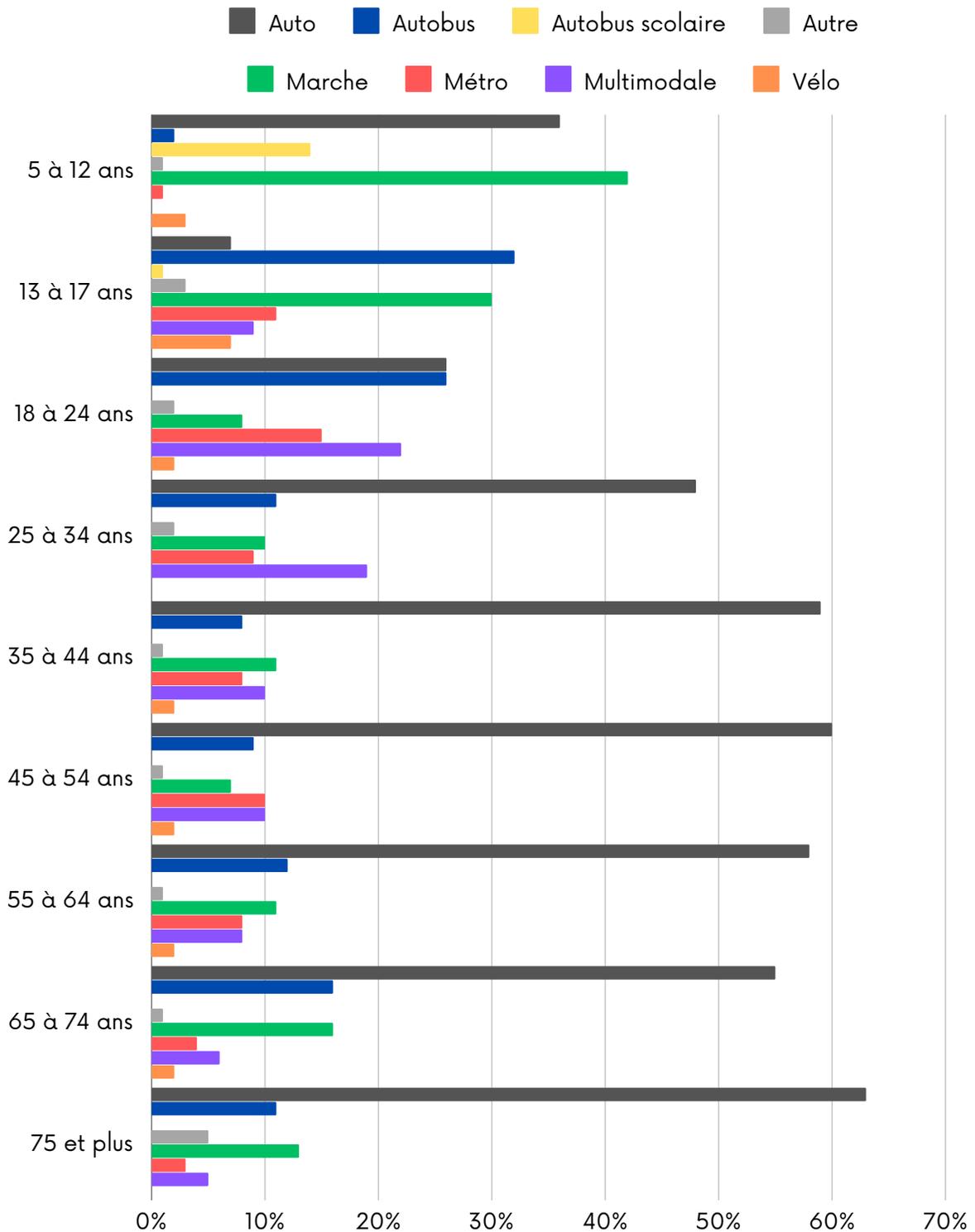
Saint-Michel présente le **2e taux d'utilisation du vélo le plus faible**, précédé par Côte-des-neiges.

2 %

Vélo



Comment les modes de déplacement des habitant-es de Saint-Michel varient-ils selon leur âge ?



Comment les modes de déplacement des habitant·es de Saint-Michel varient-ils selon leur âge ?

Faits saillants

Les 5 à 12 ans se déplacent majoritairement :



42 %

Marche



36 %

Auto



30 %

Marche



26 %

Autobus



26 %

Auto



Les 13 à 17 ans se déplacent majoritairement :



Les personnes de 18 ans et plus se déplacent majoritairement :



53 %

Auto



12 %

Multimodalité

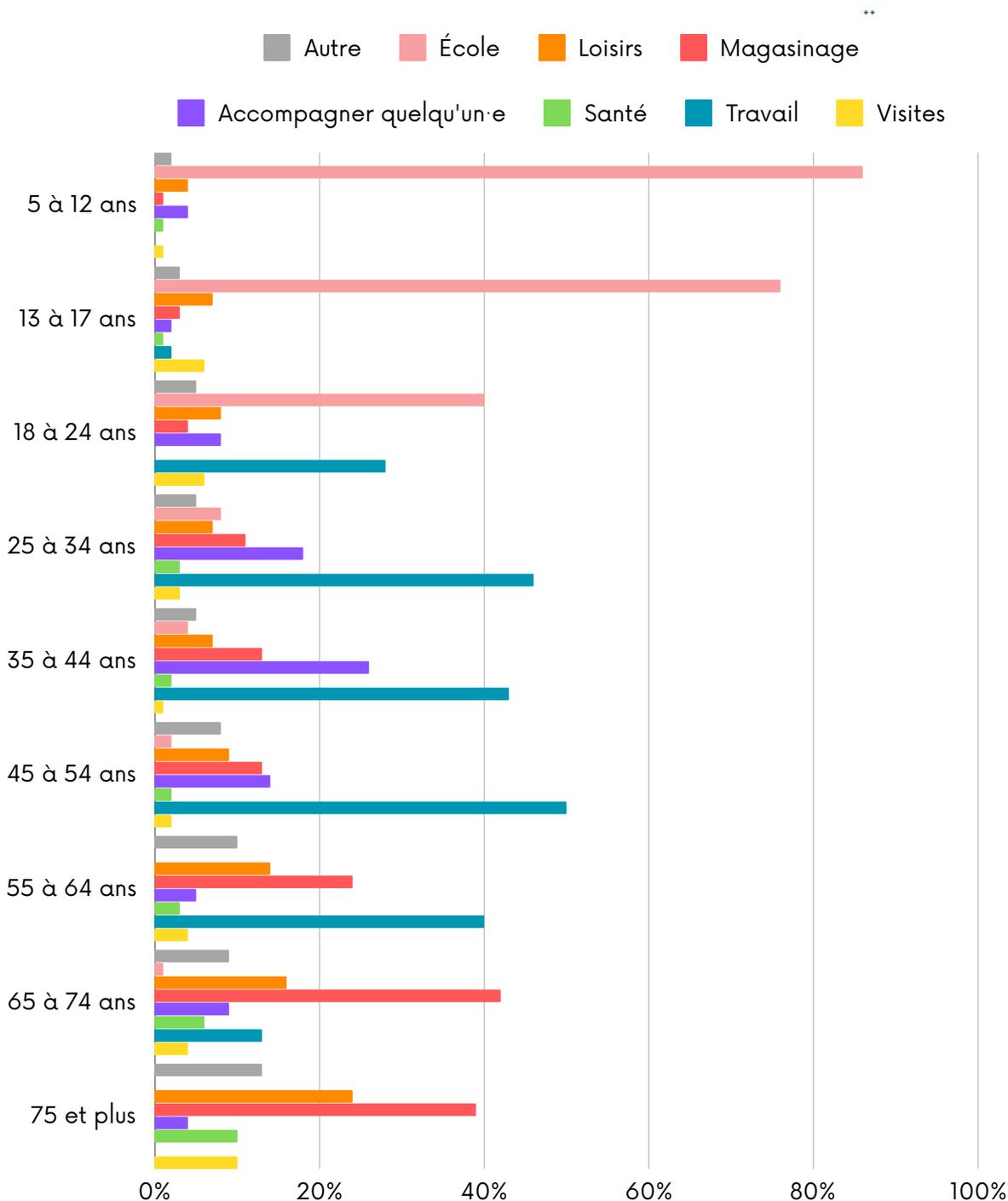


12 %

Autobus



Comment les motifs de déplacement des habitant-es de Saint-Michel varient-ils selon leur âge ?



*À noter que pour cette analyse, le motif « retour au domicile » a été exclu, puisqu'on s'intéresse aux raisons pour lesquelles les résident-es se déplacent à l'extérieur de leur domicile.

** Les déplacements pour le motif « magasinage » comprennent les déplacements vers les commerces et les centres commerciaux. Ils incluent les déplacements pour l'alimentation.

Comment les motifs de déplacement des habitant·es de Saint-Michel varient-ils selon leur âge ?

Faits saillants

Pour la population micheloise entre **5 et 24 ans**, la raison de déplacement la plus fréquente est **l'école**.

Motif de déplacement : école

86 %

5 à 12 ans



76 %

13 à 17 ans



40 %

18 à 24 ans

Motif de déplacement : travail



45 %

25 à 64 ans

Pour la population micheloise entre **25 et 64 ans**, la raison de déplacement la plus fréquente est le **travail**.

Pour la population micheloise de **65 ans et plus**, les raisons de déplacement les plus fréquentes sont le magasinage, suivi des loisirs.

Motifs : Magasinage et loisirs

41 %

Magasinage

65 ans et +

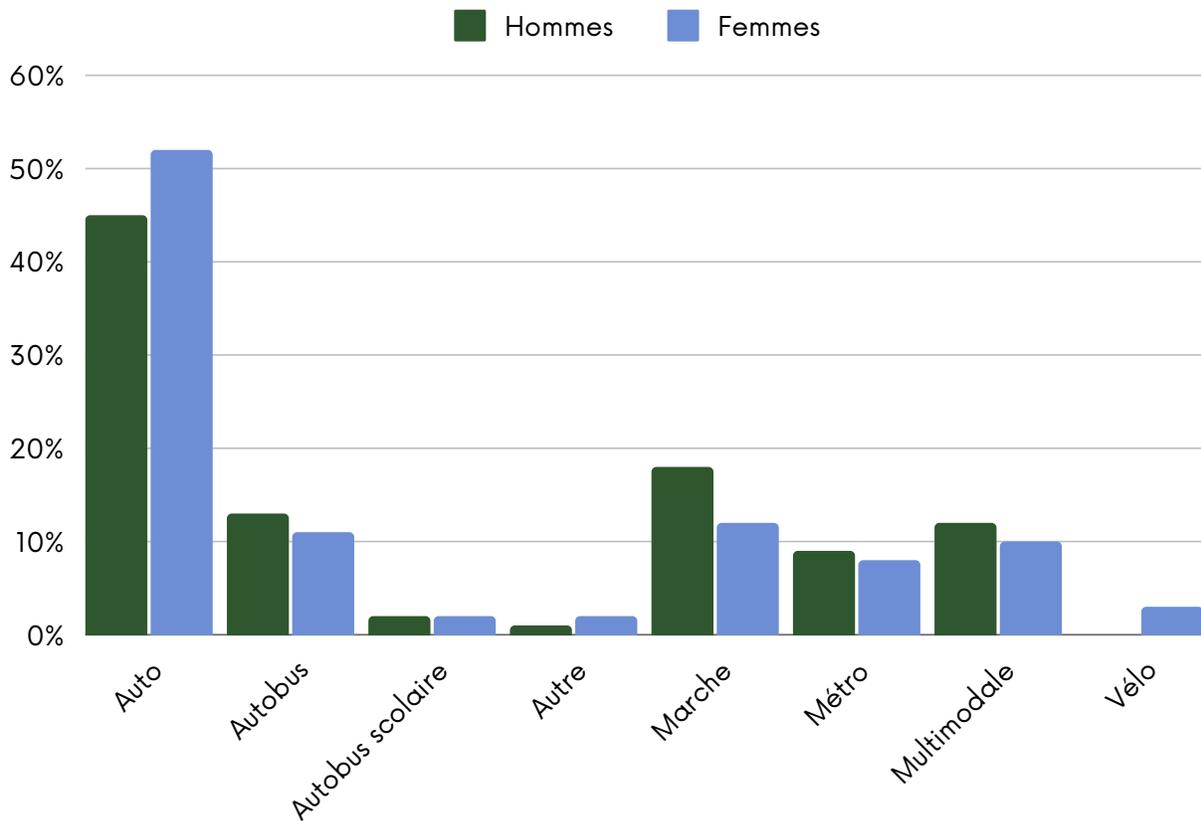


19 %

Loisirs



Comment les modes de déplacement des habitant-es de Saint-Michel varient-ils selon leur genre ?



*À noter que le sondage permet seulement de choisir le genre « homme » ou « femme ».

Faits saillants



Les femmes utilisent plus la voiture que les hommes.



Les hommes marchent plus que les femmes.

ANALYSE SPATIALE DES DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENT-ES DE SAINT-MICHEL

Maintenant que nous avons une meilleure compréhension de la composition de la population micheloise et de leurs habitudes générales de déplacement, nous pouvons analyser spatialement leurs comportements de mobilité.

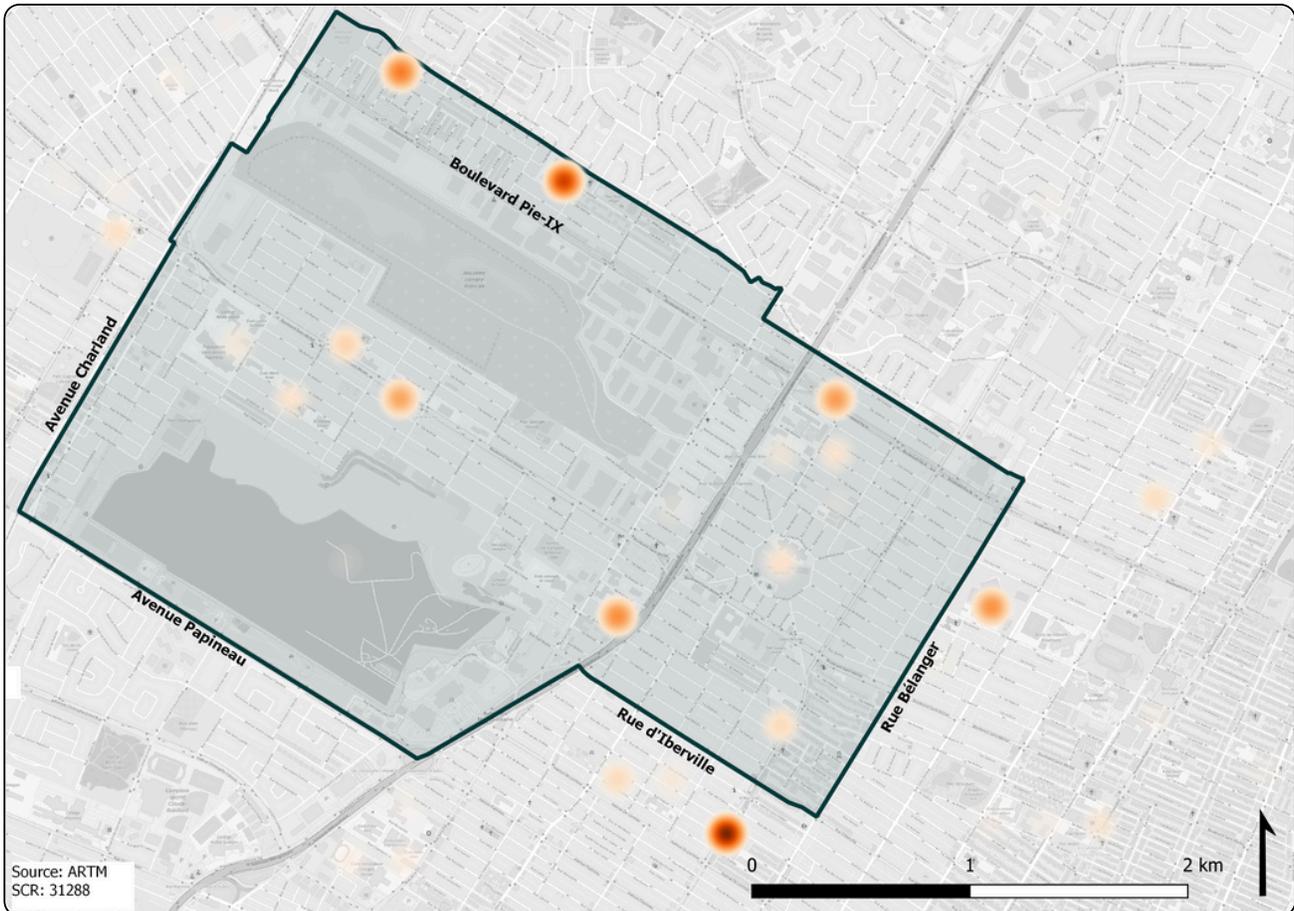
Cette section utilise des outils de cartographie pour explorer en détail les déplacements des résident·es de Saint-Michel. Elle examine les motifs de déplacement en fonction des différents groupes d'âge, en se concentrant sur les lieux visités et les moyens de transport utilisés pour y accéder. Nous analysons également la proportion des déplacements effectués à l'intérieur du quartier.

L'analyse de cette section porte uniquement sur les déplacements des personnes dont le domicile se trouve à l'intérieur des limites du quartier Saint-Michel.

Enfin, ces déplacements sont comparés avec ceux d'autres quartiers pour obtenir une vue d'ensemble plus complète.

Pour mieux comprendre la suite du portrait

Avant de continuer, cette page explique **comment interpréter les cartes** que vous trouverez dans les pages suivantes. Voici un exemple de carte montrant les destinations des enfants de 5 à 12 ans lorsqu'ils se rendent à l'école :



Un point = Lieu de destination approximatif dans un rayon de 250 mètres (dans ce cas-ci : une école)



Plus le point est foncé, plus le déplacement est fréquent.

Chaque carte est suivie d'une page récapitulative des faits saillants.

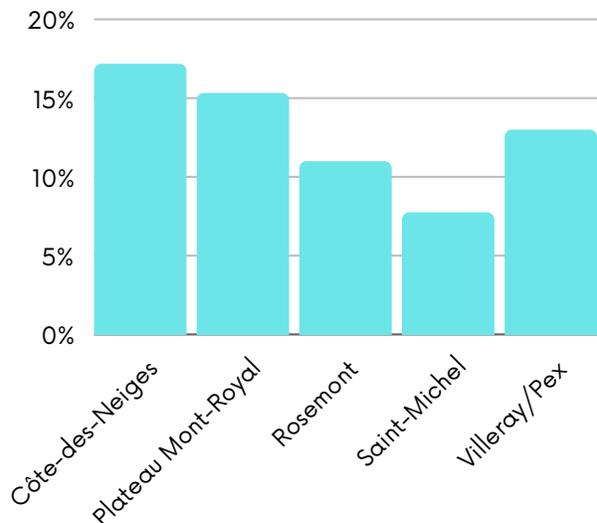
Déplacements vers le travail

Voici les lieux de destinations des Michelois-es qui se rendent au travail.



Déplacements vers le travail

Proportion des déplacements internes



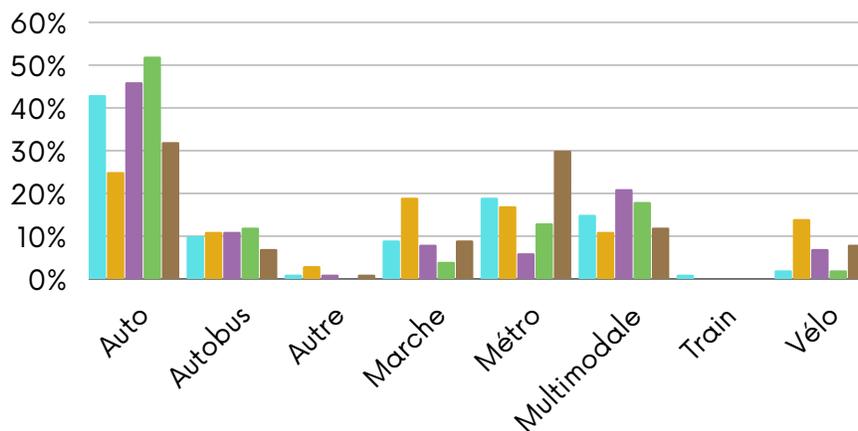
8 %

de leurs déplacements pour le travail se font à l'intérieur de Saint-Michel.

Partes modales

Rosemont Saint-Michel

Villeray/Pex



Les 3 modes les plus utilisés pour ces déplacements sont :

52 %

Auto



18 %

Multimodalité



13 %

Métro



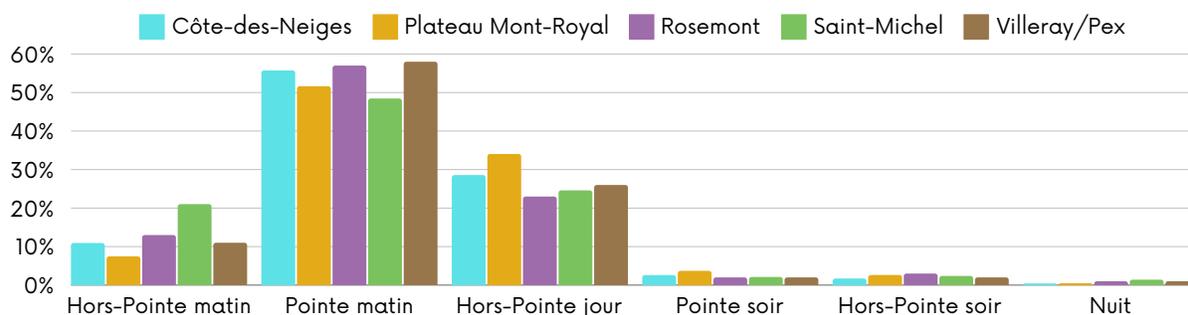
Déplacements vers le travail

Faits saillants

- Ce sont les résident·es de Saint-Michel **qui utilisent le plus la voiture (52%)** pour se rendre au travail, en comparaison avec les autres quartiers.
- Après la voiture, la **multimodalité** est le choix prédominant. Cela s'explique par le fait que de nombreuses personnes se rendent au centre-ville pour le travail, où l'accès en métro est pratique. De plus, étant donné qu'il n'y a que deux stations de métro à Saint-Michel, dans le secteur Sud, les résident·es doivent souvent utiliser d'autres modes de transport pour se rendre à ces stations en raison de la distance à parcourir.
- Ce sont les résident·es de Saint-Michel qui se déplacent **le moins à pied (4%) et à vélo (2%)** vers le travail, en comparaison avec les autres quartiers.

Déplacements vers le travail

Heures de déplacement vers le travail



21 %

Déplacements hors
pointe le matin
(entre 5h et 7h)



48 %

Déplacements en
pointe du matin
(entre 7h et 9h)

Faits saillants

- En comparaison aux autres quartiers, les Michelois-es :
 - **se déplacent le plus entre 5h et 7h du matin** (hors de l'heure de pointe)
 - **se déplacent le moins entre 7h et 9h du matin** (pendant l'heure de pointe)

Recommandations

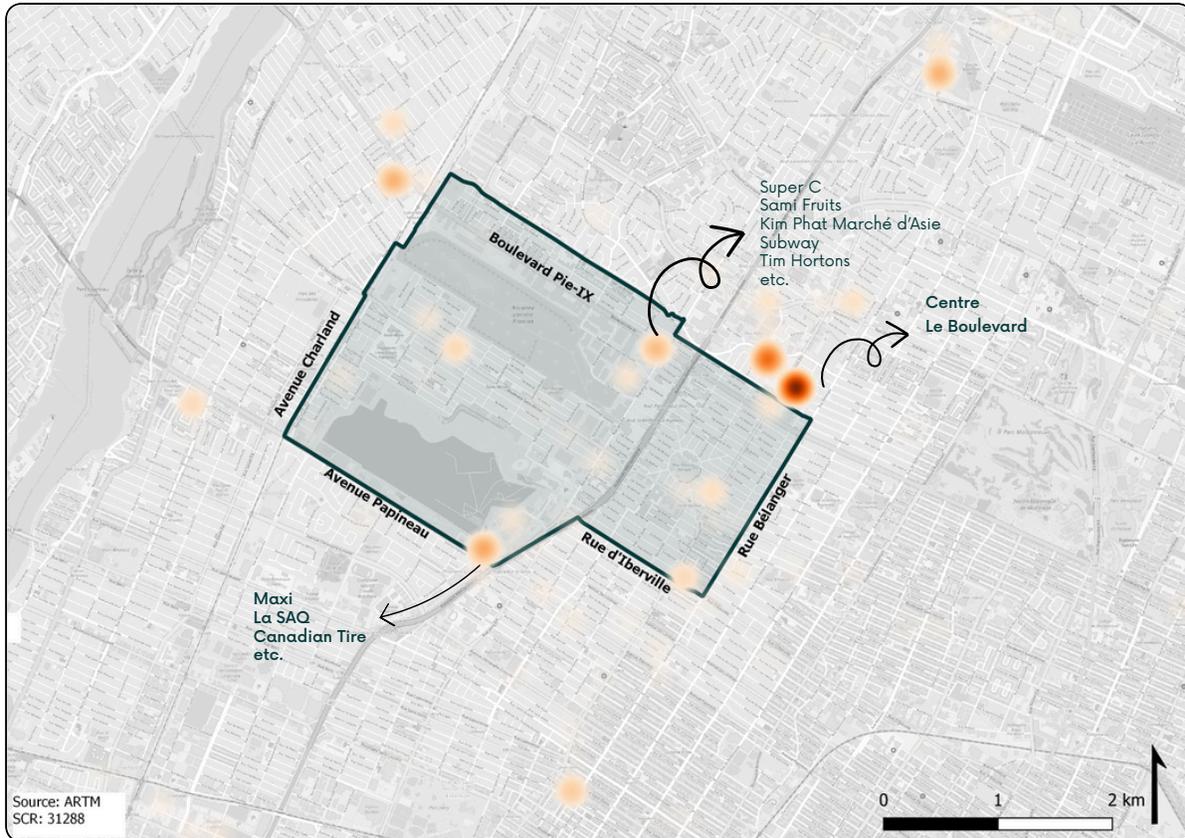
Le déplacement hors des heures de pointe habituelles est une spécificité de Saint-Michel qui nécessite une analyse plus approfondie.

Planifier les déplacements en fonction des heures de pointes propres à Saint-Michel:

- Offrir des services alternatifs (p. ex. navette, mobilité partagée)
- Ajuster les horaires d'autobus en conséquence

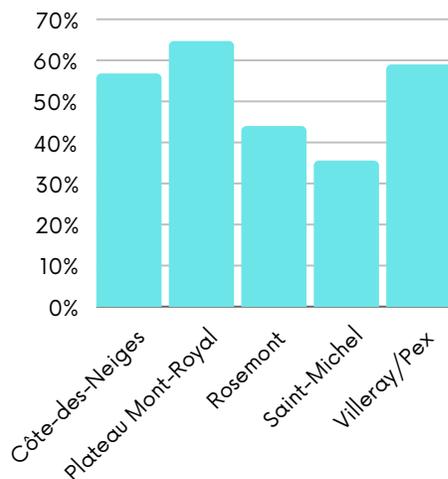
Déplacements pour le magasinage

Voici les lieux de destinations des Michelois·es qui se rendent dans un commerce ou dans un centre commercial :

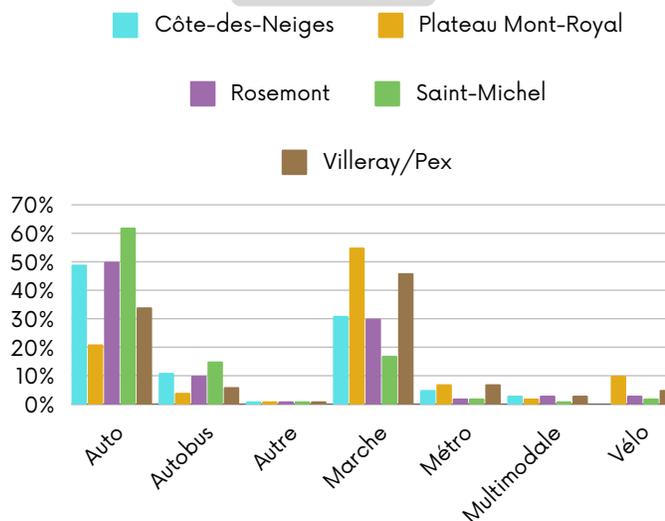


Déplacements pour le magasinage

Proportion des déplacements internes



Parts modales



Seulement

36 %

de leurs déplacements pour le magasinage se font à l'intérieur de Saint-Michel.

Les 3 modes les plus utilisés pour ces déplacements sont :

62 %

Auto



17 %

Marche

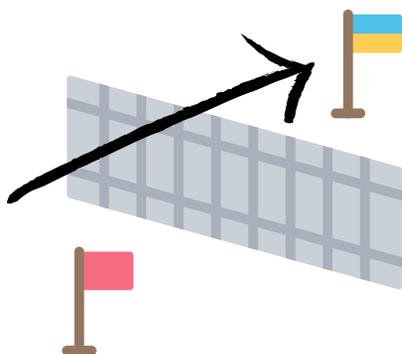


15 %

Autobus



Faits saillants



Avec 36%, Saint-Michel présente **la plus faible proportion des déplacements internes** pour le magasinage (c'est-à-dire à l'intérieur des limites du quartier Saint-Michel).

Les destinations les plus fréquentées par les résident·es de Saint-Michel pour le magasinage semblent se situer à l'extérieur mais très près des limites du quartier, là où il y a de grands générateurs de déplacements (p. ex. magasins grandes surfaces, centres d'achat.)

Déplacements pour le magasinage

Par rapport aux autres quartiers analysés, les déplacements pour le motif magasinage des Michelois-es se caractérisent ainsi :

- **L'utilisation de la voiture est proportionnellement plus élevée (62 %).**
- **L'utilisation de l'autobus de ville est proportionnellement plus élevée (15 %).**
- **La marche à pied est beaucoup moins utilisée (17 %).**



Pourquoi?

Étant donné que les principaux générateurs de déplacements sont souvent des magasins de grande surface ou des centres commerciaux :

- La disponibilité de stationnement est généralement plus abondante, ce qui rend l'utilisation de la voiture plus attrayante.
- Les distances plus importantes à parcourir peuvent rendre la multimodalité nécessaire, même si elle n'est pas toujours conviviale pour les déplacements liés au magasinage, notamment en raison des contraintes liées au transport de biens.

*Les caractéristiques des déplacements sont très semblables pour les motifs de santé et de loisirs. Référez-vous aux graphiques des deux pages suivantes pour tous les détails.

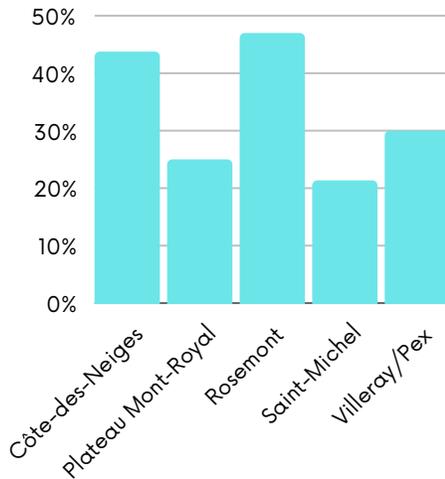
Déplacements vers les établissements de santé

Voici les lieux de destinations des Michelois-es qui se déplacent pour consulter un-e professionnel-le de la santé :



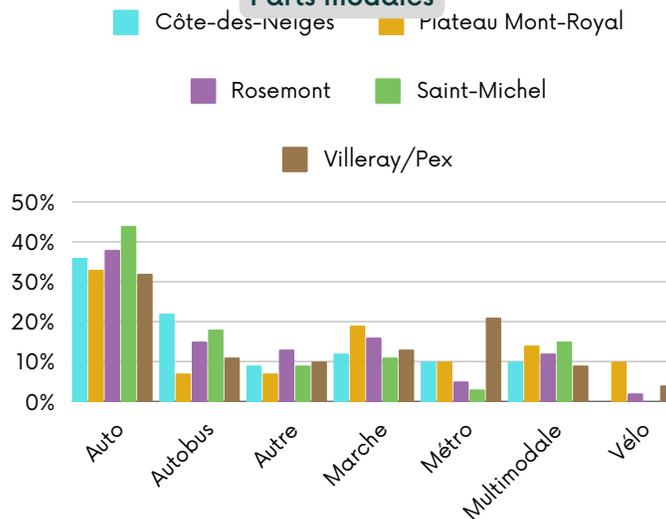
Déplacements vers les établissements de santé

Proportion des déplacements internes



Seulement
21 %
de leurs déplacements pour la santé
se font à l'intérieur de Saint-Michel.

Parts modales



Les 3 modes les plus utilisés pour ces déplacements sont :

44 %

Auto



18 %

Autobus



15 %

Multimodalité



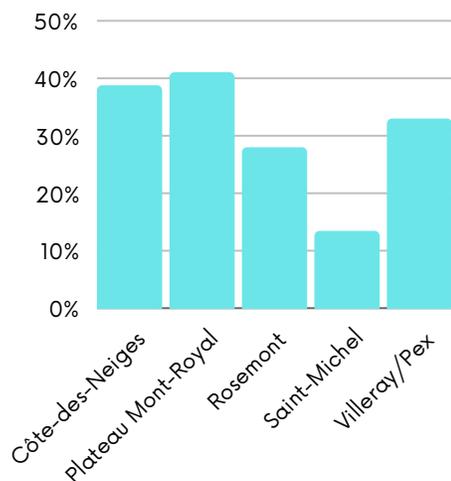
Déplacements vers les loisirs

Voici les lieux de destinations des Michelois-es qui se rendent dans des lieux de loisirs (p. ex. passe-temps et divertissements, restaurant) :

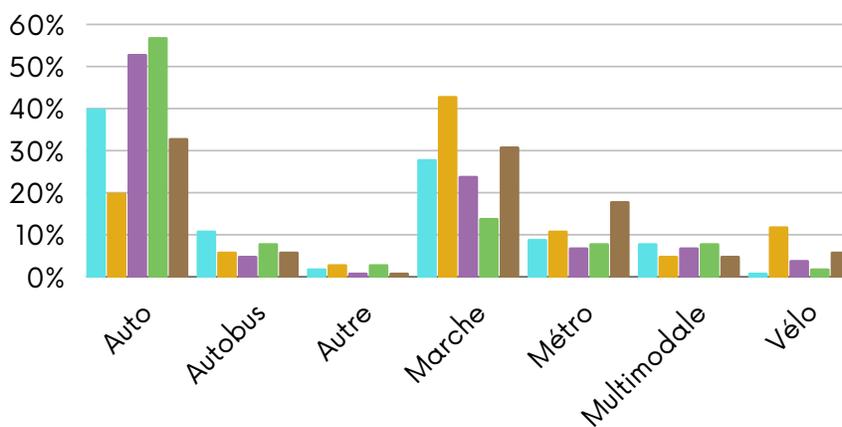


Déplacements vers les loisirs

Proportion des déplacements internes



Seulement
13 %
de leurs déplacements pour les loisirs se font à l'intérieur de Saint-Michel.



Les 3 modes les plus utilisés pour ces déplacements sont :

57 %

Auto



14 %

Marche



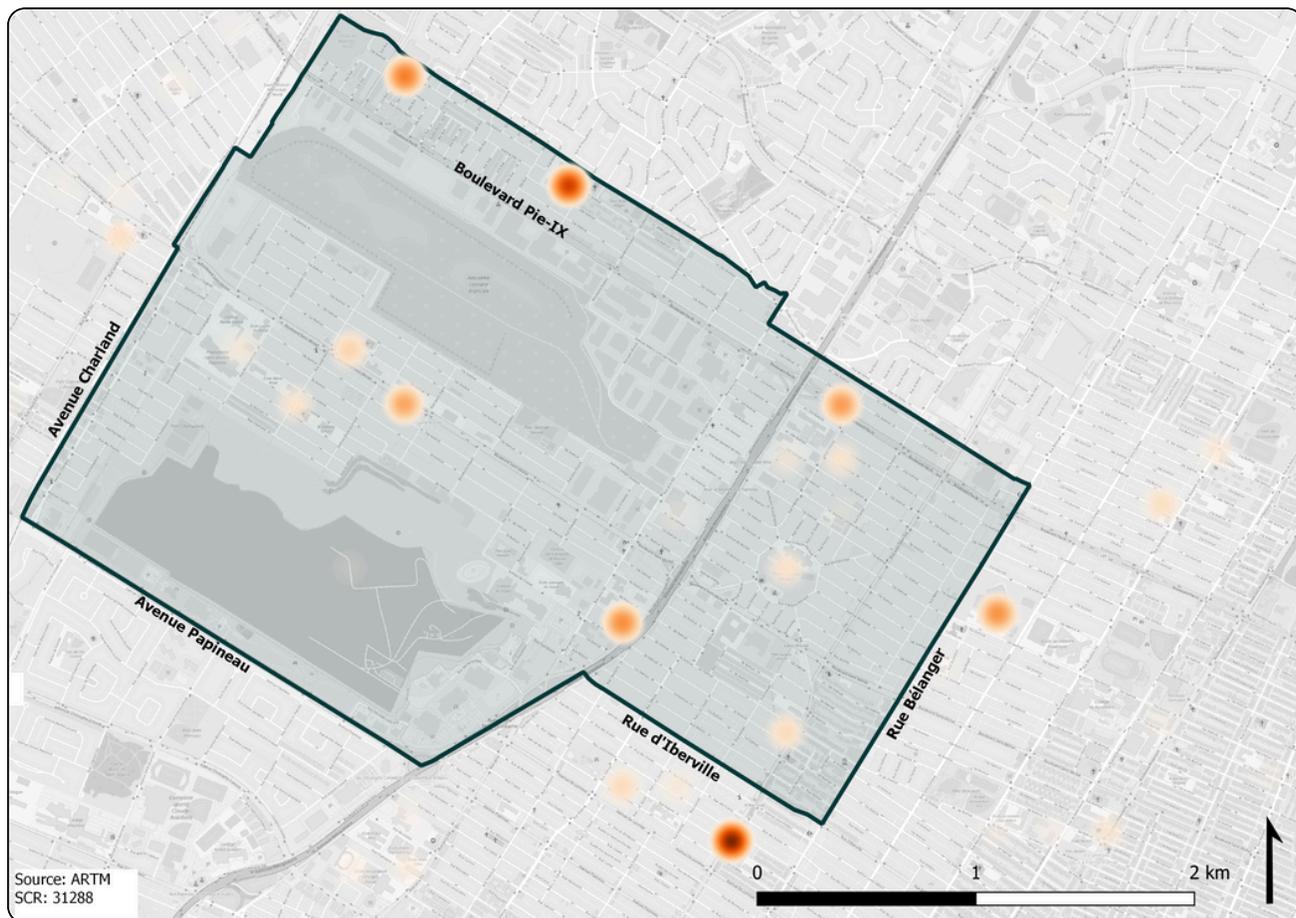
8 %

Autobus



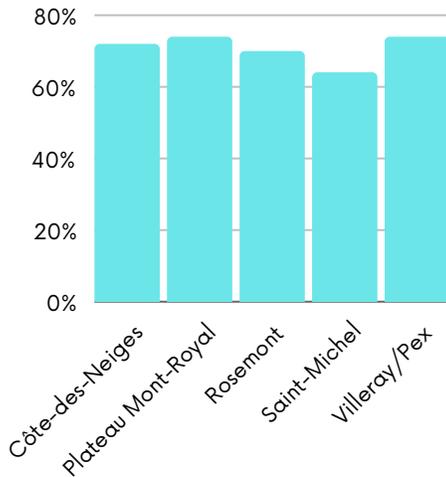
Déplacements vers l'école (5 à 12 ans)

Voici les lieux de destinations des Michelois-es de 5 à 12 ans qui se rendent à l'école. Une carte avec toutes les écoles fréquentées se trouve à la page 62.



Déplacements vers l'école (5 à 12 ans)

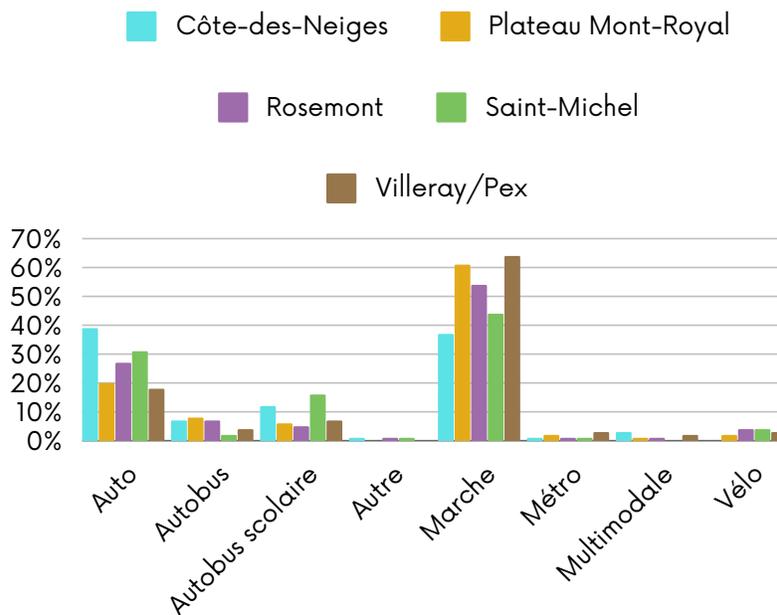
Proportion des déplacements internes et externes



36 %

de leurs déplacements pour l'école se font à l'extérieur de Saint-Michel.

Parts modales



Les 3 modes les plus utilisés pour aller à l'école :

44 %

Marche



31 %

Auto



16 %

Autobus scolaire



Déplacements vers l'école (5 à 12 ans)

Faits saillants

- Les enfants de 5 à 12 ans se déplacent majoritairement à pied (44%) vers l'école, suivi de la voiture (31%) et de l'autobus scolaire (16%).
- Cependant, les enfants michelois et côte-des-neigiens de 5 à 12 ans **se déplacent moins à pied vers l'école**, en comparaison avec les autres quartiers.
- Les enfants michelois et côte-des-neigiens de 5 à 12 ans **voyagent davantage en auto** vers l'école, en comparaison avec les autres quartiers.
- Les enfants michelois de 5 à 12 ans **voyagent davantage en autobus scolaire (16%) vers l'école**, en comparaison avec les autres quartiers.
- Saint-Michel et Rosemont présentent **la plus grande proportion d'enfants de 5 à 12 ans qui utilisent leur vélo pour se rendre à l'école, avec 4%**.
- **Avec 64%**, Saint-Michel présente **la plus faible proportion des déplacements internes pour l'école** (à l'intérieur des limites du quartier Saint-Michel).

Recommandations

- Les enfants comptent parmi les usagers et usagères les plus vulnérables. **Développer un réseau piéton sécurisé, adapté à ces populations, pour garantir la sécurité de tous·tes.**
- Il faut profiter de la popularité du vélo chez les plus jeunes et **sécuriser le réseau cyclable à proximité des écoles et des parcs.**

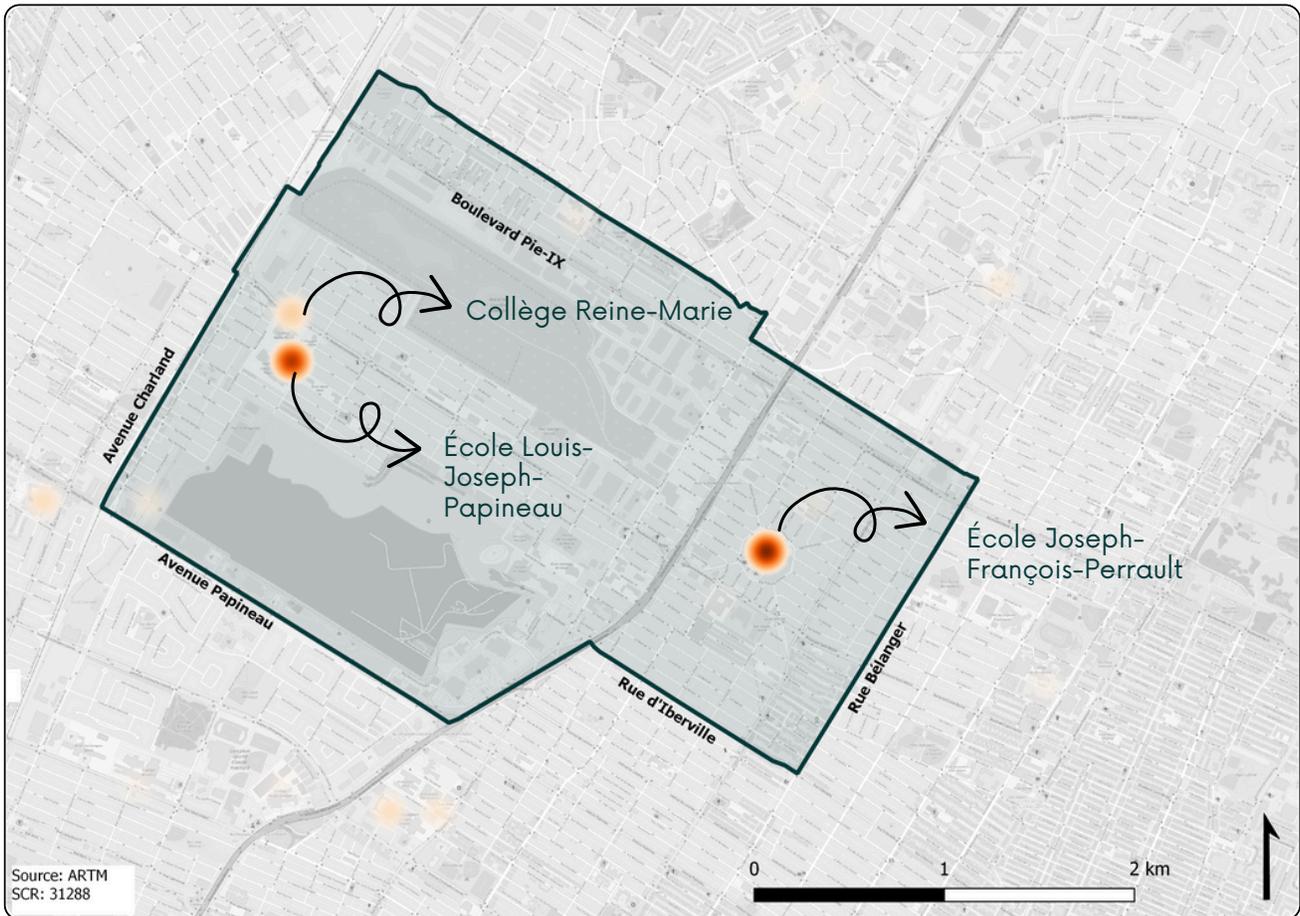


Brigadier scolaire

Par: Jacinthe Lavallée

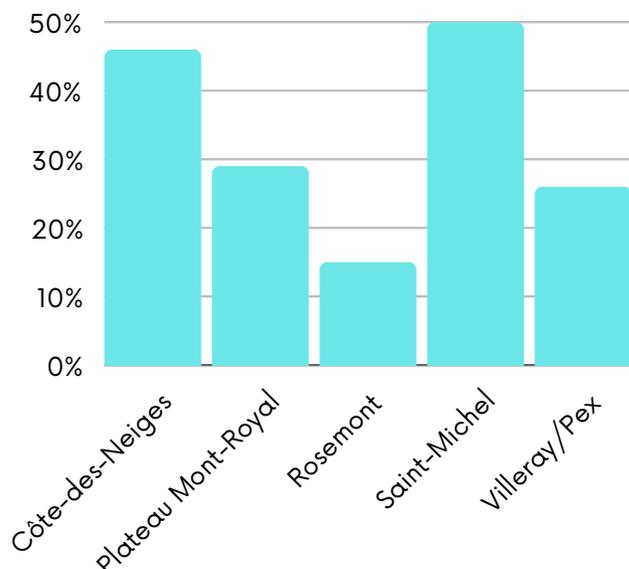
Déplacements vers l'école (13 à 17 ans)

Voici les lieux de destinations des Michelois-es de 13 à 17 ans qui se rendent à l'école.



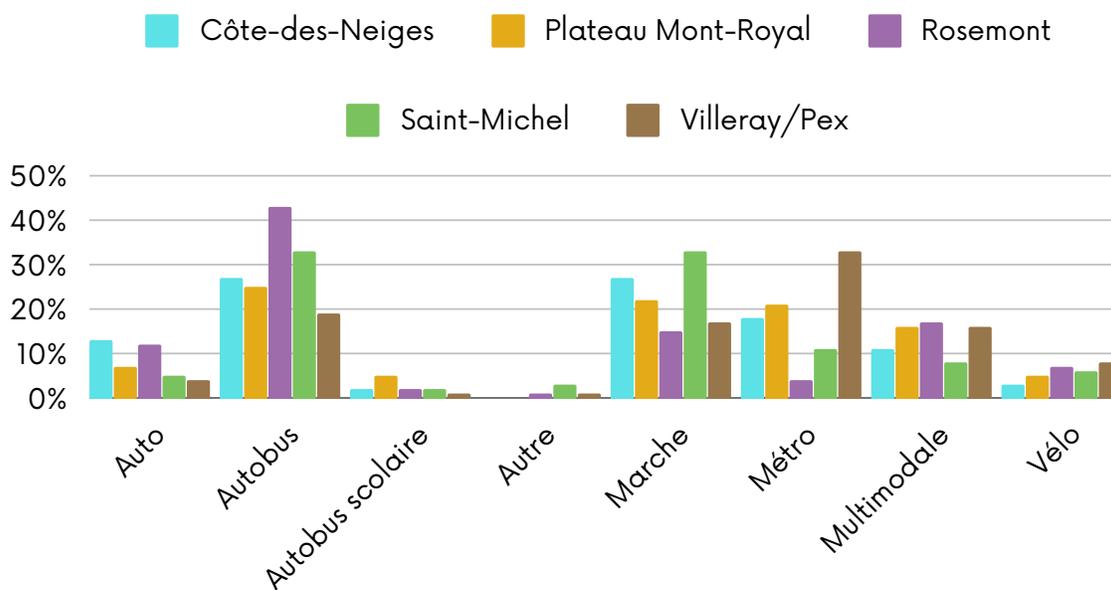
Déplacements vers l'école (13 à 17 ans)

Proportion des déplacements internes



50 %
de leurs déplacements pour l'école se font à l'intérieur de Saint-Michel.

Parts modales



Les 3 modes les plus utilisés pour ces déplacements sont :

33 %

Autobus



33 %

Marche



11 %

Métro



Déplacements vers l'école (13 à 17 ans)

Faits saillants

- C'est à Saint-Michel que les enfants de 13 à 17 ans **se déplacent le plus à pied (33%) pour se rendre à l'école.**
- Après Rosemont, c'est à Saint-Michel que les enfants de 13 à 17 ans se déplacent le plus en **autobus de ville (33%)** pour se rendre à l'école.
- Avec 50%, Saint-Michel présente **la plus forte proportion des déplacements internes** (à l'intérieur des limites du quartier Saint-Michel).

Recommandation

La tranche d'âge de 13 à 17 ans sont les prochaines utilisatrices de la rue : afin de réduire leur dépendance à l'automobile, **il est nécessaire de leur offrir une expérience positive en transports en commun.**



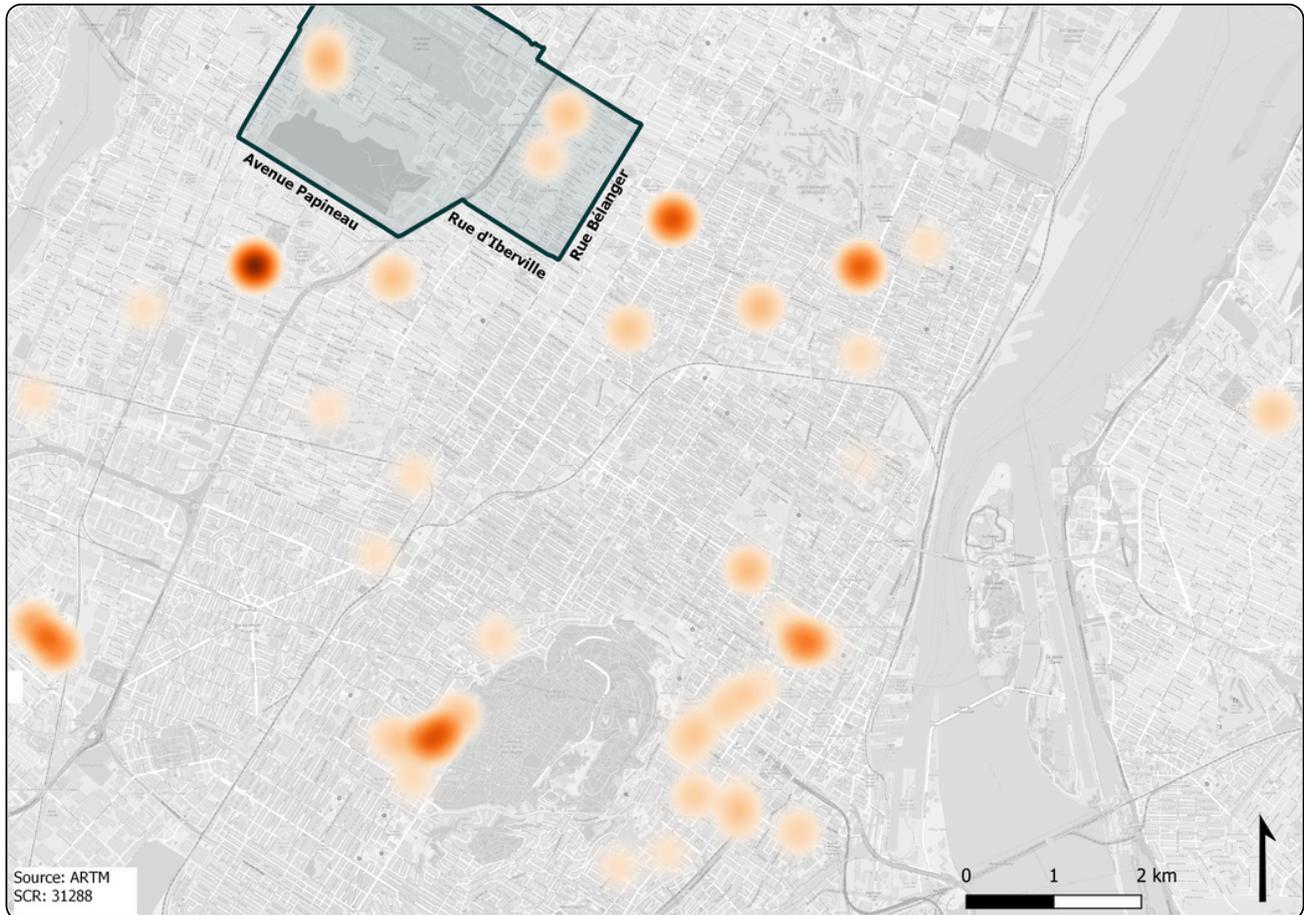
En ligne pour la 141

Par: André Lefrançois

Une scène typiquement montréalaise et un bel exemple de civisme et de respect envers les autres où les gens se mettent en ligne en attendant l'autobus.

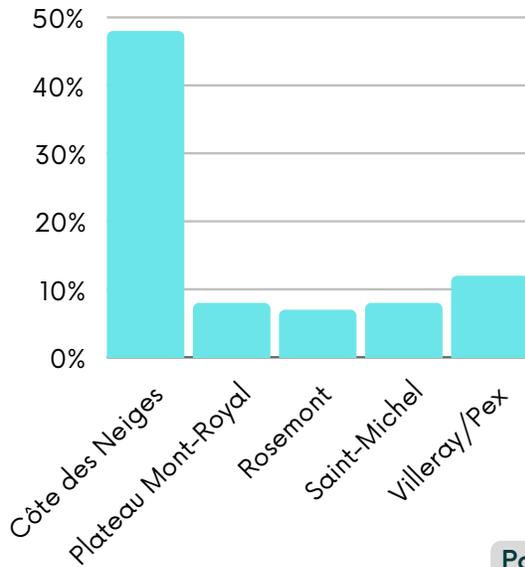
Déplacements vers l'école (18 ans et plus)

Voici les lieux de destinations des Michelois-es de 18 ans et plus qui se rendent à l'école.



Déplacements vers l'école (18 ans et plus)

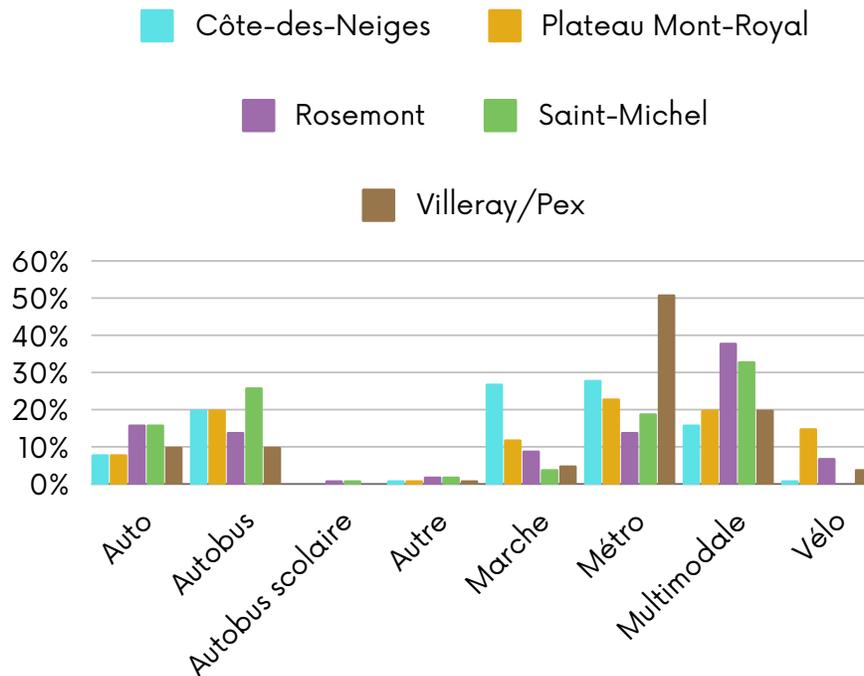
Proportion des déplacements internes



8%

de leurs déplacements pour l'école se font à l'intérieur de Saint-Michel.

Parts modales



Les 3 modes les plus utilisés pour ces déplacements sont :

33%

Multimodalité



26%

Autobus



19%

Métro



Déplacements vers l'école (18 ans et plus)

Faits saillants

- La **multimodalité (33%)** est le mode de déplacement dominant vers l'école pour les adultes michelois, combinant principalement l'autobus et le métro.
 - Les établissements d'enseignement supérieur sont principalement situés au centre-ville ou dans Côte-des-Neiges, accessibles en métro. C'est aussi pourquoi les étudiant·es résidant à Côte-des-Neiges se rendent majoritairement à pied à l'école, notamment vers des lieux comme l'Université de Montréal, le HEC ou la Polytechnique.
- Le quartier Saint-Michel est éloigné des principaux pôles d'études pour les personnes de 18 ans et plus, avec **seulement 8 % des déplacements réalisés à l'intérieur** du quartier.
- C'est à Saint-Michel que les adultes **se déplacent le plus en autobus de ville (26%) pour se rendre à l'école**.
- Après Rosemont, Saint-Michel est le quartier où les adultes ont le plus **recours à la multimodalité (33%)** pour se rendre à l'école.

Constat - La multimodalité

La multimodalité (correspondance entre autobus et métro) est plus utilisée à Saint-Michel que dans la majorité des autres quartiers :

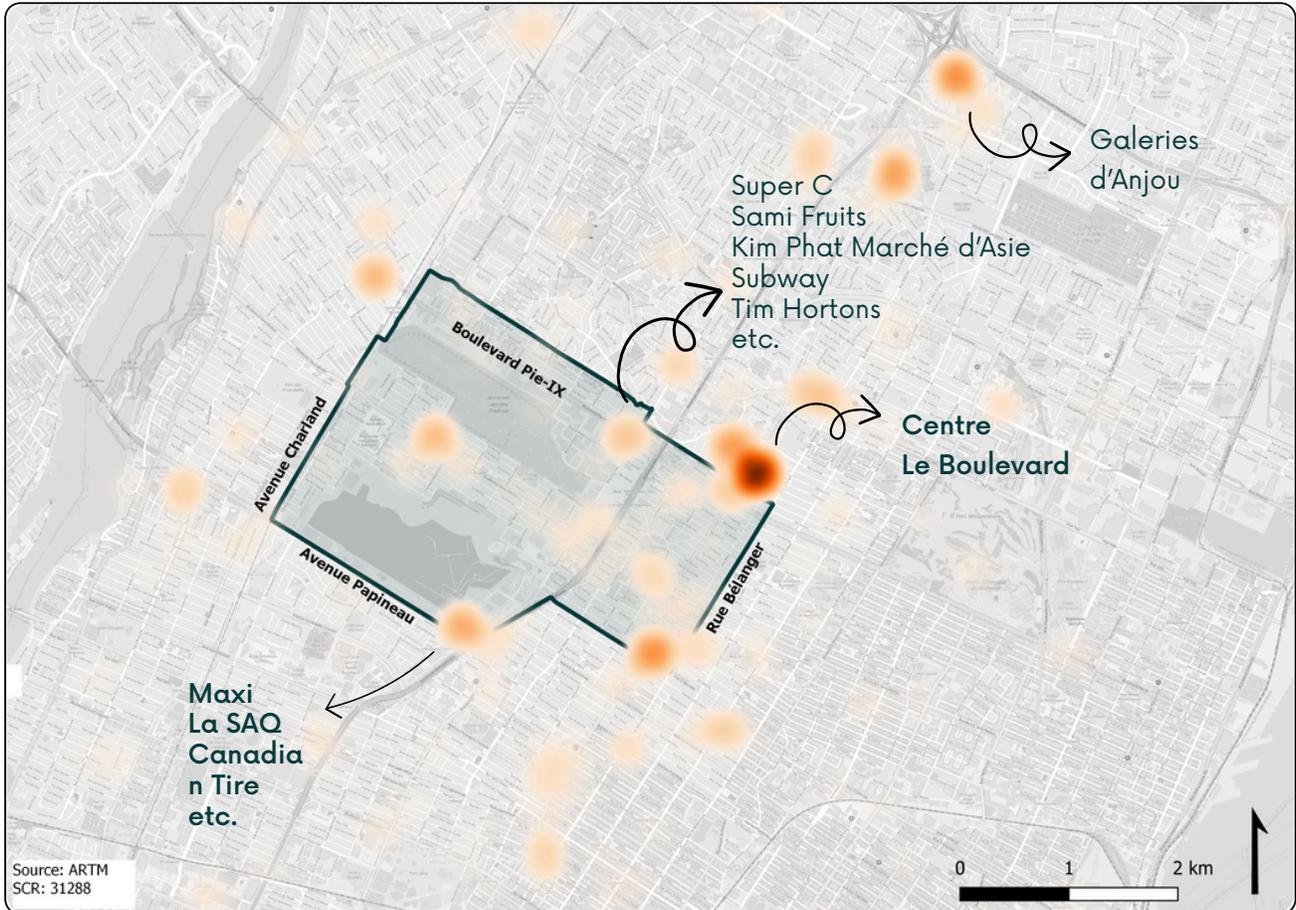
33 %	Part modale de la multimodalité pour les déplacements vers l'école (18 ans et plus)
13 %	Part modale de la multimodalité pour tous déplacements confondus.

Recommandations

- **Développer les stations de métro Iberville et Saint-Michel en tant que pôles de mobilité**, offrant une gamme de services de mobilité variés. Cela permettrait de créer des points d'entrée et de sortie essentiels vers le quartier.
- Il n'y a que deux stations de métro à Saint-Michel. **Il faut assurer un service d'autobus efficace à destination et en départ de ces stations ainsi que des infrastructures de mobilité active adéquates.**

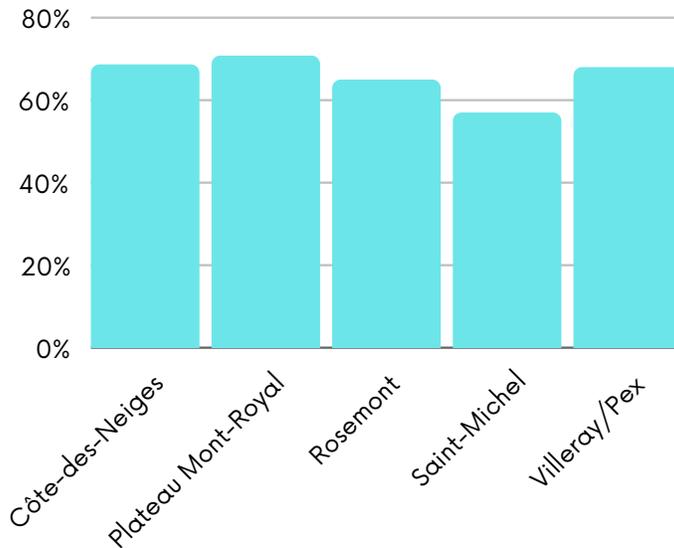
Déplacements des retraité·es

Voici les lieux de destinations pour les Michelois·es retraité·es.



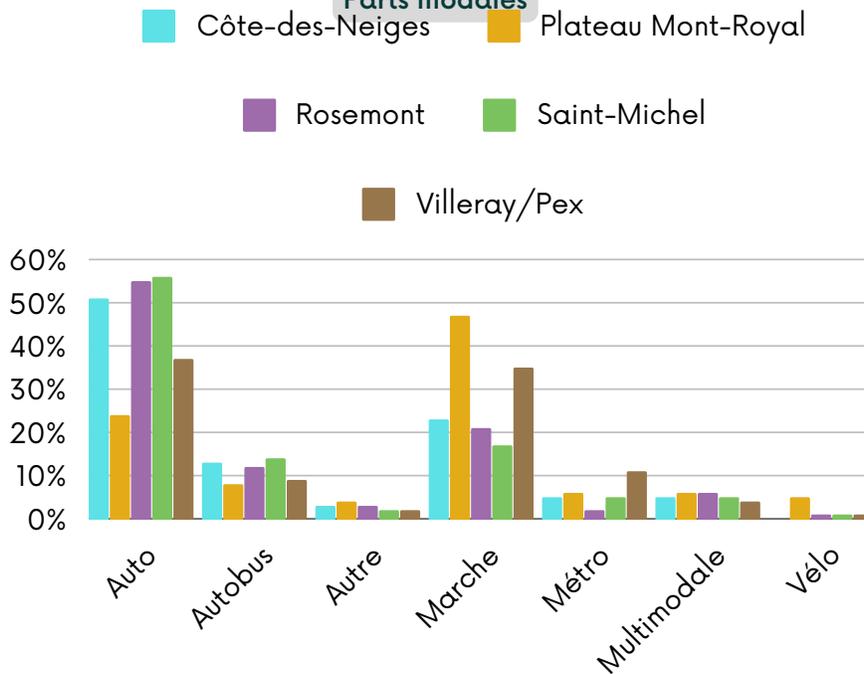
Déplacements des retraités-es

Proportion des déplacements internes



57 %
de leurs déplacements se font à l'intérieur de Saint-Michel.

Parts modales



Les 3 modes les plus utilisés pour ces déplacements sont :

56 %

Auto



17 %

Marche



14 %

Autobus



Déplacements des retraité·es

Faits saillants

Les personnes retraitées résidant à Saint-Michel **se déplacent beaucoup moins à pied** que celles des autres quartiers.

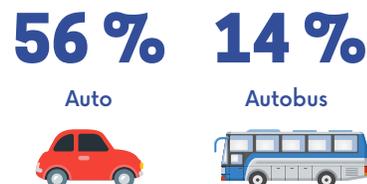


Avec 57%, Saint-Michel présente **la plus faible proportion des déplacements internes des retraité·es** (à l'intérieur des limites du quartier Saint-Michel).

Les motifs de déplacement des retraité·es sont principalement liés au magasinage et aux loisirs. On remarque toutefois que les destinations générant beaucoup de déplacements pour ces motifs sont souvent situées à l'extérieur des limites du quartier de Saint-Michel.

La **mobilité réduite** affecte certains membres de ce groupe et entraîne les conséquences suivantes sur les parts modales :

- Un plus faible rayon de déplacement (incapacité de se déplacer loin);
- Utilisation plus importante de la voiture et de l'autobus de ville.



Recommandations

Une proportion importante des retraité·es comprend les personnes âgées, qui sont aussi parmi les usagers et usagères les plus vulnérables. **Développer un réseau piéton sécuritaire adapté à cette population afin d'assurer une sécurité pour tous les types d'usagers.**

- Adapter les traverses piétonnes (p. ex. durée des feux de signalisation) en fonction de cette population à mobilité réduite.
- Ajouter des bancs et autres mobiliers urbains.
- Poursuivre les efforts pour l'ajout d'un ascenseur dans la station Saint-Michel.

Accessibilité aux services essentiels

Les pages précédentes ont mis en lumière les principaux lieux de fréquentation des résident·es de Saint-Michel. Les trajets vers le travail, les commerces, les établissements de santé, les loisirs et les écoles sont des déplacements quotidiens ou hebdomadaires essentiels. Il ressort clairement que les Michelois·es doivent souvent se rendre en dehors de leur quartier pour accéder à ces services indispensables.

Constat - La majorité des grands générateurs de déplacement se situent à l'extérieur des limites de Saint-Michel.

Voici quelques statistiques sur les déplacements effectués à l'extérieur des limites de Saint-Michel :

- 92 %** Des déplacements pour le travail.
- 64 %** Des déplacements pour le magasinage.
- 36 %** Des déplacements pour l'école (5 à 12 ans).
- 87 %** Des déplacements pour les loisirs.
- 79 %** Des déplacements pour la santé.

Recommandations

- Se concerter avec les acteurs et actrices du quartier pour **renforcer et promouvoir l'offre** de services de proximité.
- Consolider la **cartographie des ressources et de l'offre de services**.
- Planifier et offrir un **service de transport structurant à l'échelle de la métropole** pour simplifier les sorties du quartier vers les services essentiels.

Recommandations pour améliorer les déplacements des Michelois-es selon les différents modes de déplacements

Les pages précédentes ont également illustré les différents **modes de déplacement** utilisés par les résident·es de Saint-Michel pour accéder à ces services essentiels. Afin d'améliorer les conditions de mobilité dans le quartier, les pages suivantes proposent diverses interventions, fondées sur nos analyses, pour chaque mode de transport :

- La marche à pied
- Le vélo
- L'autobus de ville
- La voiture

Constat - Les déplacements à pied restent une option peu pratiquée.

Pour tous les motifs de déplacement confondus, les résident·es de Saint-Michel se déplacent beaucoup moins à pied que dans les quartiers de comparaison.

14 % Part modale de la marche pour tous motifs de déplacement.

Recommandations

- Accorder une attention particulière à **l'état des trottoirs** et entreprendre des actions concrètes pour assurer leur entretien.
- Mettre en place des **mesures d'apaisement de la circulation automobile** sur les grandes artères et leurs intersections.
- Équiper les rues et corridors commerciaux importants avec un **éclairage adéquat**.
- Augmenter le **sentiment de sécurité** aux abords de l'autoroute et des stations de métro.

Recommandations pour améliorer les déplacements des Michelois-es selon les différents modes de déplacements

Constats - Le vélo est faiblement utilisé.

En général, Saint-Michel tire de l'arrière par rapport aux autres quartiers pour les déplacements effectués à vélo :

2 % Part modale du vélo pour tous déplacements confondus.

Recommandations

- **Promouvoir et démocratiser l'utilisation du vélo** en organisant des ateliers éducatifs à destination de la population.
- Persister dans les efforts pour **étendre le réseau cyclable** en prenant en considération les besoins de la population.
- Accompagner le développement du réseau cyclable par diverses actions (p.ex. ajout de stationnement à vélo sécurisés).

Constat - L'autobus de ville est un service indispensable dans le quartier.

Pour tous les motifs de déplacement confondus, Saint-Michel utilise davantage l'autobus de ville par rapport aux autres quartiers :

14 % Part modale de l'autobus

13 % Part modale de la multimodalité (bus + métro)

Recommandation

La ligne 41 effectue le trajet d'Est en Ouest, mais les citoyen-nes regrettent son manque de fréquence et de fiabilité. De plus, son absence les fins de semaine est perçue comme un inconvénient alors que les déplacements se poursuivent. Il est impératif de mettre en place un **service d'autobus abordable, fiable, fréquent et confortable**, qui permette de répondre à l'achalandage et aux besoins de la population micheloise de **tous les secteurs**.

Recommandations pour améliorer les déplacements des Michelois-es selon les différents modes de déplacements

Constats - L'utilisation de la voiture demeure prédominante dans le quartier.

Le taux de motorisation est plus élevé à Saint-Michel qu'ailleurs :

0.9 Véhicules par ménage.

La voiture est le mode de transport le plus utilisé à Saint-Michel par rapport autres quartiers :

45 % Part modale de la voiture pour tous motifs de déplacement.

Recommandations

- Il est essentiel d'**améliorer l'offre de service pour les autres modes** de déplacements afin de diminuer les externalités de la voiture et la dépendance à cette dernière.
- Rejoindre les acteurs absents à la fois de l'Espace Mobilité et de la communauté ayant un grand impact en mobilité.
- S'engager dans le plan d'action Vision Zéro décès et blessé grave.

ANALYSE DES DÉPLACEMENTS DES UTILISATEUR-TRICES DU QUARTIER SAINT-MICHEL

Maintenant que nous avons une compréhension approfondie des déplacements des résident·es, il est également pertinent d'examiner les trajets de ceux et celles qui visitent le quartier.

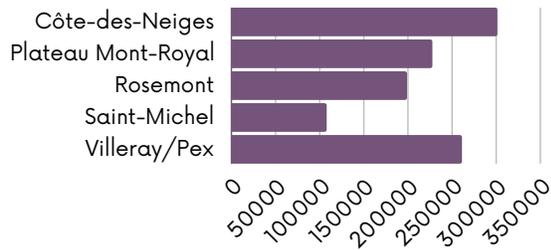
Cette section se concentre sur l'analyse des déplacements des personnes qui fréquentent le quartier Saint-Michel, afin de mieux saisir les besoins de ceux et celles qui viennent dans le quartier.

L'analyse porte uniquement sur les déplacements ayant des destinations situées à l'intérieur des limites du quartier Saint-Michel, qu'il s'agisse de résidents ou de non-résidents.

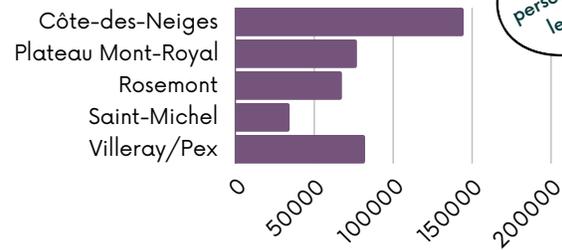
Les déplacements seront également comparés à ceux d'autres quartiers pour fournir une perspective plus large.

Utilisateur-trices des quartiers

Nombre de déplacements à destination des quartiers par jour



Nombre d'utilisateur-trices des quartiers par jour



Combien de personnes visitent le quartier?

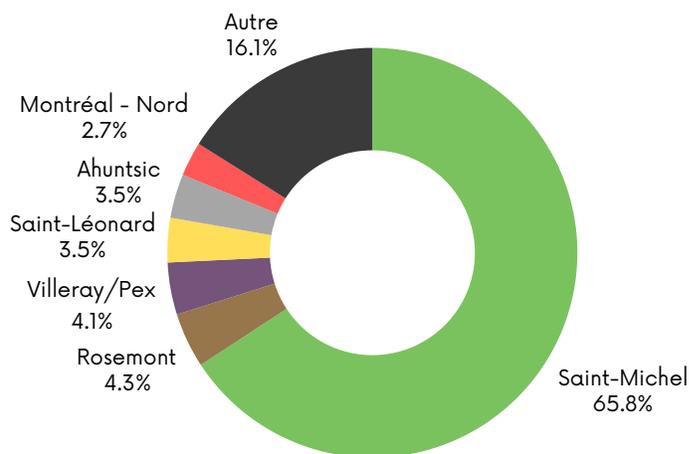
Faits saillants

Saint-Michel voit environ **108 000 déplacements chaque jour**, ce qui en fait le quartier avec **le moins de déplacements** parmi ceux étudiés.



Conséquemment, c'est aussi celui qui a **le moins d'utilisateur-trices différent-es**, soit un peu moins de **35 000**.

Provenance des utilisateur-trices du quartier Saint-Michel



Faits saillants

Ce sont les résident-es de Saint-Michel eux-mêmes qui utilisent le plus le quartier, à 65.8%.

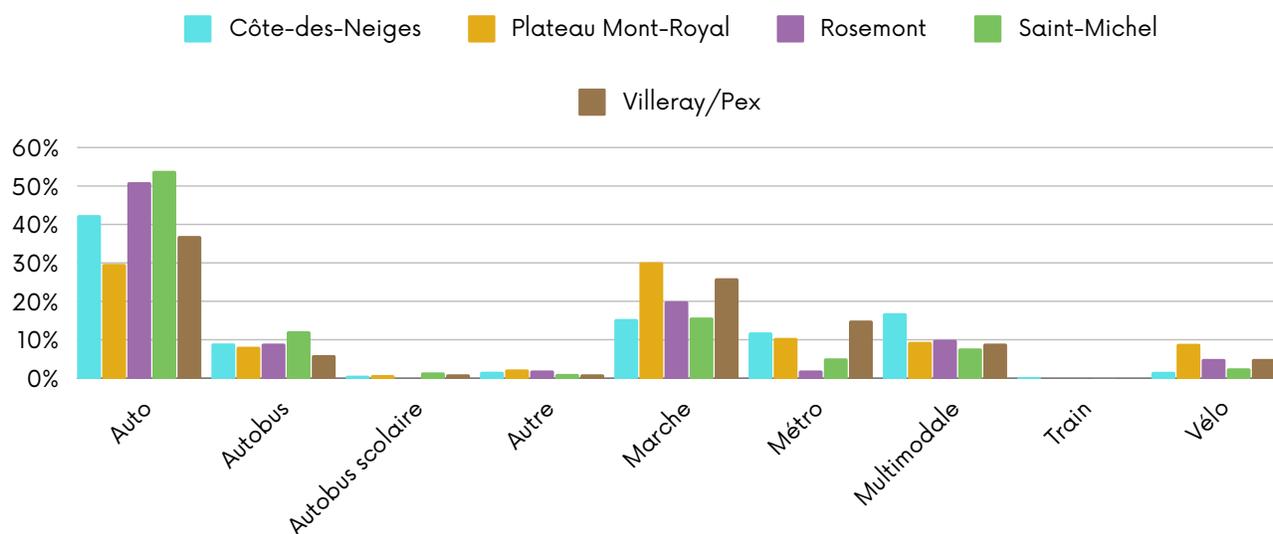
Il s'ensuit des résident-es de :

- Rosemont (4.3%),
- Villeray (4.1%),
- Saint-Léonard (3.5%),
- Ahuntsic (3.5%)
- Montréal-Nord (2.7%).

Le reste des déplacements vers Saint-Michel provient de partout à travers le Grand Montréal.

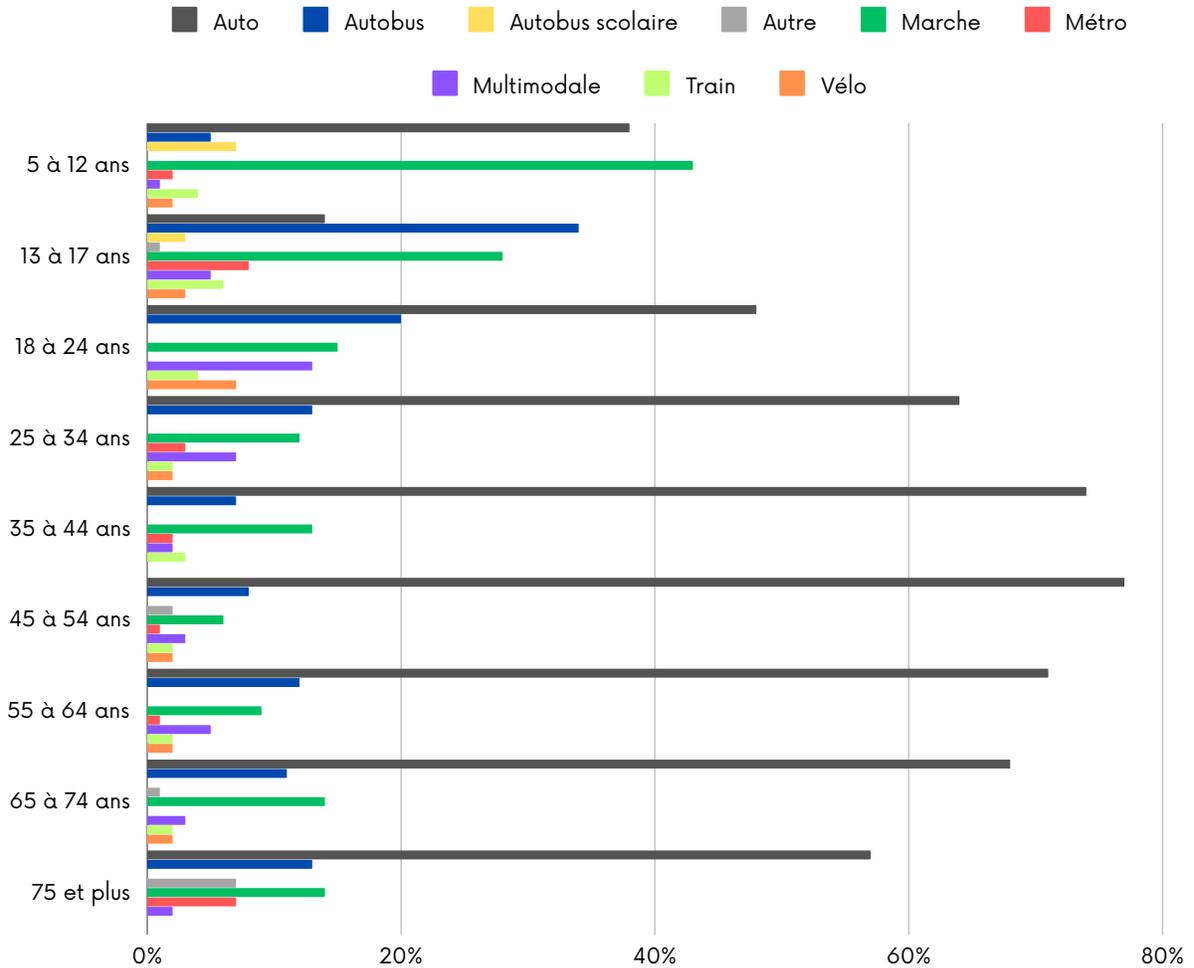
De quelles façons se déplacent les gens qui se rendent à Saint-Michel?

Voici la distribution des **modes** de déplacement des utilisateur-trices de Saint-Michel, selon leur **quartier de provenance**, pour tous les déplacements confondus :



De quelles façons se déplacent les gens qui se rendent à Saint-Michel?

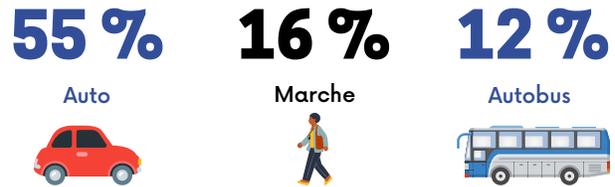
Voici la distribution des **modes** de déplacement des utilisateur-trices de Saint-Michel en fonction de leur **âge**, pour tous les déplacements confondus :



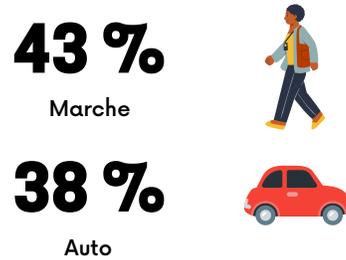
De quelles façons se déplacent les gens qui se rendent à Saint-Michel?

Faits saillants

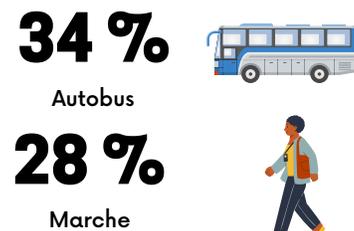
Le mode de prédilection pour se déplacer à destination de Saint-Michel est **la voiture, à environ 55%** par rapport aux autres modes. Il s'ensuit du mode **à pied (16%)**, puis de **l'autobus (12%)**.



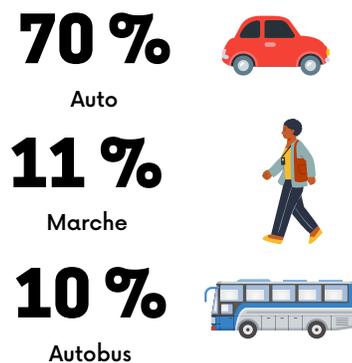
Les utilisateur-trices de 5 à 12 ans se déplacent majoritairement :



Les utilisateur-trices de 13 à 17 ans se déplacent majoritairement :

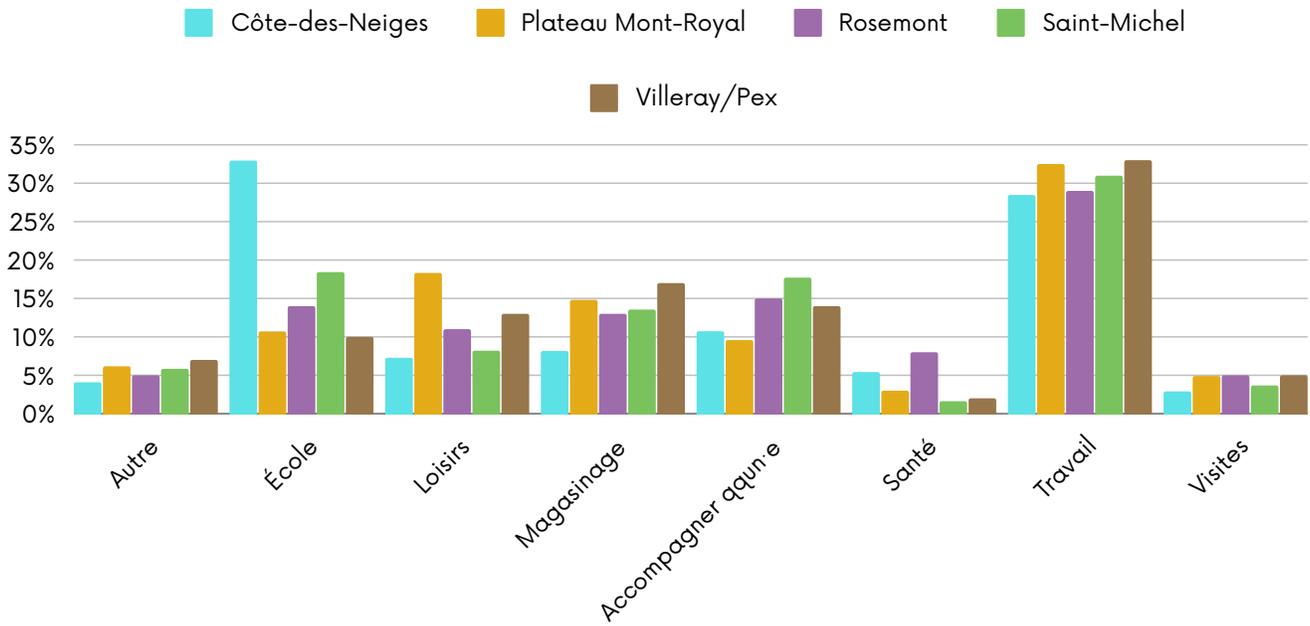


À partir de 18 ans et plus, les déplacements se font majoritairement :



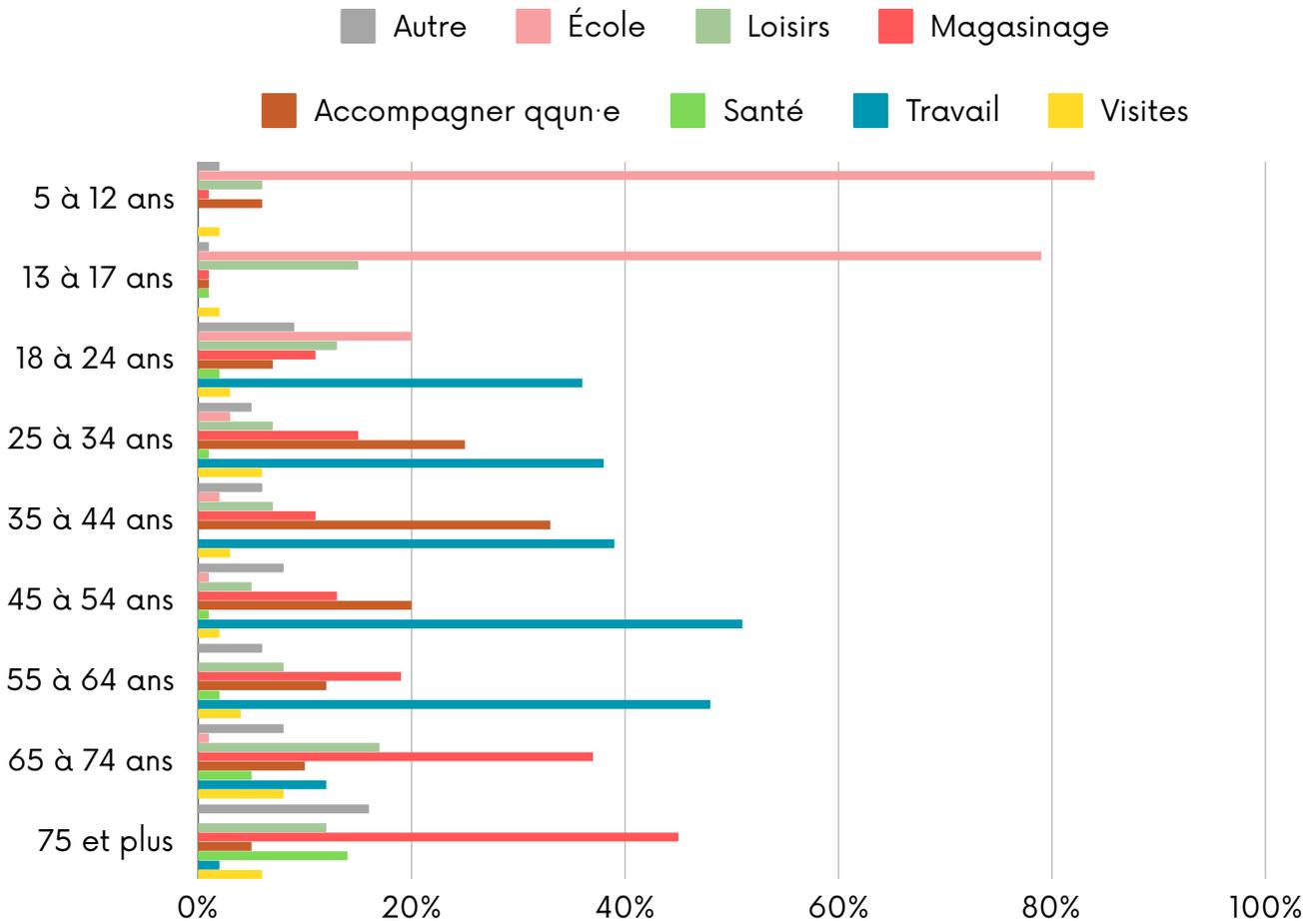
Pour quelles raisons les gens se rendent à Saint-Michel?

Voici la distribution des **motifs** de déplacement des utilisateur-trices de Saint-Michel, selon leur **quartier de provenance**, pour tous les déplacements confondus :



Pour quelles raisons les gens se rendent à Saint-Michel?

Voici la distribution des **motifs** de déplacement des utilisateur-trices de Saint-Michel en fonction de leur **âge**, pour tous les déplacements confondus :



Pour quelles raisons les gens se rendent à Saint-Michel?

Faits saillants

Le premier motif de déplacement vers le quartier de Saint-Michel est pour le **travail**. Ensuite, les utilisateur-trices s'y déplacent pour **l'école**, qui est suivie de près par « **Accompagner quelqu'un·e** ».

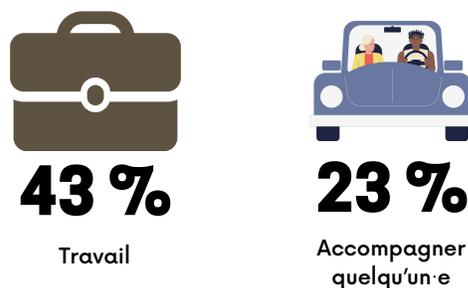


Pour les utilisateur-trices de Saint-Michel entre **5 et 17 ans**, le motif de déplacement le plus fréquent est pour l'école.

Motif de déplacement: école



Pour les utilisateur-trices de Saint-Michel entre **18 et 64 ans**, le motif de déplacement le plus fréquent est pour le travail, suivi de « Accompagner quelqu'un·e ».



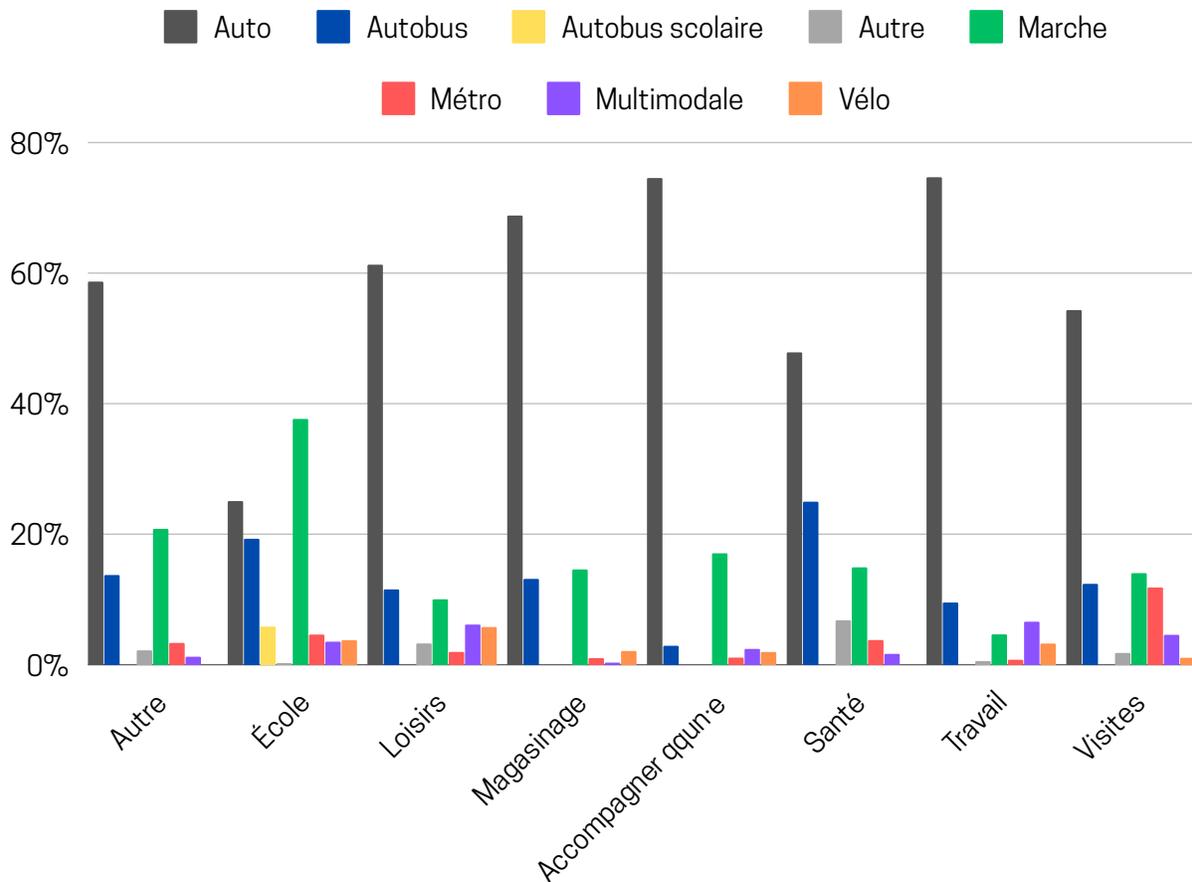
Pour les utilisateur-trices de Saint-Michel de **65 ans et plus**, le motif de déplacement le plus fréquent est pour le magasinage.

Population: 65 ans et plus



Pourquoi et comment les gens se rendent à Saint-Michel?

Voici la distribution des **motifs** de déplacement des utilisateur·trices de Saint-Michel, en fonction du **mode** de transport utilisé, pour tous les déplacements confondus :



Faits saillants



À l'exception des déplacements vers l'école, c'est toujours **la voiture qui est la plus utilisée** pour tous les motifs de déplacement à destination de Saint-Michel.

Les destinations d'intérêts dans Saint-Michel

Les pages précédentes ont décrit comment et pourquoi les utilisateur·trices se déplacent vers le quartier de Saint-Michel.

Les prochaines sections se concentreront sur les destinations que fréquentent ces utilisateur·trices. Des cartes géographiques illustrant les **lieux les plus visités** dans le quartier seront présentées.

Le quartier est également divisé en **trois grands secteurs** : Est, Ouest et Sud. En ce qui concerne les services essentiels (comme les commerces, les établissements de santé, les loisirs, le travail et l'école), un déséquilibre dans l'offre est observable entre ces trois secteurs.

Plusieurs facteurs peuvent expliquer ce phénomène. Parmi eux, les Michelois·es soulignent depuis longtemps que :

- **La carrière Francon est un obstacle de taille aux déplacements. Elle contribue à la fracture entre les secteurs Est et Ouest du quartier.**
- **L'autoroute 40 crée une division entre les secteurs Ouest et Sud.**



La carrière Francon

Où se rendent les utilisateur-trices de Saint-Michel pour consulter des professionnel·les de la santé?

Voici les lieux de destinations pour les déplacements visant à consulter un·e professionnel·le de la santé dans Saint-Michel:



Les destinations santé dans Saint-Michel se retrouvent presque toutes dans le secteur Sud, et il y en a très peu.



Où se rendent les utilisateur-trices de Saint-Michel pour faire leurs courses?

Voici les lieux de destinations pour les déplacements vers un commerce ou un centre commercial dans Saint-Michel :



Les destinations de magasinage sont limitées à l'intérieur du quartier Saint-Michel. La répartition des destinations de magasinage est très inégale entre les trois secteurs.

E Les destinations magasins sont pratiquement absentes dans le secteur Est.

W Les destinations magasins se retrouvent surtout dans le secteur Ouest. Toutefois, dans le secteur Ouest, elles se retrouvent presque toutes à la même place.



Où se rendent les utilisateur-trices de Saint-Michel pour pratiquer leurs loisirs?

Voici les lieux de destinations pour les déplacements vers un passe-temps, divertissement, restaurant ou autre loisir dans Saint-Michel:



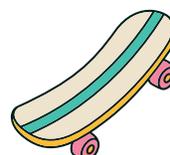
La répartition des destinations de loisirs est très inégale entre les trois secteurs du quartier.



Les destinations loisirs se retrouvent presque toutes dans le secteur Sud.



Dans le secteur Ouest, un générateur important pour les loisirs est le parc Frédéric-Back ainsi que le centre sportif à proximité (centre de planche à roulette et le stade de soccer).



Où se rendent les utilisateur-trices de Saint-Michel pour leurs déplacements vers le travail?

Voici les lieux de destinations pour les déplacements vers le travail dans Saint-Michel :



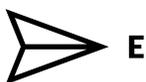
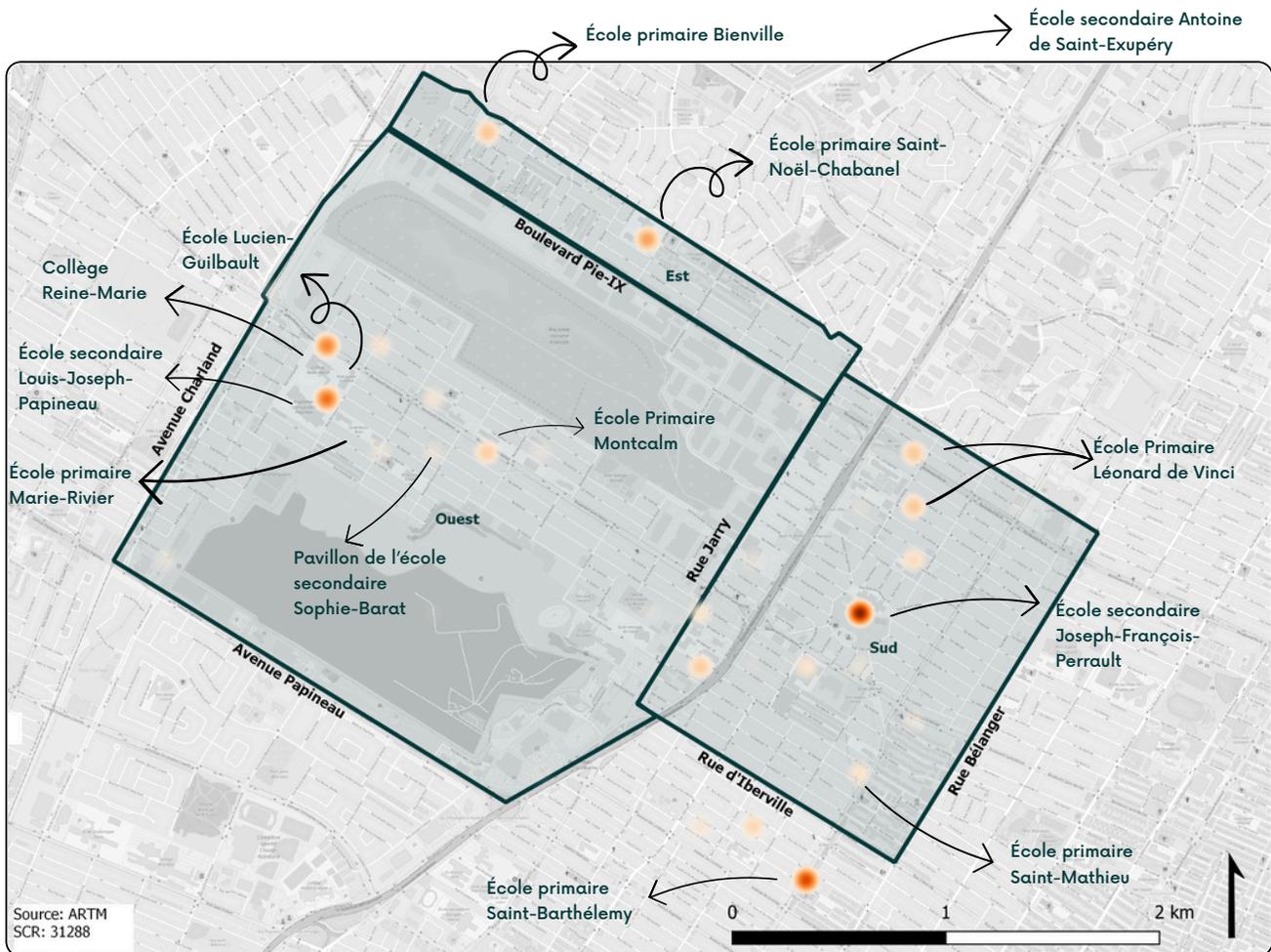
Visuellement, la répartition des lieux de travail à l'intérieur du quartier Saint-Michel semble équilibrée entre les trois secteurs.

Cependant, il y a **une concentration importante d'emplois au centre du quartier**, à proximité de la rue Jarry, du boulevard Saint-Michel et du boulevard Pie-IX.



Où se rendent les utilisateur-trices de Saint-Michel pour leurs déplacements vers l'école?

Voici les lieux de destinations pour les déplacements vers l'école dans Saint-Michel :



Le secteur Est ne comporte que deux écoles primaires et aucune école secondaire.



Il n'y a qu'une école secondaire dans le secteur Sud et deux dans le secteur Ouest.



Recommandation : Développer Saint-Michel en tant que destination

Les pages précédentes ont éclairci la manière dont les utilisateur-trices se déplacent vers Saint-Michel et les raisons qui motivent leurs trajets. Elles ont également permis de visualiser les destinations d'intérêt au sein du quartier, en tenant compte des trois secteurs distincts. Ces constats ouvrent la voie aux recommandations qui suivent.

Recommandations

- **Se concerter** avec les acteurs du quartier pour **renforcer l'offre locale de services** et en faciliter leur accès.
- **Consolider la cartographie des ressources et de l'offre de services.**
- **Faciliter la traverse de la carrière Francon** par des infrastructures de transports actifs et collectifs (p. ex. liens piétons, pistes cyclables).
- **Faciliter et sécuriser la traverse de l'autoroute 40** pour les piéton·nes et les cyclistes.



L'autoroute 40
Photo: Vélo Québec

PHOTOVOICE

Cette section présente les photos prises par les résident·es et travailleur·euses de Saint-Michel durant leurs déplacements dans le cadre de l'activité Photovoice. Leur mission était de capturer les éléments facilitants et les obstacles à leur mobilité.



Heure de pointe

Par: André Lefrançois

Une scène quotidienne du retour à la maison où il y a du trafic partout et des autobus bondés.

Rarement 50!

Par: Marie-Josée Prénoveau

Jeudi après-midi, 15:15 et il y a déjà beaucoup de circulation. C'est un secteur dense avec les écoles, la station de métro, les commerces, les résidences et le boulevard Métropolitain.



Chacun son tour

Par: Marie-Josée Prénoveau

Le temps de passage pour les piétons est suffisant, inutile de courir!



Hors d'usage

Par: André Lefrançois

Une distributrice de titres en panne quand on en a besoin rapidement est frustrante surtout lorsqu'on doit se mettre en file derrière la seule autre disponible. On attend vivement la mise en place d'un système de recharge de titres par internet.



La Noirceur

Par: Sara El G.

Ruelle près de mon centre - Quand on marche vers chez nous, il fait tout noir et je ne me sens pas en sécurité.



Passages prioritaires

Par: André Lefrançois

Pendant l'heure de pointe, les voies réservées pour autobus et les larges passages piétonniers sont essentiels pour assurer une bonne mobilité.



Peine d'amour

Par : Artiste désirant rester anonyme

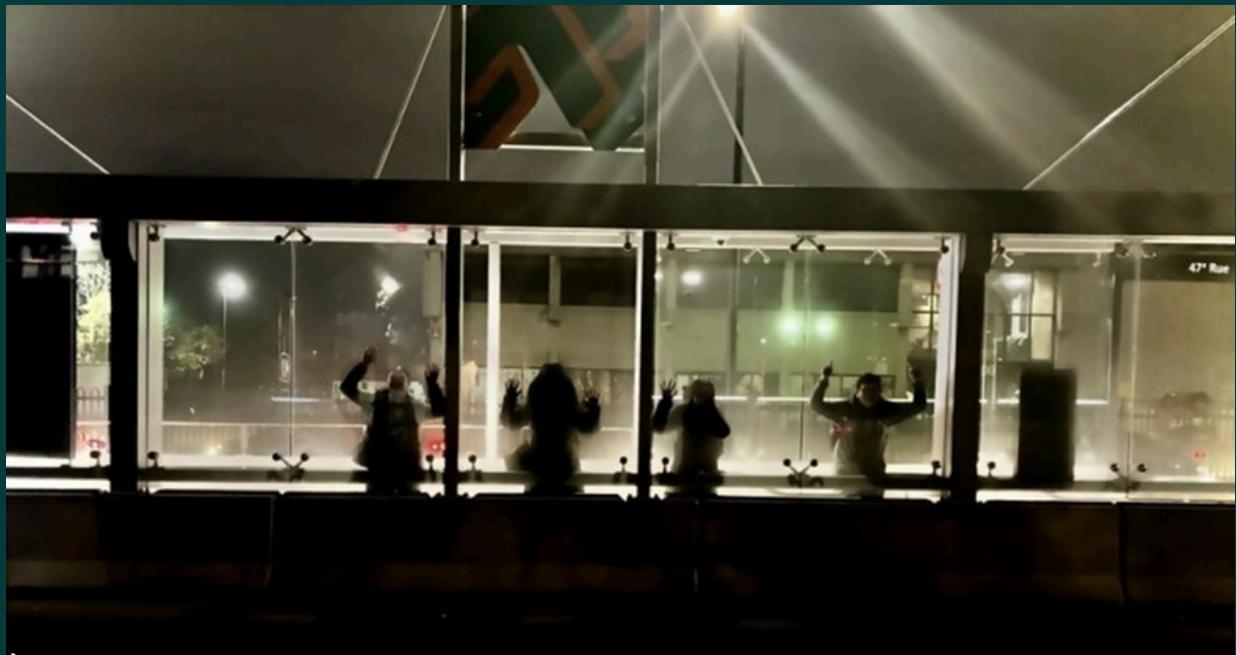
Un BIXI abandonné au coin Boul. de Saint-Michel et Legendre, faute du déploiement de stations de BIXI dans le quartier Saint-Michel.



Drôle de sens unique

Par: Dominique Perrault

C'est une photo qui démontre les deux sens uniques sur la même rue, qui ne facilitent pas les déplacements. Ils s'opposent, donc les automobilistes ont l'obligation de tourner. C'est aussi l'endroit névralgique du terminus de la station Saint-Michel.



À l'abri du climat

Par: O., S., N. et A.

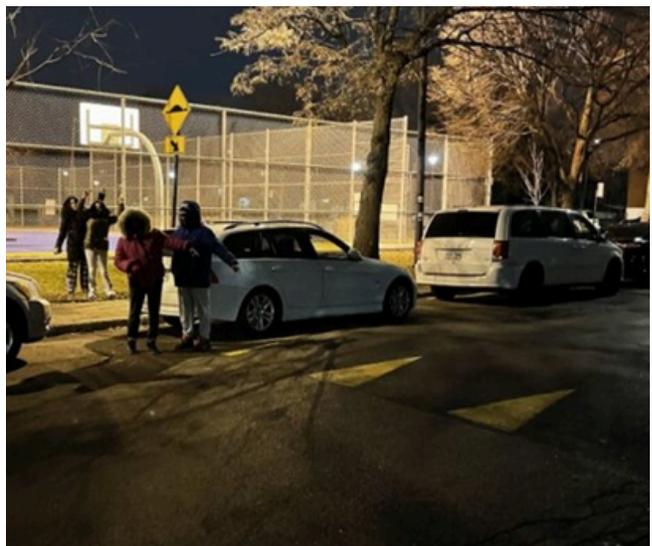
Abribus de la 439 au coin de la 47e rue - C'est agréable d'attendre l'autobus en sécurité et à l'abri des intempéries (pluie, froid, neige...).



Ruelle trouée

Par: O., S. et N.

La ruelle qui passe entre la 47e rue et la 48e rue - Il y a d'énormes trous dans la ruelle qui mène vers la maison et vers plusieurs magasins que nous fréquentons. Lorsqu'il pleut, ces trous se remplissent d'eau et chaque hiver, ça devient une patinoire. C'est difficile d'y circuler en toute sécurité.



Ralentissez pour notre sécurité

Par: OBED Y. A.

48e rue entre Pie-IX et Ovila-Légaré - Le dos d'âne oblige les voitures à ralentir. Ça me donne un sentiment de sécurité, surtout que c'est à côté du parc.

Indigne silence



5 octobre 2023, deux aînées à mobilité réduite qui grimpent péniblement les escaliers du Centre de loisirs René-Goupil. Les dames ont accepté verbalement de se faire prendre en photo durant leur lente progression afin de souligner leur indignation.

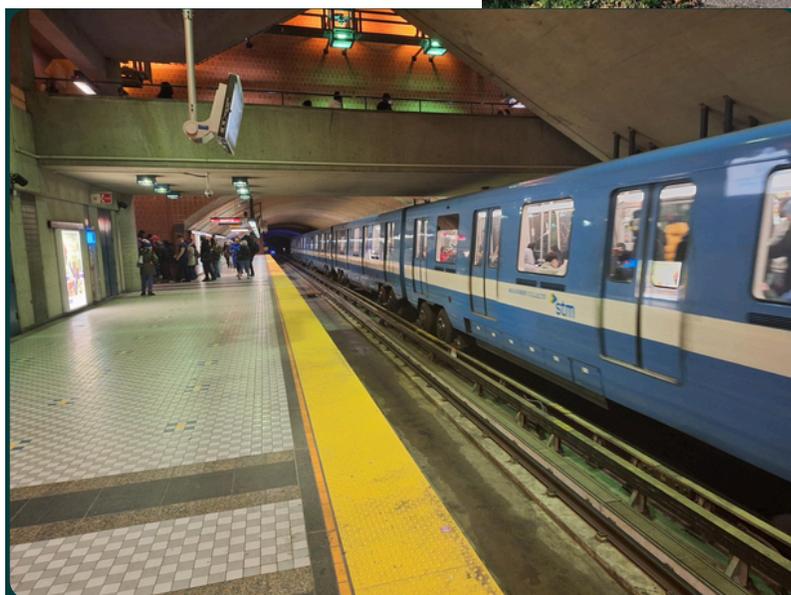
Indigne silence

Par : Artiste désirant rester anonyme

5 octobre 2024, deux aînées à mobilité réduite qui grimpent péniblement les escaliers du Centre de Loisirs René-Goupil. Les dames ont accepté verbalement de se faire prendre en photo durant leur lente progression afin de souligner leur indignation.

Rampe d'accès

Par: Marylyne St-Laurent



Métro

Par: Frédéric Mailloux

CONCLUSION

Nous souhaitons remercier tous les lecteurs et lectrices pour leur intérêt envers ce portrait. Cette première analyse des comportements de mobilité, réalisée pour la concertation du quartier, s'annonce prometteuse et devrait rapidement porter ses fruits.

Il met en lumière non seulement de nouvelles informations, mais aussi des inégalités déjà reconnues par les citoyen·nes et partenaires de Saint-Michel, comme la sécurité des déplacements à pied, l'enclavement des secteurs, le manque de pistes cyclables, la dépendance à la voiture et l'accessibilité des transports en commun. En combinant les données quantitatives de l'étude Origine-Destination de 2018 et les témoignages issus de l'activité Photovoice, des ateliers citoyens et des Assemblées de quartier, ce portrait offre une vue d'ensemble approfondie.

Notre souhait est que ce document permette aux lecteurs et lectrices d'affiner leur compréhension des comportements de mobilité à Saint-Michel et d'ajuster leurs offres de services en conséquence. Il constituera également un atout pour soutenir les demandes de financement et éclairer les discussions dans le cadre de la planification stratégique en cours pour le prochain Plan de quartier 2025-2029.

Nous vous invitons à plonger dans ce portrait, à vous imprégner des réalités de notre quartier et à le diffuser au sein de votre communauté. Les recommandations formulées représentent des étapes clés vers un changement positif dans nos pratiques de mobilité, répondant aux besoins des résident·es et des visiteur·euses. Vivre Saint-Michel en Santé et l'Espace Mobilité s'engagent à partager ces idées largement. Rappelons-nous que chacun·e a le pouvoir de faire la différence : ensemble, agissons à tous nos niveaux pour transformer notre approche de la mobilité et coconstruire un quartier plus accessible, inclusif, durable et dynamique.



Sources de données utilisées pour l'analyse

Enquête Origine-Destination 2018

Diverses activités citoyennes

Remerciements

Un merci tout spécial aux partenaires de l'Espace Mobilité, aux citoyen-nés de Saint-Michel, à l'équipe de la table de quartier Vivre Saint-Michel en Santé, à l'organisation communautaire du CLSC de Saint-Michel, à Coop Carbone et aux partenaires du quartier pour leur présence et leur apport au portrait. Nous tenons à remercier Arianne Robillard pour la réalisation du portrait dans le cadre de son contrat à VSMS. Sa persévérance, son efficacité et ses grandes connaissances sur la manipulation de données ont permis d'avoir un portrait riche. Merci à Charlotte Mouron pour la supervision générale du portrait et les conseils de même qu'au comité de révision composé de Alain-Antoine Courchesne, Justin Caouette et Nathan Gauvin.

Rédaction et production

Arianne Robillard, Charlotte Mouron

Révision

**Arianne Robillard, Charlotte Mouron, Nathan Gauvin,
Justin Caouette, Alain-Antoine Courchesne**

Date de production

Mai 2024

Coordonnées de l'équipe responsable

mobilite@stmichelensante.org

coordination.concertation@stmichelensante.org