



Le transport et la mobilité dans le quartier Saint-Michel : Des enjeux locaux en lien avec le plan de transport de Montréal

**Mémoire présenté à la commission du conseil municipal sur la mise en valeur du territoire,
l'aménagement urbain et le transport collectif**

Par

Vivre Saint-Michel en Santé

Le 28 août 2007

1. Introduction

L'objectif du présent document est de sensibiliser la commission sur la situation du transport dans le quartier Saint-Michel en lien avec les orientations et les mesures présentées dans le Plan de transport de la Ville de Montréal « Réinventer Montréal ».

Après une brève présentation de l'organisme Vivre Saint-Michel en santé, nous nous attarderons à dresser un portrait du quartier Saint-Michel ainsi qu'un constat de la situation actuelle en matière de transport. Nous identifierons ensuite les éléments du Plan de transport de la Ville de Montréal qui viennent appuyer nos constats. Finalement, nous proposerons des pistes d'aménagement pour améliorer le système de transport du quartier Saint-Michel.

Personne en charge de l'étude : Nina Fauchoux, étudiante à en Aménagement et Développement du Territoire à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble (France), spécialité urbanisme et stagiaire à VSMS.

2. Présentation de Vivre Saint-Michel en santé

Issu du mouvement des *Villes et Villages en santé*, *Vivre Saint-Michel en Santé* (VSMS) est une instance de concertation qui réunit de nombreux acteurs du milieu. VSMS qui rassemble des citoyens, des organismes communautaires, des institutions publiques et des gens d'affaires du quartier Saint-Michel, est devenu un modèle de concertation intersectorielle et multi réseaux. Son objectif est de définir et de promouvoir des priorités d'action visant à **l'amélioration de la qualité de vie du quartier et au développement social et économique de sa population.**

Fondé en 1991, VSMS mène des actions concrètes de développement local qui touchent les **domaines social, économique, environnemental et culturel**. Le but est de faciliter la prise en charge par la communauté de son propre développement.

Depuis 2003, le quartier et VSMS se sont engagés dans une phase de concertation plus ambitieuse, axée sur la lutte à la pauvreté et à l'exclusion sociale en mettant sur pied le **Chantier de revitalisation urbaine et sociale du quartier Saint-Michel.**

Cette approche originale combine la participation des citoyens, des représentants des secteurs privés et publics, des élus municipaux et des organismes communautaires. Un diagnostic du milieu et une vaste consultation effectués en 2004 ont permis d'identifier une vision d'avenir pour le quartier :

«Saint-Michel un quartier agréable à vivre, propice à la vie familiale et aux échanges multiculturels, une communauté active et solidaire, qui se prend en main et qui contribue à l'essor de Montréal ».¹

Et quatre priorités d'action :

- l'augmentation du revenu
- l'amélioration et la diversification des habitations
- l'accessibilité et la diversification des services et activités de culture, de sports et de loisirs et les services commerciaux
- l'amélioration de la sécurité urbaine

Cette démarche est soutenue principalement par Centraide du Grand Montréal, La Fondation de la Famille J.W. McConnell et par la Ville de Montréal dans le cadre de son programme de Revitalisation urbaine intégrée.

¹ Plan d'action 2005-2008 VSMS

Plusieurs autres partenaires financiers soutiennent les quelques 25 projets issus du Chantier de revitalisation urbaine et sociale du quartier Saint-Michel (voir liste détaillée des partenaires en annexe).

Bien qu'étant une organisation locale, VSMS crée des partenariats avec des acteurs régionaux, provinciaux et nationaux qui peuvent aider le quartier Saint-Michel à atteindre ses objectifs de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale (entreprises, instances gouvernementales, organisations philanthropiques, réseaux variés).

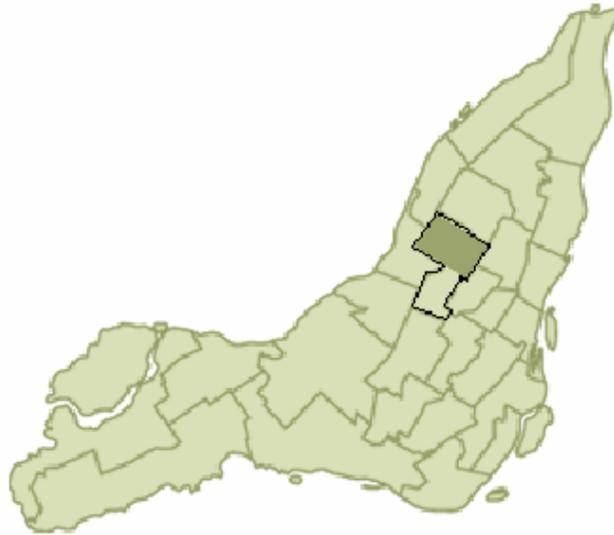
VSMS est également membre de plusieurs réseaux de développement social, notamment : Le Réseau québécois de Villes et Villages en santé, les Communautés dynamiques (réseau pan-canadien de lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale) et la Coalition montréalaise des tables de quartier qui réunit les 30 tables locales de concertation soutenues par l'Initiative montréalaise de soutien au développement social local.

3. Présentation du quartier Saint-Michel

3.1 Localisation (figure 1 et 2)

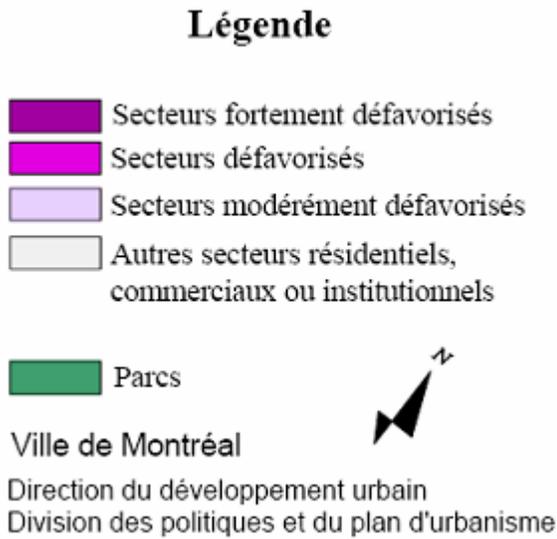
Le quartier Saint-Michel est situé à l'Est de l'arrondissement Villeray/Saint-Michel/Parc-Extension, arrondissement du Centre-Nord de l'Île de Montréal. Saint-Michel est le plus important quartier de l'arrondissement tant sur le plan de sa superficie que de sa population. C'est aussi un des quartiers les plus densément peuplés de Montréal mais un des plus défavorisés économiquement et socialement.

Figure 1 L'arrondissement Saint- Michel – Villeray – Parc-Extension



Plan du Quartier Saint Michel

Figure 2 Les secteurs défavorisés du quartier



3.2 Contexte économique et social

Quartier familial, Saint-Michel se démarque par une présence importante de familles avec enfants et une population relativement jeune. On y retrouve aussi une forte concentration de familles monoparentales, notamment à l'Est du boulevard Pie IX.

Majoritairement francophone, ce quartier est pourtant un des plus multiethniques de Montréal avec 42% de sa population née hors Canada (28% pour l'Île de Montréal). Les communautés italienne et haïtienne sont les plus représentées.

La population de Saint-Michel est essentiellement locataire et consacre une bonne partie de son revenu au loyer. C'est dans ce quartier que l'on retrouve le plus grand nombre de logements sociaux de l'arrondissement.

Le taux de scolarisation est très bas ainsi que les niveaux de revenu. 40% des ménages vit en dessous du seuil de faibles revenus² contre 29% pour l'aire métropolitaine de Montréal.

Les secteurs d'activité économique qui génèrent le plus d'emplois sont le secteur manufacturier et les services à la consommation.

Les ménages du quartier sont encore peu équipés d'automobile, faute de moyens. Ce bref portrait socio-économique nous présente donc un quartier assez pauvre et défavorisé pour qui un système de transport en commun efficace est de première importance.

Données socio-économiques	Saint-Michel %	Île de Montréal %
Population totale : 59 440 personnes		
Proportion de la population à faible revenu	40	29
Proportion de la population immigrante	42	27,46
Proportion de familles monoparentales	29	20,8
Proportion de locataires	67	64,2
Proportion de la population ayant moins de 9 ans de scolarité	29	15
Taux de chômage	12,6	9,2
Moyenne des revenus par ménage	34 927 \$	49 429 \$

4. Problématique du transport à Saint Michel

Autrefois village puis ville jusqu'en 1968, le quartier Saint-Michel présente une morphologie urbaine très particulière. Le développement du quartier est caractérisé par la présence des anciennes carrières Miron et Francon et marqué par une absence de planification urbaine qui cause aujourd'hui bien des maux aux citoyens.

Les données du recensement de 2001 montrent que la densité du quartier est plus élevée que dans le reste de l'Île. Ce phénomène est lié à la présence de barrières physiques (figure 3) tout d'abord les carrières Miron et Francon qui occupent 42% du territoire du quartier. S'ajoute l'autoroute métropolitaine

² Seuil de faibles revenus : est considéré sous le seuil de faibles revenus un ménage qui consacre 64% (20% de plus que la moyenne) de ses revenus aux dépenses pour l'alimentation, le logement et l'habillement.

qui scinde le quartier en deux et la voie ferrée au nord. Ces obstacles créent un véritable enclavement tant physique que social car ils isolent certaines zones de Saint Michel. En effet, **il est plus facile d'entrer ou sortir du quartier que de se déplacer à l'intérieur de celui-ci**. La trame de rues est presque exclusivement formée d'axes Nord-Sud, seule la rue Jarry assure une liaison Est-Ouest. Il faut également souligner que 42% des résidents du quartier utilisent les transports en commun pour se déplacer car leur revenu ne leur permet pas d'acquérir une voiture (Enquête origine-destination 2003).

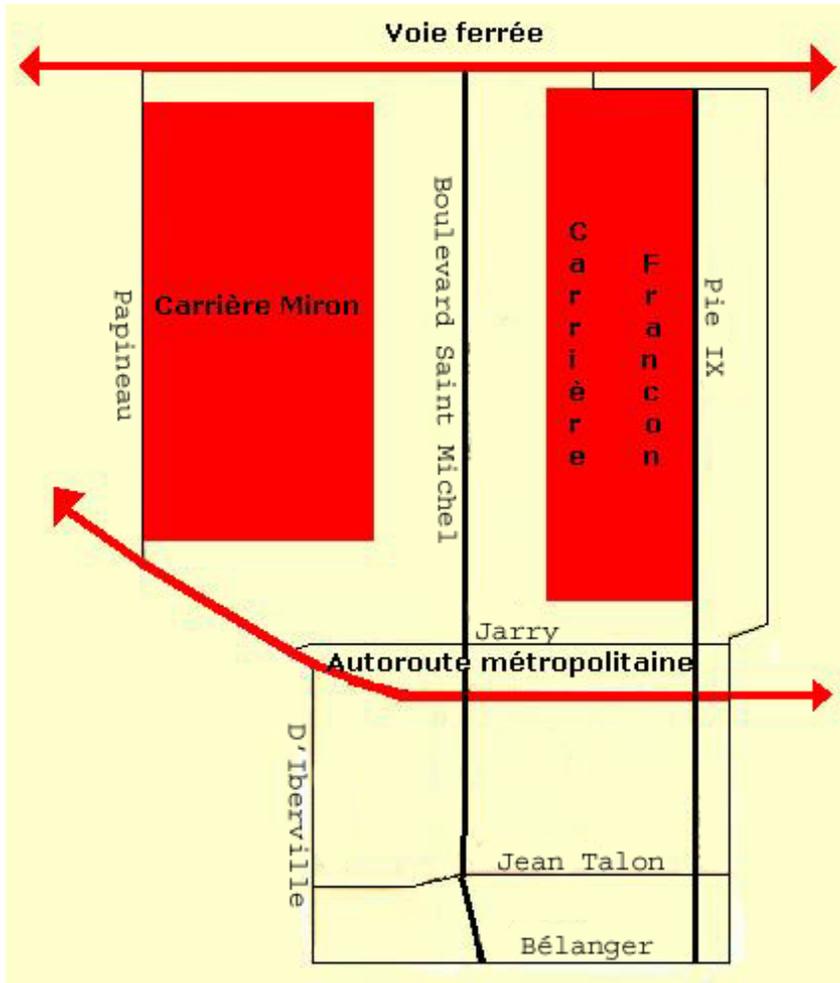
L'enclavement a de fortes répercussions sur les résidents du quartier, particulièrement sur ceux vivant à l'Est du Boulevard Pie IX (Secteur Jean-Rivard). Ce grand axe routier constitue le principal axe Nord-Sud à l'Est de l'Île. Véritable barrière, ce boulevard laisse en marge une population nombreuse, 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).

4.1 Les difficultés de déplacements à l'intérieur du quartier

L'organisation actuelle du transport en commun n'atténue en rien ce phénomène d'enclavement. Les résidents doivent, dans bien des cas, faire plusieurs correspondances pour se rendre d'un point à l'autre à l'intérieur du quartier. L'illustration la plus éloquente de ce problème est la situation des élèves de l'école secondaire Louis-Joseph Papineau qui vivent dans le secteur Jean-Rivard. En effet, ces jeunes doivent prendre trois autobus différents (figure 4) pour se rendre en classe. Cette situation ajoute un facteur qui pourrait amener au décrochage scolaire. Rappelons ici que la proportion de jeunes de 15 à 24 ans qui n'ont pas de diplôme secondaire et qui ne sont pas aux études est de 15,1% à Saint-Michel comparativement à 9,7% pour l'ensemble de Montréal.

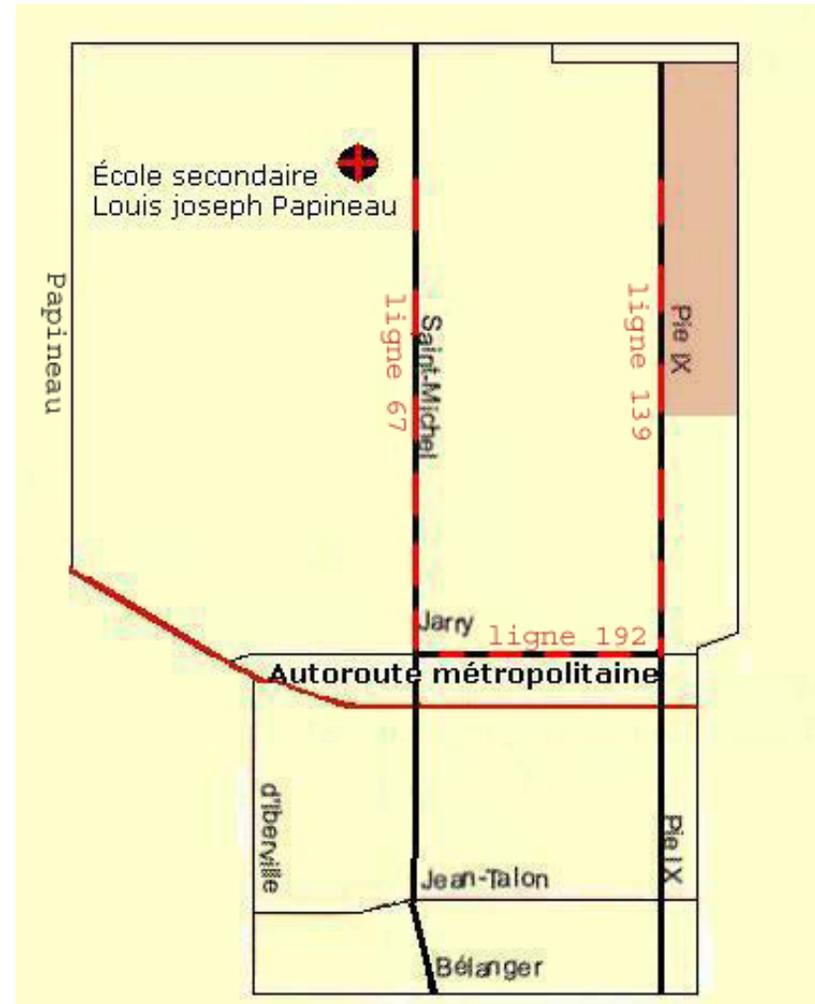
Le Nord-Ouest du quartier (secteur de la rue Charland) est aussi un lieu peu desservi et insuffisamment relié au reste du quartier. Les populations qui y résident se déplacent le plus souvent vers l'extérieur et empruntent des lignes de transport en commun externes au quartier (métro Sauvé, lignes 121 et 143). Mentionnons, pour illustrer le problème de ce secteur, l'exemple des personnes âgées vivant dans un immeuble HLM situé rue Bruchési qui rencontrent de grandes difficultés pour se déplacer vers le centre du quartier pour avoir accès à des activités ou à des services et qui ressentent fortement cette exclusion.

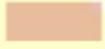
Figure 3 Un territoire enclavé par des barrières physiques



 Barrière physique

Figure 4 Le trajet Est de Pie IX
Est de Pie IX – École Papineau



 Trajet Pie IX - Ecole secondaire
 zone de fort enclavement

4.2 L'arrivée de projets structurants à planifier

Autre fait à considérer dans la situation du transport en commun à Saint-Michel, est l'arrivée ou le développement imminent de plusieurs projets structurants à partir de 2009.

La Cité des arts du cirque :

Cet ensemble qui continue de se développer abrite à ce jour le Cirque du Soleil et son centre d'hébergement des artistes, l'École nationale de cirque, ainsi que la TOHU, Cité des Arts du cirque. La mission de La Cité consiste à faire de Montréal une capitale internationale des arts du cirque et de contribuer à la revitalisation du quartier Saint-Michel à Montréal. La TOHU est aujourd'hui l'un des plus grands carrefours de formation, de création, de production et de diffusion en arts du cirque au monde. Le rayonnement international de la Cité constitue donc un enjeu majeur pour le développement du quartier qui souhaiterait en faire son image de marque.

Le parc environnemental :

Localisé à l'Ouest du quartier, le futur parc environnemental de l'ancienne carrière Miron (renommé complexe environnemental de Saint-Michel), amènera un achalandage important de Montréalais et de touristes dès 2017. Ce parc sera le 2^e en importance à Montréal après le parc du Mont-Royal. La superficie et le concept de ce nouveau projet en feront sûrement un des parcs les plus attractifs de la ville.

Smart centres :

L'emplacement de l'ancienne carrière Francon (dite carrière Saint-Michel) accueillera un complexe commercial d'envergure régionale. Ce projet, qui fait en ce moment l'objet d'un accord de principe entre la Ville de Montréal et le promoteur Smart centres, accueillera des milliers de personnes chaque semaine.

Oser Jarry :

Le projet « OSER Jarry », qui mobilise une vingtaine de partenaires sociaux, économiques et institutionnels, propose de revitaliser la rue Jarry entre De Lorimier et Pie-IX dans le but d'en faire un pôle civique et commercial pour le quartier Saint-Michel par le biais d'un nouvel aménagement urbain, l'implantation de nouveaux commerces et services de proximité ainsi que par la densification résidentielle de ce secteur. Jumelé aux projets de requalification des deux carrières et au développement de la Cité des arts du cirque, ce projet a tout le potentiel pour devenir un pôle d'attraction majeur à Montréal.

Le Centre communautaire, sportif et culturel Louis-Joseph-Papineau :

Le projet de Centre communautaire, sportif et culturel Louis-Joseph Papineau fait l'objet d'un partenariat entre l'arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, la Commission scolaire de Montréal et Vivre Saint-Michel en santé. Ce centre a pour but de renforcer l'offre en activités sportives et culturelles dans le quartier.

Taz Mahal :

Au Nord du quartier, en bordure de l'avenue Papineau, le projet du Taz Mahal comprendra l'aménagement d'un skatepark extérieur et intérieur, d'un roulodôme et d'un espace culturel. Cette installation à vocation régionale, sera un lieu de pratique et de développement des sports émergents et de la culture qui y est associée.

Gare du train de l'est :

Enfin, la gare de train de banlieue (Pie IX/ Industriel) permettra un nouvel accès au quartier par le Nord et des déplacements plus rapides d'Est en Ouest et notamment vers le centre ville.

Pour le moment, tous ces projets sont élaborés sans que leur impact sur le transport en commun ne soit planifié. Le réseau de transport en commun devra être adapté à l'achalandage engendré par ces nouvelles structures mais surtout être localisé à proximité pour les rendre accessibles

4.3 Des obstacles au transport actif

La Ville de Montréal souhaite augmenter la pratique de la marche. Tous les moyens sont pris pour permettre aux Montréalais de se réapproprier l'espace public, en particulier la rue. La Charte du Piéton réalisée en 2006 a confirmé l'orientation de la primauté au piéton en proposant un nouveau système de partage de la rue pour rendre la marche plus conviviale et sécuritaire.

A l'échelle du quartier Saint-Michel, on constate plusieurs failles et obstacles à la réalisation de cet objectif. 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. - Un rapport publié en 2005 par la direction de la santé publique annonçait en moyenne cinq piétons blessés par jour sur l'Île de Montréal. –

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.

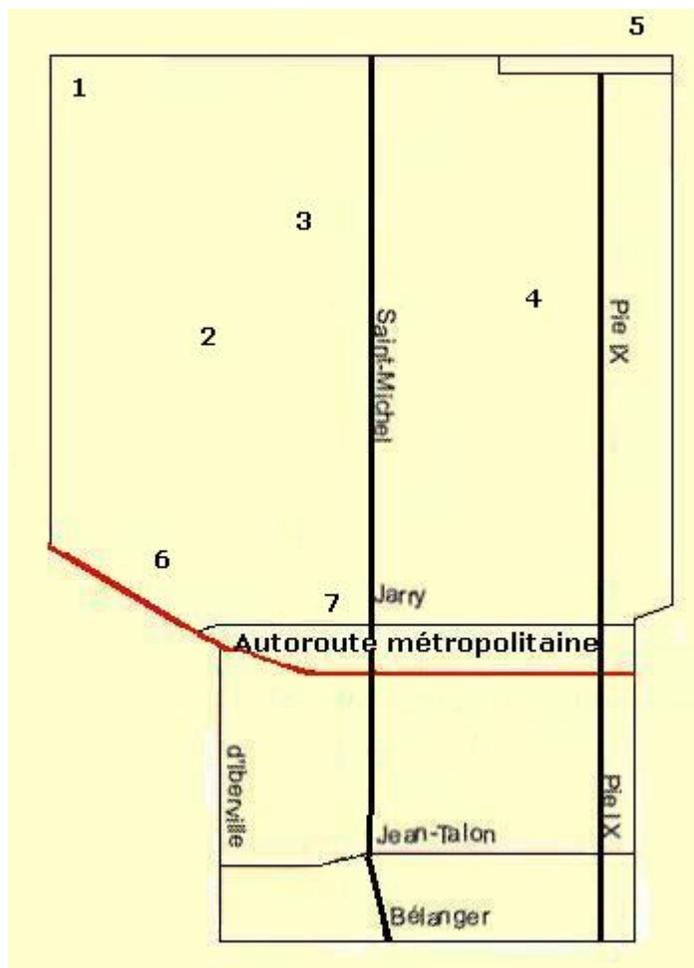
En vue des grandes orientations du plan et des problèmes recensés ci-dessus, il s'agit de repenser la trame de rues pour assurer une meilleure place au piéton sur l'espace public (réfection et création de trottoirs, voies piétonnes...), et renforcer sa sécurité (respect des passages piétons, amélioration de la signalisation, renforcement du contrôle policier, campagnes de sensibilisation...).

Enfin, le quartier ne compte qu'une seule piste cyclable (localisée sur le complexe environnemental) qui forme une boucle non connectée au reste du réseau de l'Île, ce qui n'encourage pas la population à utiliser le vélo comme moyen de transport quotidien. La circulation des cyclistes est d'autant plus dangereuse que le trafic automobile est très dense sur les grands axes routiers qui ne sont pas aménagés à cet effet.

4.4 L'autoroute métropolitaine : des nuisances à atténuer

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 au 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. À titre d'exemple, on a installé en 2006 une fourrière automobile dans une portion d'espace sous l'autoroute, ce qui engendre des problèmes d'insécurité et des nuisances visuelles.

Figure 5 Arrivée de nouvelles structures locales et régionales dans le quartier



- 1 Taz Mahal (Papineau/ Charland)
- 2 Parc environnemental dans l'ancienne carrière Miron
- 3 Centre communautaire, sportif et culturel Louis-Joseph Papineau
- 4 Complexe commercial dans l'ancienne carrière Francon
- 5 Gare de train de banlieue (Pie IX/ Industriel)
- 6 Développement accru du Cirque du Soleil
- 7 Revitalisation de la rue Jarry entre De Lorimier et Pie IX

5. Les enjeux de mobilité dans le quartier Saint-Michel et le plan de transport.

Pour Vivre Saint-Michel en Santé, repenser la mobilité à Saint-Michel est un élément de première importance dans un objectif d'amélioration de la qualité de vie des citoyens. D'entrée de jeu, nous croyons que les grandes orientations du plan de transport apportent, dans une certaine mesure, des réponses intéressantes aux enjeux de mobilité dans le quartier Saint-Michel.

5.1 Saint-Michel et les orientations du plan de transport

Orientation 1 : Choisir *le transport collectif comme mode de déplacement privilégié*

- 42% de la population du quartier utilisent les transports en commun pour se déplacer et 46% des résidents se rendent sur leur lieu de travail en transport collectif. Cette orientation peut avoir un impact important sur notre population.

Orientation 2 : *Remplacer l'auto au profit des modes de transport collectifs ou actifs*

- Saint-Michel souffre de la présence de plusieurs axes routiers dont le trafic est important : les boulevards Pie IX et Saint-Michel et l'autoroute métropolitaine, qui forme une barrière entre le Nord et le Sud du quartier. La réduction de la circulation serait donc une amélioration considérable pour la qualité de vie des résidents.

Orientation 3 : *Adapter l'offre de transport pour renforcer les pôles existants et limiter l'étalement urbain*

- Dans le cadre de notre projet de revitalisation urbaine et sociale, nous tentons de mettre en place les conditions pour que Saint-Michel cesse d'être un lieu de passage pour devenir un quartier où les gens ont le goût de s'installer à long terme. En ce sens, nous croyons que le transport collectif est un outil de grande importance pour limiter l'étalement urbain. Nous croyons que la présence d'un réseau fiable et performant peut faire une différence dans le choix d'un milieu de vie.

5.2 Saint-Michel et les projets du plan de transport

Nous saluons également quelques projets proposés dans le plan de transport avec lesquels nous faisons des liens avec les enjeux du quartier :

Transport en commun :

- Projet d'extension de la ligne bleue de métro de la station Saint-Michel à Pie IX dans un premier temps puis de Pie IX à Anjou. Le but étant de mieux desservir le quartier mais aussi d'intensifier les activités aux abords de ces nouvelles stations pour créer une dynamique urbaine et sociale.
- Projet de création d'une ligne de tramway sur l'avenue du Parc et prolongement jusqu'à Henri Bourassa en passant par Pie IX.
- Mise en place de mesures prioritaires pour la circulation des autobus sur les boulevards Saint - Michel et Rosemont : voies réservées, signalisations prioritaires, réglementation du stationnement.
- Mise en place de dessertes expresses sans correspondance vers le centre-ville à partir du boulevard Pie IX. Il s'agit d'offrir un service « à la carte » en proposant des trajets plus ou moins directs, plus ou moins rapides (autobus, métro ou ligne express).
- Création du « train de l'Est » reliant le centre-ville de Montréal, Montréal-Nord, Pointe-aux-Trembles jusqu'à Repentigny. Cette ligne serait un moyen de désenclaver le quartier en créant un nouveau point d'accès au nord.

Transport actif :

- Aménagement d'une piste cyclable sur la rue Jarry, pour raccorder la piste existante du complexe environnemental à la route verte et pour faciliter la traversée du quartier d'Est en Ouest.
- Sécurisation de l'intersection *Saint-Michel/Villeray* et des abords de la station de métro *Saint-Michel*.

Amélioration du réseau routier

- Projet de réfection de l'autoroute métropolitaine et aménagement de ses abords notamment sur le boulevard Crémazie. Un aménagement paysager pourrait être implanté aux endroits où cela est possible (murs anti-bruit végétalisés, plantation d'arbres...)

5.3 Enjeux prioritaires

La situation particulière de Saint-Michel nous pousse à aller plus loin dans la réflexion sur des enjeux locaux ciblés. Pour faire suite à la problématique exposée précédemment, nous identifions trois enjeux prioritaires :

5.3.1 L'amélioration du réseau de transport en commun :

- Pour atténuer les effets néfastes de l'enclavement en facilitant les déplacements dans l'axe Est-Ouest.
- Pour adapter le réseau de transport aux nombreux projets structurants qui sont en développement dans le quartier.

Lien avec le plan de transport : **Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8% en 5 ans** (5^e chantier) et **Instaurer des plans de gestion des déplacements** (10^e chantier)

5.3.2 L'amélioration des conditions permettant le transport actif :

- Pour rendre les déplacements à pied et à vélo plus sécuritaires notamment pour les familles avec jeunes enfants.
- Pour relier le quartier Saint-Michel au réseau cyclable de Montréal

Lien avec le plan de transport : **Accroître la sécurité des déplacements** (17^e chantier) et **Doubler le réseau cyclable de Montréal en sept ans** (13^e chantier).

5.3.3 L'amélioration de l'aménagement des abords de l'autoroute métropolitaine

- Pour atténuer les nuisances environnementales
- Pour améliorer la qualité de vie des citoyens qui vivent aux abords de l'autoroute

Lien avec le plan de transport : **Redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient** (16^e chantier).

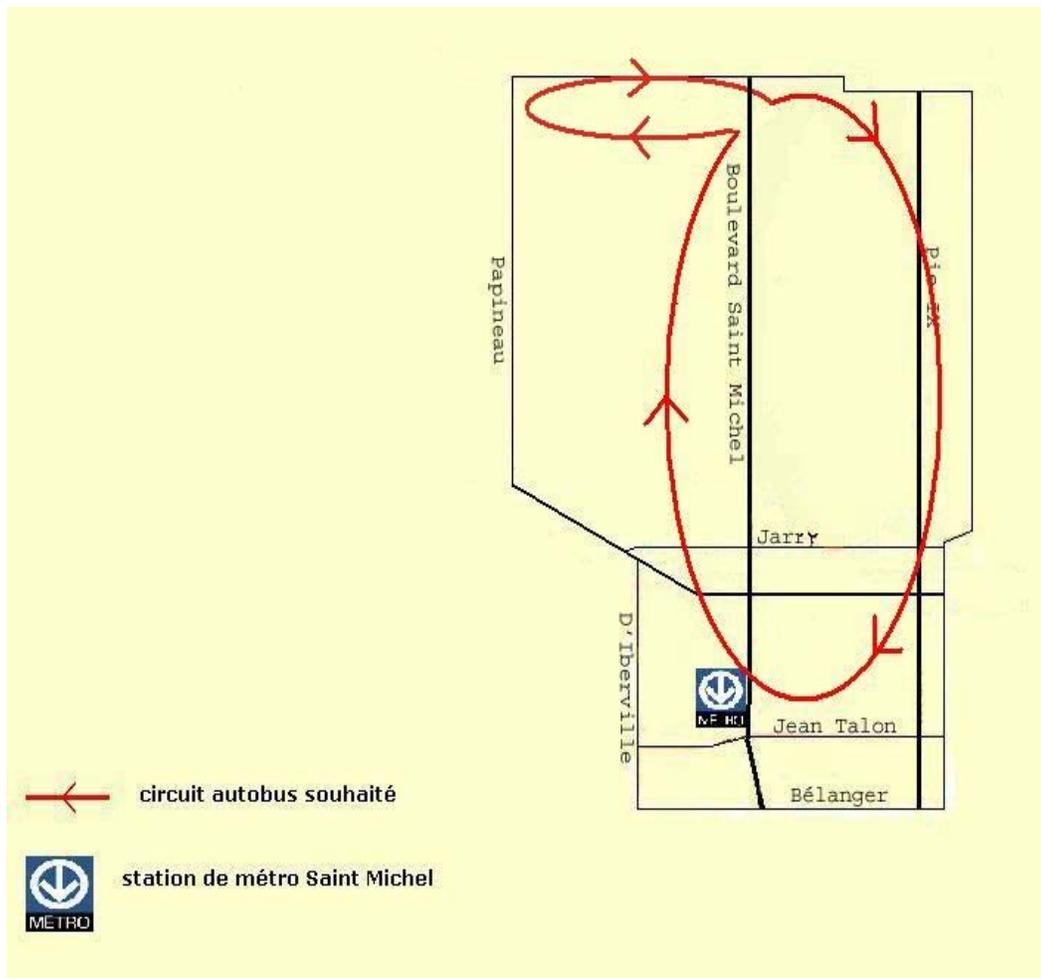
6. Pistes d'aménagement

Dans le dernier volet de cette étude, nous ferons quelques propositions pour apporter des solutions aux problèmes identifiés accompagnées de schémas. Il s'agit de lancer des pistes d'aménagement pour répondre aux enjeux prioritaires du quartier Saint-Michel en matière de transport.

6.1 Un nouveau circuit d'autobus

En premier lieu, nous préconisons la planification d'un nouveau circuit d'autobus qui desservirait l'ensemble du quartier et notamment la station de métro Saint-Michel qui relie le quartier au centre-ville. Le but est de faciliter l'accès aux services publics, aux commerces et au métro avec un service rapide et fréquent. Ce circuit tient également compte de la desserte des nouvelles infrastructures mentionnées précédemment (Figure 6). Des liaisons efficaces entre ce circuit et les circuits existants devraient être prévues.

Figure 6 : Schéma de principe



6.2 L'intégration des besoins des piétons en matière d'aménagement



Pour donner la primauté à la marche et favoriser ce mode de transport actif, il est nécessaire de déployer des mesures favorables aux piétons en termes d'aménagement et de sécurité. Tout d'abord, il faudrait prévoir une réfection des trottoirs sur l'ensemble du quartier pour faciliter les déplacements, notamment des jeunes familles. En effet, ceux-ci sont étroits (1.5m), en piteux état et souvent encombrés de poteaux électriques, de poubelles et d'abribus.

Il est aussi essentiel de repenser l'espace de la rue pour donner au piéton une place à part entière. Actuellement, une occupation illégale de l'emprise publique est faite par les aires de stationnement et de livraison, empêchant les piétons de circuler aisément.

Enfin, le mobilier urbain (poubelles, bancs, panneaux d'affichage...) est quasi inexistant et de faible qualité.

Rendre les déplacements piétons plus faciles et agréables doit être une priorité pour ne pas sacrifier la qualité de vie des résidents au profit de la voiture.

6.3 Le raccordement du quartier Saint-Michel au réseau cyclable de Montréal

Dans l'objectif d'encourager le transport actif, il est essentiel de raccorder la piste cyclable qui entoure le complexe environnemental Saint-Michel au réseau cyclable montréalais et de doter le quartier d'un réseau local. En ce sens, nous saluons le schéma d'aménagement du réseau cyclable projeté présenté dans le plan de transport. En effet, ce schéma raccorde le quartier Saint-Michel au réseau cyclable aux quatre points cardinaux, intégrant ainsi la piste du complexe environnemental et différentes parties du quartier. Nous recommandons de plus, de mettre en place un système de supports à vélos à proximité des écoles et des lieux publics, voire des arrêts et stations de bus et métro pour jouer la carte de l'intermodalité.

6.4 Une approche participative pour l'aménagement des abords de l'autoroute métropolitaine

Nous recommandons d'associer les acteurs locaux (commerçants, organismes communautaires, institutions publiques) et la population riveraine au projet de réfection de l'autoroute métropolitaine. Il serait pertinent de créer une dynamique locale qui participerait activement aux décisions d'aménagement. La végétalisation des abords, la conception d'un projet pour rendre les espaces sous l'autoroute plus sécuritaires et plus agréables seraient des pistes de réflexion à explorer. Le but est de faire de l'autoroute une structure la moins contraignante possible en améliorant l'aspect et les fonctions de ses abords.

Tableau synthèse des enjeux et des pistes d'aménagement pour l'amélioration du transport dans le quartier Saint-Michel.

Enjeux	Pistes d'aménagement	Lien avec le plan de transport
<p>Un réseau de transport à améliorer</p> <p>Déficience du service d'autobus pour établir des liens Est-Ouest, limitant l'accès au métro Saint-Michel, aux services de santé et aux principaux services publics du quartier.</p> <p>Arrivée planifiée de nouvelles infrastructures locales et régionales dans le quartier (figure 5)</p>	<p>Revoir le tracé des circuits d'autobus pour permettre un désenclavement de la partie Est du quartier afin de favoriser un meilleur accès aux services et au métro. (figure 6)</p> <p>Revoir les tracés et l'intensité de service des circuits d'autobus en fonction de l'achalandage provoqué par les nouvelles infrastructures.</p>	<p>5^e chantier Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8% en 5 ans</p> <p>10^e chantier Instaurer des plans de gestion des déplacements</p>
<p>Des conditions à mettre en place pour favoriser le transport actif</p> <p>Présence de voies de circulation importantes avec peu d'espace pour les piétons.</p> <p>Présence de plusieurs intersections dangereuses.</p> <p>Trottoirs défectueux ou inexistant par endroit.</p> <p>Insuffisance de pistes cyclables dans le quartier Saint-Michel et celle qui existe n'est pas en lien avec le réseau cyclable montréalais.</p>	<p>Repenser la rue avec plus d'espace pour les piétons.</p> <p>Améliorer la signalisation et le contrôle policier.</p> <p>Installer et réparer les trottoirs</p> <p>Raccorder la piste cyclable du parc environnemental au réseau cyclable montréalais.</p> <p>Développer un réseau cyclable local sécuritaire et efficace.</p> <p>Prévoir l'installation de supports à vélo, notamment à proximité des écoles.</p>	<p>17^e chantier Accroître la sécurité des déplacements</p> <p>13^e chantier Doubler le réseau cyclable de Montréal en sept ans</p>
<p>Les abords de l'autoroute métropolitaine à aménager</p> <p>La présence de l'autoroute métropolitaine en bordure de secteurs résidentiels occasionne plusieurs nuisances aux citoyens qui y habitent.</p>	<p>Consulter la population riveraine pour aménager les espaces sous et autour de l'autoroute.</p> <p>Prévoir des partenariats avec les milieux locaux pour permettre des projets d'aménagement innovants qui tiennent compte de la qualité de vie des résidents.</p>	<p>16^e chantier Redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient</p>

Conclusion

Ce mémoire nous a permis d'illustrer brièvement les enjeux du quartier Saint-Michel en termes de mobilité et de transport et de les inscrire dans le contexte du Plan de transport de Montréal.

Nous partageons les grandes orientations du Plan de transport. Par ailleurs, les caractéristiques particulières de Saint-Michel et le contexte de transformation en cours dans ce quartier nous incitent à penser qu'il faut tenir compte de certains enjeux locaux dans le déploiement des mesures prévues.

Nous espérons que le Plan de transport pourra se concrétiser dans les prochaines années et nous souhaitons également que son application sera assez souple pour tenir compte des particularités locales.

ANNEXE

PARTENAIRES DE VIVRE SAINT-MICHEL EN SANTÉ

- ACEF de l'Est de Montréal
- ACEF du Nord
- Alliance de recherche universités, communautés en Économie sociale (ARUC-ÉS), Université du Québec à Montréal
- Benjamin Moore
- Caisse d'économie solidaire du Québec
- Caisse populaire Montrose/Saint-Michel
- Caisse populaire Saint-Michel
- Carrefour de lutte au décrochage scolaire
- Carrefour Jeunesse emploi
- Carrefour populaire Saint-Michel
- Casa Vogue
- Centraide
- Centre 1 2 3 Go (national)
- Centre d'Emploi de Saint-Michel
- Centre de santé et de services sociaux de Saint-Léonard et Saint-Michel
- Centre des aînés Saint-Michel-Rosemont
- Centre Éducatif communautaire René-Goupil
- Centre Gabrielle-Roy
- Centre Yves-Thériault
- Chantier d'économie sociale du Québec
- Cirque du Soleil
- Corporation de développement économique et communautaire Centre-Nord
- CSDM Regroupement de la région 6
- Développement social Canada
- Direction de l'aménagement, du territoire de l'Arrondissement
- Direction de la culture, du sport et des loisirs de l'Arrondissement
- Direction de la santé publique de l'Agence de santé et de services sociaux
- Direction de la sécurité du revenu et du développement social de la Ville de Montréal
- Direction des travaux publics de l'Arrondissement
- Direction régionale du Ministère de l'Éducation du Québec
- École Joseph-François Perrault
- École Louis-Joseph Papineau
- Écoles primaires Bienville et Saint-Mathieu
- Électronique Addison
- Entraide Saint-Michel
- Fil Action
- Fondation de la Famille J.W.McConnell
- Fondation du Grand Montréal
- Fondation Lucie et André Chagnon
- Fondation Roasters
- Fondation Stephen R.Bronfman
- Formation expert de la Commission scolaire de Montréal
- Grands partenaires de Centraide
- Groupe CDH
- GRT Bâtir son quartier
- Habitations Terrasses Saint-Michel
- Initiative 1 2 3 GO Saint-Michel
- Journal communautaire Le Monde
- Journal de Saint-Michel
- Loisirs Saint-Michel, Sainte-Lucie, Saint-Bernardin, Saint René-Goupil
- Maison d'Haïti
- Maison de Jeunes par la Grand'Porte
- Maison de la Famille de Saint-Michel
- Ministère de l'Éducation, Direction régionale
- Ministère de l'emploi et de la solidarité sociale
- Ministère de l'Immigration et des communautés culturelles, bureau nord de l'île
- Ministère des affaires municipales et des régions
- Mon Resto Saint-Michel
- Objectifs Jeunesse
- PARI Saint-Michel
- Paroisse Saint-René-Goupil
- Provigo – Loblaw's
- Québec en forme
- Québec en forme
- Rachel Julien, entrepreneur
- Regroupement des citoyens et citoyennes de Saint-Michel
- Restaurant Appelia
- Restaurant El Cantinho
- RONA/Reno Dépôt
- Samcon, entrepreneur
- Service Canada
- Service de l'Habitation sociale et abordable de la Ville de Montréal
- Service de mise en valeur du territoire et du patrimoine de la Ville de Montréal
- Smart Centers Les développements Saint-Michel Inc.
- Société d'habitation et de développement de Montréal,
- Société de transport de Montréal
- TOHU
- YMCA de Montréal

Bibliographie

- ✓ **Plan d'urbanisme**, Ville de Montréal, 2004
- ✓ **Plan de transport**, Ville de Montréal, 2007
- ✓ **Document de l'atelier mobilité et transport sur l'Île**, Centre 1,2,3 GO! 2007
- ✓ **Portrait de Saint Michel**, VSMS, 2004
- ✓ **Plan d'action du chantier de revitalisation 2005-2008**, VSMS, 2005
- ✓ **Document du comité transport**, VSMS, 1994
- ✓ **Site Internet de la Ville de Montréal et Intranet** : www.ville.montreal.qc.ca
- ✓ **Site Internet de la STM** : www.stcum.qc.ca
- ✓ **Portail Géostat, service géomatique Ville de Montréal** : <http://mscgdl2-2/geostat/>
- ✓ **Site Internet de l'Enquête Origine-Destination, 2003** : <http://www.cimtu.qc.ca/>