



Diagnostic élaboré par YQQ dans le cadre des saines habitudes de vie, action financée par Québec en Forme.

Veuillez respecter la propriété intellectuelle de l'auteur :  
citer la source lorsque mentionné et ne pas reproduire sans autorisation.

## Diagnostic et recommandations pour favoriser la mobilité active dans l'arrondissement Mercier- Hochelaga-Maisonneuve

**Y'A QUELQU'UN**  
**L'AUT'BORD DU MUR**  
Intervention sociale et environnementale



Réalisé par :

Maryse Chapdelaine  
Philippe Cottaz

Septembre 2014



# Table des matières

Nos partenaires P. 4

Présentation du projet P. 5

Portrait de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve P. 6

Les quartiers de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve P.7

Les accidents de la route P. 8

Les mesures d'apaisement de la circulation P. 12

Le réseau cyclable de l'arrondissement P. 15

Les lieux d'insécurité P. 19

Les aménagements de verdissement P. 23

Les démarches citoyennes P. 27

Les orientations du comité P. 29

Les recommandations cyclables P. 30

Les recommandations piétonnes P. 34

Références P. 38

Bibliographie P. 40

Annexe : Les lieux d'insécurité P. 42



**L**TQ  
**H**M

La Table de quartier  
Hochelaga-Maisonneuve

Une ville  
sécuritaire



**TANDEM**



**Mercier-Ouest**  
QUARTIER EN SANTÉ

## Nos partenaires



Mercier  
Hochelaga-Maisonneuve

**Montréal** 



**Solidarité**  
MERCIER-EST

# Présentation du projet

L'organisme *Y'a QuelQu'un l'aut'bord du mur*, entreprise d'économie sociale effectuant des interventions sociales et environnementales au sein de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, a établi un portrait global de la sécurité et des aménagements favorables aux cyclistes et aux piétons en réalisant un diagnostic sur la mobilité active qui représente la voix et les besoins des citoyens. Les nombreuses données existantes concernant les mesures d'apaisement de la circulation, les aménagements de verdissement, les pistes cyclables, ainsi que les accidents de la route et les lieux pouvant générer un sentiment d'insécurité, ont été recueillies pour être cartographiées afin d'en faciliter la lecture et l'analyse, mais également pour servir de référence au comité de travail mis en place avec divers partenaires et organismes oeuvrant dans l'arrondissement. Cette concertation avec les acteurs du milieu a permis d'établir les besoins des citoyens et de formuler des recommandations pour favoriser le transport actif, en proposant notamment des prolongements et des connexions cyclables, mais aussi des corridors piétonniers dans des secteurs jugés prioritaires.

Le *Diagnostic et recommandations pour favoriser la mobilité active dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve* de *Y'a QuelQu'un l'aut'bord du mur* est un outil de travail efficace permettant d'orienter les interventions auprès de la population et de mieux cibler les futures actions quant à la nécessité d'encourager le transport actif de manière plus sécuritaire et responsable au sein de l'arrondissement.

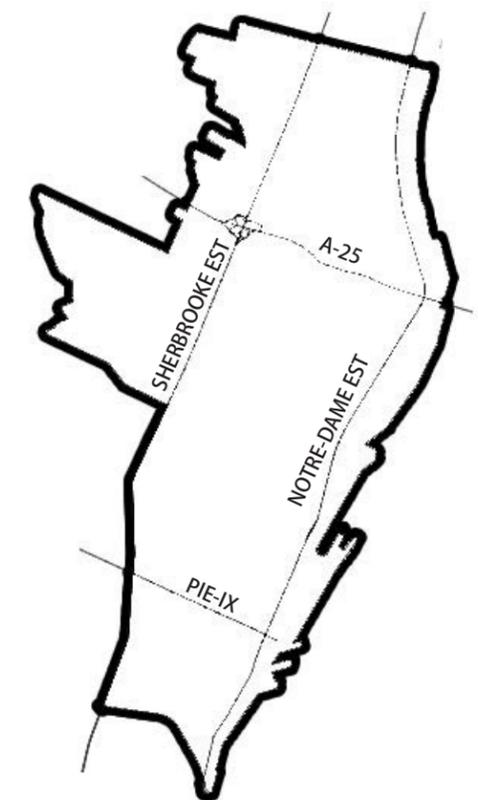
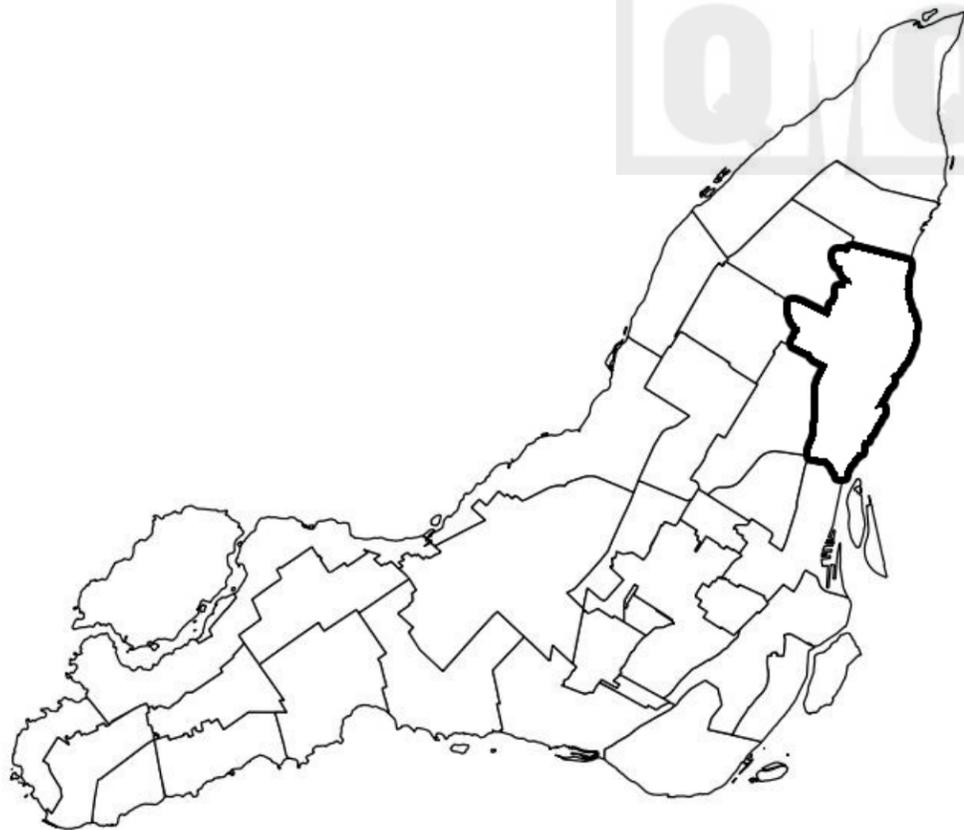
Les diverses données recueillies pour les mesures d'apaisement de la circulation comprennent la localisation des écoles, des ralentisseurs, des saillies de trottoir et de la signalisation indiquant les traverses piétonnes ou écolières. Ces informations ont été principalement fournies par le bureau d'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve de la Ville de Montréal, tout comme celles précisant les limites de vitesse à respecter et les endroits où des supports à vélos ont été implantés. En ce qui concerne les aménagements de verdissement existants et ceux à venir, c'est-à-dire les parcs, les jardins (institutionnels, collectifs et communautaires), les ruelles vertes et les quartiers verts, les informations répertoriées proviennent des Éco-quartiers (Tétreaultville, Maisonneuve-Longue-Pointe, Hochelaga), de l'organisme *Y'a QuelQu'un l'aut'bord du mur*, d'*Agriculture urbaine Montréal* et du bureau d'arrondissement. Les renseignements relatifs au réseau cyclable (pistes, chaussées, bandes, ajouts au réseau) ont été recueillis auprès de l'organisme *Vélo Québec* et du bureau de l'arrondissement. Les accidents de la route impliquant des piétons et/ou des cyclistes sont tirés d'une étude réalisée par le journal *The Gazette* et les lieux d'insécurité auprès de l'organisme communautaire *Tandem Mercier-Hochelaga-Maisonneuve*.



# Portrait de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve

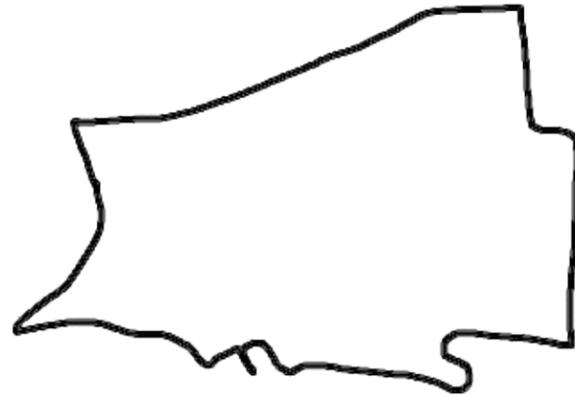
L'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve fait partie des 19 arrondissements de la Ville de Montréal. Il se situe dans le sud-est de l'île et partage ses limites administratives avec les arrondissements de Ville-Marie, Rosemont-La-Petite-Patrie, le Plateau Mont-Royal, Saint-Léonard, Anjou et la ville de Montréal-Est. Son territoire couvre 25,4 km<sup>2</sup> et accueille une population de 131 500 habitants, pour une densité de 5 174,5 habitants au km<sup>2</sup>. Il est le 4<sup>ème</sup> arrondissement le plus peuplé de la ville de Montréal (8 % de sa population totale) et entre 2006 et 2011, sa population s'est accrue de 1,8 %. Plus de 65 700 ménages vivent dans Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, dont 32 110 sont des familles. Les deux groupes d'âge les plus présents sont les 25-34 ans (18 % de la population) et les 65-79 ans (11% de la population). Le quart de la population a moins de 25 ans et l'âge médian est plus élevé (40,2 ans) que dans la ville de Montréal (38,6 ans)<sup>1</sup>. En 2006, 16 % des travailleurs possédaient un emploi au sein de l'arrondissement alors que 70 % d'entre eux se déplaçaient vers un autre, que 4 % changeaient de ville sur l'île de Montréal et que 10 % travaillaient dans une ville en dehors de l'île. Le secteur des soins de santé et assistance sociale concentre 17,3 % des emplois du territoire, sans doute en raison des deux employeurs d'importance que sont l'Institut universitaire en santé mentale de Montréal Louis-H. Lafontaine et le CSSS Lucille-Teasdale<sup>2</sup>.

Son territoire, découpé en trois quartiers (Hochelaga-Maisonneuve, Mercier-Ouest et Mercier-Est), est traversé par des axes importants à l'échelle de l'île de Montréal tels que Sherbrooke Est, Notre-Dame Est, Pie-IX, mais également par l'autoroute 25 qui crée une rupture importante dans la trame urbaine. Neuf stations de métro (ligne verte) et 33 circuits réguliers d'autobus sont implantés, de même que le terminus Radisson de l'AMT et un réseau d'une quarantaine de kilomètres de voies cyclables. L'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve dispose aussi de nombreux lieux d'effervescence commerciale, comme le marché Maisonneuve, le centre commercial de la Place Versailles, les promenades Ontario Est et Sainte-Catherine Est, ainsi que d'un attrait touristique en la présence du symbole montréalais du Stade olympique, qui attire chaque année des milliers de personnes et lui confère une notoriété indéniable.



# Les quartiers de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve

## Hochelaga-Maisonneuve



### Lieux d'achalandage

Parc et Stade olympiques  
Biodôme  
Jardin botanique  
Stade Saputo  
Théâtre Denise-Pelletier  
Aréna Maurice-Richard  
Collège de Maisonneuve

### Secteurs commerciaux

Rue Sainte-Catherine Est  
Rue Ontario Est  
Place Simon-Valois  
Rue Hochelaga  
Rue Sherbrooke Est  
Marché Maisonneuve

### Population<sup>3</sup>

45 070 habitants  
10 % de 65 ans et plus  
13% de 15 ans et moins  
58 % de familles avec enfants

### Lieux d'achalandage

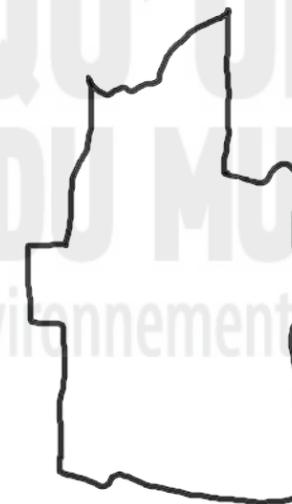
Base militaire  
L'Institut universitaire en santé mentale  
de Montréal Louis-H. Lafontaine  
Parc du boisée Jean-Millot  
Parc industriel l'Assomption et  
Louis-H.-Lafontaine

### Secteurs commerciaux

Rue Hochelaga  
Rue Notre-Dame Est  
Place Versailles  
Rue Beaubien Est  
Centre d'achats du Domaine

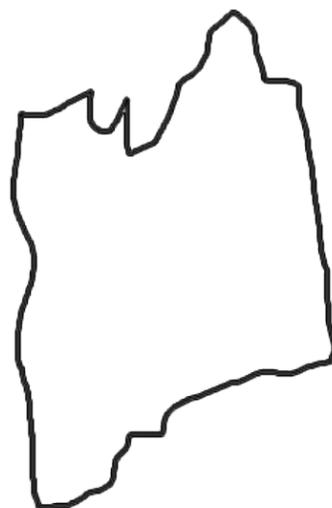
### Population<sup>3</sup>

39 700 habitants  
19 % de 65 ans et +  
12 % de 15 ans et moins  
57 % de familles avec enfants



## Mercier-Ouest

## Mercier-Est



### Lieux d'achalandage

Parc de la Promenade Bellerive et  
la navette fluviale  
Parc Thomas-Chapais  
Maison de la culture  
Parc Carlos-D'Alcantara  
CLSC de Mercier-Est-Anjou  
Piscine Annie-Pelletier

### Secteurs commerciaux

Rue Hochelaga  
Rue Notre-Dame Est  
Rue de Grosbois  
Rue de Contrecoeur  
Rue Sherbrooke Est

### Population<sup>3</sup>

40 695 habitants  
15 % de 65 ans et plus  
15 % de 15 ans et moins  
60% de familles avec enfants

# Les accidents de la route



Le partage de l'espace pour la cohabitation des différents modes de transport pose parfois des problèmes de sécurité pour les usagers les plus vulnérables tels que les piétons et les cyclistes. Parmi les comportements fréquemment mis en cause, sont souvent cités le non respect de la signalisation routière et la vitesse. Il convient également de prendre en considération l'environnement urbain davantage adapté aux véhicules automobiles qu'au confort et à la sécurité de ceux qui souhaitent s'adonner au transport actif. Entre 1999 et 2003, l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve se classait en troisième position des arrondissements montréalais pour le nombre total d'accidents (8,7 %), quatrième pour ceux impliquant des cyclistes (8,2 %) et cinquième pour ceux engageant des piétons (7,6 %)⁴.

Les nouvelles données recueillies recensent les accidents de la route entre 2006 et 2011, au cours desquels des cyclistes ou des piétons ont été blessés. Les plus récurrents se situent essentiellement aux intersections qui jalonnent les voies collectrices de l'arrondissement telles que Sherbrooke Est, Hochelaga, Pie-IX et Dickson (vitesse de 50 km/h), mais aussi dans le secteur de la promenade commerciale de la rue Ontario Est (40 km/h), où se concentre un fort achalandage de véhicules (voitures et camions) et de nombreuses chaussées détériorées. La sécurité sur la rue Sherbrooke Est se révèle très problématique à de nombreuses intersections dans le quartier de Mercier-Ouest étant donné la circulation routière soutenue, les deux secteurs fortement résidentiels au nord et au sud, mais aussi la présence de trois stations de métro (Cadillac, Langelier et Radisson), de deux parcs industriels (Louis-H.-Lafontaine et l'Assomption) et du centre commercial de la Place Versailles, qui génèrent beaucoup de déplacements. Le boulevard Pie-IX présente lui aussi des problèmes de sécurité notoires, puisque toutes les intersections avec les autres grandes artères du quartier (Pierre-De Coubertin, Hochelaga, de Rouen, Sainte-Catherine Est. etc.) sont des lieux de danger potentiel en raison notamment des flux automobiles nord-sud très importants du boulevard, de l'absence de voies cyclables et du manque d'aménagements pour améliorer et sécuriser les passages piétonniers. Par ailleurs, la rue Notre-Dame Est, où une vitesse de 60 km/h est autorisée, ne génère que peu d'accidents au sein de l'arrondissement (intersections avec le boulevard Pie-IX et la rue Dickson), sans doute en raison de sa faible fréquentation par les piétons et de la piste cyclable en site propre qui permet aux cyclistes de ne pas cohabiter avec les véhicules sur les voies. En dehors des grands axes, les accidents sont nettement moins fréquents. Cela peut s'expliquer par les vitesses maximales de 40 km/h pour les secteurs résidentiels et de 30 km/h aux abords de la plupart des écoles et des parcs, mais aussi par les flux de circulation moins importants et les mesures d'apaisement de la circulation (balises, ralentisseurs, saillies de trottoir) mises en place pour sécuriser davantage les déplacements actifs.

10 accidents et plus : 8

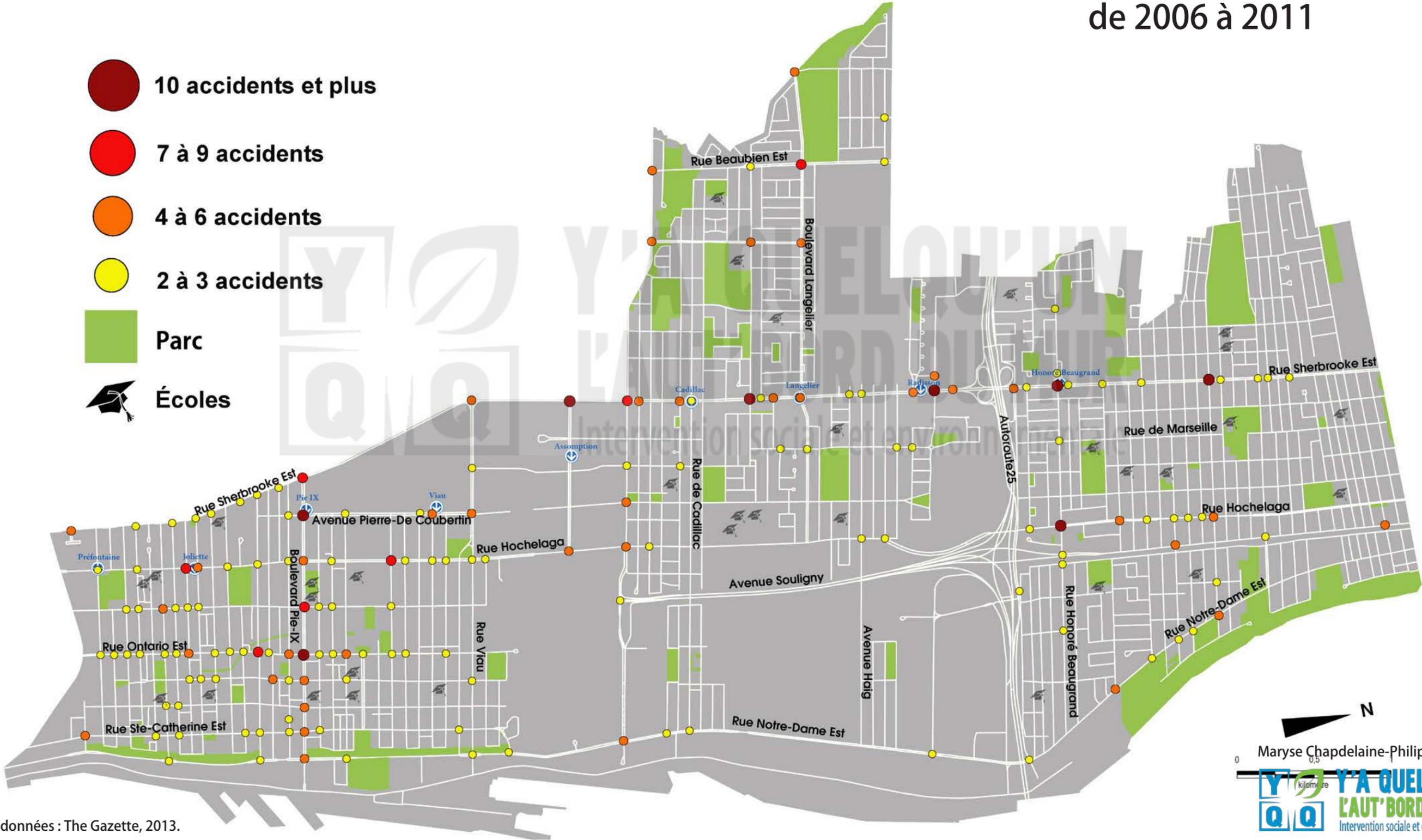
7 à 9 accidents : 7

4 à 6 accidents : 39

2 à 3 accidents : 113



# Carte des accidents de la route impliquant un piéton ou un cycliste dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, de 2006 à 2011



- 10 accidents et plus
- 7 à 9 accidents
- 4 à 6 accidents
- 2 à 3 accidents
- Parc
- Écoles

N

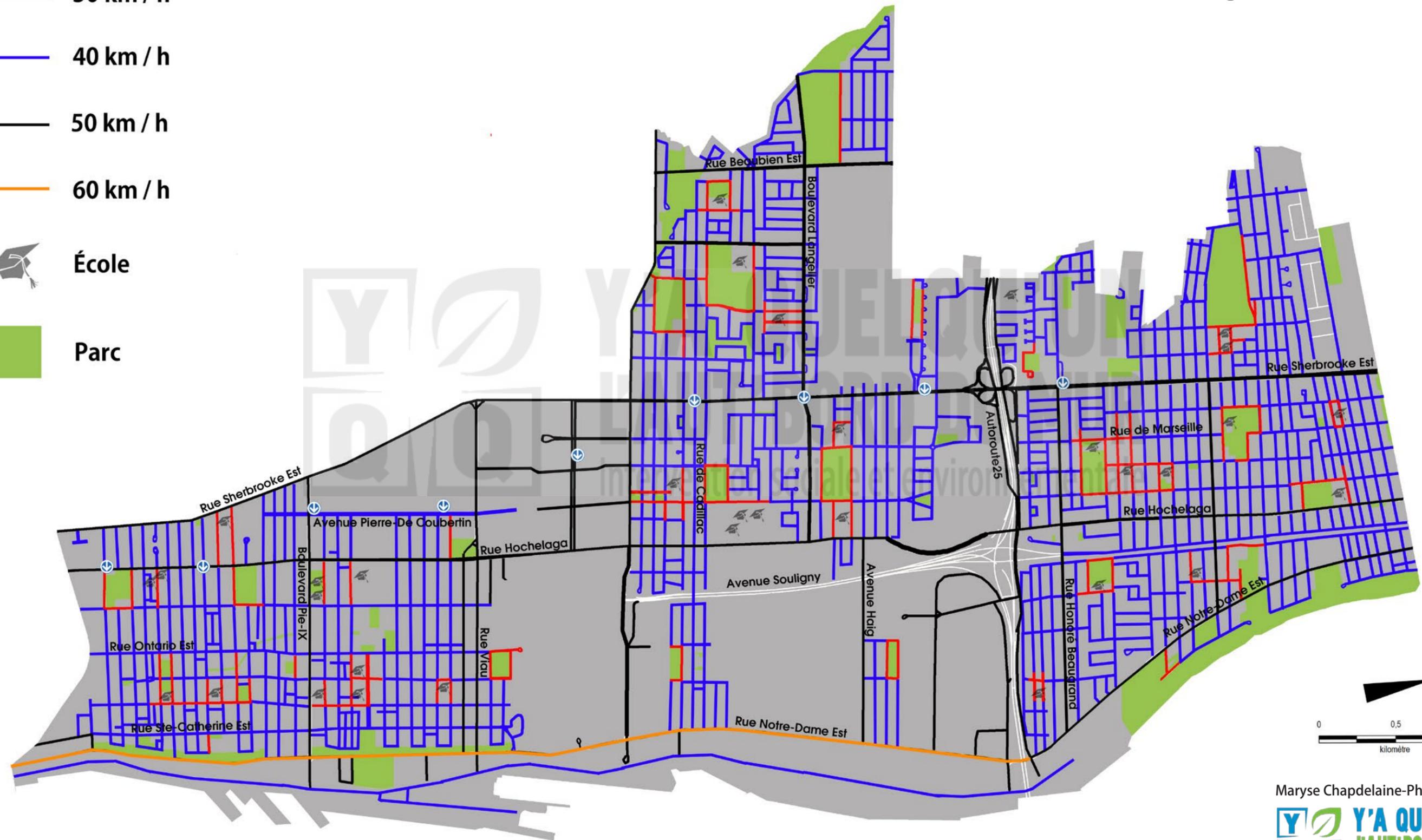
Maryse Chapdelaine-Philippe CottaZ

**Y'A QUELQU'UN**  
**L'AUT' BORD DU MUR**  
Intervention sociale et environnementale

Source des données : The Gazette, 2013.

# Carte des limites de vitesse dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve

- 30 km / h
- 40 km / h
- 50 km / h
- 60 km / h
-  École
-  Parc



Source des données : Ville de Montréal, 2010.



**PRIORITÉ  
PIÉTONS**

Les  
mesures d'apaisement  
de la circulation

QUELQU'UN  
T'BORD DU MUR  
intervention sociale et environnementale

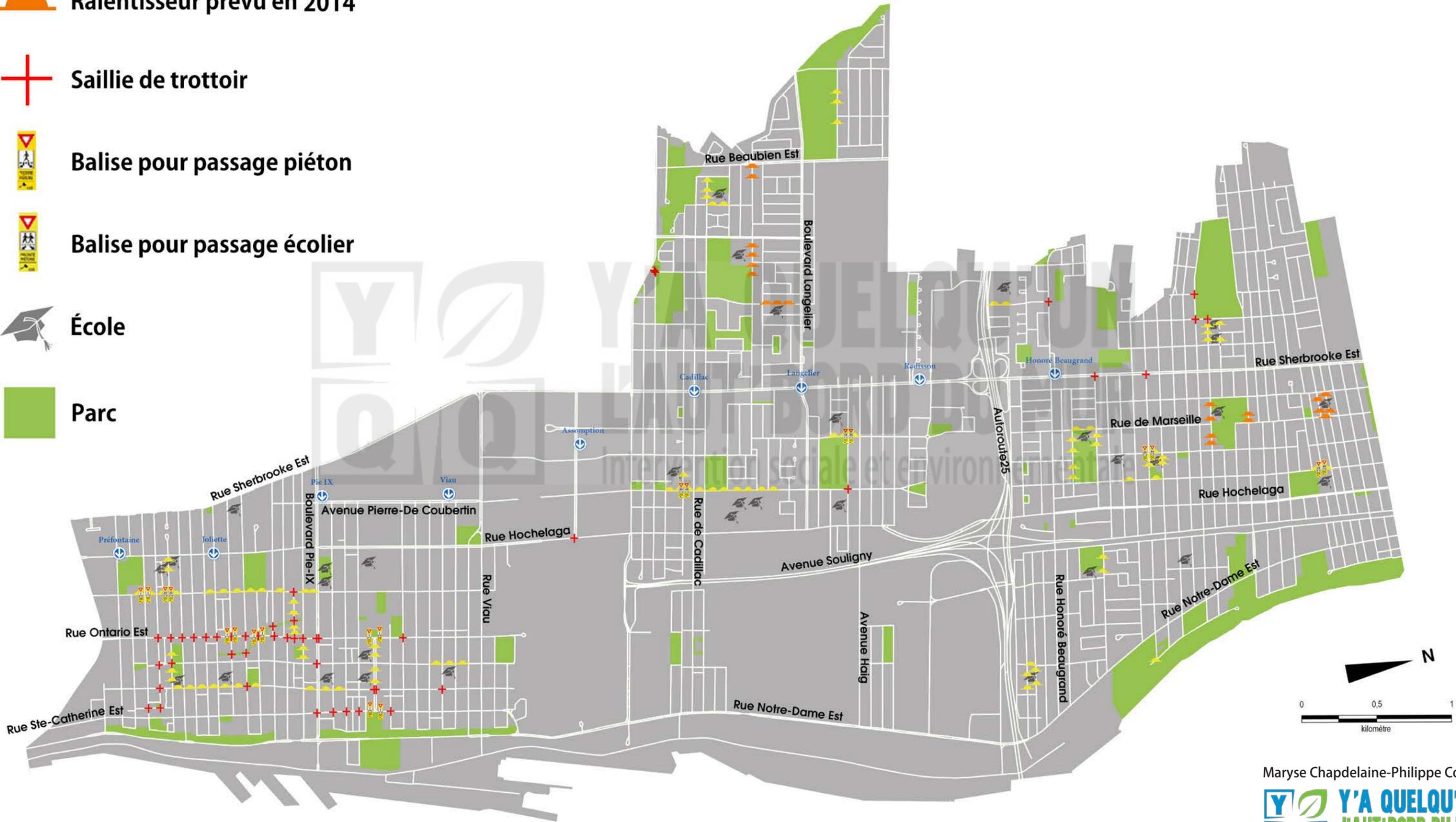
La mise en place de mesures visant à apaiser la circulation permet d'assurer un partage plus équitable de la rue pour tous les usagers en réduisant la vitesse et le flux des véhicules, mais surtout en assurant une meilleure sécurité des usagers les plus vulnérables tels que les piétons ou les cyclistes. Depuis plusieurs années, l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve poursuit une politique de sécurisation de ses rues en proposant de nombreuses solutions pour contrôler plus efficacement les vitesses sur l'ensemble de son territoire, mais aussi mieux gérer l'abondance automobile due à la présence de grandes artères comme Sherbrooke Est, Hochelaga, Viau ou Pie-IX. Ainsi, les abords de la plupart des secteurs scolaires, en plus d'une limite de vitesse établie à 30 km/h, ont bénéficié de l'implantation de ralentisseurs (dos-d'âne) pour augmenter la sécurité des élèves, comme sur les rues de Rouen, Adam ou Cirier, mais également de balises pour identifier les passages écoliers, comme sur les rues Sainte-Claire, de Marseille ou l'avenue Pierre-De Coubertin. D'autres ralentisseurs devraient être ajoutés au courant de l'année 2014 sur les avenues de Carignan, de Renty, Fletcher et Bilaudeau, mais aussi sur les rues Mousseau et de Marseille ou le boulevard Pierre-Bernard.

L'arrondissement a également installé des saillies de trottoir pour permettre une meilleure régulation des flux automobiles, offrir des déplacements plus sécuritaires et diminuer le temps de traversée des piétons. Elles se situent principalement au cœur du secteur le plus dense de la partie ouest de l'arrondissement, notamment sur les Promenades Hochelaga-Maisonneuve (Promenades Ontario et Sainte-Catherine Est) et le parcours urbain traversant la place Simon-Valois. Par ailleurs, certaines intersections considérées comme problématiques en termes de sécurité (rue Sherbrooke Est et rue Liébert ou rue Sherbrooke Est et rue Saint-Donat) et quelques abords de parcs tels que Pierre-Bédard, Thomas-Chapais ou Saint-Donat, ont eux aussi bénéficié d'implantations de saillies de trottoir. Parfois, elles sont jumelées avec des ralentisseurs pour décourager davantage la circulation de transit au sein des quartiers résidentiels, comme c'est le cas sur l'avenue Charlemagne ou la rue Darling. Si l'aspect sécuritaire est bien évidemment primordial, les saillies peuvent également embellir le milieu de vie des résidents et son agréabilité en étant végétalisées, encourageant ainsi les résidents à se déplacer à pied plus souvent. Des balises piétonnes sont aussi présentes dans l'arrondissement à proximité de parcs (Raymond-Préfontaine, Morgan) ou de lieux de grande affluence comme la place Simon-Valois, pour favoriser les déplacements plus sécuritaires des enfants et des personnes à mobilité réduite. Il convient néanmoins de constater que la plupart des aménagements visant à apaiser la circulation se situent sur le réseau viaire dit secondaire ; très peu d'entre eux se trouvant sur les grands axes (Sherbrooke Est, Pie-IX, Hochelaga) où se concentrent pourtant la majorité des accidents impliquant des piétons et des cyclistes.



# Carte des mesures d'apaisement de la circulation dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve

-  **Ralentisseur**
-  **Ralentisseur prévu en 2014**
-  **Saillie de trottoir**
-  **Balise pour passage piéton**
-  **Balise pour passage écolier**
-  **École**
-  **Parc**



Source des données : Ville de Montréal, 2013.

Maryse Chapdelaine-Philippe CottaZ





Le réseau cyclable

### Le réseau cyclable

Le réseau cyclable actuel de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve s'étend sur une quarantaine de kilomètres<sup>5</sup>. Il se compose principalement de chaussées désignées et de bandes cyclables, mais aussi de pistes en site propre sur les avenues Souigny, Haig, Bennett et la rue Notre-Dame Est, qui fait par ailleurs partie du réseau de la route verte (numéro 5). La connectivité cyclable avec les arrondissements voisins d'Anjou (rues Saint-Donat, Saint-Zotique et boulevard Pierre-Bernard), de Saint-Léonard (rue Bélanger), de Rosemont-La-Petite-Patrie (De Chambly), de Ville-Marie (rues de Rouen et Notre-Dame Est) et avec la ville de Montréal-Est (rue Notre-Dame Est) n'est que peu développée, tout comme celle entre les trois quartiers puisque seule la piste sur la rue Notre-Dame Est permet pour le moment de traverser la totalité de l'arrondissement. Le quartier Hochelaga-Maisonneuve dispose du réseau cyclable le plus élaboré et le mieux structuré, notamment grâce à la présence de nombreuses bandes et chaussées désignées, autant dans un axe nord-sud (Viau, Bennett) que dans un axe ouest-est (de Rouen, Adam, Pierre-De Coubertin). Hormis la piste de la rue Notre-Dame Est, aucune autre connexion n'existe actuellement avec le quartier voisin de Mercier-Ouest, où le réseau cyclable se situe essentiellement dans le secteur au sud de la rue Sherbrooke Est (Haig, Souigny, de Cadillac, Pierre-De Coubertin), sans lien direct avec les bandes cyclables présentes plus au nord (François-Boivin, Saint-Zotique, des Groseilliers et Radisson). En ce qui concerne le quartier très résidentiel de Mercier-Est, les voies cyclables empruntent en très grande partie l'axe nord-sud (Saint-Donat, Saint-Émile, Desmarteau), certaines se rattachant même à la piste cyclable de la rue Notre-Dame Est (Liébert, Pierre-Bernard).

### Le service Bixi

Le service de vélo-partage Bixi s'implante peu à peu dans l'arrondissement, comme le démontrent les 23 stations actuellement opérationnelles situées pour l'essentiel (19) dans la partie ouest de l'arrondissement, au sein du quartier Hochelaga-Maisonneuve, alors que celui de Mercier-Ouest n'en dénombre que 4 et qu'aucune n'est disponible dans le quartier de Mercier-Est. Les stations de service Bixi se localisent principalement sur les grands axes tels que Hochelaga, Ontario Est, Sainte-Catherine Est ou Pierre-De Coubertin, mais également à proximité des stations de métro Préfontaine, Joliette, Pie-IX, Assomption et Cadillac<sup>6</sup>.

### Les supports à vélo

Pour les utilisateurs de vélos personnels, de nombreux supports ont été implantés au cours des dernières années dans les quartiers, notamment sur les promenades Ontario Est et Sainte-Catherine Est afin de pouvoir mieux profiter de l'offre commerciale, ainsi que dans de nombreux parcs (Thomas-Chapais, Clément-Jetté, Ovila-Pelletier, etc.) et écoles (Saint-François-d'Assise, Guillaume-Couture, Edward-Murphy, etc.) pour inciter aux déplacements actifs de proximité. Les abords des neuf stations de métro de l'arrondissement bénéficient également de la présence de ces supports à vélo, le plus souvent de type ratelier à 7 places, qu'il est possible de combiner pour augmenter le nombre d'emplacements disponibles. Leur utilisation est efficace à la plupart des stations, surtout s'ils sont situés sur les grands axes où la visibilité accrue renforce le sentiment de sécurité des utilisateurs contre le vol ou le vandalisme. Au reste, certains emplacements de supports sont implantés derrière les édifices de métro, comme aux stations Pie-IX, Honoré-Beaugrand, Assomption ou Langelier par exemple, ce qui rend leur accès et leur utilisation pas toujours efficaces, mais qui plus est ne permet pas d'être visuellement accessible et donc, d'assurer une sécurité minimale d'entreposage pour les montures.





### Les obstacles du réseau cyclable

Le sentiment d'insécurité ressenti sur certaines portions du réseau cyclable telles que la piste de la rue Notre-Dame Est (proximité avec des voies de 60 km/h, présence de nombreux poids lourds, sorties d'usines et d'entrepôts) dissuade de nombreux citoyens d'utiliser le vélo comme moyen de déplacement, surtout les utilisateurs nouveaux et occasionnels. La dégradation du marquage au sol des chaussées désignées et des bandes cyclables en début de saison génère également un inconfort important, qui ne permet pas non plus d'utiliser le réseau de manière optimale. Par ailleurs, d'autres obstacles sur les pistes cyclables viennent entraver le plaisir et la sécurité d'y circuler, comme sur l'avenue Haig où des zones d'arrêts pour les autobus coupent la piste, forçant les cyclistes se dirigeant vers le nord à emprunter l'avenue en sens inverse ou à attendre que l'autobus ait quitté complètement la voie cyclable. Les puisards peuvent aussi représenter des obstacles pour les cyclistes préférant les éviter, les amenant à effectuer des manoeuvres pas toujours sécuritaires (écarts brusques, changements de voie). D'autres incongruités existent sur le réseau cyclable de l'arrondissement, comme dans le quartier de Mercier-Ouest par exemple, où, sur la rue de Cadillac en direction sud, il n'existe pas de signalisation indiquant l'existence de la piste cyclable suivant Souigny, mais surtout, il est obligatoire de monter un escalier pour la rejoindre.

### Les ajouts cyclables programmés

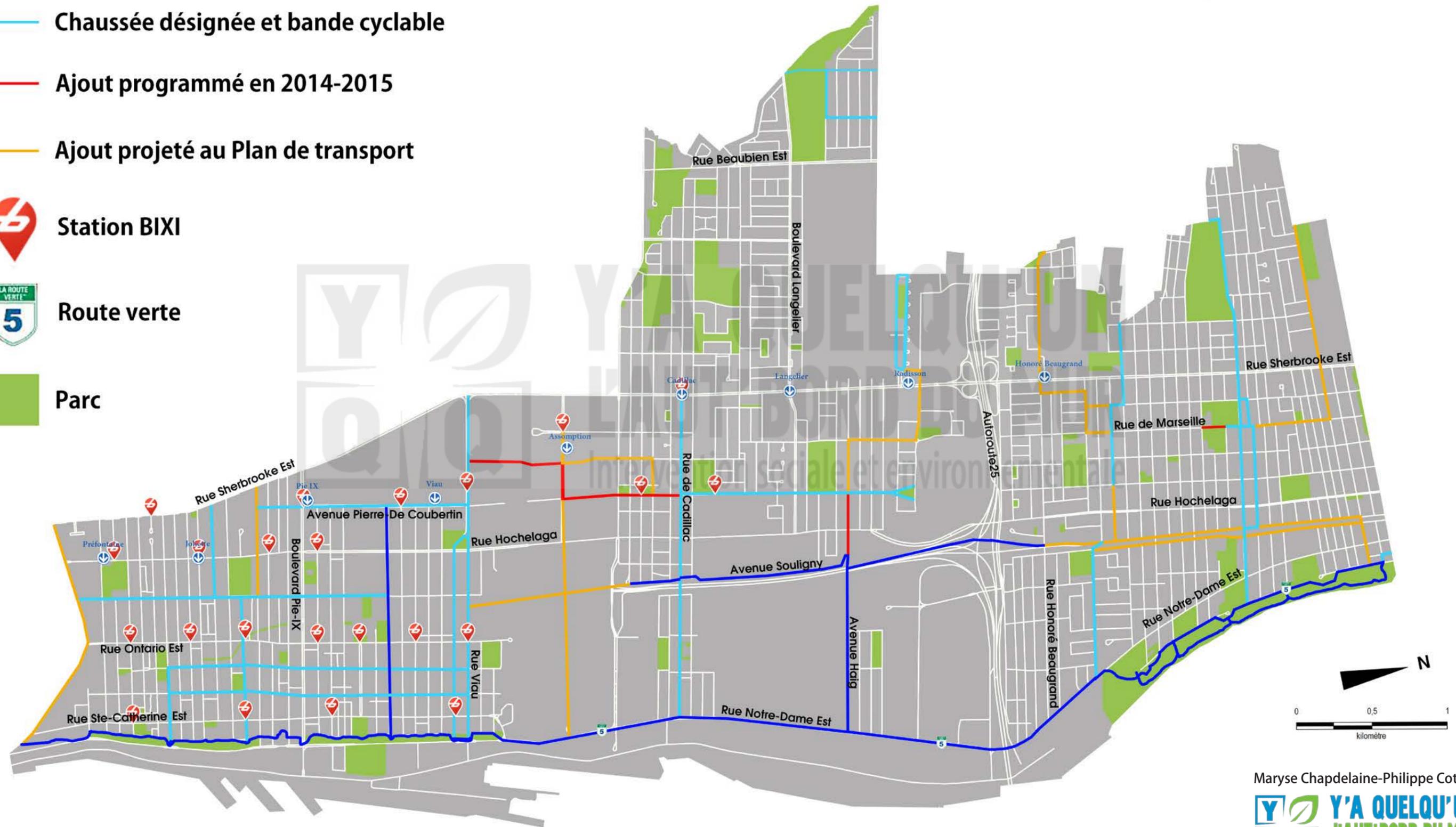
L'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve prévoit d'ajouter 4,7 km à son réseau cyclable existant en 2014-2015, en créant trois nouveaux tronçons qui s'y raccorderont. Tout d'abord, un parcours de 3,4 km qui débutera à l'intersection de la rue Viau et de la rue de Marseille pour rejoindre le boulevard de l'Assomption et qui se prolongera jusqu'à la rue de Cadillac, en passant par l'avenue Pierre-De Coubertin. Ensuite, un tronçon de 0,4 km sera implanté sur l'avenue Haig, entre les avenues Souigny et Pierre-De Coubertin. Ces deux nouveaux tronçons cyclables permettront de créer une connexion dans le nord de l'arrondissement entre les réseaux de l'ouest et du centre. Enfin, un ajout de 0,9 km sur la rue de Marseille entre les rues Mousseau et French (à la hauteur du parc Pierre-Bernard), permettra de prolonger le réseau cyclable existant dans cette partie plus à l'est de l'arrondissement. Par ailleurs, la bande cyclable de la rue Saint-Clément devrait être remplacée dès cet été par une piste bidirectionnelle se rattachant à la rue Notre-Dame Est et à la rue Viau<sup>7</sup>.

### Connecter les trois quartiers de l'arrondissement

En accord avec le *Plan de transport* de la Ville de Montréal de 2008, l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve prévoit d'étendre son réseau cyclable actuel dans les prochaines années afin de mieux connecter les trois quartiers qui le composent. L'objectif est de créer de nouvelles opportunités cyclables d'ouest en est qui soient complémentaires à la piste de la rue Notre-Dame Est (avenues Souigny, Dubuisson et rues de Marseille, Gustave-Bleau, de Teck), mais également de développer davantage les liens nord-sud (boulevard de l'Assomption et rues Honoré-Beaugrand, de Contrecoeur, du Trianon) moins présents actuellement. Des ajouts cyclables au réseau actuel sont envisagés un peu partout au sein de l'arrondissement, sauf dans la partie nord du quartier de Mercier-Ouest pour laquelle aucune prévision n'est projetée pour raccorder ou prolonger les chaussées désignées existantes. Une extension du réseau cyclable blanc (réseau hivernal) dans l'arrondissement était également envisagée par la Ville de Montréal jusqu'aux rues Notre-Dame Est et Viau, mais le projet a été mis en suspens pour des raisons de sécurité. Pour le moment, il est uniquement composé de chaussées désignées, la Ville de Montréal ne souhaitant pas y intégrer des pistes cyclables en site propre pour des raisons de facilité et de coûts de déneigement, mais aussi du nombre d'utilisateurs pas assez élevé.

# Carte du réseau cyclable dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve

-  Piste cyclable en site propre
-  Chaussée désignée et bande cyclable
-  Ajout programmé en 2014-2015
-  Ajout projeté au Plan de transport
-  Station BIXI
-  Route verte
-  Parc



Source des données : Ville de Montréal (2013), Vélo Québec (2014).

Maryse Chapdelaine-Philippe CottaZ



# Les lieux d'insécurité



### Le sentiment d'insécurité

La fréquentation et la cohabitation dans les espaces publics (parcs, places, stations de métro, etc.) peuvent être une source de préoccupation pour les riverains et les autres citoyens en raison de comportements dérangeants tels que les rassemblements, le bruit, le vandalisme, la toxicomanie ou encore la prostitution, qui suscitent parfois un sentiment d'insécurité et conduisent à des conflits d'usages entre les différents utilisateurs (résidents, jeunes, passants, etc.)<sup>8</sup>. Comme le souligne l'organisme *Tandem Mercier-Hochelaga-Maisonneuve* dans son *Diagnostic local de sécurité de l'arrondissement*, il existe une « distinction essentielle à faire entre la « sécurité réelle », qui représente la dimension dite « objective », donc factuelle et comptabilisable de la sécurité et le « sentiment de sécurité » qui fait plutôt référence à la dimension « subjective » de la sécurité. Cette dernière notion a indéniablement un lien avec l'individu et son environnement »<sup>9</sup>. La perception de l'insécurité est donc influencée par de nombreux éléments en lien avec l'âge, le sexe, l'origine, le statut social, mais également par l'aménagement du territoire dont le rôle n'est pas à sous-estimer en cas de mauvaises planification et réalisation ou abandon d'espaces, rendant propices les activités illicites, les actes d'incivilités, voire criminels. Néanmoins, l'urbanisme peut aider à la réduction des méfaits par des aménagements pensés et adaptés pouvant jouer « un rôle préventif qui vient compléter les autres systèmes de la prévention de la délinquance »<sup>10</sup>. La perception de l'insécurité, au-delà des craintes de cambriolage, de délinquance ou d'agression davantage répandues, peut également provenir de dangers en lien avec une circulation automobile intense (vitesse, non respect de la signalisation, mauvais partage des voies, etc.), un environnement dégradé (devantures commerciales détériorées, locaux abandonnés, ordures dans la rue, tags, etc.) ou encore l'inquiétude de ne pas avoir de services d'aide à proximité (poste de police, caserne de pompiers, hôpital, CLSC, etc.)<sup>11</sup>.

Dans leur étude intitulée « *Sécurité et espaces publics : le rôle de l'aménagement urbain* », Jean-Louis Dubois et Céline Loudier soulignent l'importance de l'aménagement des espaces publics pour assurer une impression de sécurité à la population, selon huit principes aidant à leur conception ou à leur réaménagement en fonction des contextes, des espaces, de l'insécurité rencontrée et des acteurs en jeu :

1. La visibilité (voir et être vu)
2. La surveillance naturelle (fréquentation de l'espace)
3. La socialisation et les activités (interaction sociale)
4. La territorialité (sentiment d'appartenance)
5. La lisibilité (hiérarchie spatiale)
6. Le contrôle naturel de l'accès (par architecture et paysagement)
7. Le paysagement (éclairage, végétation)
8. Le garant de l'espace (être réactif aux caractères dépréciateurs de l'espace)



### Les causes de l'insécurité

Par l'intermédiaire de groupes de discussion et avec la collaboration de l'organisme *Tandem*, les citoyens de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve ont identifié et répertorié des lieux évoquant un sentiment d'insécurité dans un diagnostic de sécurité réalisé en 2006 (ces données n'ont pas été actualisées depuis). Ce rapport mentionne les préoccupations des citoyens quant à l'importance de l'entretien et de la surveillance des parcs pour les garder en bon état et empêcher les problèmes liés à la *Théorie de la vitre brisée* qui consiste à dégrader davantage ce qui l'est déjà, mais aussi pour éviter de retrouver des seringues et des préservatifs usagés, des bouteilles brisées et des rassemblements de jeunes trop importants. Une autre crainte mentionnée par les résidents concerne la vitesse des véhicules sur les grandes artères comme Sherbrooke Est, Hochelaga, Pie-IX ou Viau, sur lesquelles d'importants flux de véhicules transitent chaque jour et empêchent régulièrement un partage sécuritaire des voies avec les usagers de vélos, mais gênent aussi les piétons lorsqu'ils les traversent, surtout en l'absence de délimitation piétonnière.

Les principaux lieux d'insécurité identifiés dans l'arrondissement se situent donc essentiellement dans les parcs ou leurs alentours, notamment dans le nord du quartier de Mercier-Ouest (parcs Guillaume-Couture, Louis-Riel, Pierre-Bédard, etc.) et au sud de celui de Mercier-Est (parcs Louis-Olivier-Taillon, Saint-Victor, Clément-Jetté, etc.), mais aussi aux stations de métro (Cadillac, Langelier, Radisson, Honoré-Beaugrand) où les aménagements peuvent être propices aux rassemblements et parfois à certains comportements incivils, compte tenu du manque de visibilité de certains recoins. Le quartier Hochelaga-Maisonneuve semble lui peu touché par le sentiment d'insécurité, sauf aux abords de la voie ferrée et du Stade olympique, mais aussi au sud de la rue Notre-Dame Est, à proximité du parc Champêtre. Par ailleurs, deux secteurs spécifiques de l'arrondissement semblent inquiéter les citoyens. Le premier se situe dans Mercier-Ouest, au sud de l'avenue Souigny. C'est le secteur Guybourg, un secteur résidentiel enclavé entre de grands espaces aux activités industrielles et proche de la rue Notre-Dame Est. Le camionnage important, la vitesse, l'isolement et l'absence de services de proximité confèrent à ce secteur une atmosphère peu agréable pouvant interpeller certains citoyens sur la sécurité des lieux. Le second se trouve dans le sud du quartier de Mercier-Est, près de la rue Notre-Dame Est et du boulevard Honoré-Beaugrand. Une fois de plus, la vitesse, l'intensité de la circulation, les regroupements de jeunes et le recensement de petits larcins ne permettent pas d'assurer la tranquillité et la sécurité des lieux pour les citoyens.





# Les aménagements de verdissement



Dans son *Plan d'urbanisme*, la ville de Montréal reconnaît l'importance des espaces verts et du couvert forestier comme vecteur important de la santé et du bien-être de la population, tant pour la santé physique que psychologique, puisqu'ils contribuent à la diminution des phénomènes de stress et d'anxiété souvent présents dans les milieux urbains<sup>12</sup>. La présence de ces espaces végétalisés permet par ailleurs de capter de nombreux polluants en suspension dans l'air, de réduire la température ambiante provoquée par les îlots de chaleur, de prévenir le ruissellement, mais aussi d'enjoliver le territoire et d'augmenter la valeur des propriétés<sup>13</sup>.

### Les espaces verts

Le territoire de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve possède 131 espaces verts qui se répartissent en 75 parcs (5 ont un espace d'exercice pour chiens), 12 jardins communautaires, 22 collectifs, 2 institutionnels et 20 ruelles vertes. Il détient le plus grand nombre de jardins communautaires de la ville de Montréal, espaces gérés par celle-ci et considérés comme des lieux de fraternisation contribuant à améliorer la qualité de vie des citoyens. Près de 47 000 arbres sont plantés sur le domaine public, dont 22 370 dans les rues et 24 600 dans les parcs<sup>14</sup>. Grâce aux politiques et programmes proposés ou mis en place par la ville de Montréal pour conserver et augmenter le couvert forestier, comme la *Politique de l'arbre* ou le *Plan canopée*, 22 100 nouveaux arbres devraient être plantés d'ici 2021 dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, dont l'indice de canopée est actuellement de 12,78 %.

La répartition des parcs entre les trois quartiers est plutôt homogène, bien que deux secteurs importants en soient presque dépourvus en raison des activités industrielles qui s'y tiennent ou s'y sont tenues, à savoir la partie au sud de la rue Hochelaga dans Mercier-Ouest et celle à l'est d'Hochelaga-Maisonneuve, après la rue Viau. Les jardins, qu'ils soient communautaires, collectifs ou institutionnels, présentent eux davantage de disparités dans leur répartition, puisqu'ils se situent en très grande partie dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve, tout comme la plupart des ruelles vertes présentes dans l'arrondissement. Un projet de rue verte est par ailleurs en préparation dans ce même quartier, sur la rue Préfontaine, sans qu'il ne soit actuellement possible d'en déterminer la délimitation exacte.

131 espaces verts

12 jardins communautaires

22 jardins collectifs

2 jardins institutionnels

75 parcs

20 ruelles vertes

2 quartiers verts

47 000 arbres





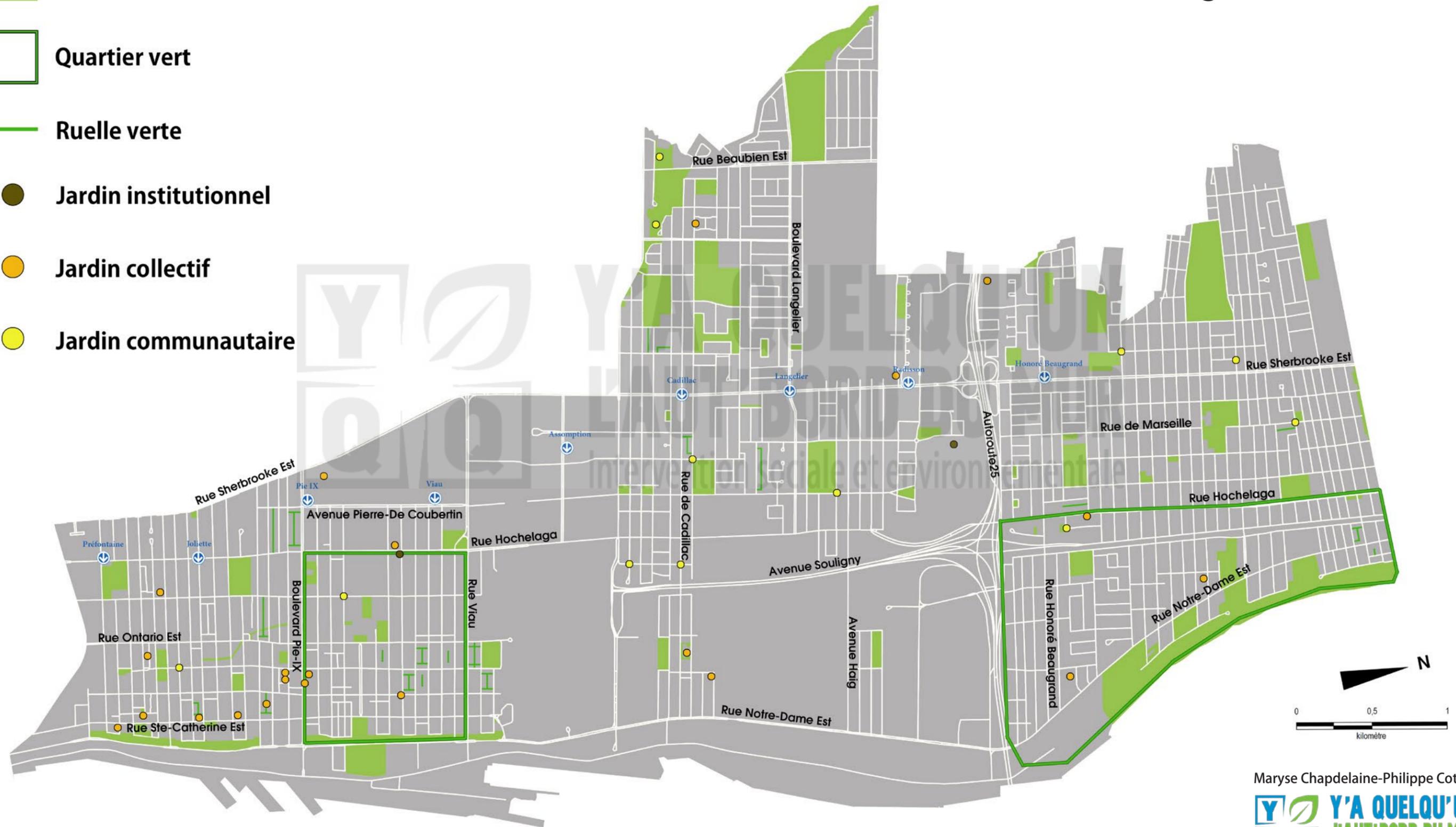
Depuis 2004, l'arrondissement s'est doté d'un *Plan d'aménagement* pour augmenter l'offre de parcs sur son territoire et végétaliser des espaces sous-utilisés tels que l'ancienne voie ferrée du Canadian National entre l'avenue Bennett et la cour de triage de Mercier-Ouest, dont la requalification a également l'objectif de faciliter et de sécuriser les déplacements actifs internes du Quartier vert vers le marché Maisonneuve. Les demandes des résidents ont pu façonner un réseau piétonnier incluant une aire de jeux pour enfants, des jardins communautaires et des plantations, ainsi qu'une gestion responsable des eaux de ruissellement. Une fois complété, ce réseau sera la colonne vertébrale du quartier où les familles pourront circuler dans un environnement plus conviviale et sécuritaire. Aussi, des interventions ont été effectuées au cours des dernières années pour réaménager certains parcs et d'autres sont prochainement envisagées (agrandissement, mobilier urbain, éclairage, visibilité, connexion), comme pour les parcs Champêtre ou Morgan, pour lequel une première phase de réaménagement a été menée en octobre 2013 et une deuxième, prévue pour l'été 2014, qui devrait ajouter 12 000 m<sup>2</sup> d'espaces, en plus de revampé certains équipements et d'ajouter de nouveaux végétaux. Des travaux seront également effectués dans le parc Clément-Jetté au cours du printemps 2014 et dans le parc Félix-Leclerc durant l'été de la même année, ainsi que dans le parc Théodore où l'arrondissement prévoit d'importants travaux de réaménagement (agrandissement des aires de jeux, démantèlement de la bretelle de la rue Saint-Clément, réunification du parc).

#### Les quartiers verts

En collaboration avec différents partenaires (*Centre d'Écologie Urbaine de Montréal, Solidarité Mercier-Est, le Plan d'apaisement de la circulation dans les quartiers limitrophes au projet de la rue Notre-Dame*) et les citoyens, l'arrondissement a mis en place depuis quelques années les délimitations nécessaires à l'implantation de deux quartiers verts sur son territoire (2008 pour Mercier-Est et 2012 pour Hochelaga-Maisonneuve) et poursuit aujourd'hui cette démarche d'aménagement en trois phases nécessaire à leur développement. Ces étapes s'étalent sur une période pouvant aller jusqu'à 20 ans, puisque le démarrage s'effectue entre 1 et 5 ans, l'établissement entre 5 et 10 ans et la consolidation entre 10 et 20 ans. Les deux quartiers verts de l'arrondissement, Hochelaga-Maisonneuve (Hochelaga/Viau/Notre-Dame Est/Pie-IX) et Mercier-Est (Hochelaga/George-V/Notre-Dame Est/Curratteau), sont le résultat d'une approche de développement durable en lien avec le développement local souhaitant améliorer la qualité de vie, les relations de voisinage et l'accessibilité, en aménageant des espaces publics plus conviviaux (squares, seuils d'entrée, parcs), en les verdissant (arbres, saillies végétalisées, bacs à fleurs), mais aussi en améliorant la sécurité des rues par l'application de mesures modérant le volume de circulation et la vitesse (saillies de trottoirs, ralentisseurs, balises) pour encourager le transport actif et donc, un meilleur partage des voies de circulation<sup>15</sup>.

# Carte des aménagements de verdissement dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve

-  Parc
-  Quartier vert
-  Ruelle verte
-  Jardin institutionnel
-  Jardin collectif
-  Jardin communautaire



Source des données : Ville de Montréal et Éco-quartiers, 2014.

Maryse Chapdelaine-Philippe CottaZ



# Les démarches citoyennes

Au cours des dernières années, les trois quartiers de l'arrondissement ont consulté leurs résidents de différentes façons pour connaître leurs besoins, leurs souhaits et leurs préoccupations. Ces processus de concertation permettent aux citoyens de s'investir pleinement pour déterminer les priorités d'intervention dans leur quartier en partageant de nombreuses observations, réflexions et propositions concrètes visant à améliorer la qualité de vie.

## Quartier Hochelaga-Maisonneuve

De nombreuses consultations avec les citoyens ont eu lieu au cours des dernières années (Forum de développement social local en 2009, Opération Populaire d'Aménagement en 2011, Revitalisation urbaine intégrée) pour leur permettre d'exprimer leurs préoccupations et de formuler des demandes visant à améliorer la qualité de vie dans leur quartier. Ont été récurrentement mentionnés que la propreté générale du quartier (déchets, seringues, bouteilles) laissait à désirer et qu'un meilleur entretien du domaine public, ainsi que des efforts de verdissement seraient à prioriser. D'autre part, le sentiment d'insécurité a été évoqué à de nombreuses reprises comme préoccupation quotidienne des résidents en raison d'un éclairage déficient et du manque d'animation dans les parcs (Morgan, Champêtre, place Simon-Valois), mais également en tant que piéton sur les plus grands axes du quartier tels que les rues Adam, Valois, Lafontaine, Sainte-Catherine Est, Notre-Dame Est, Ontario Est, Bourbonnière, Jeanne-d'Arc et Pie-IX. Selon les résidents, elles devraient bénéficier de mesures d'apaisement de la circulation (signalisation, feux de circulation, saillies de trottoir, interdiction des camions) afin de diminuer non seulement le flux automobile, la circulation de transit, mais aussi la vitesse parfois trop élevée des automobiles. Ensuite, de multiples requêtes citoyennes concernant les infrastructures cyclables ont été formulées pour voir l'instauration d'un réseau élaboré où la connectivité serait augmentée avec les quartiers et les arrondissements voisins, en plus d'offrir un réseau blanc plus étendu. Le tracé de la route verte sur la rue Notre-Dame Est a par ailleurs été jugé trop sinueux et peu sécuritaire. Enfin, la présence du Parc olympique au cœur du quartier est considéré comme un attrait important par les citoyens, qui désireraient tisser davantage de liens avec lui et le voir revitalisé en mettant tout d'abord en place une meilleure signalisation piétonne et des parcours afin d'éviter le louvoiement entre stationnements, voies utilitaires et piétons, puis en établissant un programme de verdissement intensif<sup>16</sup>.

## Quartier Mercier-Ouest

La Table de quartier de Mercier-Ouest a l'habitude d'interpeller les citoyens sur les enjeux concernant l'amélioration de la qualité de vie. D'ailleurs, les actions et les rencontres sur le thème du transport actif dans Mercier-Ouest découlent directement des recommandations citoyennes qui ont émergées lors du dernier Forum de novembre 2011 intitulé *De Longue-Pointe à Louis-Riel : imaginons Mercier-Ouest*. L'orientation de ce Forum a permis la contribution du milieu à la constitution d'un réseau de pistes cyclables dans Mercier-Ouest, en priorisant leur bonification en qualité, en nombre et en complémentarité. Le Comité de travail en transport actif a également consulté les résidents par l'intermédiaire de cafés citoyens et de randonnées d'inspection du réseau cyclable en compagnie de volontaires intéressés à relever les problèmes d'aménagement et de sécurité. Les données recueillies ont permis de formuler des demandes auprès de l'arrondissement et de proposer quelques ajouts au réseau existant pour en augmenter la connectivité avec les autres quartiers et, à plus grande échelle, avec les arrondissements voisins. Le comité s'est également intéressé à la sécurisation des déplacements actifs par des recommandations de signalisation et de mesures d'apaisement de la circulation, mais aussi aux problèmes de sédentarité chez les jeunes du quartier et leur famille, en proposant par exemple des programmes encourageant le transport actif comme Trottibus.

## Quartier Mercier-Est

Les démarches de consultation dans Mercier-Est ont permis de déterminer les priorités d'intervention pour améliorer la vie des résidents, en les amenant à participer activement à la transformation de leur milieu. Ainsi, le *Forum Agir pour mon quartier 2013* a fixé 20 nouvelles priorités pour les cinq prochaines années, dont une concerne le transport et la sécurisation des déplacements actifs, notamment aux intersections. Est également ressortie des nombreuses consultations la nécessité de favoriser la fluidité des déplacements en bonifiant et en connectant le réseau cyclable (Liébert, Pierre-Bernard et Promenade Bellerive), ainsi qu'en améliorant le réseau piétonnier de manière sécuritaire, par l'ajout de nouvelles traverses piétonnes sur la voie ferrée du *Canadian National* par exemple. L'aménagement de mesures d'apaisement de la circulation, l'amélioration de l'éclairage des rues et des intersections plus sécuritaires semblent par ailleurs être des mesures qui inciteraient les citoyens à se déplacer plus activement, car pour le moment, seulement 6 % des déplacements se font à vélo et 11 % s'effectuent à pied dans le quartier<sup>17</sup>. Aussi, la table de quartier *Solidarité Mercier-Est* porte depuis 2006 la démarche de *Revitalisation urbaine intégrée* (RUI) pour améliorer les conditions de vie des citoyens en les invitant à se mobiliser, à se concerter et à participer activement aux changements de leur environnement. Le plan stratégique concerté de la RUI comporte donc plusieurs actions dont l'objectif est d'augmenter et de sécuriser les déplacements actifs à l'aide de la sensibilisation et la promotion, ainsi que par certaines modifications sur le cadre bâti. Pour 2014-2019 il est prévu de réaliser une carte de mobilité durable, de cibler les intersections les moins sécuritaires et d'élaborer un concept de signalisation destinée aux piétons et cyclistes. De plus, depuis 2009, la RUI de Mercier-Est porte une démarche de Quartier vert, une initiative impliquant l'arrondissement, les citoyens, les organismes et les institutions du quartier, afin de promouvoir des aménagements favorables aux déplacements actifs dans Mercier-Est.

Quatre grands thèmes semblent revenir de manière récurrente lors de ces réunions : le réseau cyclable, les espaces verts, les aménagements piétonniers et la circulation automobile.

### Le réseau cyclable

La pratique du vélo rencontre certains obstacles dans l'arrondissement tels que la densité automobile trop forte, la circulation rapide, la peur des collisions (*phénomène du dooring*) ou la congestion aux heures de pointe. Les résidents des trois quartiers souhaiteraient l'instauration d'un réseau cyclable efficace prenant en considération leurs besoins de déplacements. Ils dénoncent les nombreux tronçons non reliés à une autre infrastructure cyclable qui rendent la pratique plus hasardeuse et beaucoup moins sécuritaire. Aussi, l'ajout d'un axe cyclable est-ouest autre que Notre-Dame Est vers le centre-ville est un enjeu primordial pour les habitants, tout comme l'extension du réseau blanc (réseau hivernal) au sein de l'arrondissement.

### Les espaces verts

Les citoyens se questionnent aussi beaucoup sur la gestion des parcs, qui semble poser quelques désagréments en raison de l'insalubrité, du manque d'éclairage, de la dégradation des équipements et des incivilités vécues par les utilisateurs. Les citoyens croient que certains parcs devraient être réaménagés afin de diminuer le sentiment d'insécurité ressenti et que davantage de patrouilleurs à pied et d'intervenants sociocommunautaires devraient les arpenter. Le verdissement est également une préoccupation des citoyens, qui souhaiteraient voir l'arrondissement plus actif dans ce domaine en augmentant le nombre de ruelles vertes et le nombre d'arbres sur le domaine public. Cela permettrait de contribuer à réduire les îlots de chaleur, en plus d'atténuer les nuisances industrielles (visuelles, acoustiques, etc.). Par ailleurs, les citoyens considèrent que l'arrondissement devrait mieux connaître l'état des arbres du domaine public, mieux protéger ceux qui existent déjà et remplacer ceux qui sont endommagés, coupés, négligés ou déchaussés.

### Les aménagements piétonniers

Les déplacements à pied sécuritaires sont primordiaux pour les citoyens et les aménagements piétonniers représentent une préoccupation importante au quotidien. Les passages sous et sur la voie ferroviaire du CN devraient être améliorés tant ils sont mal éclairés et perçus comme des lieux d'insécurité par les utilisateurs. Il semble qu'il y ait également un manque de passages sécurisés, vu le nombre de passages officiels qui existent. Un passage piétonnier devrait par ailleurs être ajouté dans l'axe de la rue Liébert, à la demande des résidents de Mercier-Est. Des aménagements pour les piétons (saillies, balises à mi-traverse, marquage au sol, etc.) doivent aussi être ajoutés, principalement aux abords des écoles et des parcs. Certaines intersections s'en trouveraient ainsi sécurisées et donc, plus accessibles.

### La circulation automobile

Les citoyens considèrent la circulation automobile comme une des sources importantes de nuisance dans l'arrondissement, notamment à cause des flux de véhicules générés par les grands axes comme Sherbrooke Est, Pie-IX et Notre-Dame Est, qui créent un effet de débordement dans les quartiers résidentiels à proximité et entraînent des insuffisances sécuritaires. Aussi, la présence de l'autoroute 25 à l'est de l'arrondissement interpelle les citoyens. En plus de l'enclavement du quartier de Mercier-Est et de l'importante coupure qu'elle crée dans le tissu urbain, ils constatent un volume de véhicules plus conséquent au sein des quartiers, une pollution sonore et une dégradation de l'air amplifiées. Si le nombre de véhicules automobiles est problématique, il est par ailleurs souvent mis en cause leur vitesse, responsable de nombreux accidents et le non respect des panneaux de signalisation indiquant les limites à respecter, les zones scolaires, etc. Les citoyens suggèrent donc divers moyens pour diminuer les nuisances liées à l'automobile, dont des saillies, des sens uniques et des panneaux interdisant le passage des camions. Ces mesures réduiraient, selon eux, la circulation de transit dans les quartiers résidentiels et donc la potentialité d'incidents.



# Les orientations du comité

Dans le but d'appuyer ses recommandations pour favoriser la mobilité active, le comité de travail de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve a retenu quelques orientations importantes qui serviront à déterminer et à justifier l'aménagement de corridors piétonniers et de voies cyclables.

## La connectivité

De nombreux liens piétonniers et cyclables dans l'arrondissement sont déficients et peu sécuritaires, que ce soit entre les trois quartiers ou avec les arrondissements voisins. Le comité considère donc qu'il est prioritaire de mieux connecter le réseau cyclable existant, de le développer et de proposer des aménagements piétonniers facilitant les déplacements en toute sécurité.

## La hiérarchisation

Il serait également nécessaire de cibler des secteurs en fonction de leur vocation utilitaire afin de proposer des aménagements adaptés et sécuritaires pour les déplacements des usagers, bien souvent vulnérables, imprévisibles ou inexpérimentés dans leurs déplacements. Le comité en a donc identifiés plusieurs, parmi lesquels deux ont été jugés prioritaires :

- Les abords des écoles et les parcours scolaires
- Les abords des parcs
- Les établissements de santé et les centres d'hébergement
- Les secteurs commerciaux
- Les abords des grandes stations de transport en commun
- Les grands centres d'emplois
- Les abords d'autres lieux d'achalandage importants à vocation culturelle ou sociale

L'identification de ces secteurs permettrait par la suite de hiérarchiser les tronçons cyclables et piétonniers existants ou projetés à l'image du réseau viaire (autoroute, artère principale et secondaire, collectrice, locale). Cela permettrait de déterminer plus précisément quels types d'interventions seraient à privilégier lors des phases d'aménagement ou de réaménagement (piste en site propre, bande cyclable ou chaussée désignée) afin de répondre le plus adéquatement possible aux besoins des citoyens. Par ailleurs, il est important de souligner que le niveau de dégradation des infrastructures joue un rôle important dans le choix des rues sur lesquelles se feront des travaux.

## La planification

Tenir compte des habitudes et des besoins de déplacements à court, moyen et long terme des usagers pour offrir une meilleure planification des infrastructures piétonnières et cyclables est un point important que le comité a retenu. Ainsi, certains aménagements pourraient être faits, dans un premier temps, de manière plus ou moins temporaire dans le but d'élaborer un projet plus structurant et durable à long terme. Toutefois, l'implantation d'infrastructures temporaires devra répondre dans la plus large mesure possible aux besoins des usagers et une planification détaillée sera nécessaire pour proposer des aménagements utiles et adaptés.



# Les recommandations cyclables

## CRÉATION D'UNE INFRASTRUCTURE UTILITAIRE ET SÉCURITAIRE SUR SHERBROOKE EST

La rue Sherbrooke, une des plus grandes artères de l'île de Montréal, offre un axe privilégié aux automobilistes et camionneurs. Croisant de nombreuses stations de métro et zones commerciales, cet axe est aussi un lien idéal pour relier les trois quartiers de l'arrondissement. Toutefois, le volume et la vitesse de la circulation de la rue Sherbrooke Est sont des éléments dissuasifs pour les cyclistes qui souhaitent utiliser cette voie utilitaire pour aller et venir au centre-ville. Le sentiment d'insécurité émanant de cette artère pourrait être contré par l'aménagement d'une piste cyclable en site propre, ou d'une voie partagée avec les autobus et taxis.

### OBJECTIFS

- Augmenter la connectivité du réseau cyclable existant
- Sécuriser les déplacements des usagers
- Favoriser le transport actif et accroître le nombre d'usagers

### INTERVENTIONS

Le comité préconise la mise en place d'une infrastructure cyclable utilitaire qui soit le plus sécuritaire possible vu la présence de la voie de camionnage et du volume de circulation important.

#### Court terme

- Rencontre et planification entre la Ville, le MTQ et la STM afin de déterminer quel type d'infrastructure cyclable est à privilégier afin de répondre aux besoins des usagers, mais aussi aux critères établis par les acteurs concernés

#### Moyen terme

- Procéder aux aménagements temporaires afin d'évaluer leur efficacité
- Mise en place de la signalisation adéquate
- Procéder au marquage au sol

#### Long terme

- Implantation définitive de l'infrastructure ayant répondu aux besoins des usagers

## ACHÈVEMENT DE LA PISTE SOULIGNY

Dans l'optique où l'on souhaite opter pour un développement durable des transports, il importe non seulement de sensibiliser les utilisateurs à adopter de nouveaux comportements, mais de leur offrir un système de transport performant pouvant répondre à leurs besoins. Par conséquent, l'achèvement de la piste de l'avenue Souigny peut répondre à ces objectifs et favoriser la connectivité entre les trois quartiers de l'arrondissement, en plus d'offrir un lien cyclable est-ouest sécuritaire.

### OBJECTIFS

- Augmenter la connectivité du réseau cyclable existant
- Sécuriser les déplacements des usagers
- Favoriser le transport actif et accroître le nombre d'usagers

### INTERVENTIONS

Le Comité préconise l'achèvement de la piste cyclable existante sur l'avenue Souigny par son extension à l'ouest sur le terrain de l'ancienne gare de triage du CN pour rejoindre les infrastructures cyclables construites sur la propriété du MTQ (Viau à Bennett vers le marché public Maisonneuve). À l'est, la piste cyclable pourra suivre le tracé de l'avenue Souigny et/ou Dubuisson jusqu'à l'avenue Georges V.

#### Court terme

- Compléter le secteur cyclable entre Viau et Bennet
- Entamer les discussions avec le CN afin de permettre la construction sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée
- Planifier l'extension est de la piste cyclable sur l'avenue Souigny et/ou Dubuisson

#### Moyen terme

- Début des travaux de la partie est de la piste
- Rédaction des plans de la piste sur le terrain du CN

#### Long terme

- Achèvement des travaux de l'axe cyclable est-ouest sur le terrain du CN en prévision du futur projet d'aménagement du boulevard l'Assomption

# Les recommandations cyclables

## RÉAMÉNAGEMENT DE LA PISTE CYCLABLE DE LA RUE NOTRE-DAME EST

La piste cyclable de la rue Notre-Dame Est est la seule voie permettant de traverser tout l'arrondissement et qui relie les trois quartiers. Cette voie en site propre donne un faux sentiment de sécurité aux cyclistes usagers et permet de classer cette rue comme peu accidentogène dans l'arrondissement. L'aménagement de cette voie cyclable et sa localisation est perfectible. En effet, la proximité immédiate de la rue Notre-Dame Est, où la vitesse est limitée à 60km/h, le partage de la voie avec les piétons, le manque d'éclairage, les actes délictuels du secteur Hochelaga-Maisonneuve, ainsi que la présence de camions et de sorties d'usines et d'entrepôts rend la piste peu sécuritaire.

### OBJECTIFS

- Sécuriser les déplacements des usagers
- Favoriser le transport actif et accroître le nombre d'usagers

### INTERVENTIONS

Bien que la piste cyclable de la rue Notre-Dame Est fasse partie du réseau de routes vertes (numéro 5) du Québec, sa cohabitation avec les infrastructures portuaires et les secteurs industriels en fait une piste peu agréable à sillonner. Les aménagements suivants tentent principalement de réduire le sentiment d'insécurité chez les utilisateurs.

#### Court terme

- Augmenter le temps de traversée pour les piétons et cyclistes au croisement des rues Dickson et Notre-Dame Est et mieux indiquer la présence du bouton de traverse
- Signaler par un marquage au sol la présence de cyclistes à toutes les intersections de la piste cyclable avec les rues transversales (rues Dickson, Viau, Saint-Clément, Pie-IX, Jeanne-D'Arc, D'Orléans, Bourbonnière, Davidson, Alphonse-Roy)
- Signaler la présence de piétons et cyclistes sur la piste/trottoir pour améliorer la cohabitation

#### Moyen terme

- Ajouter de l'éclairage pour rendre plus visibles les usagers, principalement près des sorties d'usines
- Sécuriser la piste cyclable par des barrières pour la « séparer » de la rue
- Élargir la voie cyclable et ainsi augmenter le sentiment de sécurité général
- Déplacer le mobilier urbain qui se trouve trop près de la piste (bouche d'incendie, poteaux, etc.)

#### Long terme

- Réaménager la piste en l'éloignant de la rue Notre-Dame Est entre les rue Sainte-Catherine Est et Liébert
- Ajouter des aires de repos équipés de bancs et de fontaines (considérant la Route Verte)



# Les recommandations cyclables

## PROLONGEMENT DU LIEN CYCLABLE NORD-SUD DANS MERCIER-OUEST

Dans un contexte où la circulation automobile devient de plus en plus difficile dû aux problèmes de congestion, en plus des enjeux environnementaux qui y sont liés, il devient impératif d'améliorer les conditions de déplacement à vélo. Toutefois, on constate le manque de liens cyclables nord-sud dans le quartier de Mercier-Ouest. En effet, les déplacements entre les quartiers résidentiels et les grands axes routiers (Sherbrooke, Hochelaga, Notre-Dame), les stations de métro, les écoles primaires et secondaires, les zones commerciales, etc., se font difficilement. Afin d'encourager de nouveaux utilisateurs à modifier leur comportement vis-à-vis leur mode de transport, il importe de leur fournir un environnement et des infrastructures sécuritaires.

### OBJECTIFS

- Augmenter la connectivité du réseau cyclable existant
- Sécuriser les déplacements des usagers
- Favoriser le transport actif et accroître le nombre d'usagers

### INTERVENTIONS

Le Comité préconise l'installation de bandes cyclables bidirectionnelles sur l'avenue de Carignan puisque celle-ci offre un point de connexion avec la piste cyclable sur la rue Saint-Zotique dans l'arrondissement Rosemont-La-Petite-Patrie et celle sur l'avenue Pierre-De Coubertin. De plus, de nombreuses écoles se trouvent à proximité de cette avenue. La rue de Cadillac peut être une alternative.

### Court terme

- Planifier et déterminer la rue utilisée pour la création du lien nord-sud dans le quartier Mercier-Ouest
- Diffuser aux résidents l'information sur le nouvel axe cyclable

### Moyen terme

- Installer la signalisation adéquate
- Procéder au marquage au sol
- Étudier la possibilité d'achever l'axe cyclable dans l'est du quartier sur l'avenue Haig, vers le nord

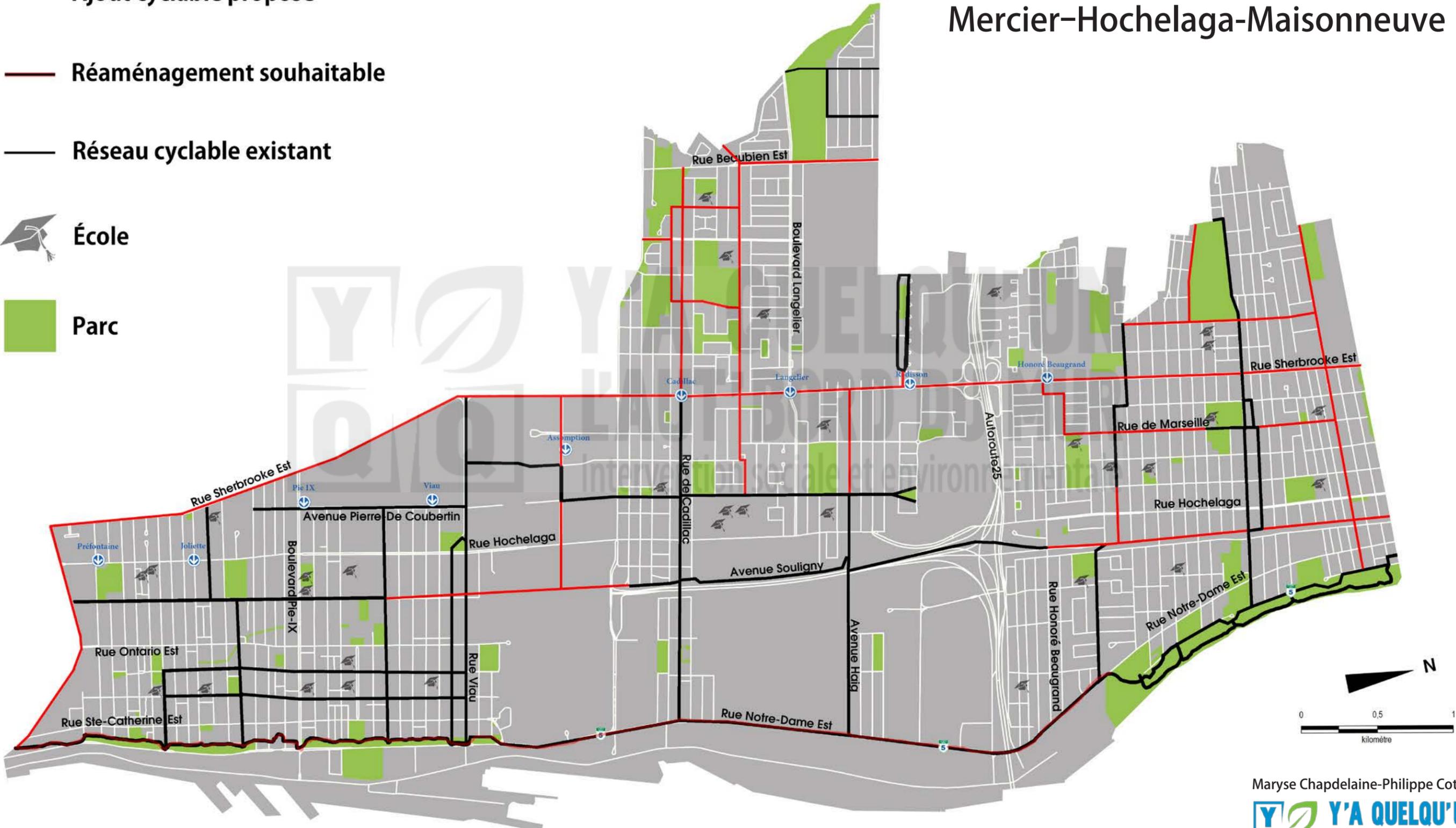
### Long terme

- N / A



# Carte des recommandations cyclables par le comité de travail dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve

- Ajout cyclable proposé
- Réaménagement souhaitable
- Réseau cyclable existant
- École
- Parc



Maryse Chapdelaine-Philippe CottaZ



# Les recommandations piétonnes

## RÉAMÉNAGER LES ABORDS DES STATIONS DE MÉTRO

Les stations de métro font partie des endroits les plus fréquentés à Montréal. Pourtant, peu d'attention est portée aux aménagements et à l'environnement physique de ces endroits. Le manque de verdissement et d'éclairage, le vol de vélos, en plus de la malpropreté et des enjeux liés à l'itinérance, peuvent faire des stations des lieux d'insécurité, en plus de contribuer au phénomène des îlots de chaleur. Les intersections sont aussi problématiques. Le nombre d'accidents impliquant piétons et cyclistes est trop élevé. Le réaménagement des stations de métro pourrait donc se révéler le moment idéal d'en faire des lieux plus verts et sécuritaires, mais aussi plus accueillants et artistiques.

### OBJECTIFS

- Réduire le nombre réel de collisions et accidents aux abords des stations de métro
- Augmenter le sentiment de sécurité aux abords des stations de métro
- Contrer le phénomène des îlots de chaleur

### INTERVENTIONS

Pour répondre aux enjeux soulevés, des aménagements de verdissement devront être mis en place (bacs de verdure et/ou excavation). De plus, de nouveaux supports à vélo devront être installés afin d'encourager le transport à vélo. Des fresques pourraient être créées et ainsi contrer le graffiti. Finalement, certaines intersections devront être sécurisées.

#### Court terme

- Appliquer l'article 386 du Code de la sécurité routière
- Appliquer le Code de la sécurité routière (vitesse, respect du marquage au sol, etc.)
- Ajouter des supports à vélo sécuritaires et en nombre suffisant
- Sécuriser les intersections par l'augmentation du temps de traverse

#### Moyen terme

- Réaménager les intersections les plus problématiques par l'installation d'avancées de trottoir
- Végétaliser les abords des stations de métro
- Créer des fresques sur les édicules des stations de métro

#### Long terme

- N/A



# Les recommandations piétonnes

## SÉCURISATION AUX ABORDS DES ÉCOLES

L'Organisation mondiale de la Santé recommande que les jeunes pratiquent 60 minutes d'activité physique et ce, chaque jour. Cette norme n'est toutefois pas atteinte dans bien des cas. Un moyen efficace pour les enfants d'y arriver est de se rendre à l'école à pied, ou à vélo. Par contre, on constate que les abords des écoles sont parfois mal aménagés et donc, peu sécuritaire pour ces jeunes usagers. Formant une clientèle vulnérable par leurs comportements imprévisibles, leur manque d'expérience dans leurs déplacements et leur petite taille, les rendant difficile à voir, il est primordial d'offrir aux enfants un environnement sécuritaire.

### OBJECTIFS

- Sécuriser les déplacements des usagers
- Favoriser le transport actif et accroître le nombre d'usagers parmi les élèves des écoles

### INTERVENTIONS

Il s'agit principalement de mettre en place des aménagements afin de rendre les zones scolaires plus sécuritaires et ainsi développer de saines habitudes de vie chez les jeunes.

#### Court terme

- Appliquer l'article 386 du Code de la sécurité routière par des aménagements
- Appliquer le Code de la sécurité routière (vitesse, respect du marquage au sol, etc.)
- Répertorier, appliquer et diffuser auprès des citoyens les plans de déplacement déjà effectués
- Ajouter des supports à vélo sécuritaires et en nombre suffisant aux abords des écoles

#### Moyen terme

- Réaliser des plans de déplacement pour les écoles qui n'en sont pas encore munies
- Réaliser les aménagements recommandés dans les plans de déplacement (avancées de trottoirs, dos-d'âne, bollards, etc.)

#### Long terme

- N/A

## AMÉNAGEMENT DES SECTEURS RÉSIDENTIELS

Le volume de circulation étant important sur l'île de Montréal, les automobilistes sont encouragés à utiliser les rues résidentielles comme voies de transit. Malheureusement ce comportement dégrade la qualité de vie des riverains et la sécurité de ces rues par l'augmentation de la circulation, de la vitesse et du bruit. Dans l'objectif de décourager la circulation de transit et de concentrer les voitures sur les artères principales, des mesures d'apaisement de la circulation doivent être mises en place.

### OBJECTIFS

- Sécuriser les rues résidentielles
- Diminuer la circulation de transit
- Favoriser le transport actif et accroître le nombre d'usagers

### INTERVENTIONS

Les interventions visent principalement à offrir un caractère visuel différent afin de mieux signaler le changement hiérarchique des voies et le passage d'une voie collectrice vers un secteur résidentiel. Il s'agit de réduire de manière naturelle la vitesse et le volume de circulation par l'implantation d'aménagements adéquats à l'entrée de ces secteurs résidentiels.

#### Court terme

- Appliquer l'article 386 du Code de la sécurité routière
- Appliquer le Code de la sécurité routière (vitesse, respect du marquage au sol, etc.)
- Déterminer les secteurs résidentiels à réaménager

#### Moyen terme

- Réaliser le marquage au sol, la signalisation, l'implantation de mobilier urbain, de supports à vélo et de verdure afin de sécuriser certaines rues névralgiques

#### Long terme

- Procéder au réaménagement des rues résidentielles de façon à être plus conviviales pour le transport actif et ce, de manière graduelle au moment de la réfection des dites rues.

# Les recommandations piétonnes

## CRÉATION ET SÉCURISATION DE PASSAGES À NIVEAU DANS MERCIER-EST

Tout comme les viaducs à l'Ouest de l'arrondissement, la voie ferrée localisée dans Mercier-Est forme des enclaves qui découragent l'utilisation du transport actif à cause du nombre trop faible de traverses piétonnes, de la distance qui les sépare et de l'insécurité des traverses existantes (cohabitation avec la circulation, aménagements déficients, etc.). On constate d'ailleurs que le besoin d'aménagements de nouveaux passages est réel avec le grand nombre de traverses informelles créées par les citoyens aux endroits de passage naturel.

### OBJECTIFS

- Sécuriser les déplacements des usagers
- Augmenter la connectivité au sein du quartier de Mercier-Est
- Favoriser le transport actif et accroître le nombre d'usagers

### INTERVENTIONS

Les aménagements proposés visent principalement à offrir aux usagers des déplacements sécuritaires qui répondent à leurs besoins réels.

#### Court terme

- Réfection de la chaussée et des trottoirs des traverses existantes
- Sécuriser les traverses existantes (garde-fou, marquage au sol, signalisation, etc.)
- Planifier les travaux des traverses à venir

#### Moyen terme

- Réaliser les travaux des nouvelles traverses (Aubry et Liébert)

#### Long terme

- N/A

## SÉCURISATION DES VIADUCS

Les voies ferrées ont longtemps été le moteur de l'économie. Toutefois, elles représentent aujourd'hui des coupures ou des barrières dans le paysage urbain, enclavant souvent les quartiers, contraignant les possibilités de réaménagement de certains secteurs. Bien qu'il ne soit pas possible de faire disparaître toutes ces voies, certains secteurs pourraient être réaménagés et sécurisés afin de mieux intégrer ces infrastructures aux besoins des usagers.

### OBJECTIFS

- Augmenter la connectivité entre les arrondissements et les quartiers Hochelaga-Maisonneuve et Mercier-Ouest
- Sécuriser les déplacements des usagers
- Favoriser le transport actif et accroître le nombre d'usagers
- Embellir ces secteurs qui constituent souvent des lieux d'insécurité où des incivilités ont lieu

### INTERVENTIONS

Les viaducs des rues Hochelaga, de Rouen et Ontario Est qui croise le réseau ferroviaire du CP à l'ouest de l'arrondissement, ainsi que le viaduc sur la rue Hochelaga (entre Viau et l'Assomption) qui fait partie du réseau du CN, nécessitent des réaménagements afin de les rendre plus sécuritaires et de mieux les intégrer à l'environnement

#### Court terme

- Rencontrer entre les autorités concernées afin de déterminer les aménagements possibles
- Réaliser des aménagements temporaires répondant aux besoins de sécurité des usagers du transport actif

#### Moyen terme

- Planifier les travaux de réaménagement

#### Long terme

- Réaliser les travaux
- Réaliser des connections avec la Véloroute qui ira de la rivière au fleuve

# Carte des recommandations piétonnes par le comité de travail dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve

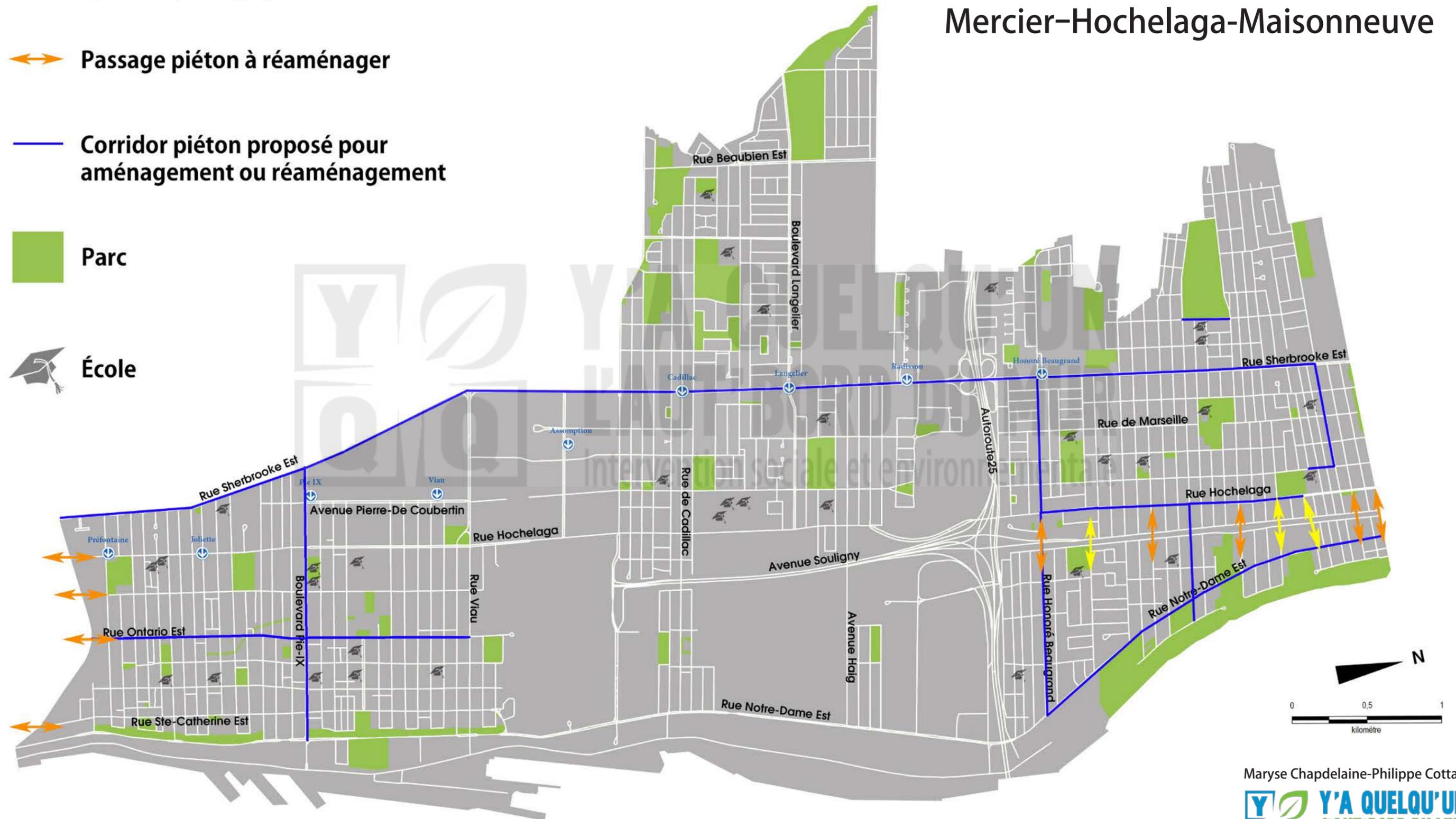
↔ Ajout de passage piéton recommandé

↔ Passage piéton à réaménager

— Corridor piéton proposé pour  
aménagement ou réaménagement

■ Parc

🎓 École



Maryse Chapdelaine-Philippe CottaZ

# Références

- 1- Ville de Montréal, « Profil sociodémographique : Arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve », [En ligne], 2014, [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL\\_STATS\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROFIL\\_SOCIOD%20MO\\_MHM.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROFIL_SOCIOD%20MO_MHM.PDF) (Page consultée le 11 juin 2014).
- 2- Corporation de développement de l'Est, « Plan d'action local pour l'économie et l'emploi (PALÉE) 2009-2012 », [En ligne], 2009, [http://www.cdest.org/static/files/PALEE\\_2009\\_2012.pdf](http://www.cdest.org/static/files/PALEE_2009_2012.pdf) (Page consultée le 2 juin 2014).
- 3- Centraide du Grand Montréal, « Analyse territoriale 2012 », [En ligne], 2012, <http://www.centraide-mtl.org/fr/documents/4393/upload/documents/Portrait-Mercier-Est-Mercier-Ouest-Homa-2012.pdf/> (Page consultée le 2 juin 2014).
- 4- Patrick MORENCY et Marie-Soleil CLOUTIER, « Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal (1999-2003), Cartographie pour les 27 arrondissements », Portail Santé Montréal, [En ligne], 2005, [http://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx\\_asssmpublications/2-89494-460-8.pdf](http://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx_asssmpublications/2-89494-460-8.pdf) (Page consultée le 14 mai 2014).
- 5- Ville de Montréal, « Pistes cyclables et Bixi », [En ligne], 2014, [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=9417,113237621&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=9417,113237621&_dad=portal&_schema=PORTAL) (Page consultée le 7 avril 2014).
- 6- Bixi Montréal, « Accueil », [En ligne], 2013, <http://montreal.bixi.com> (Page consultée le 25 juin 2014).
- 7- Ville de Montréal, « Réseau cyclable de Montréal : Programme de réalisations 2014-2015 », [En ligne], 2014, [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/transports\\_fr/media/documents/programmation\\_cyclable\\_2014-2015.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/transports_fr/media/documents/programmation_cyclable_2014-2015.pdf) (Page consultée le 25 juin 2014).
- 8- Esteban BENAVIDES « Recueil international d'expériences en prévention de la violence et la criminalité chez les jeunes : Pratiques de pays occidentaux », Centre international pour la prévention de la criminalité, [En ligne], 2012, [http://www.crime-prevention-intl.org/uploads/media/Recueil\\_de\\_pratiques\\_MSP\\_-\\_version\\_finale.pdf](http://www.crime-prevention-intl.org/uploads/media/Recueil_de_pratiques_MSP_-_version_finale.pdf) (Page consultée le 24 avril 2014), page 39.
- 9- Tandem Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, Diagnostic local de sécurité de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, Montréal, Centre Communautaire Culturel Social et Éducatif Maisonneuve, juin 2006, page 15.
- 10- Jean-Louis DUBOIS et Céline LOUDIER « Sécurité et espaces publics : le rôle de l'aménagement urbain », Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France, Sécurité et Comportements, no. 2 [En ligne], 2002, [http://www.iau-idf.fr/fileadmin/Etudes/etude\\_231/NR\\_288\\_securite\\_et\\_espaces\\_publics.pdf](http://www.iau-idf.fr/fileadmin/Etudes/etude_231/NR_288_securite_et_espaces_publics.pdf) (Page consultée le 24 avril 2014), page 2.
- 11- Tandem Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, Diagnostic local de sécurité de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, Montréal, Centre Communautaire Culturel Social et Éducatif Maisonneuve, juin 2006, page 16.
- 12- Stephen VIDA, « Les espaces verts urbains et la santé », Institut National de Santé Publique du Québec [En ligne], 2011, [http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1274\\_EspacesVertsUrbainsSante.pdf](http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1274_EspacesVertsUrbainsSante.pdf) (Page consultée le 24 avril 2014), 16 pages.
- 13- Lucie LAPIERRE, « Les bénéfices économiques des espaces verts, des installations de loisirs et des aménagements urbains favorables à la marche », Québec en Forme, no.4 [En ligne], 2011, [http://www.quebecenforme.org/media/5872/04\\_faits\\_saillants\\_de\\_la\\_recherche.pdf](http://www.quebecenforme.org/media/5872/04_faits_saillants_de_la_recherche.pdf) (Page consultée le 24 avril 2014), page 2.

13- Lucie LAPIERRE, « Les bénéfices économiques des espaces verts, des installations de loisirs et des aménagements urbains favorables à la marche », Québec en Forme, no.4 [En ligne], 2011, [http://www.quebecenforme.org/media/5872/04\\_faits\\_saillants\\_de\\_la\\_recherche.pdf](http://www.quebecenforme.org/media/5872/04_faits_saillants_de_la_recherche.pdf) (Page consultée le 24 avril 2014), page 2.

14- Ville de Montréal, « Mercier-Hochelaga-Maisonneuve : Les arbres », [En ligne], 2014, [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=9417,113237789&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=9417,113237789&_dad=portal&_schema=PORTAL) (Page consultée le 15 avril 2014).

15- Ville de Montréal, « Quartiers verts. Guide d'aménagement durable des rues de Montréal : Fascicule 1 », [En ligne], 2013, [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/TRANSPORT\\_V2\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/FASCICULE1%20QUARTIERS%20VERTS%20VERSION%20WEB%209%20MAI%202013.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/TRANSPORT_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/FASCICULE1%20QUARTIERS%20VERTS%20VERSION%20WEB%209%20MAI%202013.PDF) (Page consultée le 14 avril 2014), 194 pages.

16- Conseil pour le développement local et communautaire d'Hochelaga-Maisonneuve, « Opération populaire d'aménagement dans le Sud-Ouest d'Hochelaga-Maisonneuve : Cahier des propositions citoyennes », [En ligne], 2011, <http://cdlchm.qc.ca/documents/fichiers/OPA1%20-%20CahierPropositionsCitoyennes.pdf> (Page consultée le 25 juin 2014).

17- Solidarité Mercier-Est, « Il était une fois Mercier-Est...Portrait de quartier 2013 », [En ligne], 2013, [http://solidaritemercierest.org/wp-content/uploads/2013/11/Portrait-Mercier-Est\\_VF.pdf](http://solidaritemercierest.org/wp-content/uploads/2013/11/Portrait-Mercier-Est_VF.pdf) (Page consultée le 25 juin 2014).



# Bibliographie

Agriculture urbaine Montréal, « Carte des jardins », [En ligne], <http://agriculturemontreal.com/carte>, 2014, (Page consultée le 15 avril 2014).

BENAVIDES, Esteban, « Recueil international d'expériences en prévention de la violence et la criminalité chez les jeunes : Pratiques de pays occidentaux », Centre international pour la prévention de la criminalité, [En ligne], 2012, [http://www.crime-prevention-intl.org/uploads/media/Recueil\\_de\\_pratiques\\_MSP\\_-\\_version\\_finale.pdf](http://www.crime-prevention-intl.org/uploads/media/Recueil_de_pratiques_MSP_-_version_finale.pdf) (Page consultée le 24 avril 2014), 52 pages.

Bixi Montréal, « Accueil », [En ligne], 2013, <http://montreal.bixi.com> (Page consultée le 25 juin 2014).

Centraide du Grand Montréal, « Analyse territoriale 2012 », [En ligne], 2012, <http://www.centraide-mtl.org/fr/documents/4393/upload/documents/Portrait-Mercier-Est-Mercier-Ouest-Homa-2012.pdf/> (Page consultée le 2 juin 2014).

Conseil pour le développement local et communautaire d'Hochelaga-Maisonneuve, « Opération populaire d'aménagement dans le Sud-Ouest d'Hochelaga-Maisonneuve : Cahier des propositions citoyennes », [En ligne], 2011, <http://cdlchm.qc.ca/documents/fichiers/OPA1%20-%20CahierPropositionsCitoyennes.pdf> (Page consultée le 25 juin 2014).

Corporation de développement de l'Est, « Plan d'action local pour l'économie et l'emploi (PALÉE) 2009-2012 », [En ligne], 2009, [http://www.cdest.org/static/files/PALEE\\_2009\\_2012.pdf](http://www.cdest.org/static/files/PALEE_2009_2012.pdf) (Page consultée le 2 juin 2014).

DUBOIS, Jean-Louis, LOUDIER, Céline, « Sécurité et espaces publics : le rôle de l'aménagement urbain », Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France, Sécurité et Comportements, no. 2 [En ligne], 2002, [http://www.iau-idf.fr/fileadmin/Etudes/etude\\_231/NR\\_288\\_securite\\_et\\_espaces\\_publics.pdf](http://www.iau-idf.fr/fileadmin/Etudes/etude_231/NR_288_securite_et_espaces_publics.pdf) (Page consultée le 24 avril 2014) 4 pages.

GIGUÈRE, Mélissa, « Mesures de lutte aux îlots de chaleur urbains », Institut National de Santé Publique du Québec, [En ligne], 2009, [http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/988\\_MesuresIlotsChaleur.pdf](http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/988_MesuresIlotsChaleur.pdf) (Page consultée le 15 avril 2014), 95 pages.

Gouvernement du Québec, « Îlots de chaleur », [En ligne], 2010, <http://geoegl.msp.gouv.qc.ca/golocmsp/?id=temperature> (Page consultée le 8 mai 2014).

LAHOSA, Josep M., « Le modèle Barcelone » dans BOISTEAU, Charlotte (sous la dir. de), Construire le vivre-ensemble : Aménagement urbain et politiques de sécurité, École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Laboratoire de sociologie urbaine, [En ligne], 2006, [http://cooperation.epfl.ch/files/content/sites/cooperation/files/shared/publications/cahiers/UNITAR\\_CIFAL\\_final\\_fr.pdf](http://cooperation.epfl.ch/files/content/sites/cooperation/files/shared/publications/cahiers/UNITAR_CIFAL_final_fr.pdf) (Page consultée le 24 avril 2014), 148 pages.

LAPIERRE, Lucie, « Les bénéfices économiques des espaces verts, des installations de loisirs et des aménagements urbains favorables à la marche », Québec en Forme, no.4 [En ligne], 2011, [http://www.quebecenforme.org/media/5872/04\\_faits\\_saillants\\_de\\_la\\_recherche.pdf](http://www.quebecenforme.org/media/5872/04_faits_saillants_de_la_recherche.pdf) (Page consultée le 24 avril 2014), 9 pages.

LESSARD, Guy, BOULFROY, Emmanuelle, « Les rôles de l'arbre en ville », Centre collégial de transfert de technologie en foresterie de Sainte-Foy (CERFO), [En ligne], 2008, <http://www.crecn.qc.ca/commission/pdf/cifq-arbreenville.pdf> (Page consultée le 24 avril 2014), 21 pages.

MORENCY, Patrick, CLOUTIER, Marie-Soleil, « Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal (1999-2003), Cartographie pour les 27 arrondissements », Portail Santé Montréal, [En ligne], 2005, [http://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx\\_assmpublications/2-89494-460-8.pdf](http://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx_assmpublications/2-89494-460-8.pdf) (Page consultée le 14 mai 2014).

Solidarité Mercier-Est, « Il était une fois Mercier-Est...Portrait de quartier 2013 », [En ligne], 2013, [http://solidaritemercierest.org/wp-content/uploads/2013/11/Portrait-Mercier-Est\\_VF.pdf](http://solidaritemercierest.org/wp-content/uploads/2013/11/Portrait-Mercier-Est_VF.pdf) (Page consultée le 25 juin 2014).

- Tandem Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, Diagnostic local de sécurité de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, Montréal, Centre Communautaire Culturel Social et Éducatif Maisonneuve, juin 2006, 203 pages.
- VIDA, Stephen, « Les espaces verts urbains et la santé », Institut National de Santé Publique du Québec, [En ligne], 2011, [http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1274\\_EspacesVertsUrbainsSante.pdf](http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/1274_EspacesVertsUrbainsSante.pdf) (Page consultée le 24 avril 2014), 16 pages.
- Ville de Montréal, « Politique de l'arbre », [En ligne], 2005, [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/portail\\_fr/media/documents/politique\\_arbre.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/portail_fr/media/documents/politique_arbre.pdf) (Page consultée le 15 avril 2014), 34 pages.
- Ville de Montréal, « Le plan corporatif du Montréal en développement durable 2010-2015 : Définitions des principes et critères de développement durable », [En ligne], 2010, [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/D\\_DURABLE\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/DEFINITIONCRITERES\\_FINAL.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/D_DURABLE_FR/MEDIA/DOCUMENTS/DEFINITIONCRITERES_FINAL.PDF) (Page consultée le 14 avril 2014), 12 pages.
- Ville de Montréal et SOVERDI, « Plan d'action canopée 2012-2021 », Direction des grands parcs et du verdissement, [En ligne], 2012, [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/GRANDS\\_PARCS\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PAC\\_JUIN\\_2012\\_FINAL.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/GRANDS_PARCS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PAC_JUIN_2012_FINAL.PDF) (Page consultée le 14 avril 2014), 12 pages.
- Ville de Montréal, « Parc Morgan : Présentation publique, Réaménagement du parc phase 2 », Direction des travaux publics, Division des études techniques, [En ligne], 2013, [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/arrond\\_mhm\\_fr/media/documents/presentation\\_publicque\\_phase2\\_aménagement\\_parc\\_morgan.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/arrond_mhm_fr/media/documents/presentation_publicque_phase2_aménagement_parc_morgan.pdf) (Page consultée le 14 avril 2014), 44 pages.
- Ville de Montréal, « Quartiers verts reconnus », [En ligne], 2013, [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/TRANSPORT\\_V2\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/2013-04-30\\_QV\\_TERRITOIRES%20D'INTERVENTION\\_FINAL.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/TRANSPORT_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/2013-04-30_QV_TERRITOIRES%20D'INTERVENTION_FINAL.PDF) (Page consultée le 23 avril 2014), 9 pages.
- Ville de Montréal, « Quartiers verts. Guide d'aménagement durable des rues de Montréal : Fascicule 1 », Direction des transports, [En ligne], 2013, [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/TRANSPORT\\_V2\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/FASCICULE1%20QUARTIERS%20VERTS%20VERSION%20WEB%209%20MAI%202013.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/TRANSPORT_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/FASCICULE1%20QUARTIERS%20VERTS%20VERSION%20WEB%209%20MAI%202013.PDF) (Page consultée le 14 avril 2014), 194 pages.
- Ville de Montréal, « Profil sociodémographique : Arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve », [En ligne], 2014, [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL\\_STATS\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROFIL\\_SOCIOD%20MO\\_MHM.PDF](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/MTL_STATS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PROFIL_SOCIOD%20MO_MHM.PDF) (Page consultée le 11 juin 2014).
- Ville de Montréal, « Pistes cyclables et Bixi », [En ligne], 2014, [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=9417,113237621&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=9417,113237621&_dad=portal&_schema=PORTAL) (Page consultée le 7 avril 2014).
- Ville de Montréal, « Réseau cyclable de Montréal : Programme de réalisations 2014-2015 », [En ligne], 2014, [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/transports\\_fr/media/documents/programmation\\_cyclable\\_2014-2015.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/transports_fr/media/documents/programmation_cyclable_2014-2015.pdf) (Page consultée le 25 juin 2014).
- Ville de Montréal, « Plan d'urbanisme de Montréal, Partie II : Chapitre 14 – Arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve », [En ligne], 2014, [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/plan\\_urbanisme\\_fr/media/documents/140224\\_chapitre\\_14.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/plan_urbanisme_fr/media/documents/140224_chapitre_14.pdf) (Page consultée le 14 avril 2014), 65 pages.
- Ville de Montréal, « Mercier-Hochelaga-Maisonneuve – Liste des parcs et des espaces verts », [En ligne], 2014, <http://www1.ville.montreal.qc.ca/banque311/content/mercier-hochelaga-maisonneuve---liste-des-parcs-et-des-espaces-verts> (Page consultée le 17 avril 2014).
- Ville de Montréal, « Mercier-Hochelaga-Maisonneuve : Les arbres », [En ligne], 2014, [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=9417,113237789&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=9417,113237789&_dad=portal&_schema=PORTAL) (Page consultée le 15 avril 2014).



# Annexe : liste des lieux d'insécurité

- 1- Les HLM près du parc Théodore et le parc lui-même
- 2- Le cinéma Star Cité et l'esplanade du Stade Olympique
- 3- Le terrain vacant adjacent à la voie ferrée en face de l'usine du Pain Doré
- 4- L'accès au parc Champêtre est limité à cause de la rue Notre-Dame
- 5- La coop à l'extrémité est de la rue Ontario est éloignée et sombre lorsque les lumières du terrain de baseball sont fermées
- 6- Le parc à chiens au coin de Pie-IX et de Notre-Dame Est
- 7- Le guichet automatique coin Préfontaine et Moreau
- 8- La station de métro Cadillac
- 9- La station de métro Langelier
- 10- La station de métro Radisson
- 11- Le parc Jean-Amyot
- 12- Le parc Guillaume-Couture
- 13- Le parc Louis-Riel
- 14- Le centre d'achat de la Place Versailles
- 15- Le centre d'achat du Domaine
- 16- La place Pierre-Bédard
- 17- Le secteur du dépanneur De Charrette
- 18- Les HLM La Pépinière
- 19- Le parc Cabrini
- 20- Le secteur Guybourg
- 21- Le skate park Clément-Jetté
- 22- La rue Honoré-Beaugrand (entre Ontario Est et Tellier)
- 23- Le parc Saint-Victor
- 24- Le parc Thomas-Chapais
- 25- Le parc de la Bruère
- 26- Le parc Bellerive
- 27- La ligne ferroviaire
- 28- La station de métro Honoré-Beaugrand
- 29- L'institution Mont Saint-Antoine
- 30- Le parc Germaine-Pepin
- 31- Le secteur Saint-Bernard
- 32- Le sud-ouest du quartier Hochelaga-Maisonneuve (principalement la rue Sainte-Catherine et la piste cyclable sur Notre-Dame Est)

