

Consultation *Réflexion 2050* de l'OCPM sur le Projet de Ville de la Ville de Montréal

Mémoire déposé par Vivre Saint-Michel en santé
Octobre 2022



À propos de Vivre Saint-Michel en santé

Créé en 1991, Vivre Saint-Michel en santé (VSMS) est une table de quartier qui a pour mission de réunir l'ensemble des acteurs du quartier Saint-Michel afin d'œuvrer collectivement à sa revitalisation, à la lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale et à l'amélioration des conditions de vie de sa population. Pour mener à bien sa mission, VSMS anime et coordonne une concertation intersectorielle et multi-réseau qui regroupe des organismes communautaires, des institutions publiques, des entreprises et des citoyens et citoyennes. VSMS est également le garant de la réalisation du plan de quartier élaboré collectivement et de plusieurs projets d'envergure sur le territoire, dont le projet de revitalisation de la carrière Saint-Michel.

Objectif du mémoire

En tant que représentant de la communauté locale, VSMS souhaite apporter sa contribution à la Réflexion 2050 afin de faire connaître les besoins et enjeux du territoire michelois et de participer aux réflexions en matière de développement local et de transition socio-écologique pour une ville plus équitable et inclusive.

PORTRAIT ET ENJEUX DU QUARTIER SAINT-MICHEL

Enjeu 1 : Réussir le désenclavement du quartier

Le quartier Saint-Michel se compose de trois secteurs distincts et déconnectés qui résultent de la présence de grandes infrastructures qui découpent le territoire¹. La carrière Saint-Michel et l'ancienne carrière Miron, devenue le parc métropolitain Frédéric-Back, représentent à elles deux près de 40% du territoire michelois. Elles participent à l'enclavement du quartier et à son morçèlement au même titre que l'autoroute 40. Par ailleurs, les boulevards Pie IX et Saint-Michel ainsi que la voie ferrée au nord constituent des barrières physiques supplémentaires.² Ces infrastructures ont plusieurs incidences sur le développement du quartier et sur la qualité de vie des personnes qui y résident : difficulté d'accès aux services essentiels, à l'emploi, à l'éducation, déplacements internes difficiles, mais également mobilité entravée vers et depuis le quartier.

De nouveaux projets de transport collectif d'envergure métropolitaine, tels que le SRB Pie IX et la prolongation de la ligne bleue voient progressivement le jour, cependant ils ne permettent pas nécessairement l'amélioration de la mobilité locale. Les secteurs les plus à l'est du quartier, telle que la zone résidentielle entre la carrière Saint-Michel et le boulevard Pie IX, ne disposent pas d'un réseau de transport performant³ pour rejoindre les points attractifs du quartier et sont les plus défavorisés en matière d'accès aux services.

Si la création du parc Frédéric-Back constitue une opportunité d'améliorer la mobilité locale en plus de réduire les îlots de chaleur, une réflexion doit être entamée pour la transformation des deux obstacles majeurs persistants. D'une part, la carrière Saint-Michel, également connue sous le nom de carrière Francon, constitue une entrave d'envergure pour la mobilité est-ouest. Ce site de 94 hectares est aujourd'hui utilisé comme dépotoir à neige et comme lieu de stockage du mobilier urbain désuet et de pratique technique pour la Ville de Montréal. Depuis plusieurs années, un projet local concerté⁴ est mené pour proposer une autre vision : la création d'un cœur de quartier sur ce site identifié à haut potentiel. Il s'agit en effet de l'une des dernières réserves foncières disponibles au centre de l'île de Montréal⁵. D'autre part, l'autoroute 40 est une barrière tant physique que mentale qui génère un environnement urbain hostile, représentant un danger pour la sécurité des piétons et cyclistes, et qui limite grandement les déplacements nord-sud. Elle constitue également un îlot de chaleur majeur dans le quartier. Dans une perspective de transition socio-écologique à horizon 2050, de telles infrastructures et l'ensemble des impacts négatifs qu'elles génèrent ne sont pas acceptables dans leur état actuel. Selon certaines recherches et projets en cours, ces sites représentent une opportunité pour Montréal. Ils pourraient devenir de véritables laboratoires d'innovation⁶⁷ pour améliorer la résilience de la métropole.

Défis :

- Reconnecter les trois secteurs (sud, est et ouest) du quartier Saint-Michel entre eux et avec le reste du territoire montréalais
- Amorcer la transformation de la carrière Saint-Michel en tenant compte du projet mené localement
- Développer une vision 2050 de transformation de l'autoroute 40

- Améliorer les dessertes locales de transports actif et collectif

Enjeu 2 : Réduire les inégalités de mobilité

Au-delà des grandes infrastructures qui morcellent le territoire, les Michelois.es manquent d’alternatives de mobilité. Comparativement à des quartiers plus favorisés tels que Villeray ou le Plateau, l’offre en matière de mobilité douce est moindre dans Saint-Michel. Les déplacements motorisés sont au centre de l’aménagement du quartier dont de nombreuses rues sont principalement dédiées à l’automobile et au camionnage. Les grandes artères sont peu propices aux déplacements actifs et le manque d’aménagement y est criant. Les trottoirs sont généralement très étroits, voire absents dans les secteurs industriels, notamment entre Jarry et la carrière Saint-Michel ou le long du boulevard industriel au nord; les stations Bixi sont peu nombreuses et inégalement réparties sur le territoire⁸ et le réseau cyclable est peu développé et discontinu. Dans une perspective de réchauffement climatique, le quartier est peu verdi et présente beaucoup d’îlots de chaleur qui sont d’autant plus de freins à la mobilité active.

Également en lien avec l’équité d’accès à la mobilité, l’accessibilité universelle est peu développée sur le territoire montréalais tant dans les aménagements urbains que dans les infrastructures de transport. Si le réaménagement programmé des deux stations de métro du quartier (Iberville et Saint-Michel) permettra l’accessibilité universelle, les aménagements urbains non adaptés et le manque de traverses protégées sur les grands axes routiers restent autant d’obstacles à celle-ci. Il est donc essentiel de repenser le partage de la route pour développer l’accessibilité universelle, le verdissement et la mise en place d’infrastructures de mobilité active pour toutes et tous.

Défis :

- Uniformiser la mise en place d’infrastructures de déplacement actif sur l’ensemble du territoire
- Verdir les zones particulièrement soumises aux îlots de chaleur
- Revoir le partage de la route sur les axes majeurs, notamment le boulevard Saint-Michel, la rue Jarry et les secteurs industriels
- Prévoir des aménagements urbains et des infrastructures permettant l’accessibilité universelle

Enjeu 3 : Proposer une offre de logements adéquate

Le quartier Saint-Michel est un quartier familial majoritairement composé de locataires. Il s’agit d’un quartier refuge dont les raisons principales de s’y installer sont le coût et la disponibilité du logement. Cependant, le parc locatif présente de grands signes d’insalubrité, qui représente l’un des plus grands fléaux du quartier.

Malgré la présence importante de familles avec enfants, Saint-Michel ne compte pas assez de logements de grande taille, puisqu’un ménage sur sept vit dans un logement trop petit. Le taux de logements subventionnés y est faible (8,6%) comparativement à la part de ménages vivant sous le seuil du faible revenu (30%). Plus de 33% des ménages du quartier consacre plus de 30% de son revenu dans le loyer⁹.

L'arrivée de grands projets de mobilité dans Saint-Michel et le marché immobilier qui explose dans les quartiers voisins font craindre une gentrification du quartier. Ces dernières années laissent d'ailleurs en entrevoir les premiers signes avec plusieurs cas de rénovictions rapportés et l'investissement de développeurs privés dans le quartier. Le manque de construction de logements sociaux et la spéculation immobilière exercent une pression importante sur la population micheloise.

Défis :

- Réduire l'insalubrité du parc immobilier existant
- Développer des logements familiaux et accessibles financièrement
- Augmenter la part de logements sociaux, notamment pour les familles avec enfants

Enjeu 4 : Développer le sentiment d'appartenance en rééquilibrant les investissements territoriaux

Le quartier Saint-Michel est riche de sa diversité puisque presque une personne sur deux y résidant est immigrante. D'ailleurs, l'arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension accueille plus de 12% des nouveaux arrivants du Québec à lui seul, principalement depuis Haïti et l'Algérie. Cependant, Saint-Michel reste un quartier « transitoire » ou « tremplin » puisque 50% de cette population choisit de s'établir ailleurs dans les années suivant son arrivée. Le quartier Saint-Michel est également qualifié de « refuge » avec une part importante de sa population vivant sous le seuil du faible revenu. Il existe une forte concentration de familles en situation de défavorisation matérielle et sociale sur son territoire. Saint-Michel est aussi qualifié de quartier « poubelle », recevant depuis plusieurs décennies les externalités négatives de la Ville dont les deux anciennes carrières constituent des exemples frappants. L'ancienne carrière Miron a été longuement exploitée comme décharge à ciel ouvert et la carrière Saint-Michel est toujours exploitée comme site technique par la Ville de Montréal.

À ces qualificatifs peu valorisants, s'ajoutent l'enclavement, le manque de services, un environnement urbain non-attractif. Cela a un impact direct sur la capacité de rétention de la population dans le quartier. Aussi, tant basé sur des faits que sur le ressenti, l'estime de soi y est faible et un sentiment d'inégalité de traitement est persistant. En effet, on peut observer des disparités importantes entre des quartiers d'un même arrondissement (les quartiers Parc-Extension et Saint-Michel offrent des environnements urbains moins attractifs que leur voisin Villeray!). Ce sentiment d'inégalité de traitement a également une incidence sur l'implication des résident.es dans leur quartier et sur le sentiment de sécurité.

Défis :

- Améliorer les mécanismes de consultation et de gouvernance locale, notamment en incluant les populations à faible revenu et immigrantes
- Améliorer les aménagements urbains dans Saint-Michel pour favoriser le sentiment d'appartenance, l'appropriation de l'espace public et l'estime de soi
- Développer des projets « phare » sur le territoire michelois
- S'appuyer sur des réussites locales (Cité des arts du cirque, Parc Frédéric Back...) pour valoriser le quartier

Enjeu 5 : Contrer les risques de gentrification et l'exode des ménages à faible revenu

Tel que mentionné précédemment, les premiers signes de gentrification sont perceptibles dans Saint-Michel¹⁰, notamment dans le district François-Perreault, le moins enclavé des trois secteurs constituant le quartier. Plusieurs causes peuvent être nommées pour expliquer ce phénomène récent dans Saint-Michel. D'une part, la tension du marché immobilier montréalais pousse les investisseurs dans des quartiers de la ville qui étaient jusqu'à lors épargnés, mais où les opportunités de développement et d'investissement sont plus nombreuses et moins dispendieuses qu'en centre-ville et dans les quartiers les plus nantis. D'autre part, dans Saint-Michel, ces opportunités s'accompagnent de grands projets de mobilité et d'une situation géographique centrale sur l'île de Montréal qui sont attractifs pour de nouvelles populations. Par ailleurs, les primo-accédants sont poussés à investir dans des quartiers populaires, n'ayant pas les moyens d'acheter dans les quartiers les plus nantis. Cependant, ils font progressivement monter le prix de l'immobilier dans ces quartiers, ce qui constitue une première étape de la gentrification. L'arrivée de ces nouveaux propriétaires accélèrent le développement des quartiers et ont une incidence sur le marché locatif, sur les commerces et services qui y voient le jour. Progressivement, le coût de la vie augmente ce qui génère certaines problématiques pour les populations les moins fortunées présentes initialement sur le territoire.

Non contre la mixité sociale, celle-ci ne doit pas laisser place à un remplacement progressif de la population dans Saint-Michel, comme dans d'autres quartiers populaires, tel que le Centre-Sud l'a déjà vécu. L'échec de l'imposition d'une réelle mixité sociale pousse les moins nantis toujours plus loin des centres, en réduisant leur accès à une mobilité et à des services adéquats. Au-delà de l'augmentation des loyers, l'arrivée de résidents plus nantis génère une augmentation du revenu moyen dans les quartiers populaires, ce qui diminue l'accès à certains services¹¹. Des balises doivent donc être posées de façon à ce qu'une cohabitation soit possible et que chacun.e puisse profiter pleinement du développement du territoire.

Défis :

- Mettre en place de réelles politiques de mixité sociale permettant d'assurer la continuité d'accès de services aux populations les moins nanties
- Créer un marché immobilier hors spéculation¹²

RECOMMANDATIONS

À la lumière des enjeux énumérés pour le quartier Saint-Michel, VSMS souhaite rappeler l'importance d'investir en priorité dans les quartiers défavorisés dans la planification de Montréal à horizon 2050. Voici une série de recommandations portée par notre table de quartier allant dans ce sens et classés selon quatre axes, deux à l'échelle métropolitaine et deux à l'échelle locale :

Réduction des inégalités territoriales

- Prioriser l'investissement dans les quartiers défavorisés afin d'y proposer la même qualité de vie que dans les quartiers mieux nantis, d'y renforcer le sentiment d'appartenance et d'y assurer la rétention de la population
- Proposer des aménagements améliorant la qualité de l'expérience urbaine et renforçant le sentiment de sécurité
- Favoriser la participation citoyenne et la gouvernance locale en diversifiant les mécanismes de consultation (on peut notamment citer l'augmentation des instances de participation citoyenne à l'image du Collège citoyen de notre table de quartier)
- Repenser les sources de financement de la Ville pour réduire la dépendance aux taxes foncières et contrer les effets de la spéculation immobilière
- Réinvestir dans la construction de logements sociaux et mettre en place des mécanismes de contrôle des loyers pour lutter contre l'éviction des populations à faible revenu de la ville
- Acquérir des propriétés foncières pour augmenter le contrôle du parc immobilier et participer à en développer les actifs et projets publics

Ville 15 minutes

- Planifier des milieux de vie intégrés, une ville 15 minutes à pied (alimentation, services essentiels, culture, loisirs, éducation, etc.)
- Développer une vision globale montréalaise pour l'accès à la mobilité douce
- Repenser le partage de la route pour développer l'accessibilité universelle, le verdissement et la mise en place d'infrastructures de mobilité active
- Améliorer la répartition des services sur le territoire

Désenclavement de Saint-Michel

- Développer une vision 2050 de transformation de l'autoroute 40
- Faciliter les déplacements plus agiles au sein du quartier
- Revoir le partage de la route sur les axes majeurs, notamment le boulevard Saint-Michel, la rue Jarry et les secteurs industriels
- Développer les services essentiels et améliorer leur répartition sur le territoire
- Reconnaître l'importance d'amorcer la transition écologique dans Saint-Michel et dans les quartiers les plus démunis

Carrière Saint-Michel

- Reconnaître la singularité du site de la carrière Saint-Michel dans Montréal, en tant que paysage exceptionnel, site d'intérêt écologique et comme réserve foncière

- Reconnaître l'importance locale et métropolitaine d'amorcer la transformation du site de l'ancienne carrière Saint-Michel
- Reconnaître et documenter les effets néfastes de l'exploitation actuelle du site de la carrière Saint-Michel
- Investir dans la recherche sur la gestion écologique de la neige afin de libérer le site de son usage actuel et atteindre les objectifs de carboneutralité à horizon 2050
- S'appuyer sur le projet local concerté pour le développement du site

CONCLUSION

Malgré les nombreux enjeux soulevés dans ce document et peut-être à cause de ces enjeux, Saint-Michel est un quartier plein de potentiels. Les initiatives et projets développés sur le territoire, portés par la table de quartier, les organismes communautaires et les groupements citoyens sont des fondations solides qu'il faut préserver et amplifier pour le développement d'une communauté locale solidaire. Le territoire recèle d'opportunités de développement à activer, dans la foulée du parc Frédéric-Back et de la cité des arts du cirque. La carrière Francon en est un exemple majeur, considérée comme une réserve foncière à haut potentiel du centre de l'île. Cependant, le développement de cette dernière – et du quartier en général - ne peut se faire sans prendre en compte celles et ceux qui vivent le territoire et qui en ont une connaissance fine en le pratiquant quotidiennement.

Pour réussir sa transition socio-écologique à horizon 2050, Montréal doit amorcer un travail de planification intensive des quartiers les moins favorisés qui la composent. Il est essentiel de mettre l'accent sur l'amélioration des conditions de vie et l'inclusion des personnes à faible revenu et de contrer les risques d'éviction de la ville de ces populations.

NOTES

¹ VSMS, 2021, *Carte-ressources du quartier Saint-Michel*, [St-Michel Ressources carte 2021.pdf](#)

² Les problématiques d'enclavement et de mobilité sont plus largement détaillées dans ces rapports datant de 2007, 2013 et 2015. S'ils sont un peu datés, ils font état d'une situation qui a peu évolué dans le quartier. VSMS, 2007, *Le transport et la mobilité dans le quartier Saint-Michel : Des enjeux locaux en lien avec le plan de transport de Montréal*, [Microsoft Word - Mémoire transport Vivre St-Michel en santé 280807.doc \(montreal.gc.ca\)](#)

Sicotte G., 2013, *Portrait sur le transport actif et sécuritaire dans le quartier Saint-Michel* (Annexe 1)
Momentum, 2015, *Saint-Michel district transportation plan* (Annexe 2)

³ La mise en place du SRB Pie IX ne permet que de la desserte Nord-Sud.

⁴ La table de quartier porte le projet « Francon, cœur de notre quartier » depuis 2017. Le projet est accompagné par le programme PIC de Centraide. La documentation relative au projet est disponible sur notre site : [LA CARRIÈRE FRANCON : UN SITE EXCEPTIONNEL - Table de quartier de Saint-Michel \(vivre-saint-michel.org\)](#)

⁵ La firme Raymond Chabot Grant Thornton a été mandaté par la ville de Montréal pour réaliser une vision de développement pour le secteur Jarry/Pie IX en 2020. Dans son rapport, la carrière Saint-Michel est identifiée comme l'une des dernières ressources foncières disponibles sur l'île de Montréal (Annexe 3)

⁶ Le projet « Francon, cœur de notre quartier » identifie notamment l'importance de repenser la gestion de la neige à Montréal.

⁷ Le projet « Métropoligne 40 » porté par l'Alliance pour l'innovation dans les infrastructures de mobilité (ALLIUM) propose, entre autres, d'assurer l'autonomie alimentaire de Montréal en créant un jardin suspendu sur l'infrastructure routière.
ALLIUM (2022), *Projet Phare Métropoligne 40* [PROJET PHARE | ALLIUM](#)

⁸ La carte des stations Bixi montre clairement l'inégalité de la répartition du service à l'échelle de la ville. Sur le territoire michelois, on compte seulement 9 stations : 2 au Sud de l'A40 et les autres sur le pourtour du parc Frédéric-Back, laissant plusieurs secteurs résidentiels dépourvus d'accès au service. [BIXI Montréal | Carte des stations](#)

⁹ Le portrait de l'habitation réalisé à partir des données de statistiques Canada et d'une étude terrain synthétise les enjeux majeurs de logement dans le quartier. VSMS (2018). *Portrait Habitation*. [Portrait - Habitation \(5\).pdf](#)

¹⁰ Cyr, G. (2022) *Prochaine station, gentrification – les loyers et évictions augmentent à Saint-Michel*, publié dans le Journal de Montréal le 12 avril 2022 [Prochaine station, gentrification - les loyers et évictions augmentent à Saint-Michel | JDM \(journaldemontreal.com\)](#)

¹¹ On peut notamment citer la suppression des programmes de déjeuners dans les écoles de certains quartiers ayant subi une gentrification récente, ce qui a une incidence directe sur les ménages les moins fortunés. Fortier M. (2022), *Quartiers moins pauvres, repas plus chers pour les élèves*, article paru dans le Devoir le 22 mars 2019 [Quartiers moins pauvres, repas plus chers pour les élèves | Le Devoir](#)

¹² Idée reprise du Laboratoire de solutions pour l'abordabilité et la durabilité en habitation (PORTES de Vivre en Ville).

Vivre en Ville (2022), *Pour une sortie de crise durable de l'habitation* p.34 [VenV PORTES-OUVERTES Publication août22 Web.pdf \(vivreenville.org\)](#)

ANNEXE 1 : *Portrait sur le transport actif dans Saint-Michel, VSMS, 2013*

Portrait sur le transport actif et sécuritaire dans le quartier Saint-Michel

Club des partenaires sport et loisir du quartier Saint-Michel

Vivre Saint-Michel en Santé

Gabriel Sicotte

Novembre 2013

Table des matières

Introduction.....	3
Caractéristiques du quartier Saint-Michel.....	4
Portrait spatial	4
Les grands projets dans le quartier Saint-Michel	9
Profil socio-économique.....	10
Les habitudes de déplacements dans Saint-Michel	11
Identification des obstacles au transport actif.....	13
Les intersections les plus dangereuses	13
Les artères dangereuses	13
Les zones dangereuses.....	16
Proposition d'un réseau cyclable	19
Recommandations générales	21
Connecter Saint-Michel au réseau cyclable de la ville de Montréal	21
Adopter des mesures de modération de la circulation	22
Améliorer la signalisation et le mobilier urbain.....	23
Les bienfaits du transport actif	24
Conclusion.....	26
Bibliographie.....	27
Annexe	29

Introduction

Le transport actif est composé des différents modes de transport qui utilisent exclusivement l'énergie produite par le corps humain. Les modes les plus populaires sont la marche et le vélo, mais sont aussi inclus la planche à roulettes, les patins à roues alignées, la trottinette et la chaise roulante. Ils ont l'avantage d'être sains, silencieux et non polluants. Ils sont également très flexibles et sont souvent complémentaires aux autres modes de transport.

Objectif du portrait

Le Club des partenaires sport et loisir du quartier Saint-Michel, instance de concertation en sport et loisirs Vivre Saint-Michel en santé (VSMS), souhaite développer le transport actif et sécuritaire sur son territoire. Ainsi, la réalisation de ce portrait permet l'identification des différentes dimensions liées aux déplacements actifs et sécuritaires dans Saint-Michel.

L'établissement de ce portrait permettra :

1. De favoriser une compréhension commune et documentée des enjeux importants sur lesquels travailler dans Saint-Michel,
2. D'identifier différents acteurs-clés dans ce dossier,
3. De bâtir un argumentaire en vue d'actions de lobbying.

Méthodologie

À partir des différentes sources d'information disponibles (Agence Métropolitaine de Transport, arrondissement Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, Ville de Montréal et Direction de la santé publique), ce portrait répertorie les aménagements et installations en faveur du transport actif sur le territoire. De plus, il décrit les habitudes de déplacement au sein du quartier Saint-Michel, identifie les endroits nécessitant une attention particulière et propose certaines recommandations afin d'améliorer les conditions de déplacements des usagers du transport actif dans Saint-Michel. Entre autres, une proposition d'itinéraire cyclable, complémentaire au réseau cyclable existant et projeté par la Ville de Montréal, est faite tout en prenant en compte les différents obstacles au transport actif dans le quartier.

L'opinion des citoyens et travailleurs du quartier est également recueillie à partir d'un questionnaire internet fait à partir de l'application *Survey Monkey* (18 participants). De plus, la participation des différents acteurs du quartier (voir la liste des *acteurs et partenaires ayant participé au projet* en annexe) a été suscitée tout au long du processus. Les identifications d'obstacles et recommandations obtenues sont ainsi intégrées au sein de ce rapport.

Caractéristiques du quartier Saint-Michel

Portrait spatial

Le quartier Saint-Michel, tel que présenté sur la figure 1, est délimité par le boulevard Papineau à l'ouest, la 25^e avenue à l'est, Bélanger au sud et la voie ferrée au nord. Ce quartier de forme pratiquement rectangulaire mesure environ 3.8 km de longueur par 2.4 km de largeur. Une de ses caractéristiques principales est la présence du Complexe Environnemental Saint-Michel (CESM) et la carrière Saint-Michel. La présence de ces deux obstacles divise le quartier en plusieurs secteurs enclavés et complique énormément les déplacements est-ouest dans la partie nord, le district Saint-Michel. La présence de l'autoroute 40, qui scinde le quartier en deux, joue également le rôle d'un obstacle important défavorable aux déplacements nord-sud du quartier, particulièrement pour les transports actifs. Il semble ainsi qu'il soit plus facile d'entrer ou sortir du quartier à partir de l'automobile ou des transports en commun que de circuler au sein de celui-ci.

La figure 2 est une carte à l'usage des cyclistes du quartier Saint-Michel, localisant les infrastructures pour le vélo. La figure 3, pour le district Saint-Michel, et la figure 4, pour le district François-Perrault, localisent la signalisation favorisant les déplacements piétonniers.

Distribution des activités

La figure 1 nous permet d'observer que les commerces et services se concentrent principalement autour du boulevard Saint-Michel et au sud du quartier. Ainsi, les habitants du secteur Pie-IX n'ont pas facilement accès aux services de proximité du quartier à partir des modes de transport actif. Ce secteur est plutôt caractérisé par la présence d'un secteur d'emploi tout au long du boulevard Pie-IX. Les commerces qui s'y trouvent sont davantage des commerces de longue portée destinés à une clientèle circulant en automobile (garagiste, concessionnaire, pépinière).

Le secteur du boulevard Saint-Michel, bien qu'enclavé entre le CESM et la carrière Saint-Michel, est relativement bien desservi en commerces (pharmacie, banque, etc.) et services (polyvalente, service de santé, etc.). Il bénéficie également d'un accès direct à la station de métro Saint-Michel.

Le secteur au sud de l'autoroute est quant à lui bien desservi en commerces de proximité en raison de la présence de la rue Jean-Talon. Il bénéficie aussi de la proximité à trois stations de métro (Saint-Michel, D'Iberville et Fabre). Ce secteur est ainsi très différent de ceux qui se retrouvent au nord de l'autoroute 40. Nous pouvons d'ailleurs constater qu'un secteur industriel longe l'autoroute 40, ce qui accentue l'effet de barrière qu'engendre cette structure.

Figure 1: Distribution des activités et services au sein du quartier Saint-Michel

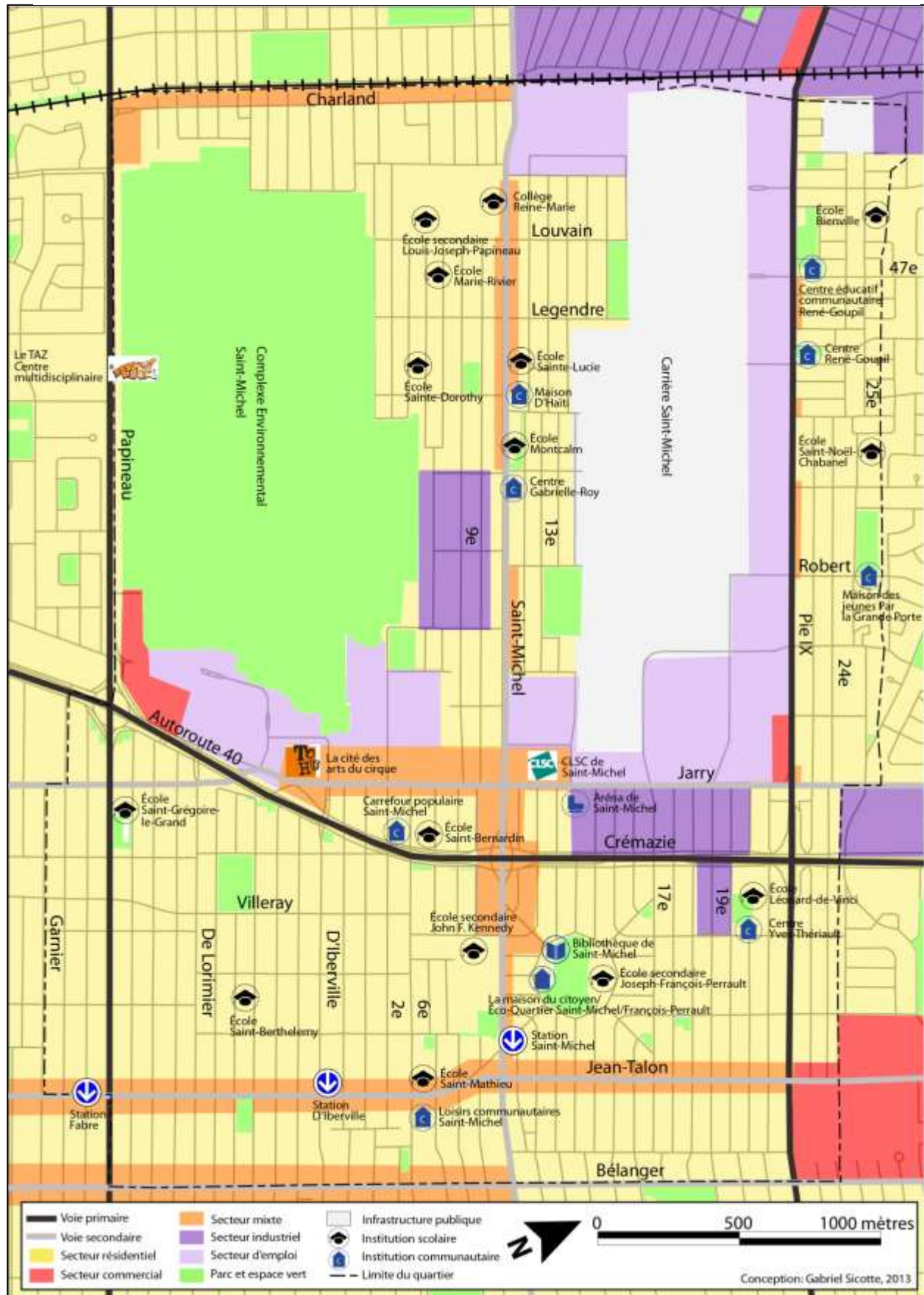


Figure 2: Aménagements à l'usage des cyclistes dans Saint-Michel

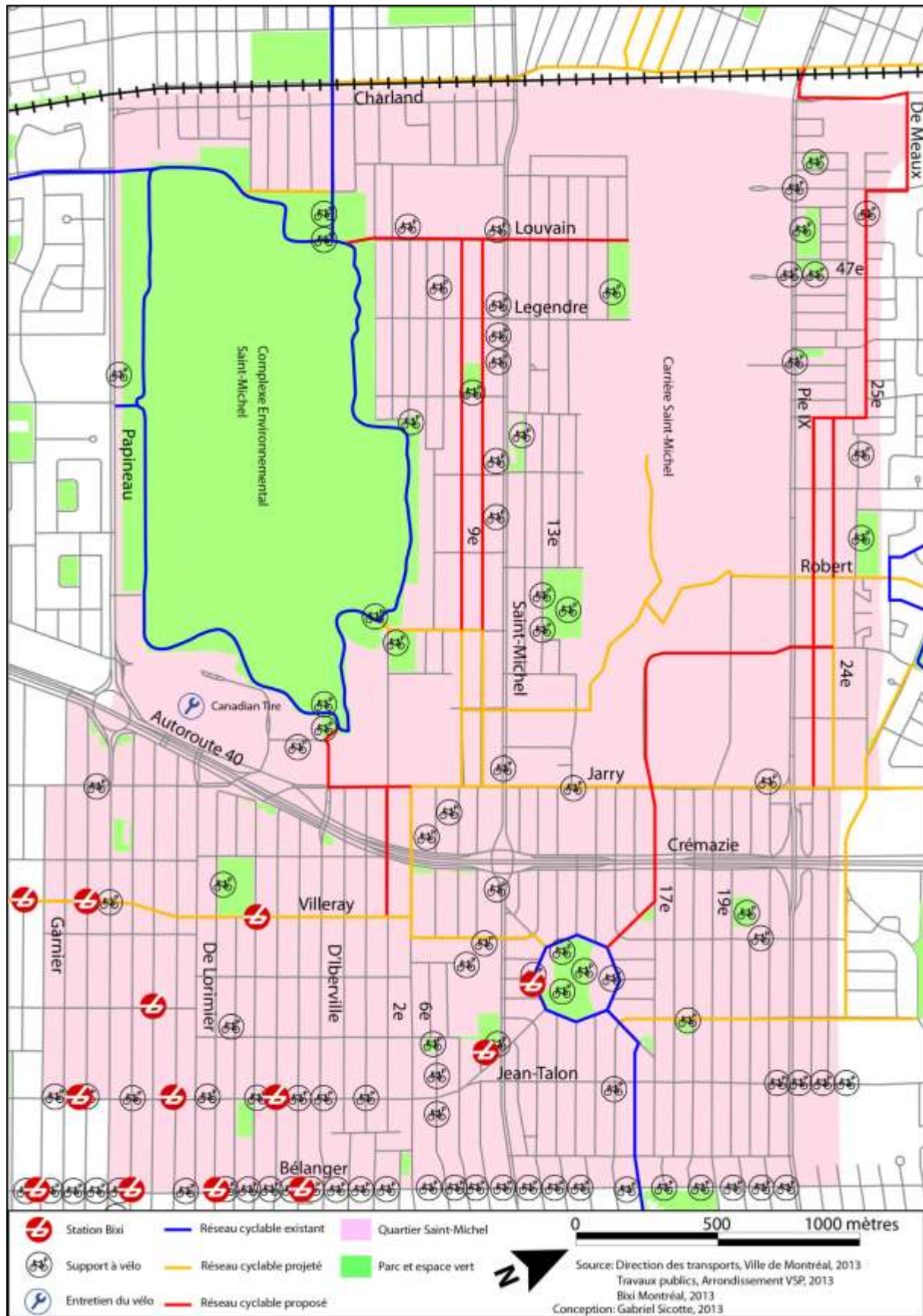
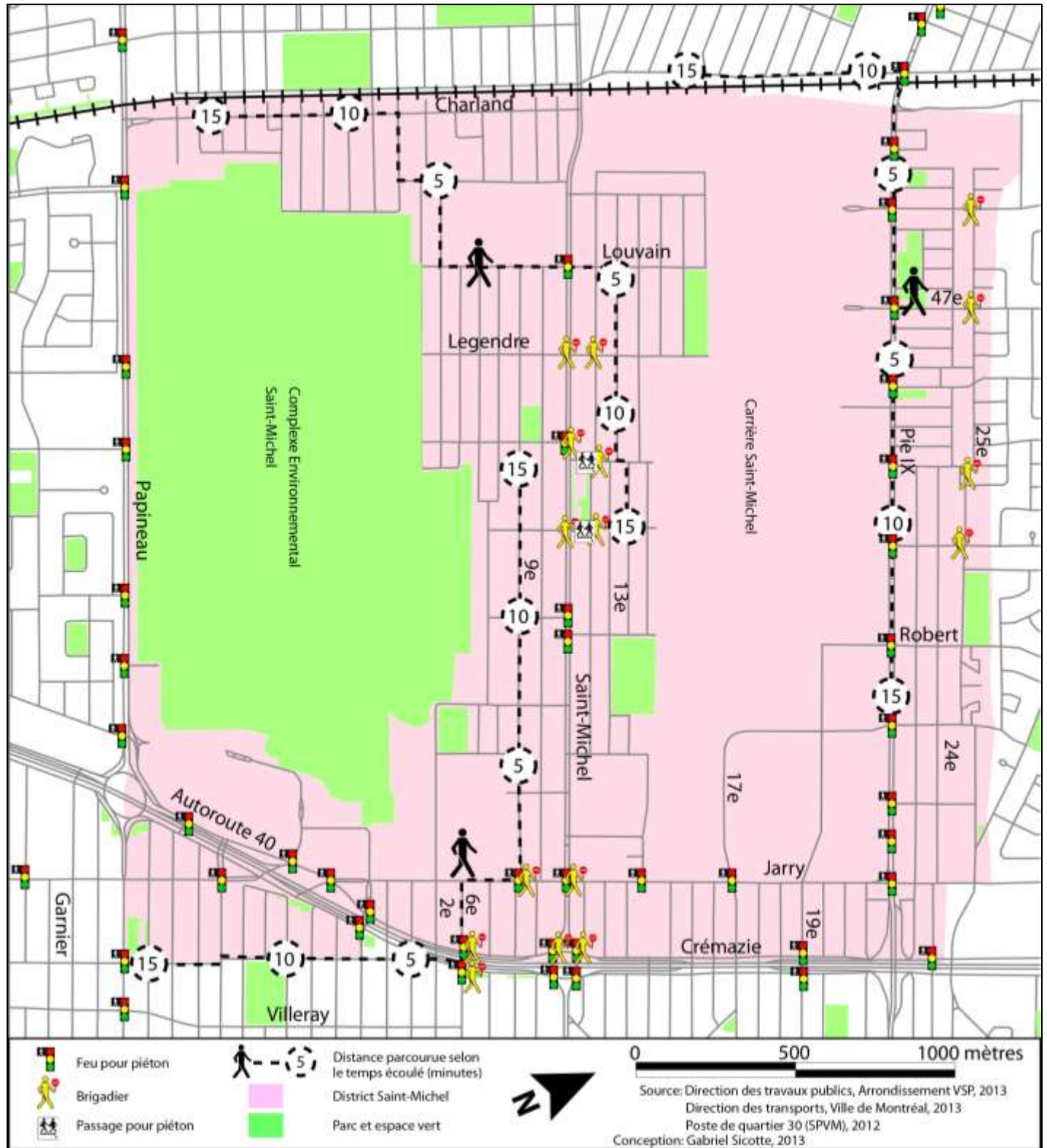
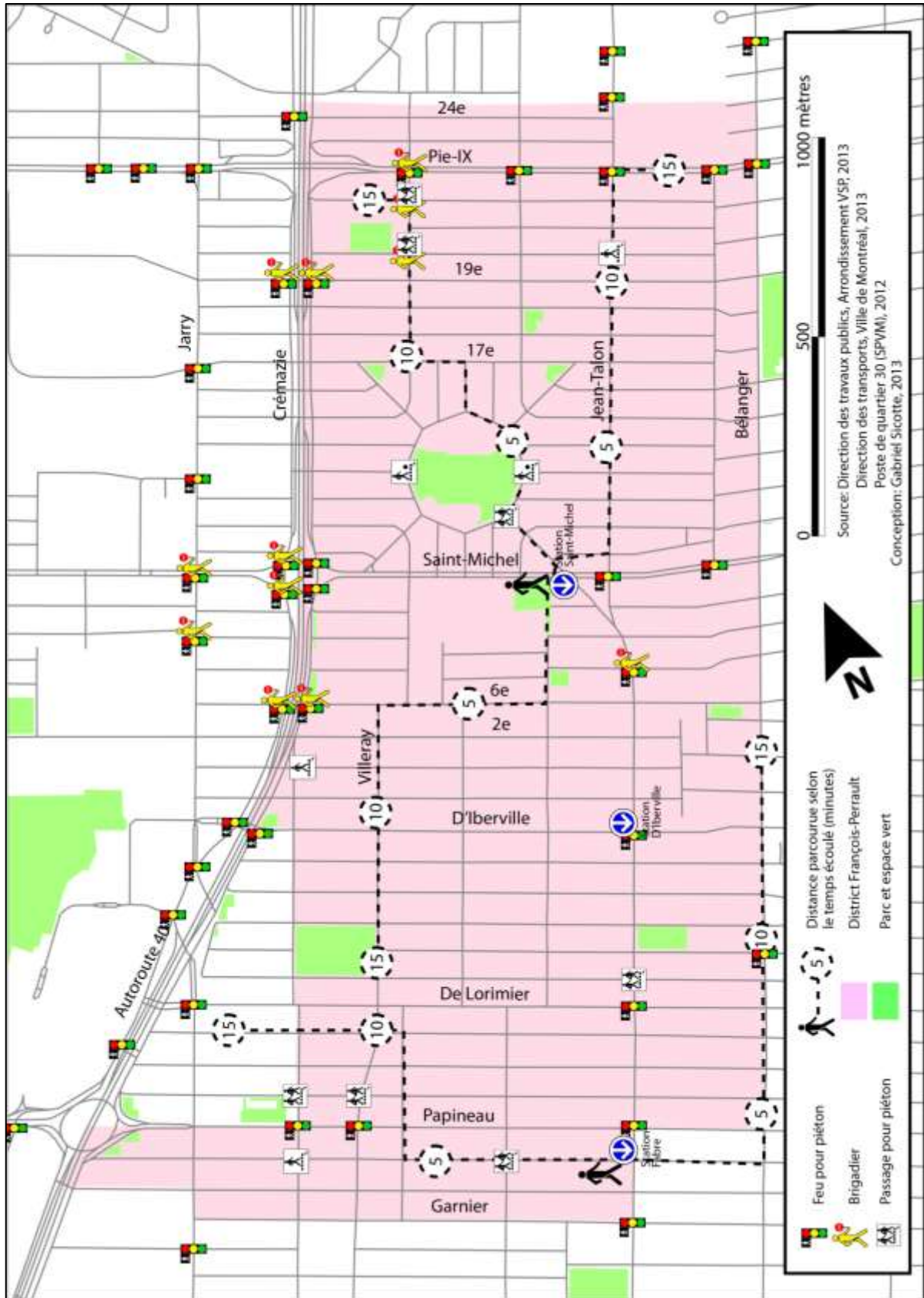


Figure 3: Signalisation et temps de parcours à l'usage des piétons dans le district Saint-Michel



NB : Pour des raisons de lisibilité de la carte, l'ensemble des feux de circulation du quartier n'a pas été indiqué sur cette carte et celle page suivante.

Figure 4: Signalisation et temps de parcours à l'usage des piétons dans le district François-Perrault



Les grands projets dans le quartier Saint-Michel

Le CESM

Ce parc dont la date d'ouverture officielle est maintenant prévue pour 2019, sera le 2^e plus grand parc de l'île de Montréal, après celui du Mont-Royal. Il deviendra sans doute un des pôles d'attraction du quartier. Au niveau du transport actif, son rôle futur ne différera pas de son rôle actuel, car les aménagements cyclables qui s'y trouveront serviront principalement pour le loisir. La figure 21 (voir en annexe) nous permet d'observer qu'une deuxième boucle, où pourront circuler les vélos, verra le jour à l'intérieur du parc. Des points d'accès supplémentaires seront également aménagés. Étant donné que la requalification de cette ancienne carrière n'est pas encore complétée, il s'agit d'une opportunité intéressante pour y intégrer des trajets mieux adaptés au transport actif utilitaire.

Programme particulier d'urbanisme : Secteur de la rue Jarry Est

Ce projet de réaménagement majeur de la rue Jarry devrait débiter sous peu. Il propose une requalification en quatre secteurs : la porte d'entrée, le cœur du quartier, le secteur des affaires et le secteur vitrine Crémazie et les avenues. Dans l'ensemble, on souhaite y réaménager les domaines publics et privés en enfouissant le réseau filaire aérien et en créant une promenade verte et des placettes publiques. Le projet ne mentionne pas de voie cyclable sur Jarry, mais nous constatons qu'une voie cyclable y est projetée selon les plans de la Direction des transports de la Ville de Montréal. La piste cyclable sur Jarry ne devrait pas être planifiée en parallèle au programme particulier d'urbanisme, mais devrait plutôt être intégrée au sein de ce dernier.

Les Projets sur le boulevard Pie-IX

De nombreux projets d'infrastructure de transport sont en cour ou commenceront sous peu sur le boulevard Pie-IX, dont le Service Rapide par Bus (SRB) prévu pour 2019, le train de l'est (gare Montréal-Nord) et une station de métro de la ligne bleue dans le stationnement du centre d'achat Le Boulevard. Ces énormes chantiers sont l'occasion idéale pour intégrer des aménagements qui pourront encourager l'utilisation du transport actif.

Profil socio-économique

Tableau 1 : Synthèse du profil socio-économique de Saint-Michel et Montréal en 2011

	Saint-Michel	Île de Montréal
Population total	68 100	1 844 500
Revenu moyen de la population de 15 ans et plus en 2010	23 862 \$	36 748 \$
Population à faible revenu après impôt en 2010	34.1%	24.6%
Taux de chômage	14.5%	9.7%
Population de 15 ans et plus n'ayant aucun diplôme	32.70%	18.9%
Population immigrante	47.30%	33.2%

Traitement : Gabriel Sicotte, 2013

Le tableau 1¹ permet une comparaison du profil socio-économique de Saint-Michel avec celui de l'île de Montréal. Nous observons que pour l'ensemble de ces caractéristiques, Saint-Michel est plus désavantagé que Montréal. Effectivement, juste en comparant les caractéristiques du revenu et du travail, nous constatons des écarts importants au niveau du revenu moyen (23 862\$ à Saint-Michel et 36 748\$ à Montréal), de la population à faible revenu (34,1% à Saint-Michel et 24,6% à Montréal) et du taux de chômage (14,5% à Saint-Michel et 9,7% à Montréal).

Les populations les plus pauvres sont celles qui ont généralement le plus de difficulté à se déplacer. Effectivement, étant donné les différentes contraintes monétaires liées à l'accès à l'automobile, la majorité des personnes à bas revenu n'y ont qu'un accès limité. Les transports en commun qui semblent être la solution de rechange sont quant à eux moins flexibles en raison d'un horaire et un trajet prédéterminé, ce qui les rendent moins attrayants pour les déplacements à courte distance. De plus, ils engendrent eux aussi des coûts qui peuvent s'avérer substantiels pour une personne n'ayant qu'un petit budget à attribuer au transport.

¹ Statistique Canada, profil de l'Enquête National auprès des Ménages, 2011

Les habitudes de déplacements dans Saint-Michel

Part modale des déplacements produits dans Saint-Michel

Selon les données de l'enquête Origine-Destination 2008 de l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT)², les comportements de mobilité au sein du quartier Saint-Michel sont très différents de ceux de l'île de Montréal. Néanmoins, même si Saint-Michel est considéré comme un des quartiers centraux de l'île, nous constatons que la part modale³ des déplacements produits attribuée à la marche et au vélo est la même que pour l'ensemble de l'île, soit 17%. Pourtant, la part modale de la marche et du vélo pour l'ensemble des quartiers centraux est de 20%. Voilà un signe que le transport actif n'est peut-être pas aussi accessible ou valorisé qu'il devrait l'être dans Saint-Michel. De manière plus détaillée, 95% des déplacements actifs produits dans le quartier se font à la marche, alors que seulement 5% se font à vélo. Cela démontre qu'il est important d'apporter une attention particulière aux aménagements cyclables afin d'encourager davantage l'utilisation du vélo.

Nous observons que la part modale de l'automobile est plus importante sur le territoire de l'île de Montréal (55%) que sur celui du quartier Saint-Michel (48%). Néanmoins, la part modale du transport en commun est supérieure dans Saint-Michel, soit 33% contre 25% sur l'ensemble de l'île. Différents facteurs pourraient expliquer cette situation : la présence de trois stations de métro au sud du quartier, la proximité du centre de l'agglomération ou le revenu moyen plus faible par personne dans le quartier Saint-Michel, ce qui peut limiter l'acquisition ou l'utilisation de la voiture. Nous constatons d'ailleurs que dans Saint-Michel, nous comptons environ 0,84 voiture par ménage, alors que pour l'ensemble de l'île c'est plutôt 0,96 voiture par ménage.

Figure 5: Répartition des déplacements produits sur l'île de Montréal selon le mode de transport

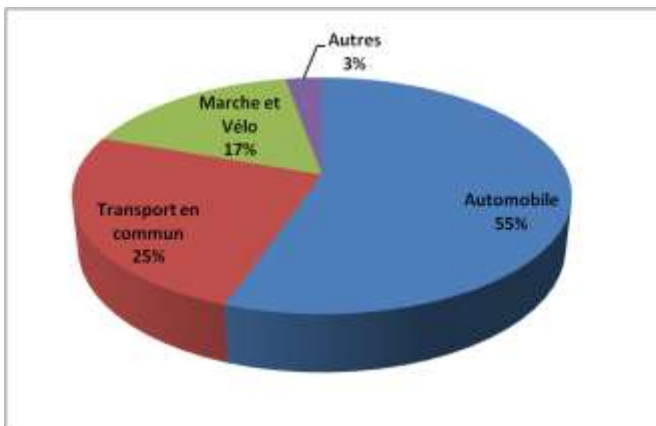
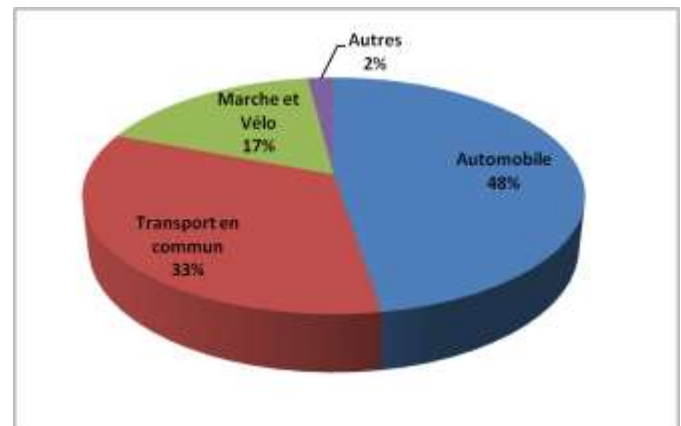


Figure 6: Répartition des déplacements produits dans le quartier Saint-Michel selon le mode de transport



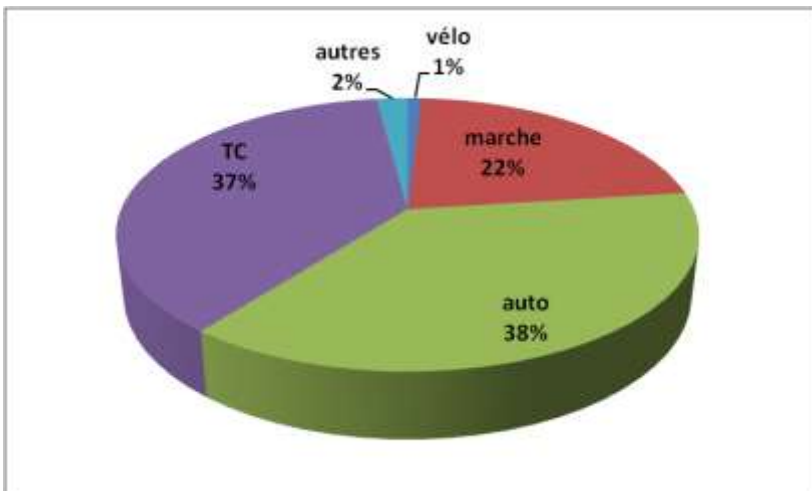
² Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête Origine-Destination 2008. Version 08.2a

³ Part modale : Proportion des déplacements produits par un mode de transport donné.

Part modale des déplacements entre 0 et 5 km

Sur l'ensemble des déplacements produits dans Saint-Michel, 67% se font entre 0 et 5 km. Il est intéressant d'observer que sur cette proportion, seulement 1% sont faits en vélo, alors que 38% sont effectués en auto. Néanmoins, rappelons qu'en vélo ces 5 km peuvent être parcourus en moins de 20 minutes. Il est évident que cette conclusion est un peu hâtive et ne prend pas en compte de nombreux facteurs liés à ces déplacements, tels que les autres déplacements effectués par la personne au cours de la chaîne de déplacements et le motif de ces derniers, mais cela donne tout de même une bonne idée du potentiel du vélo.

Figure 7: Répartition des déplacements de 0 à 5 km produits dans le quartier Saint-Michel selon le mode de transport



Identification des obstacles au transport actif

Les intersections les plus dangereuses

À partir des données recueillies auprès de la Direction de la santé publique⁴, la Direction des transports de la Ville de Montréal⁵ et le service de sécurité routière du poste de quartier 30 (Service de police de la Ville de Montréal), les intersections où ont été répertoriés le plus d'incidents impliquant un piéton ou un cycliste sont identifiées sur la figure 16.

À une plus grande échelle, les données recueillies par la Direction de la santé publique entre 1999 et 2003 nous indique que l'arrondissement Villeray / Saint-Michel / Parc-Extension se retrouve au 2^e rang des arrondissements comptant le plus de collisions avec un piéton impliquant une intervention d'Urgence-Santé, et au 5^e rang des arrondissements comptant le plus de collisions avec un vélo. Il est également intéressant de constater que sur les 534 piétons blessés dans l'arrondissement, le groupe des 5 à 9 ans est le plus touché avec 9,6% des blessés. Au niveau des cyclistes blessés, c'est le groupe des 10-14 ans qui est le plus touché avec 15,3% des blessés. Bien que ces données ne précisent pas si ces incidents ont eu lieu près des institutions scolaires, ce constat est un signe qu'une sensibilisation accrue doit être faite auprès des jeunes du primaire et début secondaire, et que les trajets empruntés par ces groupes d'âge, plus à risque, pourraient nécessiter une attention particulière au niveau de l'aménagement pour le transport actif sécuritaire.

Notons que les matériaux de marquage utilisés pour les traverses piétonnes ont tendance à s'effacer durant la période hivernale ce qui complique son identification auprès des automobilistes.

Les artères dangereuses

En comptabilisant les intersections dangereuses identifiées sur les différentes artères du quartier ainsi qu'en tenant compte des réponses au questionnaire diffusé, nous pouvons identifier les artères les plus dangereuses du quartier, qui constituent des obstacles au transport actif. Certaines se démarquent en raison d'une circulation lourde et l'absence d'aménagement pour le transport actif.

⁴ Morency, P., Tessier, F. (2013). *Distribution des blessés dans le district de Saint-Michel 1999-2008*, Direction de la santé publique de Montréal, Montréal, 6p.

⁵ Ville de Montréal (2012). *Collision avec automobile, vélo et piéton 2005-2009*. Direction des transports, Division sécurité et aménagement du réseau artériel. 5p.

Le boulevard Pie-IX

Le boulevard Pie-IX constitue une voie importante à l'échelle métropolitaine, ce qui en fait une véritable barrière spatiale étant donné la circulation lourde qu'on y retrouve sur ses six voies. Il ne possède pas un encadrement adéquat à l'échelle piétonne étant donné que les immeubles à bureaux, les industries et les commerces ont de grandes marges avant. Également, la présence de terrains vacants, friche végétale et stationnements rend les piétons d'autant plus à la merci des différentes nuisances de la météo telles que le vent et le froid. Étant donné l'absence d'un espace séparant les piétons de la circulation, les véhicules qui y circulent frôlent le trottoir et lorsque l'eau s'accumule sur la chaussée, cela engendre d'énormes éclaboussures sur les piétons restreints sur un trottoir étroit. L'espace dédié aux cyclistes est complètement absent, même sur les rues voisines, obligeant les quelques téméraires à circuler sur le trottoir.

Figure 8: Circulation lourde et espace restreint pour le piéton sur le boul. Pie-IX



Le boulevard Saint-Michel

Le boulevard Saint-Michel est une des artères les plus importantes à l'échelle du quartier. Effectivement, en plus d'accueillir une grande partie de la circulation interne du quartier, en raison de ses services et commerces, cette artère accueille une circulation lourde, composé de nombreux véhicules lourds, ne souhaitant que traverser le quartier. De nombreux incidents impliquant piétons et cyclistes ont été identifiés au croisement des autres artères du quartier, ainsi qu'aux intersections près de la station de métro Saint-Michel telles que Shaughnessy et Villeray. Étant donné le manque d'alternative cyclable pour longer le boulevard, certains cyclistes mettent leur sécurité en péril en tentant d'y circuler malgré l'absence d'espace et une chaussée en mauvais état.

Figure 9: Absence d'espace pour le cycliste sur Saint-Michel



Boulevard Papineau

Le boulevard Papineau est très important à l'échelle métropolitaine. En effet, il communique autant avec un pont au sud et au nord de la ville, ce qui y engendre une circulation lourde à toute heure de la journée. La partie sud du boulevard traversant le territoire de Saint-Michel est plus à risque pour les transports actifs étant donné une plus grande circulation est-ouest. En observant les figures 4 et 16, nous remarquons que deux des intersections où l'on retrouve le plus d'incidents impliquant un piéton ne sont pas munies de feux pour piéton.

Rue Jarry

La rue Jarry est une rue importante à l'échelle du quartier, car on y retrouve plusieurs commerces et services, principalement aux intersections de Saint-Michel et Pie-IX. Ces deux intersections sont d'ailleurs parmi celles où l'on compte le plus d'incidents impliquant un piéton sur Jarry. Cette rue accueille de nombreux véhicules lourds en raison de la présence du CESM, l'Éco-centre et la carrière Saint-Michel à proximité. Les cyclistes n'ont pas l'espace adéquat pour circuler étant donné une circulation rapide et des voies étroites. Les trottoirs sur Jarry ne sont absolument pas adaptés pour les piétons étant donné la présence de nombreuses entrées charretières et poteaux électriques.

Figure 10: Des poteaux électriques obstruent le trottoir sur Jarry



Rue Jean-Talon

Cet axe de circulation est-ouest est important à l'échelle locale étant donné ses nombreux commerces de proximité. Aussi, le petit Maghreb est une destination qui gagne en popularité à l'échelle métropolitaine. La cohabitation entre véhicules et piétons n'est pas optimale étant donné le manque de passage piétonnier, ce qui encourage les piétons à traverser de manière chaotique entre les intersections. La circulation en vélo y est également difficile dû à l'ambiguïté de la deuxième voie pour les voitures. Le cycliste se retrouve donc constamment coincé entre les voitures stationnées et celles circulant à toute vitesse.

Figure 11: Il y a un manque de passage pour piéton sur Jean-Talon



Les zones dangereuses

1. L'autoroute 40

La zone englobant l'autoroute 40 et le boulevard Crémazie constitue une cassure pour le quartier Saint-Michel en le divisant en deux parties, soit approximativement les deux districts du quartier. Ainsi, l'autoroute et sa voie de service déversent une circulation lourde et rapide composée en grande partie de camions, à toute heure de la journée. Une telle circulation amène d'autres nuisances telles que le bruit, la pollution et la poussière. En plus d'être une structure visuelle imposante, autour de cette autoroute se trouvent aussi plusieurs ateliers et entrepôts, ce qui accentue l'effet de barrière qu'elle crée en lui conférant une ambiance industrielle peu accueillante compliquant sa traverse à partir des modes actifs. Ses traverses sont limitées et ne sont parfois adaptées que pour les transports motorisés, obligeant souvent les piétons et cyclistes à traverser le trafic automobile sans signalisation, et ce, malgré une très mauvaise visibilité une fois sous l'autoroute. L'intersection entre Saint-Michel et Crémazie est particulièrement décourageante pour les transports actifs, car elle est longue et difficile à traverser. Les voitures qui tournent à droite coupent constamment les piétons malgré la présence d'un feu prioritaire pour ceux-ci.

Figure 12: Traverser la zone de l'autoroute 40 est une tâche ardue pour les transports actifs



2. Le viaduc de la voie ferrée sur le boulevard Pie-IX

Le secteur du Centre Éducatif et Communautaire René-Goupil (CECRG), enclavé entre le boulevard Pie-IX, Saint-Léonard et la voie ferrée, est particulièrement défavorisé en terme d'accès aux commerces et services. Sur le boulevard Industriel, dans Montréal-Nord, se trouve néanmoins une épicerie. De plus, celui-ci constitue un accès pour les personnes désirant rejoindre le secteur du boulevard Saint-Michel (par exemple, les jeunes qui étudient à la polyvalente Louis-Joseph-Papineau). On remarque d'ailleurs la présence d'un sentier informel au nord de la voie ferrée. Par contre, l'absence d'un aménagement adéquat pour accueillir les cyclistes et piétons rend cette traverse très désagréable pour les transports actifs.

Figure 13: Un sentier informel illustre le besoin d'un aménagement pour transport actif sur le boul. Industriel



3. La polyvalente Joseph-François-Perrault

La polyvalente Joseph-François-Perrault, située à l'intérieur du parc octogonal François-Perrault, accueille près de 200 élèves en vélo lors des belles journées de l'année. Une importante proportion arrive de l'arrondissement Plateau-Mont-Royal en passant par la piste cyclable de la 16^e avenue. Celle-ci rejoint alors la piste cyclable de la rue François-Perrault, qui longe le parc. Néanmoins, à la rentrée et à la sortie des classes, des fourgonnettes scolaires doivent se stationner en face de l'école, ce qui oblige les cyclistes à les contourner par la rue, une manœuvre dangereuse étant donné l'angle de la rue qui limite le champ de vision des automobilistes. La solution temporaire est de stationner les fourgonnettes sur le trottoir.

Figure 14: Angle limitant le champ de vision des automobilistes et absence de passage pour piéton



La polyvalente possède également une annexe sur la 17^e avenue vers laquelle une circulation importante d'élèves se fait chaque jour en empruntant la rue L-O David. Nous constatons l'absence d'un aménagement facilitant les déplacements entre les deux pavillons, autant sur François-Perrault que sur la 17^e avenue, comme par exemple l'installation d'un panneau de signalisation arrêt ou un passage pour piéton.

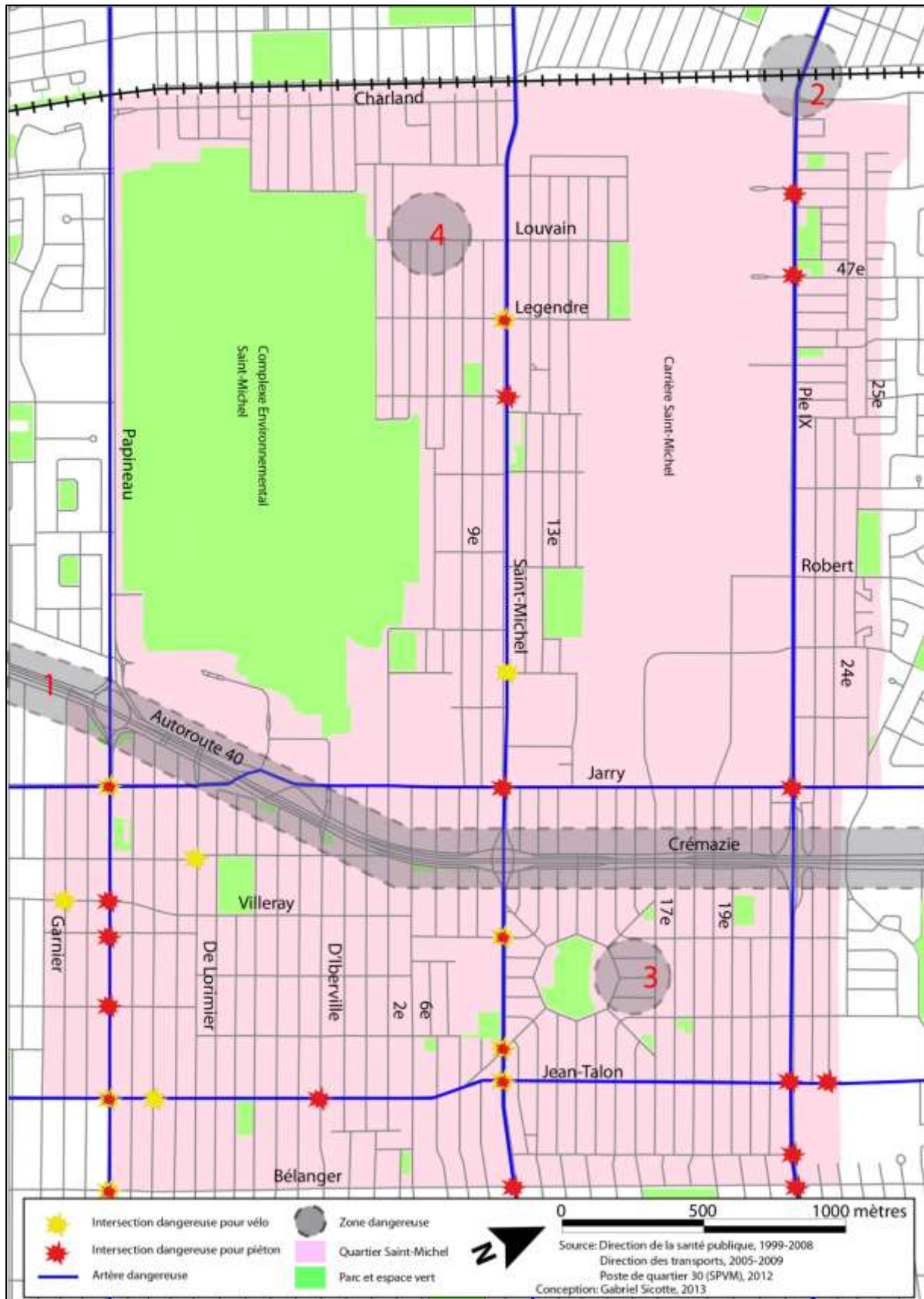
4. La polyvalente Louis-Joseph-Papineau

La polyvalente Louis-Joseph-Papineau accueille environ 50 élèves à vélo lors des belles journées de l'année. Néanmoins, près de 75% des élèves marchent ou utilisent le transport en commun pour se rendre à l'école. Cela engendre une circulation importante d'élèves à la sortie des classes sur la rue Louvain. Les trottoirs étant trop étroits pour accueillir ce flot de piétons, plusieurs se retrouvent à marcher dans la rue, compliquant la cohabitation entre les voitures, dont celles des parents d'élève et les piétons. De plus, aucune mesure de modération de la circulation n'y est aménagée, comme par exemple l'installation de dos d'âne ou de délinéateur (petits signaux routiers réfléchissants placés sur la chaussée).

Figure 15: L'étroitesse des trottoirs oblige les élèves à circuler dans la rue



Figure 16: Identification des obstacles liés au transport actif dans Saint-Michel



Proposition d'un réseau cyclable

Pour qu'un réseau cyclable soit cohérent, certains principes doivent être pris en considération :

- L'accessibilité : Il doit desservir l'ensemble des édifices du quartier, dont les habitations, les services, les commerces, les lieux d'emploi et les lieux publics.
- La connectivité : Il doit lier de manière directe tous les quartiers. Effectivement, un réseau utilitaire ne doit pas avoir de détour, car un cycliste recherche le chemin le plus court.
- La complémentarité : Il doit être complémentaire au réseau cyclable déjà existant, mais aussi à ceux des autres modes tels que le transport en commun.
- Le confort et la sécurité : Il doit comporter des voies confortables et sécuritaires dont la chaussée est dure et uniforme. Autrement, une séparation adéquate de la circulation automobile est nécessaire.

Nous avons étudié le réseau actuel, qui est pratiquement inexistant, et le réseau projeté au cours des prochaines années dans le quartier afin de proposer un réseau cyclable (voir figure 2). Étant donné que le réseau projeté semble bien répondre au manque actuel de lien est-ouest dans le sud du quartier, grâce à une voie sur la rue Villeray dans l'ouest du quartier et une autre sur la rue Everett dans l'est, nos propositions cibleront principalement la circulation nord-sud dans le nord du quartier.

Comme nous pouvons l'observer dans l'est du quartier, le réseau projeté emprunte le boulevard Provencher afin de traverser l'autoroute 40. Néanmoins, ce réseau cyclable semble être plus utile pour les cyclistes souhaitant se diriger vers Saint-Léonard. Ainsi, nous proposons que le réseau emprunte également la 17^e avenue afin de traverser l'autoroute 40, pour rejoindre la rue Jean-Rivard, et enfin traverser le boulevard Pie-IX. Malgré une circulation de véhicules lourds, sur la 17^e avenue au nord de l'autoroute, ce trajet est déjà adopté par des organismes du quartier, tels que le CECRG et l'Éco-quartier, étant donné la présence d'un feu de circulation à l'intersection du boulevard Crémazie.

Figure 17: Intersection 17^e avenue et Crémazie



Étant donné que le boulevard Pie-IX n'est pas adapté pour accueillir les cyclistes, nous proposons une alternative afin de longer celui-ci à partir de la 23^e avenue et la 24^e avenue. Effectivement, ces deux rues sont peu passantes et permettent de circuler jusqu'à la 39^e rue sans obstacle. Nous proposons une voie suivant le sens de la circulation sur chacune des deux avenues étant donné qu'elles sont trop étroites et possèdent trop d'entrées charretières pour accueillir les deux directions.

Ensuite, nous proposons qu'à partir de la 39^e rue, la voie cyclable rejoigne la 25^e avenue, dont la largeur permettrait un aménagement pour les deux directions. Un élément est tout de même à surveiller, soit la présence de nombreuses entrées charretières. Étant donné que la 25^e avenue se termine au boulevard des Grandes-Prairies, car sa continuité est un cul-de-sac, nous proposons que le réseau cyclable passe par la rue de Meaux et le boulevard J-B Martineau afin de rejoindre le viaduc de la voie ferrée sur le boulevard Pie-IX. Effectivement, le viaduc est un passage important, car il permet la connectivité avec le réseau cyclable projeté dans Montréal-Nord. Une voie cyclable est d'ailleurs prévue sur le boulevard Industriel, ce qui améliorera grandement le lien entre le secteur Pie-IX et le secteur Saint-Michel.

Figure 18: La 25e avenue est assez large pour accueillir les deux directions du réseau cyclable



Dans le secteur du boulevard Saint-Michel, une voie cyclable est projetée sur la 6^e avenue afin de traverser sous l'autoroute 40. Néanmoins, cette avenue est à sens unique et est selon nous trop étroite pour accueillir les deux directions et les voitures tournant à droite à partir du boulevard Crémazie sont un danger. Ainsi, nous proposons une voie cyclable sur la 2^e avenue pour traverser sous l'autoroute 40 en direction nord. C'est d'ailleurs un trajet populaire auprès des organismes du quartier, tels que Loisirs communautaires Saint-Michel et l'Éco-quartier.

Étant donné que le boulevard Saint-Michel possède une circulation trop importante pour accueillir les cyclistes de façon sécuritaire, nous proposons une continuité du réseau projeté sur la 9^e avenue et la 10^e avenue. Ces deux rues, bien que pas très larges, sont peu passantes et permette d'atteindre la rue Louvain sans obstacle.

Des voies cyclables sont ensuite proposées afin de raccorder la piste cyclable du CESM aux différents secteurs du quartier : une première sur la rue Paul-Boutet, afin de rejoindre la rue Jarry, et une deuxième sur la rue Louvain, afin de rejoindre le secteur résidentiel à l'est du boulevard Saint-Michel.

Recommandations générales

Connecter Saint-Michel au réseau cyclable de la ville de Montréal

Étant donné l'absence pratiquement complète de voies cyclables dans le quartier Saint-Michel, nous en recommandons l'aménagement afin de se connecter au réseau montréalais (voir Proposition d'un réseau cyclable, p.19). Bien que les voies projetées par la Ville de Montréal au sein du quartier soient un pas dans la bonne direction, le nord du quartier est complètement ignoré et mérite donc une attention particulière afin d'encourager l'utilisation du vélo.

En considérant le temps nécessaire pour une voiture de démarrer et ensuite se stationner, en milieu urbain le vélo est plus efficace que la voiture pour des trajets de moins de 5 km.

Ces propositions dans le nord du quartier pourraient appuyer l'installation du système de vélo en libre-service Bixi, qui a dernièrement fait son apparition dans le district François-Perrault.

Types d'aménagement existants

- Les voies partagées : Les cyclistes partagent la chaussée avec les voitures.
- Les accotements asphaltés et les bandes cyclables : Les cyclistes circulent côte à côte avec les voitures sur des voies délimitées par un marquage au sol.
- Les pistes cyclables : Les cyclistes circulent sur une chaussée séparée physiquement des autres voies de circulation. Plusieurs formes existent, telles que la piste cyclable sur rue et la piste cyclable au niveau du trottoir.

Nous décourageons l'utilisation de piste cyclable bidirectionnelle étant donné qu'à l'intersection un automobiliste qui tourne apercevra le cycliste allant dans sa direction opposée, mais aura tendance à échapper celui allant dans sa propre direction. De plus, la piste bidirectionnelle occasionne des face à face entre les cyclistes.

À Montréal, certaines intersections ont été munies d'un sas vélo, un aménagement qui gagne en popularité, afin de faciliter les virages à gauche sur les rues bidirectionnelles.

Figure 19: Un sas vélo aménagé à l'intersection de Milton et University



Adopter des mesures de modération de la circulation

En plus de réduire la pollution de l'air et la pollution sonore, les mesures de modération de la circulation diminuent le stress pour les piétons et cyclistes, tout en augmentant la sécurité de tous, en raison d'une meilleure perception des autres et à un plus grand temps de réaction pour freiner en cas d'imprévu.

La probabilité de survie des usagers non motorisés est de 90% lors d'un impact avec une voiture dont la vitesse est de 30 km/h. Elle diminue à 20% lorsque la voiture circule à 50 km/h.

Les mesures aux intersections

- L'avancée de trottoir: Elle consiste à élargir le trottoir sur la chaussée. Lorsqu'une avancée est présente de part et d'autre de la chaussée, un effet d'entonnoir est créé.
- L'îlot de refuge : Il a pour effet de limiter le rayon de virage à gauche et engendre un ralentissement des véhicules. Lorsqu'il fait plus de 1,5 m de largeur, il sert de refuge au piéton et permet une traversée en deux temps sur les grosses artères.
- L'intersection surélevée : Elle consiste en un rehaussement de la chaussée pour former un plateau au même niveau que le trottoir.

Les mesures entre les intersections

- L'élargissement des trottoirs : Il entraîne une réduction de la largeur de la chaussée.
- L'ajout de bandes cyclables : Elles diminuent la largeur de la voie de circulation.
- Le stationnement oblique : Il diminue la largeur de la voie de circulation tout en augmentant la capacité de stationnement sur une même longueur.
- Le dos d'âne : Consiste en un renflement en travers de la chaussée causant un inconfort lorsque traversé au-delà de la vitesse souhaitée.
- Le passage piéton surélevé : Consiste en un plateau reliant les trottoirs de part et d'autre de la rue offrant la perception que ce sont les voitures qui traversent l'espace piéton.

Figure 20: Passage piéton surélevé à Versailles



Améliorer la signalisation et le mobilier urbain

L'éclairage, la signalisation, le mobilier urbain, la végétation et les stationnements pour vélos sont considérés comme des éléments essentiels pouvant faire la différence dans la perception du transport actif sur un territoire. De plus, leurs coûts sont relativement peu élevés par rapport à la chaussée et son infrastructure.

Les traverses pour piéton

Plusieurs carrefours du quartier n'ont toujours pas de marquage des traverses piétonnes. Dans certains cas, le marquage présent est composé de deux bandes parallèles, ce qui est moins visible qu'un marquage à large bande. Ainsi, un minimum de deux traverses à bandes larges devrait être peint à chacune des intersections considérées étant dangereuses, et ce, selon l'orientation des débits piétonniers.

La durabilité des matériaux utilisés pour le marquage doit également être prise en considération. Effectivement, la peinture alkyde, utilisé couramment au Québec, ne résiste que six à huit mois en raison du déneigement et la circulation lourde. Des solutions plus durables existent, telles que la peinture époxy, les bandes préfabriquées et le pavé unis.

Le mobilier urbain et la végétation

Le mobilier urbain et la végétation sont des facteurs importants quant à l'appropriation par le public des voies de transport actif. Ces éléments sont essentiels afin d'offrir un certain confort aux usagers :

- Les bancs : Ils permettent aux passants de s'asseoir, se reposer et socialiser.
- Les poubelles : Elles sont indispensables pour garder l'espace public propre et convivial.
- La végétation urbaine : En plus d'embellir, elle peut servir d'écran protecteur ou même délimiter la voie piétonne des autres voies de circulation.
- Les stationnements pour vélo : Peu importe le motif du déplacement, le cycliste a toujours besoin d'un stationnement à vélo. Il est important d'en retrouver le long des artères commerciales, tels que Jean-Talon, Jarry et Saint-Michel, et aux différents pôles de destination, tels que les institutions, services et magasins à grande surface.. (Voir figure 2 pour la localisation des supports à vélo à travers Saint-Michel)

Tel que mentionné parmi les grands projets dans le quartier, le boulevard Pie-IX accueillera trois chantiers de construction majeurs. Il s'agit de l'occasion idéale d'accorder plus de place aux piétons à partir d'aménagements simples tels que des arbres séparant la voie piétonne de la circulation lourde du boulevard. L'aménagement de végétaux et de mobilier urbain jumelé à l'élargissement du trottoir permettrait d'offrir un environnement plus agréable pour les piétons.

Les bienfaits du transport actif

Quels sont les effets bénéfiques du transport actif?

Même une utilisation minimale du transport actif dans les habitudes de mobilité quotidiennes, qu'elle soit récréative ou utilitaire, peut engendrer des gains importants pour la santé physique et mentale, les finances personnelles, les finances publiques, l'environnement et la société.

Quels sont les impacts sur la santé physique et mentale?

Les avantages de l'activité physique pour la santé sont indéniables. D'abord, l'espérance de vie est prolongée en raison de la réduction des risques de maladies liées à l'obésité, telles que les maladies cardiovasculaires, le diabète et le cancer. En se déplaçant de manière active durant 30 minutes chaque jour, on réduit de 50% les risques de maladies cardiovasculaires. Au contraire, chaque heure passée derrière le volant d'une voiture augmente de 6% le risque d'obésité, en plus d'être 10 fois plus exposé aux polluants dans l'habitacle qu'à l'extérieur.

L'activité physique augmente jusqu'à cinq fois la production d'endorphines dans le corps, ce qui améliore la santé mentale. Elles sont des neurotransmetteurs qui ont la propriété de procurer une sensation de bien-être. De ce fait, le transport à pied et à vélo favorise une meilleure concentration et peut réduire le stress et l'anxiété.

Quelle est l'importance d'avoir un quartier aménagé adéquatement pour la marche et le cyclisme?

Les résidents des quartiers ayant un aménagement propice à la marche font entre 35 et 45 minutes d'activité physique de plus par semaine que ceux des quartiers moins favorables. Également, chaque kilomètre parcouru quotidiennement à la marche peut engendrer une diminution d'environ 5% du risque d'obésité. Considérant qu'en seulement 10 minutes de marche il est possible de parcourir environ 1 km, l'investissement de temps n'est donc pas énorme afin de demeurer en santé physiquement. Précisons qu'en 10 minutes, il est également possible de parcourir plus de 2,5 km en vélo. C'est aussi près de 8 km en 30 minutes.

La sécurité est également un facteur important afin d'encourager les déplacements actifs. Les quartiers qui connaissent une circulation motorisée intense subissent une diminution du sentiment de sécurité, d'interaction sociale et de sentiment d'appartenance. D'ailleurs, les enfants qui y habitent sont plus enclins à rester à la maison. Une amélioration des aménagements piétons et cyclistes peut même faire diminuer la criminalité dans un quartier.

Quels sont les impacts sur l'environnement?

Au Québec, on estime que plus de 40% des gaz à effet de serre sont émis par le transport. Bien que le transport en commun soit beaucoup plus bénéfique que la voiture pour l'environnement, son utilisation engendre tout de même son lot de gaz à effet de serre. Chaque voiture qui parcourt annuellement 20 000 km émet entre 3 et 6 tonnes de CO₂, selon le type de véhicule. Le transport actif n'émet aucun gaz à effet de serre. Bien que la voiture électrique peut sembler une alternative durable au niveau de l'environnement, elle n'est pas la solution aux problèmes de circulation, au besoin d'espaces de stationnement et aux enjeux liés à l'étalement urbain.

Quels sont les impacts financiers?

Alors que le coût de l'essence connaît une forte augmentation depuis les dernières années, de même pour les tarifs du stationnement au centre-ville et ceux du transport en commun, l'utilisation du transport actif ne coûte rien à l'utilisation. Effectivement, le budget consacré par un automobiliste canadien à sa voiture est en moyenne de 10 912\$ (sans compter le stationnement, le déneigement, les contraventions et les coûts indirects liés à la perte de temps dans la congestion). Le coût moyen pour un cycliste canadien est en moyenne de 220\$ pour l'achat, l'entretien et l'équipement. Les effets positifs sur le portefeuille se font rapidement sentir.

Au niveau des finances publiques, les aménagements piétons et cyclistes sont beaucoup moins dispendieux que ceux des transports motorisés et une diminution des infrastructures routières impliquerait nécessairement une diminution des investissements pour le développement et l'entretien de ces dernières. L'utilisation des transports actifs engendre également une diminution des dépenses de santé grâce à l'augmentation de l'activité physique et la réduction de la pollution. Également, le coût généralisé d'un déplacement intègre celui du temps de déplacement, qui se voit mieux investi en faisant de l'activité physique plutôt que des heures perdues dans les embouteillages. Rappelons que les déplacements à vélo sur une distance de 5 km sont en moyenne plus rapides qu'en voiture dans un milieu urbain. Les aménagements pour le transport actif ont même un effet positif sur le voisinage. D'une part, les piétons et cyclistes ont tendance à consommer dans les commerces de proximité, ce qui est bon pour la viabilité économique de la collectivité. D'autre part, ces aménagements peuvent entraîner une augmentation de la valeur foncière, ce qui se traduit par une augmentation des recettes pour les municipalités.

Conclusion

Le portrait sur le transport actif et sécuritaire dans le quartier Saint-Michel sert de nombreux objectifs. D'abord, il vient appuyer le Club des partenaires Sport et Loisir du quartier Saint-Michel dans sa démarche auprès des résidants en matière de promotion du transport actif, mais il interpelle aussi les acteurs concernés afin de créer un environnement urbain propice aux déplacements actifs à l'échelle du quartier. Nous y observons entre autre que la part modale des modes de transport actif y est très faible, sans doute en raison du manque d'infrastructure adéquate et de la présence d'obstacles majeurs au sein du quartier. Ce portrait intègre les commentaires recueillis auprès des citoyens et organismes de Saint-Michel et permet d'illustrer de manière générale les enjeux en termes de mobilité active. Néanmoins, certaines pistes méritent une exploration plus détaillée. Effectivement, les passages permettant de traverser sous l'autoroute 40 et la voie ferrée, la place du piéton sur le boulevard Pie-IX, le manque de passage pour piéton au sein du quartier et l'aménagement autour des institutions sont des enjeux qui ont été mentionnés dans ce rapport, mais nécessitent néanmoins une attention plus pointue.

Ce portrait s'inscrit également au sein d'un outil de planification structurant à l'échelle métropolitaine. Effectivement, le Plan de transport de la Ville de Montréal présente trois chantiers en lien avec le contexte du portrait. D'abord, le 13^e chantier vise à doubler le réseau cyclable de Montréal en sept ans. Ensuite, le 14^e chantier vise à mettre en œuvre *la Charte du piéton*. Finalement, le 17^e chantier vise à accroître la sécurité des déplacements.

Pour terminer, ce document s'inscrit au sein d'une stratégie de réaménagement des quartiers existants, celle des quartiers verts. C'est effectivement pour décourager la circulation de transit et redonner aux quartiers le calme et la sécurité favorisant l'utilisation des transports actifs que l'on aménage les quartiers verts. Certains principes sont à appliquer à l'échelle du voisinage, tel que l'apaisement de la circulation, la mise en relation des quartiers par des itinéraires pour les piétons et cyclistes, ainsi que la participation du milieu à chacune des étapes du processus de planification et réalisation.

Bibliographie

- Agence Métropolitaine de transport (AMT). (2008) Secrétariat aux enquêtes Origine-Destination métropolitaines. *Enquête Origine-Destination 2008, Mobilité des personnes de la Région de Montréal version*, Montréal (Qué.) : Secrétariat de l'enquête Origine-Destination 2008, 210 p.
- Arrondissement Villeray/ Saint-Michel/ Parc-Extension (2013) *Programme particulier d'urbanisme : Secteur de la rue Jarry Est*, Ville de Montréal, Montréal, 52 p.
- Centre d'écologie urbaine de Montréal (2011) *Plan du quartier vert actif et en santé : NDG Sud-Est*, Montréal, 168 p.
- Coalition poids (2013) Avantages du transport actif, repéré à : <http://www.cqpp.qc.ca/fr/dossiers/transport-actif/avantages-du-transport-actif>
- Équiterre (2011) Fiche d'information : Transport actif, repéré à : <http://www.equiterre.org/fiche/transport-actif>
- Équiterre (2011) Je m'active dans mon quartier, repéré à : <http://www.equiterre.org/solution/je-mactive-dans-mon-quartier>
- Info assurance (2012) Conseil de prévention : vol et vandalisme, repéré à : <http://www.infoassurance.ca/fr/prevention/conseils/vol-vandalisme/vol-velos>
- Jolicoeur, M., Torres, J., Mackay, P., Lalancette, M. (2010) *Aménagement en faveur des piétons et des cyclistes (Guide technique)*, Vélo Québec, Montréal, 166 p.
- Lucas, K. (2004) « Mobilité et pauvreté : le diagnostic au Royaume-Uni » In *Transports, pauvreté, exclusions : pouvoir bouger pour s'en sortir*, sous la dir. de Jean-Pierre Orfeuill, p.75-100. France : Éditions de l'Aube.
- Morency, P., Cloutier, M.S. (2005) *Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal; cartographie pour les 27 arrondissements*, Direction de la santé publique de Montréal, Montréal, 158p.
- SPVM (2013) Pratiques sécuritaires : cyclistes. Repéré à : <http://www.spvm.qc.ca/fr/securite-routiere/cyclistes-pratiques-securitaires.asp>
- St-Denis, A. et al. (2010) *Plan de déplacement : École Saint-Noël-Chabanel*, Vélo Québec, Montréal, 41 p.

Ville de Montréal. (2008). *Plan de transport 2008*. Service des infrastructures, transport et environnement, Direction des transports, Division du développement des transports. Édition 2008, 220 p.

Vivre Saint-Michel en santé (2007) *Le transport et la mobilité dans le quartier Saint-Michel : des enjeux locaux en lien avec le Plan de transport de Montréal*, Montréal, 18 p.

Annexe

Synthèse du portrait sur le transport actif et sécuritaire dans Saint-Michel

Enjeux	Recommandations générales	Recommandations spécifiques
Des conditions défavorables pour les cyclistes		
Manque d'aménagements adaptés pour les cyclistes	<p>Connecter Saint-Michel au réseau cyclable de la ville de Montréal</p> <p>Aménager des stationnements pour les vélos</p>	<p>Voir Proposition d'un réseau cyclable à la p.19</p> <p>Aménager des stationnements pour vélos sur les rues commerciales, telles que Jean-Talon, Jarry et Saint-Michel, ainsi qu'aux pôles de destination tels que les services, institutions et magasins à grandes surfaces</p>
Faiblesse du réseau cyclable projeté dans le nord du quartier	<p>Aménager une voie cyclable permettant de longer les boulevards Pie-IX et Saint-Michel par des rues alternatives.</p> <p>Faciliter la traverse sous l'autoroute 40 et la voie ferrée</p>	Voir Proposition d'un réseau cyclable à la p.19
Absence de stations Bixi dans le district Saint-Michel	Améliorer le réseau cyclable afin d'appuyer l'installation de Bixi dans le district Saint-Michel	
Des conditions défavorables pour les transports actifs en général		
Présence de nombreuses intersections dangereuses	<p>Améliorer la signalisation</p> <p>Adopter des mesures de modération de la circulation</p> <p>Peindre des traverses pour piéton à larges bandes aux intersections dangereuses à l'aide de matériaux durables</p>	La polyvalente Joseph-François-Perrault nécessite un panneau de signalisation arrêt ou un passage piéton à l'intersection des rues L-O David / François-Perrault, et à l'intersection 17 ^e avenue / François-Perrault.
Présence de rues et artères dangereuses avec peu d'espace pour les piétons	<p>Aménagement de végétaux et mobilier urbain</p> <p>Adopter des mesures de modération de la circulation</p>	L'élargissement du trottoir sur le Pie-IX, jumelé à l'aménagement d'un écran végétal permettrait l'appropriation de l'espace par les piétons.

	Aménager et réparer les trottoirs	La rue Louvain près de la polyvalente Louis-Joseph Papineau nécessite des mesures de modération de la circulation (dos d'âne, délinéateur, etc)
--	-----------------------------------	---

Acteurs et partenaires ayant participé au projet

- Vivre Saint-Michel en Santé
- Tandem VSP
- Éco-quartier Saint-Michel/ François-Perrault
- Centre éducatif et communautaire René-Goupil
- Loisirs communautaires Saint-Michel
- Poste de Quartier 30, SPVM
- Forum Jeunesse
- Arrondissement Villeray/Saint-Michel/Parc-Extension
- Ville de Montréal
- École secondaire Joseph-François-Perrault
- École secondaire Louis-Joseph-Papineau
- École secondaire John F. Kennedy
- Carrefour Populaire Saint-Michel
- Centre d'écologie urbaine de Montréal
- Vélo-Québec
- CSSS Saint-Michel/Saint-Léonard
- Maison des jeunes par la Grand' Porte
- Maison d'Haïti
- Le TAZ
- C-Vert
- Direction de la santé publique de Montréal

Trucs et astuces à l'usage du cycliste

Pratiques sécuritaires

- Tentez d'établir un contact visuel avec les automobilistes que vous croisez ou approchez, surtout lorsqu'ils effectuent un virage ou quittent une propriété privée.
- Signalez vos intentions aux autres usagers de la route, surtout aux automobilistes.
- Demeurez vigilant en tout temps.
- Prenez garde à l'ouverture des portières des véhicules stationnés.
- Maintenez une trajectoire en ligne droite lorsque vous circulez, et évitez de vous insérer dans les espaces laissés entre les véhicules stationnés.
- Portez des vêtements réfléchissants et munissez votre bicyclette des réflecteurs ainsi que des feux et phares obligatoires le soir et la nuit. Les réflecteurs ne sont pas suffisants pour assurer une bonne visibilité. Vous devez également utiliser un éclairage actif : un phare blanc à l'avant et un phare rouge à l'arrière.
- Portez un casque de vélo, et assurez-vous de bien l'ajuster.
- Assurez-vous que votre bicyclette est en bon état, particulièrement les freins.

Pour une plus grande sécurité, munissez votre bicyclette des accessoires suivants :

- Une clochette : Elle peut s'avérer très utile pour aviser les autres usagers de votre présence.
- Un rétroviseur : Il vous permet de voir les véhicules arrivant par-derrière sans vous retourner.
- Un porte-bagage : Il vous permet de circuler sans tenir à la main les choses que vous transportez. De plus, il vous évite d'avoir à supporter un sac à dos trop lourd, qui pourrait provoquer un déséquilibre.

Prenez connaissance des règles de circulation sur le site du SPVM :

<http://www.spvm.qc.ca/fr/securite-routiere/cyclistes-regles-circulation.asp>

Vol et vandalisme

Comment compliquer la tâche aux voleurs?

- Verrouillez bien votre vélo, avec un cadenas en U de bonne qualité;
- Garez votre vélo dans un endroit passant et éclairé, sans nuire aux piétons;
- Évitez de fixer votre vélo aux mailles d'une clôture ou aux petits arbres. L'intérieur d'un bâtiment demeure l'endroit le plus sûr pour garer votre vélo;
- Verrouillez le cadre de votre vélo à un poteau solidement ancré, et si possible, les roues avec un câble
- Apportez avec vous les pièces fixées avec un mécanisme à déclenchement rapide (*quick release*);
- Apportez vos accessoires mobiles tels qu'un odomètre, sacoche, pompe, etc.;
- Rendez votre vélo moins attrayant pour le voleur ou le receleur.

Figure 21: Plan directeur du CESM



ANNEXE 2 : *Saint-Michel district transportation plan, Momentum, 2015*

SAINT-MICHEL DISTRICT TRANSPORTATION PLAN

Ensuring the economic and social well-being of the district through effective transportation planning

FINAL REPORT, 2015



M O M E N T U M

CONTENT

5 INTRODUCTION

6 EXECUTIVE SUMMARY

8 CONTEXT

9 MANDATE

9 PLANNING APPROACH

11 STUDY AREA

12 AREA OF ANALYSIS

14 DEMOGRAPHICS

16 ECONOMY

18 BUILT AND NATURAL ENVIRONMENT

22 TRANSPORTATION

31 ANALYSIS

33 BENEFITS

34 ENVIRONMENTAL BENEFITS

35 HEALTH AND SAFETY BENEFITS

36 COMMUNITY AND SOCIAL BENEFITS

36 ECONOMIC BENEFITS

39 BETTER DESIGN

40 FACILITIES

42 TREATMENT 1: RESIDENTIAL STREETS (OPTION 1)

44 TREATMENT 1: RESIDENTIAL STREETS (OPTION 2)

46 TREATMENT 2: COMMERCIAL/MIXED-USE COLLECTORS ST

48 TREATMENT 3: BOULEVARD

50 TREATMENT 4: AUTOROUTE

52 IMPLEMENTATION

LIST OF IMAGES AND MAPS

IMAGE 1	Montréal	12	MAP 1	Milieux Urbains Distincts	13
IMAGE 2	Villeray	12	MAP 2	Densité de population	14
IMAGE 3	Saint-Michel	12	MAP 3	Revenu Médian	15
IMAGE 4	Aerial view of the Saint-Michel Quarry	13	MAP 4	Chômage	15
IMAGE 5	Broad residential street void of trees and plant life	18	MAP 5	Immigration	15
IMAGE 6	Post-war cottage style single family home on 9e ave.	19	MAP 6	Plan d'utilisation du sol	17
IMAGE 7	Car-friendly row house duplex	19	MAP 7	Barrières physiques	21
IMAGE 8	Row of block apartments in Pie-IX Sector	19	MAP 8	Accessibilité au transport en commun	23
IMAGE 9	partments and row houses in OMHM social housing complex	19	MAP 9	Infrastructure cyclable	24
IMAGE 10	Image of fence surrounding Saint-Michel quarry	20	MAP 10	Flux de circulation automobile	26
IMAGE 11	Pedestrian crossing rue Crémazie	23	MAP 11	Piétons blessés (2003-2012)	27
IMAGE 12	Obstructed sidewalk	23	MAP 12	Typologie routière	30
IMAGE 13	Bump-out	25	MAP 13	Réseau cyclable	52
IMAGE 14	Low-cost street narrowing intervention	25			
IMAGE 15	Dusty Street	37			
IMAGE 16	Bikes at School	41			
IMAGE 17	Non-permanent installations	52			
IMAGE 18	Permanent installations	52			

INTRODUCTION

EXECUTIVE SUMMARY

Momentum has developed a vision of Saint-Michel that promotes active transportation and will benefit the entire community, especially the most disadvantaged residents. Our firm believes that interventions in the built environment can respond to the inequities afflicting our cities. We have brought our experience in active transportation and innovative design to a section of Montreal currently lacking in both.

This document presents our active transportation plan for the district of Saint-Michel. First, we review the parameters of our mandate. Then we review the findings of our Situational Report, which identifies the challenges facing Saint-Michel and opportunities for improvement. Building on the Situational Report, we have proposed a series of design interventions backed by research on the benefits of active transportation.

The following reviews our findings and proposals.

NEIGHBOURHOOD PROFILE

- » Saint-Michel is split into three distinct neighbourhoods defined by physical and socio-economic barriers: François-Perrault, Central Saint-Michel, and Pie-IX.
- » The Pie-IX sector exhibits the lowest income, highest unemployment, and largest immigrant population in Saint-Michel.
- » Economic activity is concentrated on four streets: Saint-Michel, Pie-IX, Jarry, and Jean-Talon.
- » The built environment contains numerous obstacles to circulation, especially surrounding Autoroute 40.
- » Saint-Michel is poorly served by public transportation and bicycle infrastructure, especially the Pie-IX sector.
- » The area suffers from the second-highest accident rate in Montreal.
- » There are several opportunities for growth, including street oriented buildings, the upcoming CESM park, the proximity of thriving neighbourhoods, the high concentration of schools, and an abundance of wide streets that can accommodate cyclists alongside cars.

BENEFITS OF ACTIVE TRANSPORTATION

- » Active transportation contributes to environmental sustainability and can reduce health risks along with healthcare costs.
- » Active transportation helps people achieve the recommended amount of daily physical activity.
- » Pedestrianization and traffic-calming measures lead to an observed drop in road accidents.
- » Car ownership is a major financial strain; improved transportation options result in household savings.
- » Streets that encourage walking and cycling experience economic growth according to a number of studies.
- » Real estate values are reported to increase along with investment in active transportation initiatives.

BETTER DESIGN

- » The streets of Saint-Michel can be divided into four categories based on Complete Streets typology.
- » Residential streets should promote cycling with painted bike lanes or sharrows in addition to other traffic calming measures that will benefit pedestrians.
- » Commercial/Mixed use streets can be redesigned with minimal interference to welcome more pedestrian and cyclist activity.
- » Boulevards should be made safer to cross and navigate for all travellers with improved crosswalks, lighting, and other street features.
- » The autoroute will be made into less of an obstacle with design features that make it a safe place for pedestrians to cross.
- » A bicycle network is proposed that incorporates the city's existing cycling infrastructure into our proposals for better streets.

Finally we suggest how our proposals can be realized with a sequence of adaptable measures that create winning conditions for active transportation in Saint-Michel.

CONTEXT

There is a growing understanding that the economic well-being of urban residents is tied to transportation planning and improved transportation options. Even though the City of Montreal has adopted remarkable initiatives to encourage active transportation and reduce car dependency, several districts lag behind, often those with the most vulnerable populations. This is apparent in Saint-Michel, part of the Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension Borough, where many residents live on the poverty line and are trapped in a cycle of auto-dependency.

In contrast to neighbouring Villeray, which has experienced rejuvenation in recent years, Saint-Michel struggles with an image of crime and poverty. The far northeast of the territory is known for a public housing project that is linked to delinquency in the public imagination, despite a declining crime rates in recent years.

Though socio-economic factors undoubtedly influence transportation opportunities, the built environment of Saint-Michel greatly limits options for residents. Major thoroughfares, including Pie-IX and Autoroute 40 dictate circulation in the area. The sector north of the 40 is punctuated by two defunct quarries, necessitating a significant detour for east-west trips, and there are few elements to promote pedestrian travel and bicycle use around the 40 and Pie-IX.

A collaboration of area partners including Vivre Saint-Michel en santé and Tandem are working to highlight connections between socio-economic and transportation inequity in Saint-Michel. In a 2014 report they elaborated several objectives to promote active transportation for the benefit of vulnerable populations. These goals focus on small-scale interventions that have worked elsewhere but require adaptation for Saint-Michel's particular landscape.

Sept. 2015

PHASE 1

Research and Context Analysis

Review of planning documents; site visits; meetings with stakeholders; demographic study; OD survey; literature review.

Oct. 2015

PHASE 2

Identify Priority Issues

Analyze present conditions for sites of intervention and priority issues; create maps to illustrate findings; synthesize research into report.

MANDATE

Our project will respond to the four objectives put forward by Tandem and partners.

1. To (re)design outdoor space to ensure the safety of active transportation users.
2. To integrate physically segregated sectors of Saint-Michel so that travel by foot and bicycle is safer and more appealing.
3. To enable better access to area services and facilities for residents.
4. To encourage the adoption of cycling as a viable mode of transportation for trips in/through Saint-Michel.

DELIVERABLES

Situational Report	30 Oct. 2015
Final Presentation	1 Dec. 2015
Final Report	18 Dec. 2015

PLANNING APPROACH

Momentum believes that a holistic, active transit oriented approach to urban planning improves social well-being and promotes inclusion in disadvantaged areas. We focus on active transportation because of its power to create safe and inclusive neighbourhoods while providing economic and social gains for the community. Tandem's vision for the Saint-Michel District Transportation Plan appeals to us because it aligns with our mission to use active transportation as a tool to jointly improve the economic and social well-being of the communities we work with.

Momentum will achieve the community's vision by creating the winning conditions needed to implement active transportation initiatives in Saint-Michel. We are experienced with the environmental and socio-economic challenges faced by Saint-Michel and understand that there is no "one size fits all" solution to these issues. Our goals are as modest as getting residents to walk to the dépanneur and as ambitious as increasing the cycling mode-share. Momentum is experienced in designing solutions that respect diverse communities and empower vulnerable populations. We believe that the entire community benefits when every member is included and valued equally.

Nov. 2015

PHASE 3

Strategies and Recommendations

Develop proposals based on local opportunities and case studies; envision a borough-wide network; prescribe guidelines for selected corridors; conduct a Cost-Benefit analysis for plans.

Dec. 2015

PHASE 4

Final Presentation and Report

Develop visuals for widespread use by client; summarize findings and recommendations; present plan to the public.

STUDY AREA

AREA OF ANALYSIS

Saint-Michel is a neighbourhood in the Montreal borough of Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension (VSP) on the centre-north of Montreal Island. According to the 2011 Canada Census, VSP is the second most populous borough in the City of Montreal with more than 142,200 inhabitants, or 8.6% of the city's total population. As its name suggests, the borough is composed of three distinct neighbourhoods, with Parc-Extension at the west, Villeray in the centre, and Saint-Michel to the east.

Saint-Michel covers the majority of the borough; its area of 8 km² is comparable to that of the entire Plateau—Mont-Royal borough. However, much of this land is inaccessible due to two large disused quarries. Much of Saint-Michel developed around those quarries in the mid-twentieth-century, when the automobile was dominant. This is reflected in Saint-Michel's wide streets, plentiful parking, and busy intersections. Autoroute 40 severs Saint-Michel laterally and contributes to traffic. This set of barriers divides the area into three distinct zones, each with their own set of challenges.



IMAGE 1 - Montréal
Source: Google Earth Pro



IMAGE 2 - Villeray
Source: Google Earth Pro

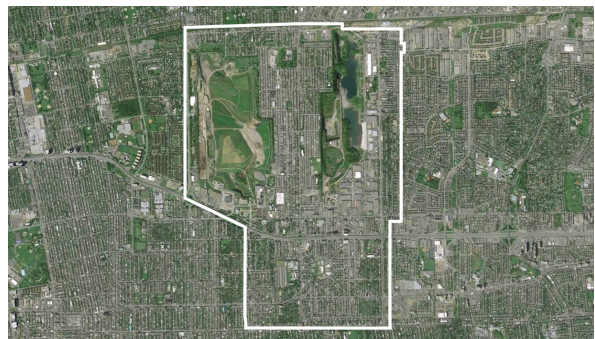


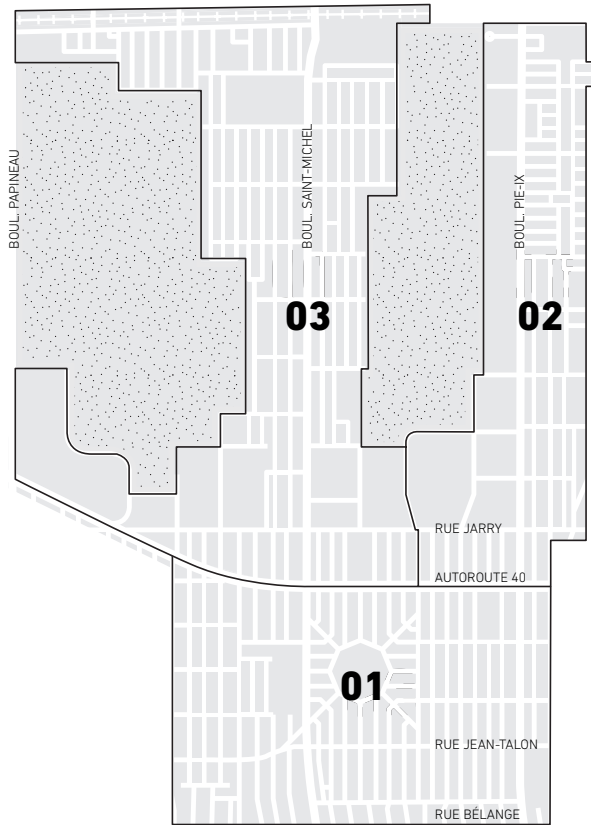
IMAGE 3 - Saint-Michel
Source: Google Earth Pro

TROIS MILIEUX URBAINS DISTINCTS

1. François-Perrault (FP): from rue Bélanger to the south, rue d'Iberville to the west, Autoroute 40 to the north, and the borough of Saint-Léonard to the east.
2. Pie-IX: wedged between Boulevard Pie-IX and Saint-Léonard, from Autoroute 40 to Montréal-Nord.
3. Central Saint-Michel (CSM): between the quarries, from Autoroute 40 to Montréal-Nord.

 **THE POPULATION OF SAINT-MICHEL AS OF 2011 IS 55,665**

FP		22,377
CSM		22,243
PIE-IX		10,957



MILIEUX URBAINS DISTINCTS

MAP 1



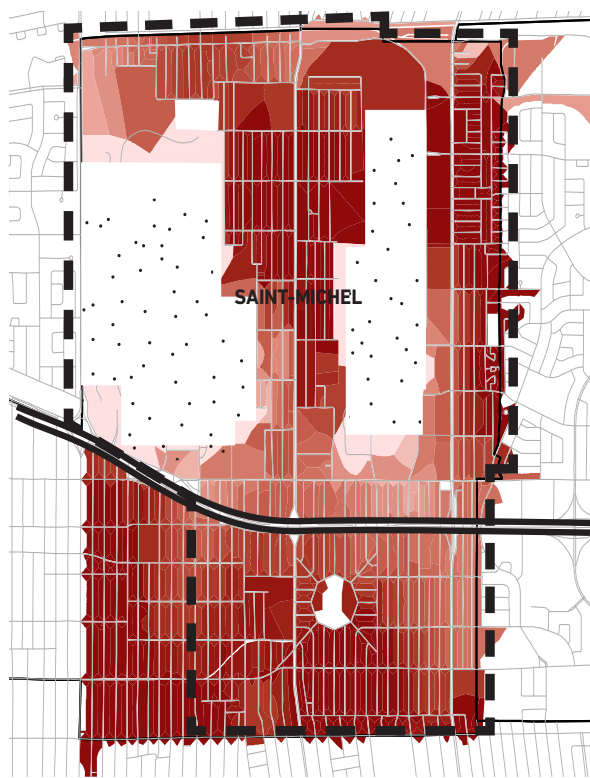
IMAGE 4 - Aerial view of the Saint-Michel Quarry

Source: https://www.cdec-centrenord.org/enjeux/arrondissement_vu_du_ciel/

DEMOGRAPHICS

POPULATION

Saint-Michel has a high population density; the neighbourhood is twice as dense as the Montreal average. The densest section is actually the least populous Pie-IX zone, which includes an OMHM subsidized housing complex. The areas around Autoroute 40 and the railway are the least densely populated in Saint-Michel.



DENSITÉ DE POPULATION

MAP 2



AGE AND HOUSEHOLD COMPOSITION

Saint-Michel has been called a “*quartier familial*” due to a lower than average number of singles (21% vs 39%) and bigger families than the rest of the city. Fifty-two percent of households are made of three or more people, compared to less than one-third in Montreal generally. There were more births reported in 2011 than 2010 (930, up from 856); notably, 70.7% of these newborns live in a household where the mother tongue is neither French nor English.

EDUCATION

Saint-Michel contains 12 primary schools and five secondary schools. Almost 39% of Saint-Michel residents do not have a secondary diploma, compared to 22% in Montreal. The highest percentage of those without diplomas is concentrated in the Pie-IX sector.

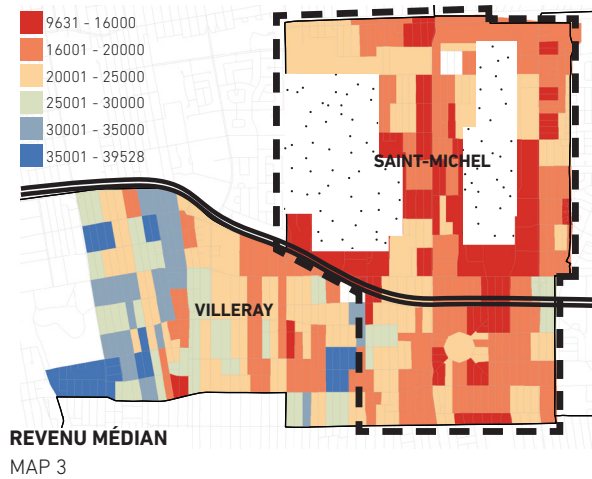
SAFETY AND CRIME

Saint-Michel suffers from a perception of crime and danger, but the picture is improving. In 2008, Saint-Michel ranked nineteenth in criminality, out of thirty-three Montreal neighbourhoods. Though it has a lower than average number of infractions, violent crimes are more frequent. According to the SPVM, criminal activity diminished by 13% from 2005 to 2008, much more than the 5% drop in the rest of Montreal.

STUDY AREA

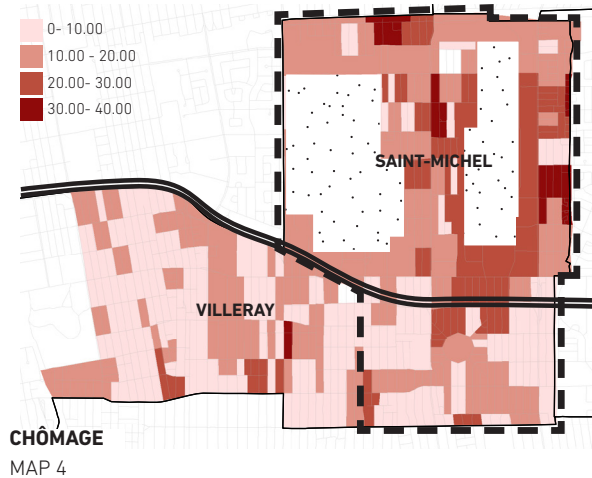
INCOME

According to the 2011 census, income is generally lower in Saint-Michel than in neighbouring Villeray. The sector with the highest incomes is François-Perrault, especially bordering the metro's Blue Line. Incomes are lower in Central Saint-Michel and the Pie-IX sector, especially in areas with low accessibility and the blocks around subsidized housing projects. The median income north of rue Jarry is below \$25,000.



EMPLOYMENT

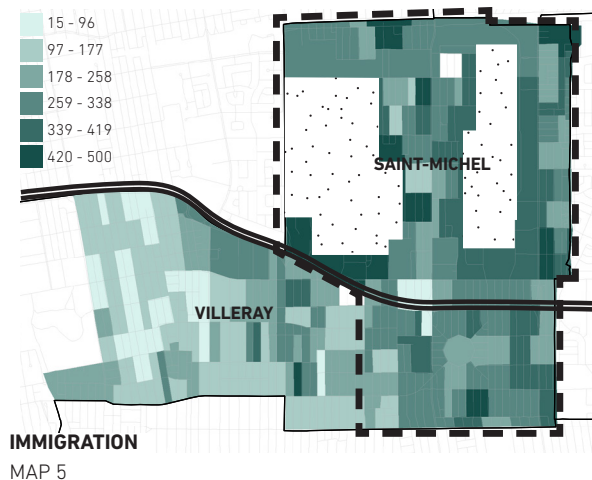
Unemployment is higher in Saint-Michel than Villeray. The situation in François-Perrault is comparable to that of Villeray, but joblessness increases moving to the northern and eastern stretches of the neighbourhood. The sectors above the autoroute, CSM and Pie-IX, suffer notably more unemployment.



IMMIGRATION

Almost half of the population of Saint-Michel (47%) was born outside of Canada as of 2011, which is much higher than the Montreal average. All sectors have a sizable immigrant population compared to neighbouring Villeray and the concentration increases moving north of the autoroute.

The highest concentration of immigrants is found in the northern reaches of Saint-Michel and surrounding the OMHM residences in the Pie-IX sector.



ECONOMY

The rapid and disorganized urbanization of Saint-Michel was driven by industrial activity in the post-war years. The legacy of the quarries and heavy industry impacts the accessibility of goods and services for residents; most travel by car because other modes of transportation are so time consuming. Even though it can be difficult to reach shops and services, Saint-Michel is not devoid of resources. In 2013, there were approximately 470 retailers and services; they are principally located on four main arteries: Boulevard Saint-Michel, Boulevard Pie-IX, Rue Jarry, and Rue Jean-Talon.

Trip generators (générateurs de déplacements) are destinations that causes and shapes urban mobility. Based on the Origin-Destination (OD) Survey, most trips made by Saint-Michel residents are for the purpose of going to work, going to school, or going shopping, which translates to metro stations, grocery stores, and educational and health facilities, as indicated on map ##. These poles provide locals an access to food, services, and employment.

BOULEVARD SAINT-MICHEL

This mixed artery includes both institutional and commercial points. The boulevard offers stores catering to daily needs and health services, including a CLSC, pharmacies, and small grocery stores. Most visitors to the boulevard come from the adjacent residential areas north of Autoroute 40, as well as people from outside Saint-Michel because of the presence of health and educational institutions.

BOULEVARD PIE-IX

The west side of Pie-IX is mainly comprised of industry, office buildings, and big box stores. On the east side, there are a small number of institutions and mixed-use sites. Two large surfaced grocery stores can be found on this artery: the Super C, on corner Jarry, and the Maxi, north of our study area.

FOOD INSECURITY

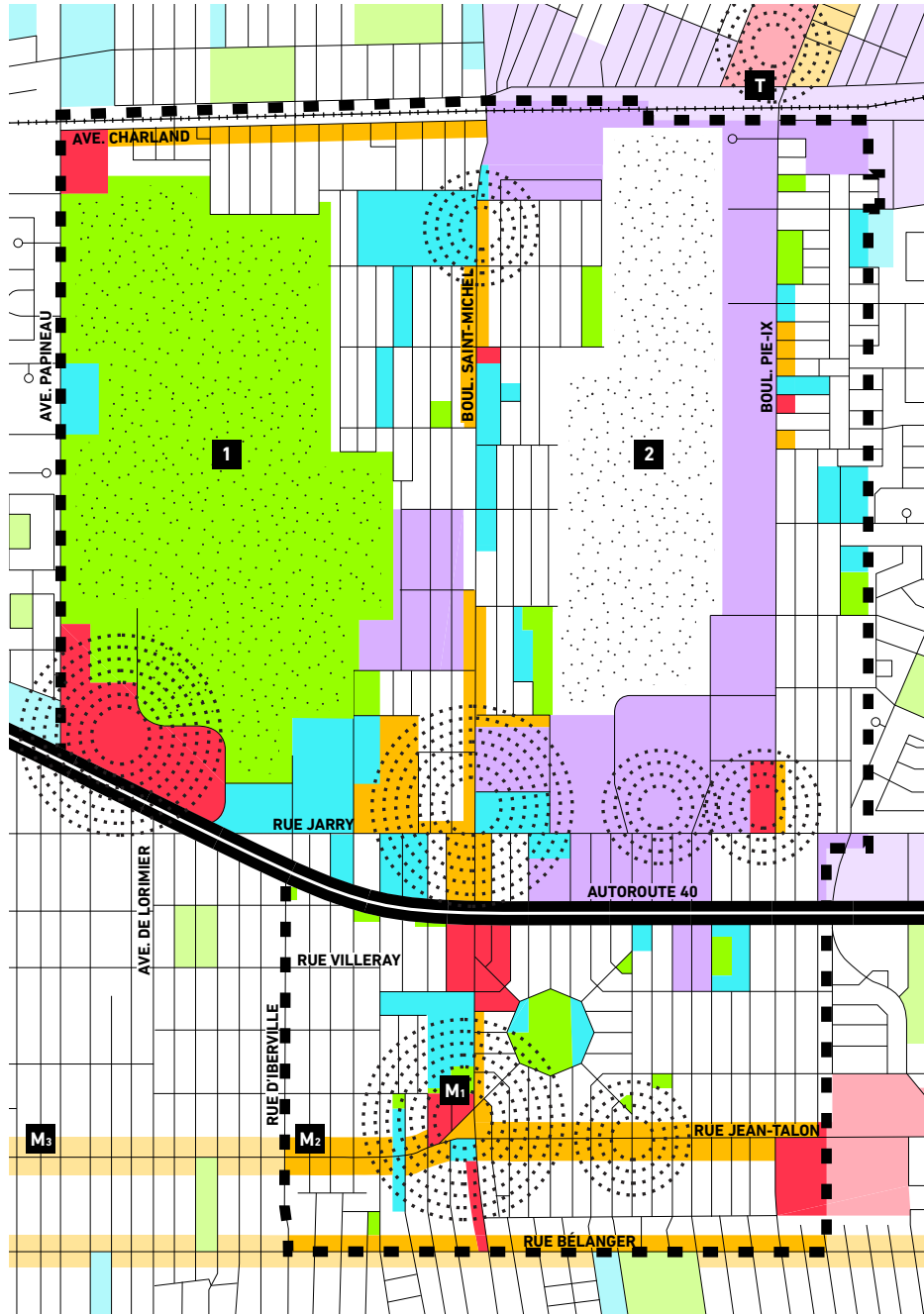
Saint-Michel does not qualify as a “food desert” as it counts more than 100 stores that sell food. However, there are only a handful of large grocery stores and the three principal supermarkets have to be accessed via major arteries, making them treacherous to reach by foot. *Vivre Saint-Michel en santé* found that up to 15% of households suffer from food insecurity. The proportion is 20% in the Pie-IX sector.

RUE JARRY

Jarry is composed of large stores, like grocers Kim Phat inc. Sami Fruits, industrial sites, and automobiles shops. There is also a cluster of schools and health centres, the Saint-Michel arena, and a fire station. Since 2000, the neighbourhood has witnessed significant development, including the TOHU Cité des Arts du Cirque, with the National Circus School and Cirque du Soleil’s headquarters.

RUE JEAN-TALON

Jean-Talon is the heart of Montreal’s Petit Maghreb community. It is a modest shopping strip filled with North African cafes, eateries, and grocery stores. It is a destination not only for local residents, but also Algerians, Tunisians, and Moroccans from other neighbourhoods.

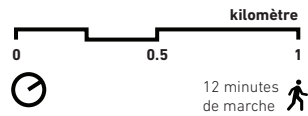


PLAN D'UTILISATION DU SOL ET LES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

MAP 6

- 1** CESH
- 2** Carrière de Saint-Michel
- T** Gare Saint-Michel - Montréal-Nord
- M₁** Station Saint-Michel
- M₂** Station d'Iberville
- M₃** Station Fabre
- Saint-Michel

- Commercial
- Mixte (résidentiel + commercial)
- Institutionnel
- Industriel
- Parc et espace vert
- Générateur de déplacements



BUILT AND NATURAL ENVIRONMENT

GREEN SPACE AND HEAT ISLANDS

The total amount of green space in Saint-Michel does not differ greatly from the rest of Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension, but the quality of spaces and access are not ideal. The two vast disused quarries blemish the landscape and exemplify two problems facing Saint-Michel- empty space and barriers. The former Milton Quarry is currently being transformed into the *Centre Environnemental de Saint-Michel* (CESM); for now, only the perimeter is open to the public. Similarly, the Saint-Michel Quarry has large expanses of green space that are closed off to the public. A handful of neighborhood parks are left to meet the demands of a young population and are often overcrowded.

With the majority of green space concentrated in the two former quarries, Saint-Michel experiences the urban heat island (UHI) effect throughout the neighborhood (See MAP X - *Plan d'utilisation du sol*, pg. 00). The main cause of urban heat islands is the replacement of natural surfaces with built ones, like concrete and asphalt, resulting in a significantly higher temperature than the surrounding areas. The effect is especially pronounced along rue Jean-Talon and Autoroute 40, and in both neighborhoods above the 40. Saint-Michel is home to large paved industrial sites and has many wide residential streets without any trees or greening, which contribute to this effect. In areas of Francois-Perrault, the UHI effect is less pronounced on streets with single-family homes and grassy yards.

AIR AND NOISE POLLUTION

The overall air quality and noise levels in Saint-Michel are affected by the presence of heavy traffic, industrial activity, and active train tracks. Noise levels are considerably elevated near Autoroute 40 because of the speed and frequency of vehicular traffic. Similarly, rue Saint-Michel, Pie-IX and boulevard Crémazie experience elevated levels of noise due to heavy traffic. This also plagues Jean-Talon and Jarry to a lesser degree.

Since the City of Montreal shut down the air quality control station in Saint-Michel in 2011, local conditions are no longer recorded. However, it is well documented that high levels of vehicular traffic leads to increased levels of pollutants like mono-nitrogen oxides (NOx), carbon monoxide (CO), particulate matter (PM_{2.5}), and volatile organic compounds (COV). It is highly likely that these pollutants afflict the environment of Saint-Michel, especially around major streets.



IMAGE 5 - Broad residential street void of trees and plant life
Source: Robin Black

HOUSING TYPOLOGY

There are three main types of housing found in Saint-Michel: single family homes, block apartments, and duplexes (See Housing Typology Table, pg. 00). A majority of homes were built from the immediate post-WWII years through the late 1960s. A remarkable 73.9% of existing homes were built during this era, with just 7.1% built before 1946. This mid-century housing boom is unusual when compared to the more spread out construction

periods in the rest of Montreal. St-Michel's housing stock is aging and many units are in need of major repairs. Apartments in the most northern part of the Pie-IX sector are reportedly in poor condition and experience higher levels of rodent and insect infestations than surrounding areas. In contrast, the southwestern part of the François-Perrault sector is characterized by a number of streets with higher quality well-maintained homes.



IMAGE 6 - Post-war cottage style single family home on 9e ave.
Source: Google Streetview



IMAGE 7- Car-friendly row house duplex

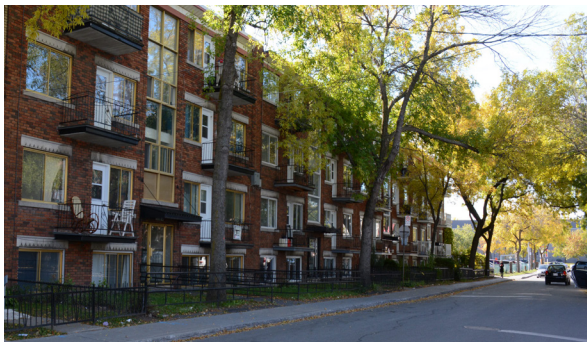


IMAGE 8 - Row of block apartments in Pie-IX Sector



IMAGE 9 - Apartments and row houses in OMHM social housing complex

PHYSICAL BARRIERS

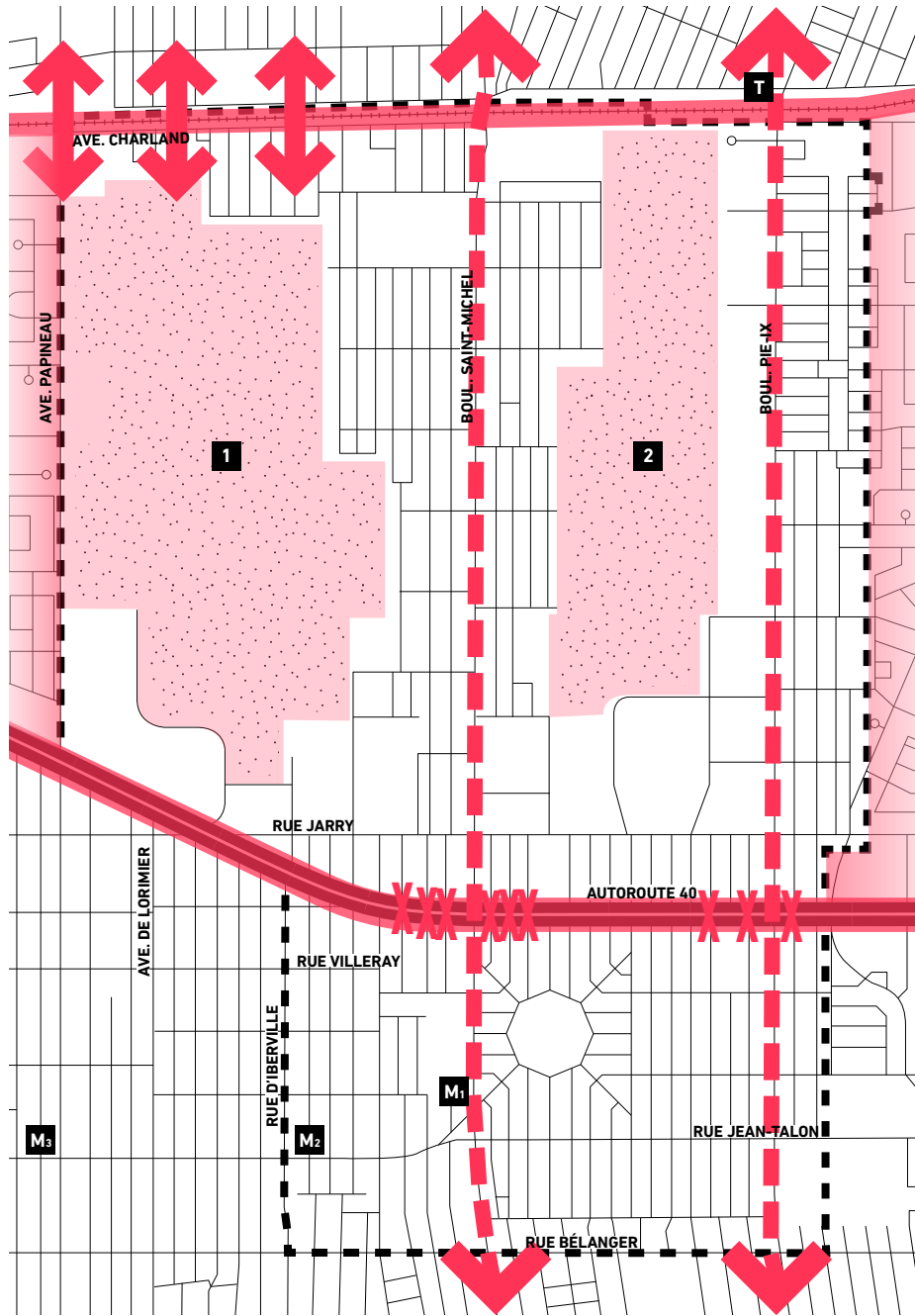
Saint-Michel is defined by the physical barriers within and around it (See MAP X: *Barrières Physique* opposite). Most striking are the large impenetrable imprints of the CESM and Carrière de Saint-Michel. Both of these former quarries are closed to the public, making east-west movement extremely challenging for any mode of transport. Boulevards Saint-Michel and Pie-IX serve as important north-south thoroughfares, but the speed of traffic, narrow sidewalks and limited number of crosswalks makes them an obstacle to traverse. Autoroute 40 is elevated so that crossroads can pass underneath it; unfortunately the exit and entrance ramps interrupt north-south streets around the intersections with Boulevard Saint-Michel and Pie-IX. The autoroute's presence creates a visual barrier that clearly divides Francois-Perrault from the northern neighborhoods.

Boulevard Crémazie runs adjacent to the 40 at street level, negatively accentuating the highway due to its width and lack of crosswalks, traffic lights, and streetlights.

The northern limit of Saint-Michel is defined by AMT train tracks that run the full length of the neighborhood from Papineau past 24e avenue. There are only five opportunities along the 2.7 km of tracks to cross including Pie-IX, Saint-Michel and Papineau. The street grids of neighbouring boroughs Saint-Leonard and Ahuntsic-Cartierville are not continuous with that of Saint-Michel. Closed in by the train tracks, Saint-Leonard, and Blvd Pie-IX, the northeastern corner of Saint-Michel is the area most physically isolated from the rest of the community.



IMAGE 10 - Image of fence surrounding Saint-Michel quarry

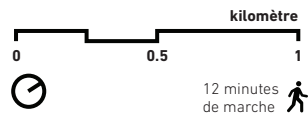


BARRIÈRES PHYSIQUES

MAP 7

- 1** CESH
- 2** Carrière de Saint-Michel
- T** Gare Saint-Michel - Montréal-Nord
- M₁** Station Saint-Michel
- M₂** Station d'Iberville
- M₃** Station Fabre
- ⊠** Saint-Michel

- Routes bloquées
- Routes traversent
- Barrières perméables
- Barrières imperméables
- Espaces inaccessibles
- Structure des rues incompatibles



TRANSPORTATION

TRAVEL BEHAVIOUR

The main mode of transportation for Saint-Michel residents is automobile (43.26%), followed by transit (35.69%), and walking (17.51%). Most trips made are for the purposes of going to work, going to school, or going shopping. Notably men drive more than women and women take transit more than men; men bike slightly more than women, and women walk more than men.

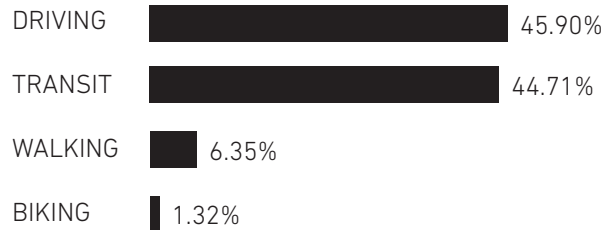
Note on methodology: Travel behaviour of residents of Saint-Michel was analyzed using the 2008 Montreal Origin-Destination Survey (O-D survey). Using GIS, trips with both origin coordinates and residential coordinates within Saint-Michel were selected. This was done to ensure that only trips made by residents of Saint-Michel were analysed. This sample of trips was then analysed using excel to identify behaviours and trends.

PUBLIC TRANSIT

Saint-Michel is served by the metro's Blue Line with two stations in the study area – station Saint-Michel and station d'Iberville. There are three express bus routes through the area, as well as three night buses and 13 regular buses. Access to transportation is not equal throughout: the area closest to Villeray has the best transit access due to the presence of metro stations and numerous bus lines, but accessibility declines moving to the Pie-IX sector. In a 2013 report *Les déplacements vers le travail chez les populations défavorisées de Saint-Michel: des conditions de mobilité difficiles*, Gabriel Sicotte notes that the lack of easily accessible public transportation in the most vulnerable sectors contributes to increased car dependency.



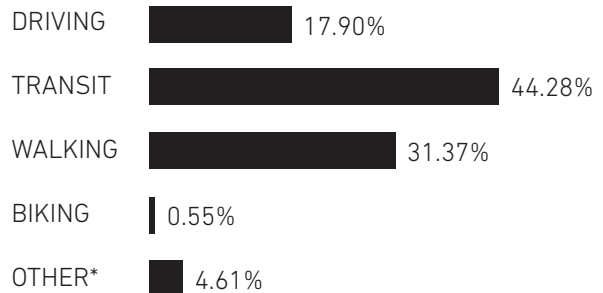
WORK



Residents of Saint-Michel work primarily in the boroughs of Ville-Marie (20.63%), Villeray-Saint-Michel-Parc Extension (15.74%), Rosemont (8.60%), and St Laurent (7.28%).



SCHOOL

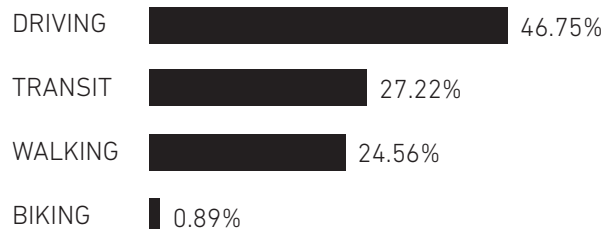


*This category also includes school busses.

For school trips the main mode was transit (44.28%) followed by walking (31.37%), and driving (17.90%). 53% of transit users used two or more types of transit.



SHOPPING



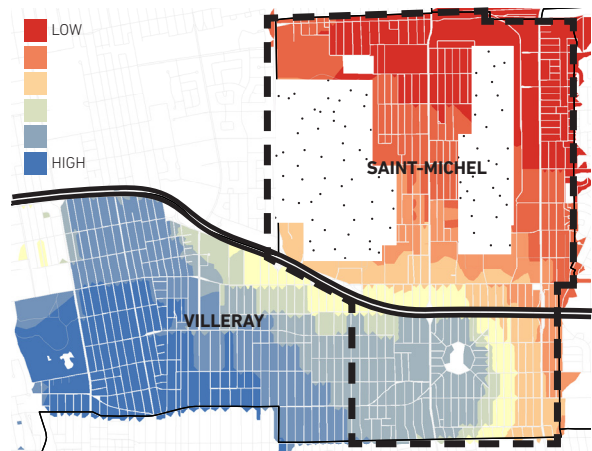
Of the shopping trips analysed, 45.56% of them were within VSP and about 42% of those were along rue Jean-Talon.

ACTIVE TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE

Overall there is a lack of quality active transportation infrastructure in Saint-Michel, with an environment characterized by narrow and uneven sidewalks, wide streets, and heavy automobile traffic. These elements make walking especially challenging on boulevards Saint-Michel and Pie-IX. Additionally, there are many parking lots lining the sidewalks, meaning that cars pulling in and out obstruct foot traffic.

The area around Autoroute 40 is particularly troublesome. Pedestrians must cross six lanes of heavy traffic under a poorly lit bridge. To make matters worse, there is only one traffic light between Saint-Michel and Pie-IX, at 17e avenue. Pedestrians complain that most traffic lights in Saint-Michel do not count down walking time and lights do not provide enough time to cross such vast streets. This is a particular challenge for the elderly, those with limited mobility, and parents with children.

There is inadequate bicycle infrastructure, especially compared to Villeray, and what bike lanes there are do not connect to the wider network. The only street with a dedicated bike lane is 16e avenue, but it is more narrow than the Montreal norm. There are bicycle racks for parking but many are in poor condition. The city's transportation plan projects an east-west cycling route but there are no plans for a north-south route. This offers little improvement to the isolated northeastern corner.



ACCESSIBILITÉ AU TRANSPORT EN COMMUN
MAP 8

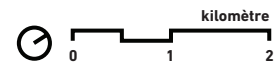


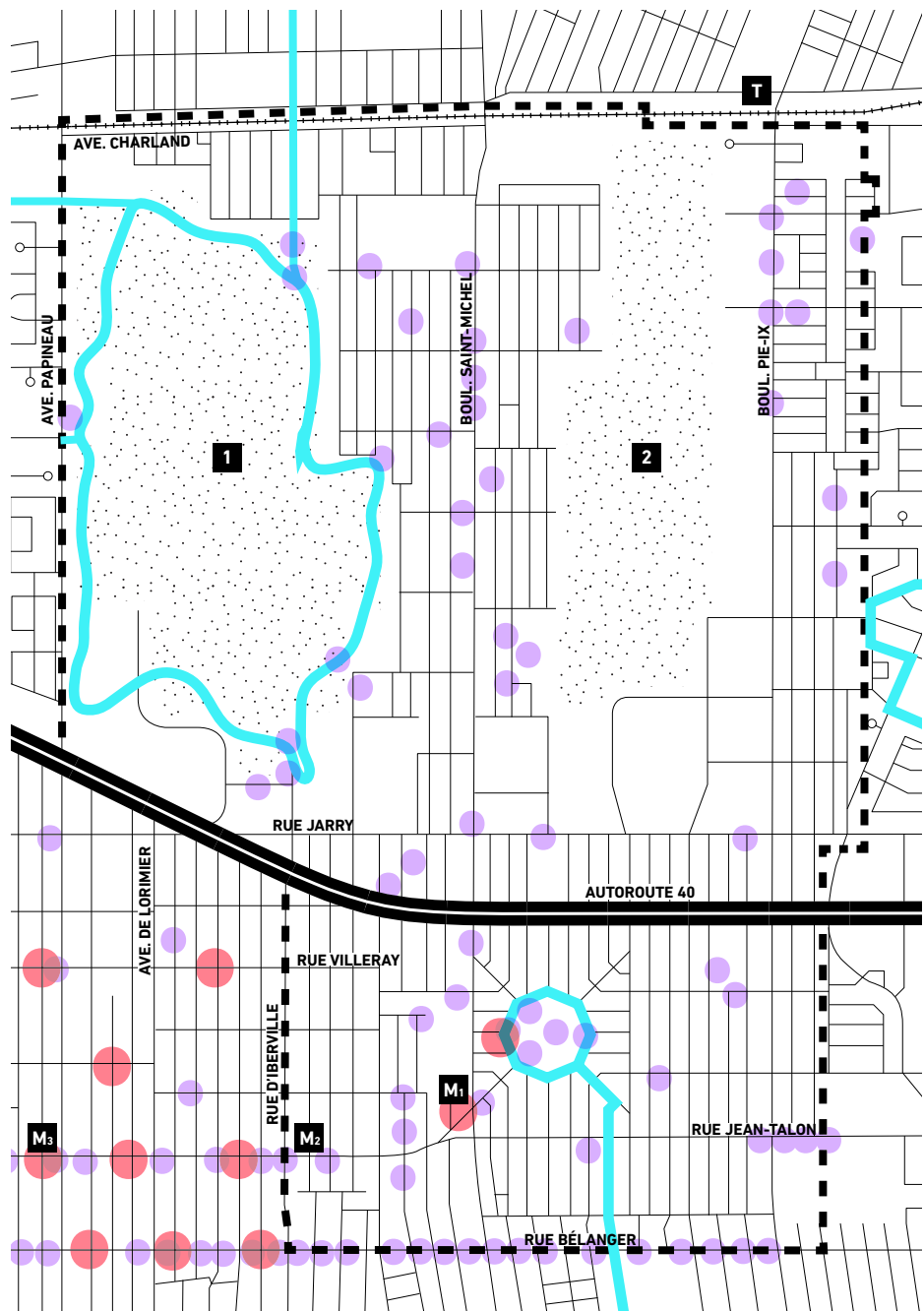
IMAGE 11 - Pedestrian crossing rue Crémazie

Source: Robin Black



IMAGE 12 - Obstructed sidewalk

Source: Robin Black

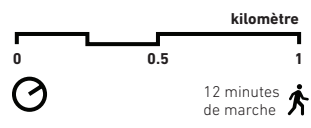


INFRASTRUCTURES CYCLABLES

MAP 9

- 1** CESH
- 2** Carrière de Saint-Michel
- T** Gare Saint-Michel - Montréal-Nord
- M1** Station Saint-Michel
- M2** Station d'Iberville
- M3** Station Fabre
- Saint-Michel

- Réseau cyclable
- Station BIXI
- Support à vélo



Source: Travaux Publics, Arrondissement VSP, 2013, Bixi Montréal, 2015, Gabriel Sicotte

TRAFFIC AND TRAFFIC CALMING

There are a number of streets in our study area with heavy or medium traffic flows. Rue Saint-Michel and Blvd. Pie-IX both have six lanes of heavy traffic including many trucks. Blvd. Crémazie is another major road with heavy traffic and autoroute off ramps. Blvds. Robert and Jean-Rivard are throughways for traffic coming from Saint-Leonard into the study area. They carry heavy traffic and intersect with a number of smaller residential streets where the traffic flow is much calmer. Rue Jean-Talon has a medium flow of traffic but also a high accident rate. One issue with this area is that there are no traffic lights between 19th Ave. and Boulevard Pie-IX, encouraging pedestrians to jaywalk.

Along more residential streets, especially near schools, some traffic calming measures have been put in place, including speed bumps, bump outs, and narrowing lines on wide residential streets.



IMAGE 13 - Bump-out
Source: Robin Black



IMAGE 14 - Low-cost street narrowing intervention
Source: Robin Black

School zone signage is not very visible, giving drivers little time to slow down. The borough has recently stepped-up efforts to enforce the city's 5 meter parking rule, which prohibits parking close to corners, by painting yellow lines on curbs.

ACCIDENT DATA

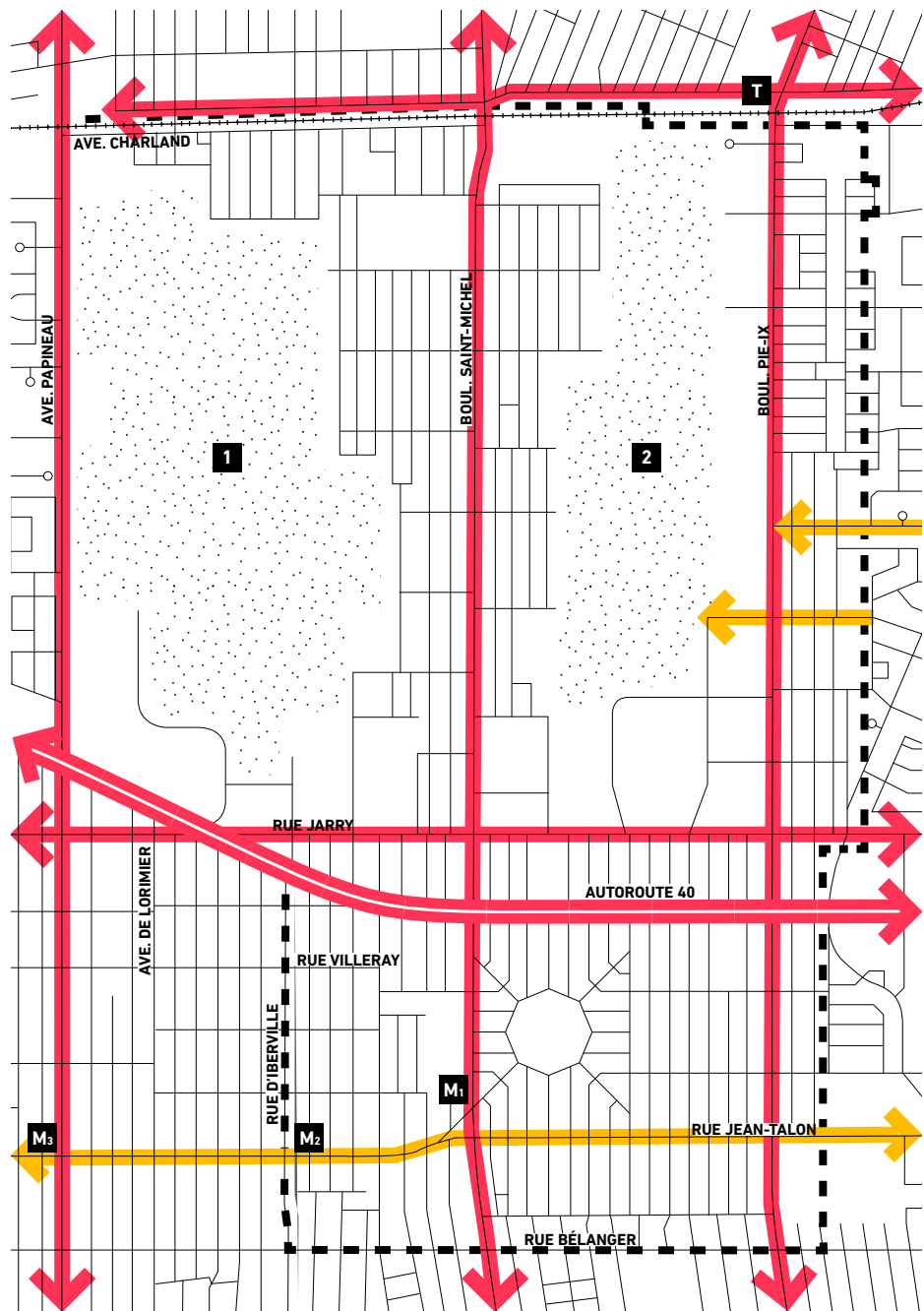
Villeray—Saint-Michel—Parc-Extension consistently ranks as one of the worst boroughs for pedestrian and cyclist accidents in Montreal. A 2006 report found that between 1999 and 2003 VSP represented 11% of pedestrian injuries, second only to Ville-Marie. For bike accidents the borough was ranked 5th with 6% of accidents. VSP has some of the most dangerous intersections in the city; between 2011 and 2010, 39% of intersections were the site of an accident, making it the fourth worst in Montreal. Youth are disproportionately injured in accidents; almost a quarter of injured cyclists are aged eighteen or under.

Major hotspots for pedestrian accidents include:

- » Saint-Michel, particularly south of Jarry. There is also a cluster of accidents between Denis-Papin and Louvain on Saint-Michel, which is located by a number of schools.
- » Crémazie overall, with a particular intensity near École Saint Bernadin. In order to get to this school many students need to cross Crémazie or Saint-Michel.
- » Pie-IX, specifically near Jarry and further north near a number of schools.
- » Along Jean-Talon, especially near Saint-Michel.

Cyclist accident hotspots are similar, including:

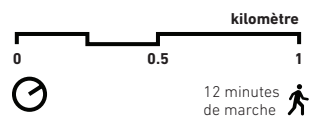
- » Along Saint-Michel near schools and between Crémazie and Jean-Talon.
- » Along Jean-Talon, particularly east of Saint-Michel and along Pie-IX near schools.

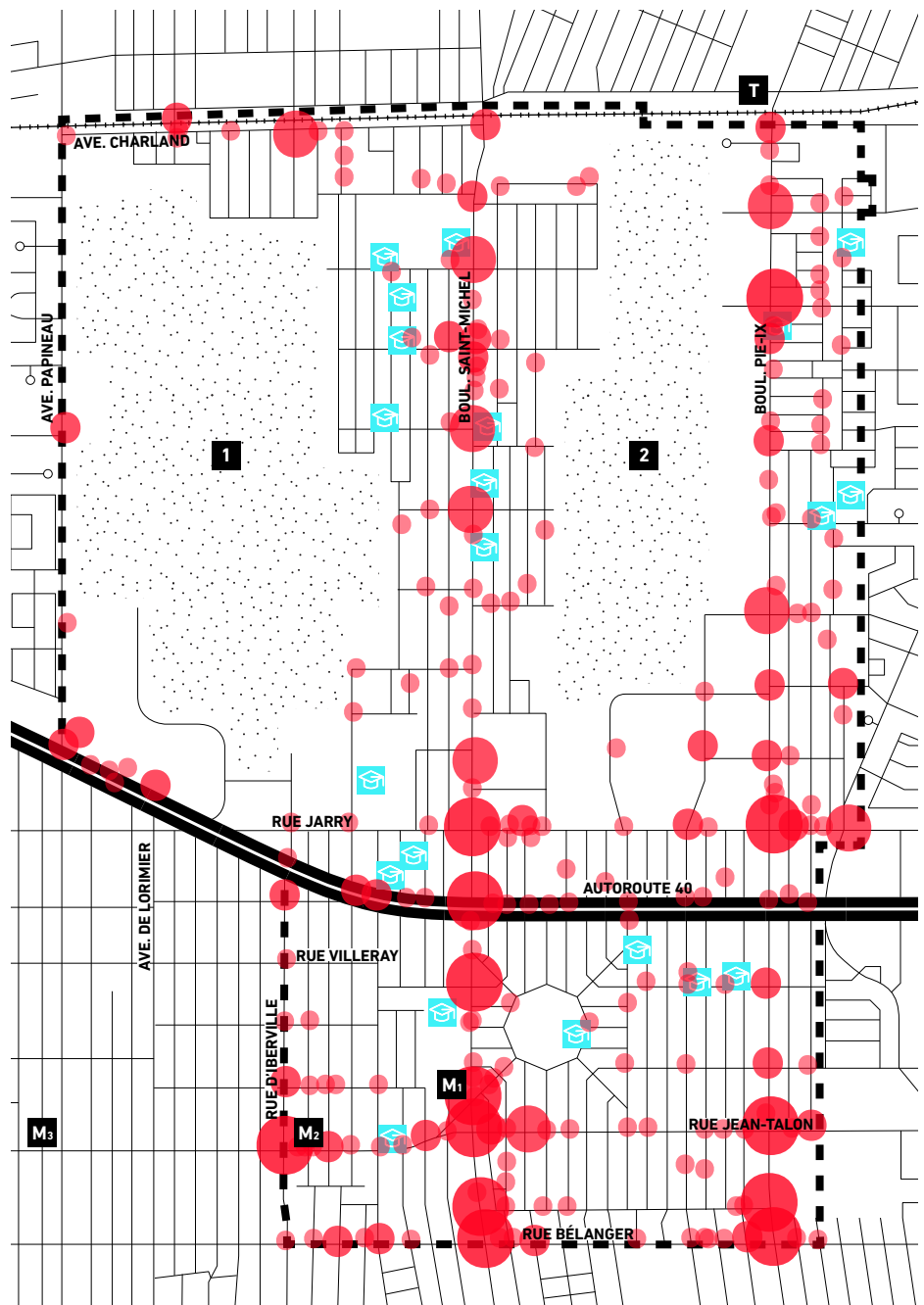


FLUX DE CIRCULATION AUTOMOBILE
MAP 10

- 1** CESM
- 2** Carrière de Saint-Michel
- T** Gare Saint-Michel - Montréal-Nord
- M1** Station Saint-Michel
- M2** Station d'Iberville
- M3** Station Fabre
- Saint-Michel

- Moyenne circulation
- Haute circulation



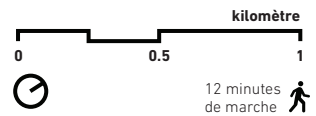


PIÉTONS BLÉSSÉS (2003-2012)

MAP 11

- 1** CESH
- 2** Carrière de Saint-Michel
- T** Gare Saint-Michel - Montréal-Nord
- M₁** Station Saint-Michel
- M₂** Station d'Iberville
- M₃** Station Fabre
- Saint-Michel

- Écoles primaires et secondaires
 - Éducation aux adultes
- NOMBRE DE BLÉSSÉS
- 1 - 2
 - 3 - 5
 - 6 - 10
 - 11 - 25



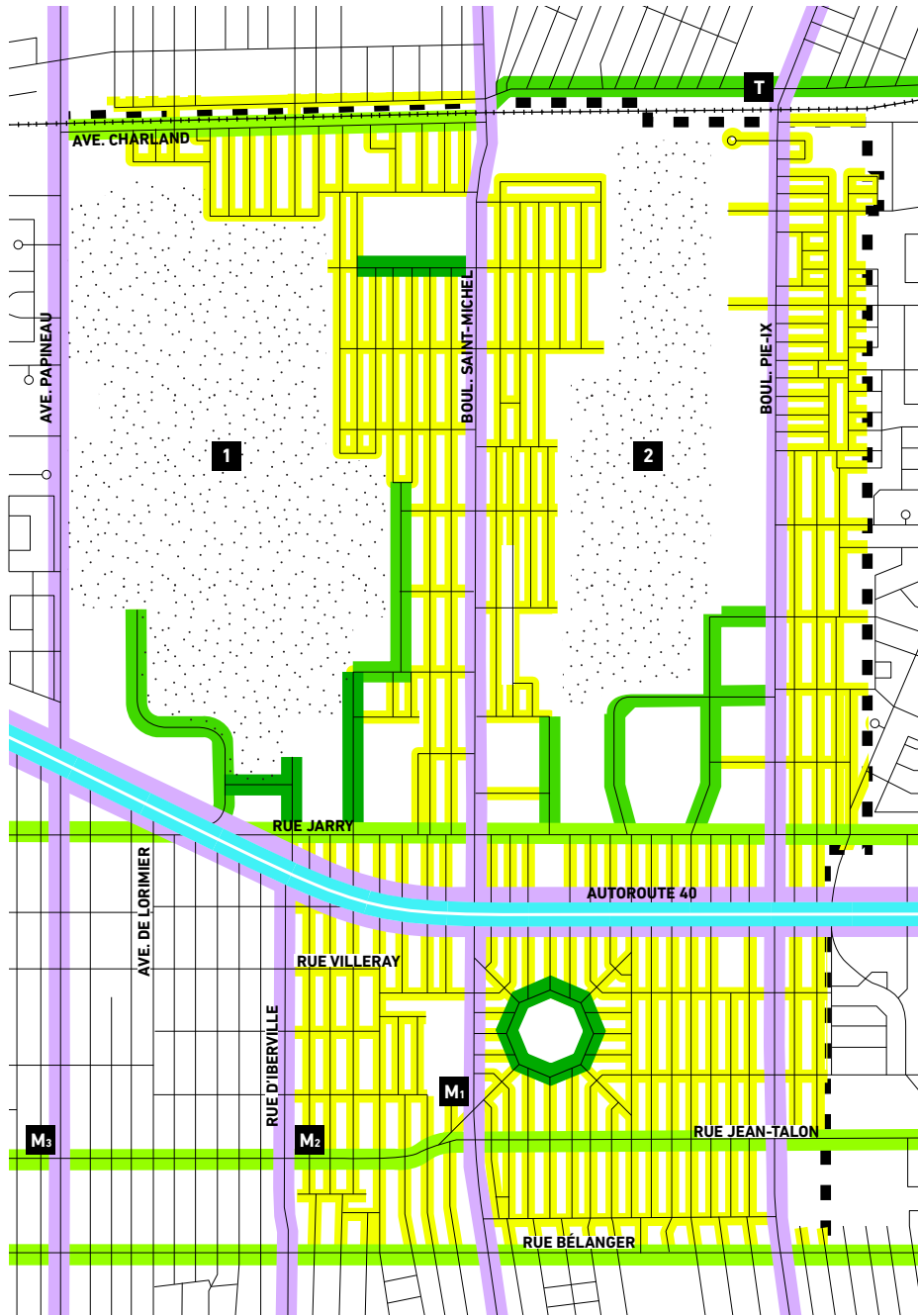
Source: Direction régionale de santé publique

METHODOLOGY OF STREET TYPOLOGY

	TERM	DESCRIPTION	WALKING & BICYCLE POTENTIAL
LAND USE CONTEXT - UTILISATION DU SOL	Residential - <i>Résidentiel</i>	Streets include a variety of different building forms and densities, ranging from detached single family homes to compact several-story apartments. The distinguishing factor is that the primary function of the road to provide space for people to live. Schools, parks, and religious buildings may also be situated on these streets, however their role is secondary.	GOOD
	Commercial/ Mixed-Use - <i>Commercial/ Usage mixte</i>	These streets vary widely in their built form and include big-box stores, shopping centers, and strip malls. Mixed-use is also included, which encompasses streets where commercial (often retail and service) and residential are either side-by-side or in the same building. Even though mixed-use offering housing options, the traffic patterns are different that those of a purely residential street.	GOOD
	Major Public Spaces/ Institutions - <i>Espaces publiques/ Institutions</i>	This category includes all public facilities, institutions, and outdoor spaces that generate their own activity. Examples are district parks, recreation centers, high schools, universities and colleges, hospitals and health centers etc.	GOOD
	Industrial - <i>Industriel</i>	Areas where there are large warehouse, manufacturing center, industrial plants, and industrial business areas that demand a lot of truck parking and access.	BAD
FUNCTION - FONCTION	Autoroute - <i>Autoroute</i>	Elevated or ground level routes intended for long-distance automobile travel with limited opportunities to enter and exit the road. Speed limits are very high, and any other mode of travel is generally prohibited.	BAD
	Arterial - <i>Axe routier</i>	These roads carry large volumes of traffic and accommodate through-traffic, often at the expense of providing access to nearby sites.	OK
	Collector - <i>Route collectrice</i>	Collector link local neighborhood traffic with arterial roads. Direct access is available to sites situated along the road.	GOOD
	Local - <i>Rue locale</i>	These streets cater to neighborhood traffic and provide immediate access to all nearby sites.	GOOD
BUILDING ORIENTATION - ORIENTATION DU BÂTIMENT	Street-Oriented (SO) - <i>Orientée vers la rue</i>	Areas that are street oriented have buildings with minimum setbacks that have entrances opening directly onto the street. These areas often have a pedestrian bias that takes advantage of public sidewalks and slower vehicular traffic. Often vehicular parking is located to the back of buildings or underground.	GOOD
	Non-Street Oriented (NSO) - <i>Non orientée vers la rue</i>	Areas are characterized by larger setbacks from the street and entrances that face internal to the site. Parking and automobile access are prioritized in street design, with surface parking separating buildings from the street or located immediately adjacent. The bias towards automobiles facilitates vehicular movement, often at the expense of pedestrians.	BAD

STREET TYPOLOGY INTERVENTIONS

PROPOSALS	VARIATIONS	TYOLOGY	LOCATIONS	REASONING
RESIDENTIAL	1: Painted single bike lane, against vehicle traffic 2: Shared road symbol	Residential Local SO	8eme ave, 16eme ave	Many of the existing residential streets are one way. Adding a bike lane in the opposite direction creates more and safer biking conditions on the already wide streets. Painting shared road symbols on the ground helps to continue the biking network and reminds drivers to slow down.
EAST-WEST	1: Shared road bicycle boulevard	Residential Local SO, Commercial/ Mixed Use Collector SO	Villeray	Residential streets going from east to west are used locally and need to provide connection between bike paths. Roads adjacent to busy east-west commercial/ mixed use corridors will provide access to this activity while maintaining a safe biking environment where there are fewer cars. Widening sidewalks and adding bump-outs at intersections will improve safety be more inviting for users.
BOULEVARD	1: Improved Pedestrian infrastructure	Commercial/ Mixed Use Arterial SO	Blvd Pie IX, Blvd Saint-Michel	Currently these streets heavily cater to vehicle traffic. Wider sidewalks, median strips, and traffic calming measures would make these major roads less threatening to pedestrians.
AUTOROUTE	1: Safer Pedestrian and bike crossing	Autoroute	Autoroute 40 and the adjacent Blvd Crémazie	The 40 is an elevated highway intended for fast moving vehicle traffic which will not be changed. The goal is to make pedestrian and biking as safe as possible on Crémazie, especially crossing it and going under the 40 to make it less of a barrier than it is today.

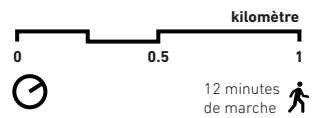


Typologie routière

MAP 12

- 1** CESH
- 2** Carrière de Saint-Michel
- T** Gare Saint-Michel - Montréal-Nord
- M1** Station Saint-Michel
- M2** Station d'Iberville
- M3** Station Fabre
- Saint-Michel

- Autoroute
- Axe routière usage mixte
- Route collectrice espaces publiques/ institutions
- Route collectrice industrielle
- Route collectrice commerciale/ usage mixte
- Route locale résidentielle



ANALYSIS

POTENTIAL

Saint-Michel is not a lost cause- rather it is a viable candidate for improved active transportation infrastructure. There are already some commercial arteries displaying the foundation of a healthy street life, like the Petit Maghreb stretch of Jean-Talon. Saint-Michel has some of the most important ingredients for a pedestrian and cyclist friendly neighbourhood, namely a high population density. Additionally, there is an active network of social interest groups working to connect the community and recent traffic calming measures attest to municipal efforts. Due to its proximity to the Blue Line, Saint-Michel is beginning to attract new residents, the type who value transportation options.

CHALLENGES

Saint-Michel remains a fragmented community, both physically and socially. Vulnerable populations, including low-income families and recent arrivals to Canada, are concentrated in Centre Saint-Michel and Pie-IX districts and effectively secluded by barriers like major roads and disused quarries. These barriers impede active transport by creating unsafe road conditions.

OBSTACLES

Despite its potential, Saint-Michel displays some of the biggest impediments to vibrant transportation. Some obstacles include a pervasive car culture, a disconnected street layout, cultural isolation of vulnerable communities, a perception of danger and crime, and weak infrastructure (especially for walking and cycling).

OPPORTUNITY

At the same time, we see opportunity in Saint-Michel's wide streets; they are large enough to accommodate cycling lanes without removing automobiles. The new CESM park provides an occasion to introduce a cycling network while François-Perrault can be easily integrated into existing transportation networks. Residents show pride and interest in their neighbourhood, seen in green laneways that brighten up a grey environment. Though it is currently an auto dependent area, Saint-Michel has the necessary elements for an active transportation strategy.

BENEFITS

ENVIRONMENTAL BENEFITS

Active transportation contributes to environmentally sustainable and healthy communities. In 2006 the transportation sector was responsible for 25% of Canada’s greenhouse gasses. Roughly one half of this is attributed to urban passenger travelling. The pollution caused by high levels of traffic can contribute to poor environmental quality - 40% of air pollution is caused by the transportation sector in urban areas. While the average car emits approximately 0.85kg of CO2 per km, active transportation emits virtually no pollutants.¹

Traffic-related air pollution, or TRAP, has been linked to a variety of health issues including respiratory diseases, cardiovascular diseases, complications with pregnancy and childbirth, and certain types of cancer.² Certain groups are more at-risk than others, including children and seniors. Studies have shown that children who live in proximity to busy streets are more likely to be diagnosed with asthma.³ This is particularly relevant in Saint Michel, as there are a number of schools and day care centres located near or on busy streets

Not only does TRAP have significant negative effects on individual and community health, there are also high economic costs. A 2012 study by HEC Montreal estimated the total costs of road transportation air pollution in Quebec to be \$1,227 million, including \$62 million in healthcare costs (see table 1).⁴

	TOTAL	PER VEHICLE
Healthcare costs	\$62 M	\$14
Lost productivity	\$94 M	\$21
Quality of life	\$55 M	\$12
Loss of life	\$1016 M	\$230
Total cost (CMA)	\$1227 M	\$277

Table 1: Estimated 2006 costs of road transportation air pollution in Quebec (excluding climate change)

Research has shown that low-income communities are disproportionately affected by poor environmental quality. A recent McGill study demonstrated a positive correlation between socially disadvantaged areas and exposure to TRAP.⁵ Based on their analysis, certain areas in Saint-Michel – specifically the Pie-IX sector – are not only exposed to high levels of TRAP, but are also shouldering the “double burden” of dealing with high TRAP rates and social disadvantage. This adds further health risks to an already vulnerable population.

One way to reduce TRAP is to reduce the number of vehicles on the road. This will not only contribute to higher quality environments and healthier populations, it will also lessen the financial burden on the health care system. Increased active transportation infrastructure has the potential to contribute to this effort by offering more opportunities for physical activity. In particular there is an opportunity to reduce short trips made by cars. 67% of trips made in Saint-Michel are between 0-5 km, with 38% of them being made by cars.⁶ TRAP emissions are highest when the car is first ignited (particularly in the winter with cold starts).⁷ It is important to note that active transportation users are potentially more at risk of exposure to TRAP than car drivers due to increased breathing rates. However studies have shown that the health benefits of active transportation far outweigh the risks.⁸ Additionally, these risks can be mitigated by good design of active transportation infrastructure. A Vancouver study demonstrated the importance of network design, as bicycle paths located on residential streets one block away from major arterial roads showed significantly less exposure to TRAP than those on major arterials. An additional 8-38% reduction in exposure to TRAP can be gained when bike lanes are 1-2 metres separated from roads by a physical barrier or a row of parked cars.⁹

HEALTH AND SAFETY BENEFITS

In Canada, 91% of children and youth and 51% of adults do not get the recommended amount of daily physical activity.¹⁰ Regular physical activity is important for a healthy lifestyle and can help reduce the risk of many health conditions including obesity, type 2 diabetes, heart disease, stroke, and a number of chronic diseases.¹¹

Driving is a stressful experience that affects personal well-being, work productivity, and stress-levels. One study indicated that 59% of cyclists and 46% of pedestrians enjoyed their commute compared to only 37% of drivers.¹² A recent McGill study indicated that people who rode their bikes to work felt more energized than those who drove.¹³ Lack of physical activity has also been linked to mental health issues, including depression.

Incorporating walking and cycling into one's daily routine is an easy and effective way to increase physical activity and reduce the chance of many of the listed health issues. One study found that a third of transit users were able to get the recommended daily amount of physical activity simply by walking to transit.¹⁴ One study indicates that for every hour spent in a car, the risk of obesity increases by 6%. Alternatively, each kilometer of walking results in a 5% decrease in the risk of obesity. Simple initiatives like improving active transportation infrastructure can have major impacts.

ACCIDENT REDUCTION

Increases in active transportation mode share and infrastructure is a proven strategy that can double as a traffic calming measure and reduce the collision rate. An increase in the number of people walking and cycling is linked with a decrease in collisions.¹⁵ Benefits are not solely limited to pedestrians and cyclists - a U.S. study found that high per capita cycling rates were associated with lower traffic fatalities for all road users.¹⁶ Other types of infrastructure including bump outs, clear signage, and crosswalks that increases the visibility of pedestrians and cyclists to motorists is also an

important way to encourage active transportation and create safer communities.

The costs associated with vehicle collisions are significant, affecting the individuals involved in the accidents as well as the city and province in regards to costs associated with healthcare, emergency responders, and damaged property. HEC Montreal released a report looking at the real cost of traffic collisions based on an Ontario study, concluding that the Ontario case is applicable as a minimum estimate of Quebec costs (see Table 2: Costs of car accidents in Ontario and Quebec in 2004). Additionally, in 2010 they note that the health care system spent approximately \$81 million in relation to accident costs.¹⁷

	ESTIMATES FOR ONT.	ESTIMATES FOR QC.
Fatalities	799	647
Major injuries	3,565	6,038
Minor injuries	29,919	49,850
Minimal injury	39,525	-
Damaged Vehicles	356,184	255,782
Number of Vehicles	6.87 million	4.32 million
Public expenses		
Ambulance/hospital/short term health care	\$152 million	-
Police services	\$85 million	-
Courts	\$13 million	-
Fire department services	\$91 million	-
Private expenses		
Property damage + tow trucks (covered by insurance)	\$1,900 million	-
Owner expense covered by insurance	\$206 million	-
Social costs		
Traffic delays due to accidents	\$502 million	-

Table 2: Costs of car accidents in 2004

COMMUNITY AND SOCIAL BENEFITS

SAFER AND FRIENDLY COMMUNITIES

Improving active transportation infrastructure builds community in a neighbourhood. Environments that are not only safe, but pleasant increase the number of people on the streets, resulting in more opportunities for interaction with neighbours.¹⁸ More people on the street also has important implications for safety by putting more “eyes on the street.” Not only does this contribute to activity and safety, but studies have shown that mixed-use, walkable communities tend to have lower crime rates per capita.¹⁹

ACCESSIBILITY AND EQUITY

The actual costs of owning a car are high, contributing to a significant percentage of household expense. Based on the 2008 O-D survey, 23% of household in Saint-Michel did not have a car, 55% had one car, and 21% two or more cars (OD survey 2008). According to statistics Canada, transportation is the second major household expenditure after shelter, with Montreal households spending an average of \$8,315.²⁰ Additionally there are large segments of the population who cannot drive, including children, some seniors, and those with certain disabilities. At least one study indicates that commute time is one of the most important factors in breaking the poverty cycle.²¹

A physical environment that supports and encourages active transportation gives people more transportation options. Improving transportation options creates greater accessibility to employment opportunities, as well as local institutions and services. An important aspect of this is to ensure safe and accessible routes that connect people to public transit. This is particularly important in the Pie-IX sector of Saint-Michel.

ECONOMIC BENEFITS

PERSONAL FINANCES

Adopting active transportation has immediate economic benefits for Canadians. We’ve already talked about the high price of driving, but it’s even more stark compared to the costs of bicycling. The average automobile budget for a Canadian is \$10,912, not counting parking, snow removal, tickets, and indirect costs, like time lost to congestion. The median cost for a cyclist is approximately \$220, which includes purchase, maintenance, and equipment.²² The following table compares sample automobile and cycling costs according to the Canadian Automobile Association.²³ Note that bicycle costs can be significantly lower, especially with support from community groups.

	CAR (TOYOTA CAMRY LE)	GOOD QUALITY COMMUTER BIKE
Annual	\$7,450	\$500- 1,000
	(Insurance, licensing, financing, depreciation)	(Purchase and accessories)
Total Annual Costs	\$10, 452	\$100-300
	(Ownership costs, fuel, maintenance, tires)	(Purchase cost over ten years and maintenance)

LOCAL COMMERCIAL ACTIVITY

There is a common consensus that walkable and bikeable streets contribute to the local economy. It must be noted that this correlation is difficult to prove due to the amount of variables and we should be careful not to generalize results. However, an abundance of anecdotal evidence and testimony

shows that reducing traffic volume and speed has positive effects on commercial districts.

A worldwide study showed a noticeable increase in retail activity in areas that demonstrated improved pedestrian access.²⁴ A study in the U.K. found that pedestrianization boosts sales by ten to 25% in one year alone.²⁵ Many retailers remain resistant to this logic. Though drivers tend to spend more money at once, cyclists and pedestrians visit establishments more frequently and tend to spend more within their community. Retailers overestimate how many of their customers drive and underestimate active travellers. For example, on Toronto's Bloor Street, retailers estimated that twice as many of their customers arrived by car than actually did. In fact,

about 75% of customers arrive by walking, cycling, or public transit.²⁶

REAL ESTATE VALUES

With changes in lifestyles all across North America, property in walkable communities is rising in value. Streets with less traffic and noise are understood to have higher property values; homes on quiet streets sell for up to 10% more than those on busy streets.²⁷ Of course these results should not be generalized—there are simply too many variables. An important element is gentrification. Areas experiencing demographic change often see more improvements to the built environment. Higher property values are good for landowners, but they can lead to increased rents for existing residents and business owners.



IMAGE 15 - Dusty Street
Source: Robin Black

BETTER DESIGN

In order to create winning conditions in Saint-Michel, we must first categorize and understand the existing streets and transit routes. Our typology is based on U.S. and Canadian Complete Streets Guidelines, especially those from Edmonton, Alberta, which categorizes streets according to three different criteria: land use context, functional use, and relationship of buildings to street.

FACILITIES

Sceptics complain that active transportation infrastructure is expensive, but compared to most conventional transportation projects, complete street projects are cheap. Costs range, of course; top-of-the-line bike lanes will cost significantly more than just painting lines on the road. The important thing is that low costs can yield big results.

The city of Portland, Oregon spent only \$95,000 to restripe and add plastic bollards to a popular boulevard to create new bike lanes. After this small investment, cycling increased 44% on the boulevard and automobile speeding fell by half. These same measures created 34 new automobile parking spaces in addition to bicycle parking facilities.²⁸

Washington DC spent \$367,000 to add a two-way bike lane over 1.8 miles, using restriping, plastic bollards, signage, and signal timing. Use by cyclists triples while automobile volumes did not decline.²⁹

These and other examples show that active transportation infrastructure is not invasive. It's just a matter of making the most of our roads. In many cases, automobile traffic actually increases alongside active transportation. The key is efficiency.

BICYCLE FACILITIES

"If you build it, they will come."

Like retail activity, it's nearly impossible to pinpoint a causal link between building cycling facilities and increased number of cyclists. However, studies in Montreal and across North America have determined a positive association between the presence of bicycle pathways and the modal share of commuters travelling by bicycle.

Convincing community members to adopt cycling as a mode of transportation involves a package of "soft measures," like awareness campaigns, and infrastructure interventions; our mandate

concerns the latter. According to multiple experts, the number one influencing factor for cycling is perception. The main reason people don't cycle is a perception that it is not safe. The best way to alter this perception is with visible bicycle infrastructure. This communicates to people that cyclists have a place on the road and provides a safe space from automobiles.³⁰

Separated facilities are the most popular; they are preferred by new cyclists and see heavy usage in cities across North America. However, they are not the only option and don't make sense in all environments. In fact, designated bike lanes, marked on the road but not separated, are the preferred facility of daily bicycle commuters. Cyclists have also shown that they will go out of their way to use well-designed facilities.³¹

ROUTE TYPES

BIKE LANES

A bike lane is a section of the street reserved for bicycle and marked with solid or dotted lines. Bike lanes serve best as commuter routes on major roadways. They are best without on-street parking. Bikes can be coloured in high-conflict areas to improve visibility. Though they are popular with dedicated cyclists, new cyclists may be discouraged. Bike lanes are relatively low-cost.³²

SEPARATED BIKE PATHS

Separated bike lanes are the most popular type of facilities; cyclists will go significantly out of their way to use them. There are some drawbacks. They are vulnerable at intersections since cyclists have not been travelling with cars and may not notice

turning vehicles. The biggest prohibition is cost. They are costly, permanent, and require particular street sweeper trucks and snow plows. They are inefficient on streets with many driveways since they would be frequently interrupted.³³

BICYCLE BOULEVARD/ SHARROW

A bicycle boulevard, or sharrow, is a kind of compromise between separated and shared roads. It is a low-speed street optimized for cycling. Through traffic is discouraged and some bike boulevards permit only local traffic. Because traffic and speeds are low, there is less urgency for vehicle separation. Sharrow work best on streets that are parallel to busier arterial or collector streets. This makes them a convenient arterial to main roads.

Some features that distinguish bike boulevards are medians between lanes, yield signs rather than stop signs at local intersections, speed bumps, and curb extensions.³⁴

FOR SAINT-MICHEL

The reality is that cycling figures are low in Saint-Michel. While a network of separated bicycle paths might be ideal, it would be expensive and a nuisance for drivers. Saint-Michel's built environment is not amenable to separated paths with its high number of driveways. On the other hand, simple bike lanes would not be a safe option. There is too much vehicular traffic and residents are likely to resist giving up parking.

The best option for Saint-Michel is sharrows or bicycle boulevards. They provide an opportunity to make the most of the neighbourhood's wide roads. Automobiles will still be accommodated but measures will be taken to ensure the safety of cyclists. Lower speed limits will benefit pedestrians as much as cyclists.



IMAGE 16 - Bikes at School

Source: Robin Black

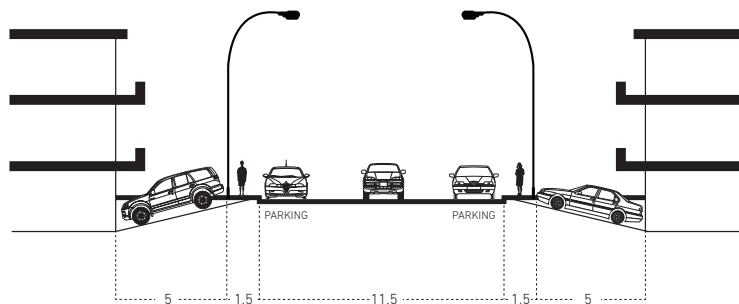
TREATMENT 1: RESIDENTIAL STREETS (OPTION 1)

TODAY

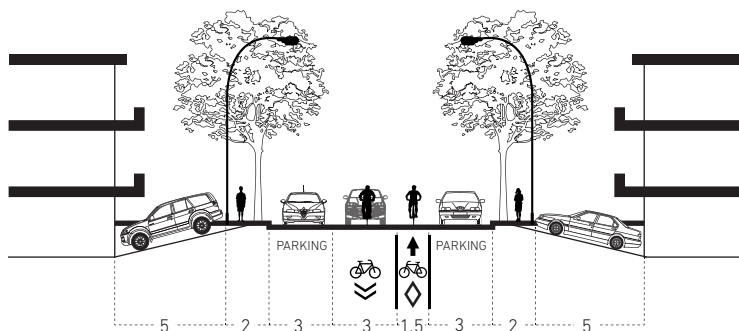
Streets like 8e avenue are lined with duplex row-homes and characterized by extremely wide roads, many of them one-way. There is more than enough space to accommodate both traffic and parking on both sides, yet sidewalks are narrow and homes are set back only far enough for a short driveway and front stairs. These streets have little to no trees or greenery. One of the only bicycle lanes in Saint-Michel is on 16e avenue. Like 8e avenue, this type of residential street is one-way with room for parking on both sides. Sidewalks are likewise narrow, though setbacks are larger and there are mix of apartment buildings, duplexes and single family home with driveways. The larger setbacks provide more space for trees and grass.

PROPOSAL

Residential buildings are mostly street oriented, which means the wide streets can be easily modified to suit pedestrians and cyclists. We propose widening the sidewalks to two meters allowing more space for walking, creating single lane bike lanes going opposite vehicle traffic on one-way roads, and painting shared road bike symbols that go with traffic. Shared lanes signs will alert drivers to watch for cyclist and bike lanes going against traffic will increase connectivity of cycling networks. Narrowing the road will encourage vehicles to drive slower, making for a safer environment that caters to walking and biking as much as it does cars.

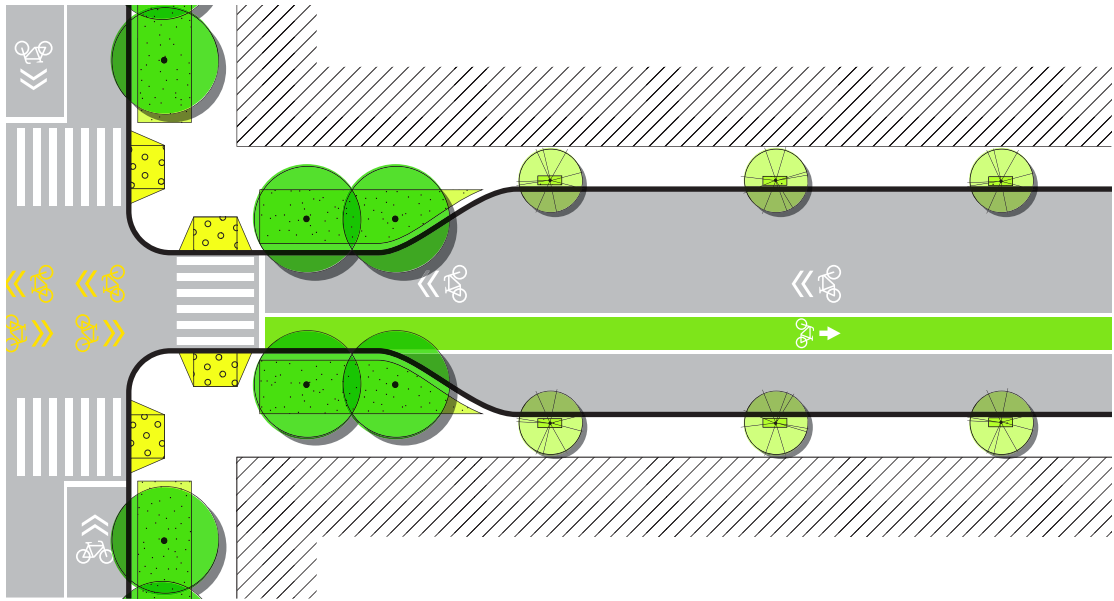


TODAY



PROPOSAL

BETTER DESIGN



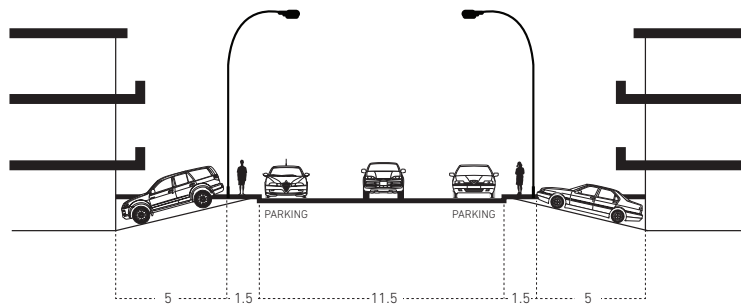
PROPOSAL



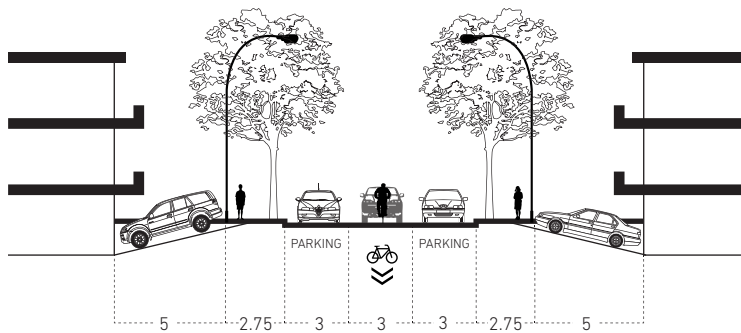
TODAY

BETTER DESIGN

TREATMENT 1: RESIDENTIAL STREETS (OPTION 2)

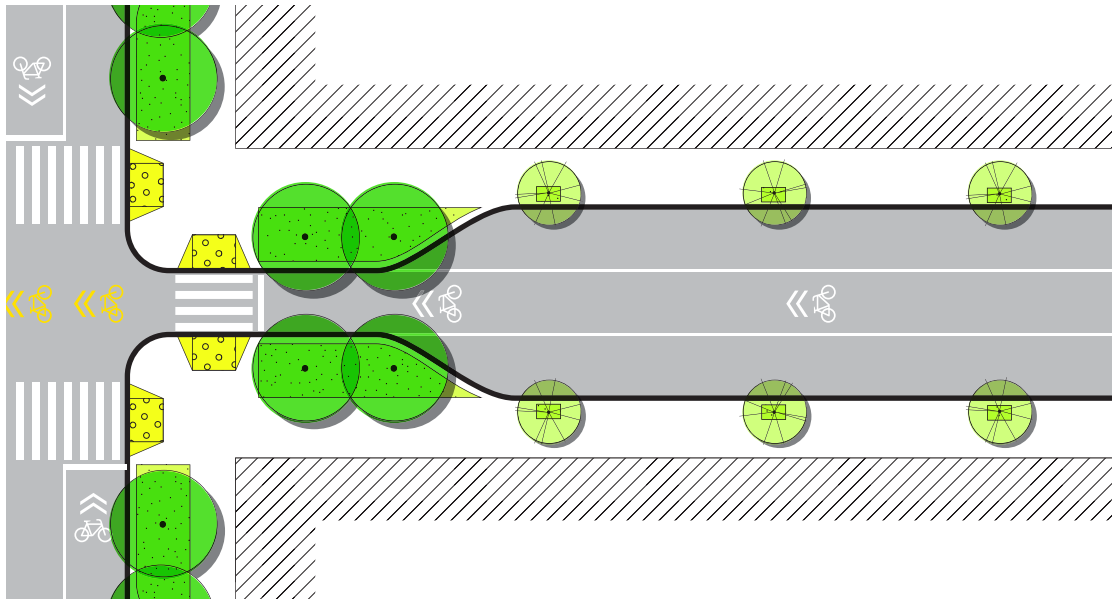


TODAY



PROPOSAL

BETTER DESIGN



BETTER DESIGN

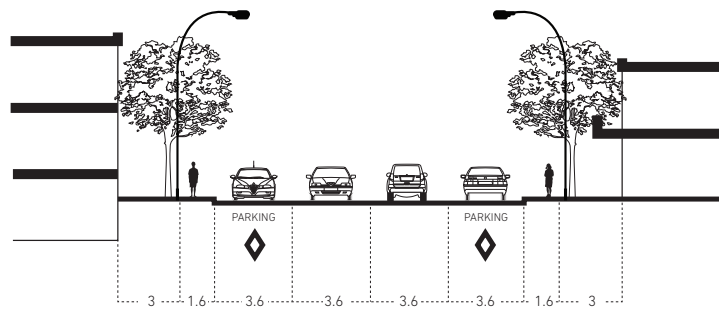
TREATMENT 2: COMMERCIAL/MIXED-USE COLLECTORS ST

TODAY

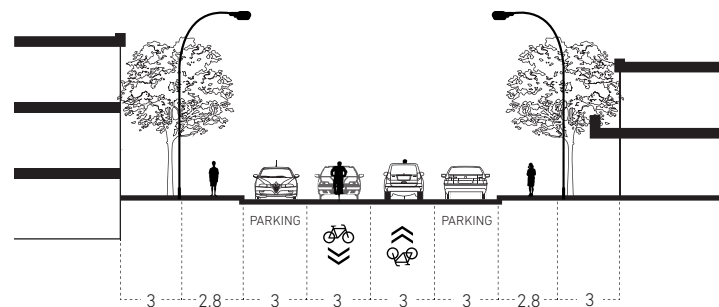
Rue Jarry and Jean-Talon are two collector-commercial/ mixed used roads. These two-way streets are four lanes across with a parking lane and traffic lane going in each direction. Sidewalks are narrow and buildings have shallow setbacks. Jean-Talon is lined with small-scale commercial buildings, while rue Jarry has larger scale industrial and institutional buildings. East-West residential roads are similar to those mentioned above, but blocks are shorter so they are used more frequently to connect to other local roads.

PROPOSAL

East-West residential roads will become shared road bike boulevards. Bike symbols will be painted on these roads to inform drivers they are using a shared path. Widened sidewalks and concrete bump-outs at intersections will further encourage drivers to slow down, resulting in safer spaces for pedestrians. Frequent two-way vehicle traffic on Jarry and Jean-Talon means that they are not ideal for cyclists, but the same improvements for pedestrians will be implemented to enhance street life and safety along these mixed-use corridors. Bike boulevards adjacent to Jarry and Jean-Talon will enable cyclists to access these mixed-use streets while spending most of their trip on slower roads with less vehicle traffic.

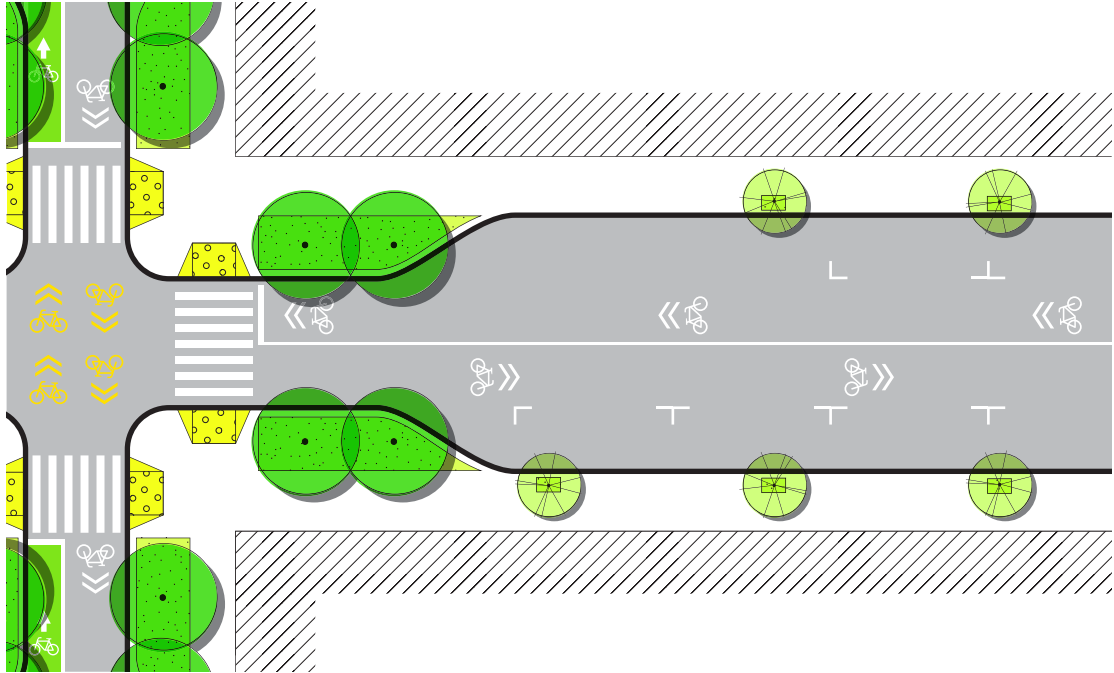


TODAY



PROPOSAL

BETTER DESIGN



BETTER DESIGN

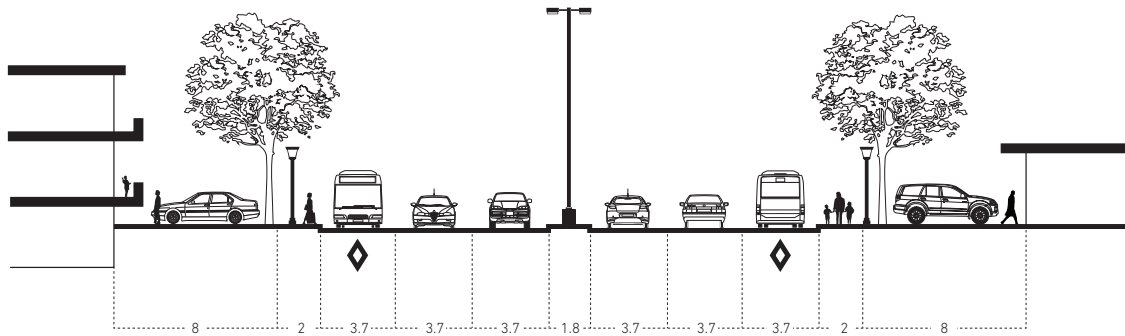
TREATMENT 3: BOULEVARD

TODAY

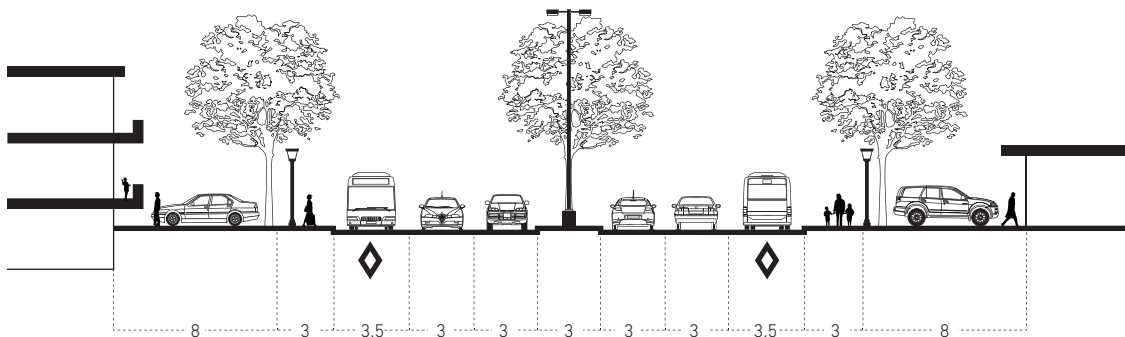
Saint Michel and Pie-IX are the main arteries for North-South transit access. These streets are large, with six lanes of traffic each. They experience heavy traffic and present an unpleasant and dangerous experience for pedestrians and cyclists. Sidewalks are very narrow, with little elevation from road level, enabling cars to drive over them and access parking spots that line the road. Buildings are generally set back approximately five meters from the sidewalk. Both streets have center medians with streetlights. These roads have large and small commercial buildings, some industrial sites, and some residential buildings.

PROPOSAL

Pedestrian safety and comfort are key priorities on these boulevards. Enhancing pre-existing medians will improve the aesthetic of the road and slow vehicle traffic. Sidewalks will be widened to offer safer spaces to walk by creating distance between vehicles and pedestrians. The resulting narrowed road paired with bump-outs at intersections will help slow down traffic. Finally, better defined crosswalks will prioritize pedestrian safety and movement across the boulevards.

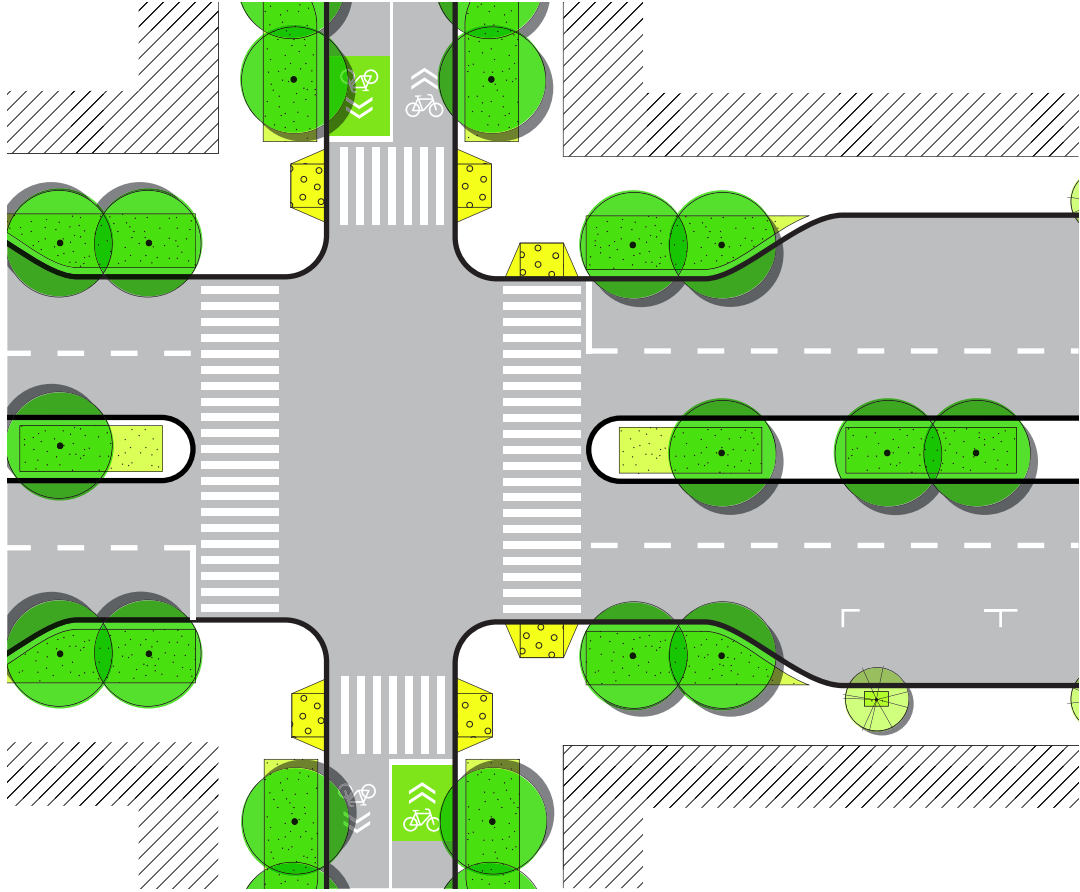


TODAY



PROPOSAL

BETTER DESIGN



TODAY

BETTER DESIGN

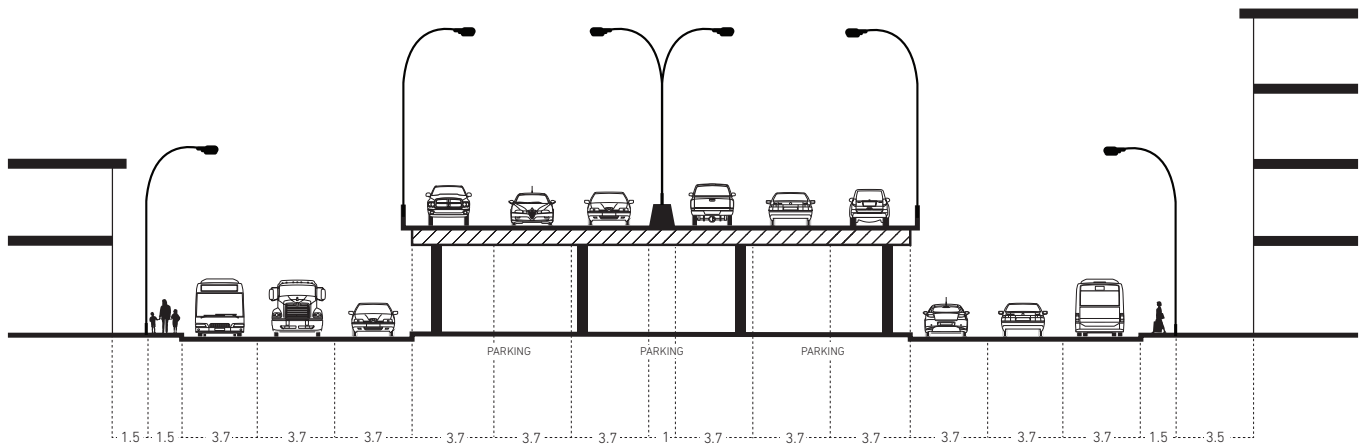
TREATMENT 4: AUTOROUTE

TODAY

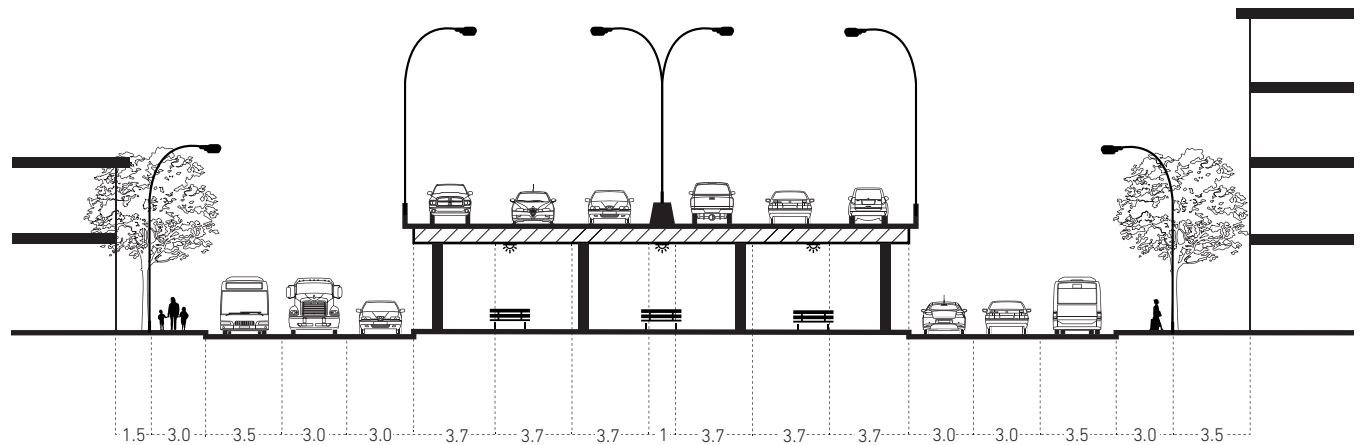
Autoroute 40, bordered by boulevard Crémazie on either side, is the elevated highway cutting across Saint-Michel from east to west. The autoroute is a six-lane concrete structure elevated above street level. Crémazie is also six lanes wide, with three eastward lanes on the south side of the highway and three westward lanes on the north side. The space under the 40 is largely unused except for the roads that intersect Crémazie and pass underneath it. Sidewalks along Crémazie are narrow, with very little space between pedestrians and fast moving cars.

PROPOSAL

Autoroute 40 cannot be easily amended but improvements on Crémazie can make it significantly safer and more pleasant for pedestrians and cyclist travelling between Francois-Perrault and the northern parts Saint-Michel. Again, sidewalks will be widened along Crémazie and intersections and crosswalks will have bump-outs to encourage drivers to drive slower and to give pedestrians priorities. Crosswalk lights with appropriate countdown timers will be installed on crossings across the 40. The sidewalk underneath the 40 will also be widened, benches will be added for those with limited mobility, and improved lighting will transform these dark concrete areas into safer spaces for pedestrians that offer greater visibility.

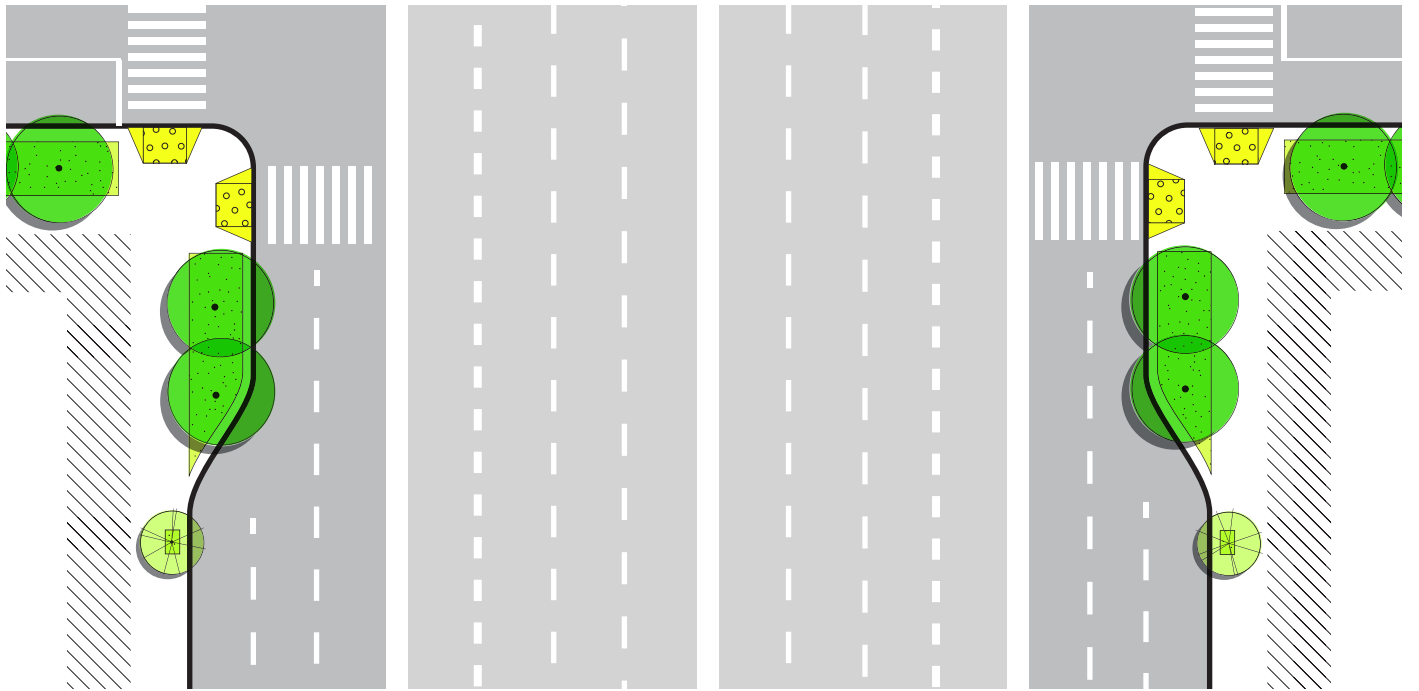


TODAY

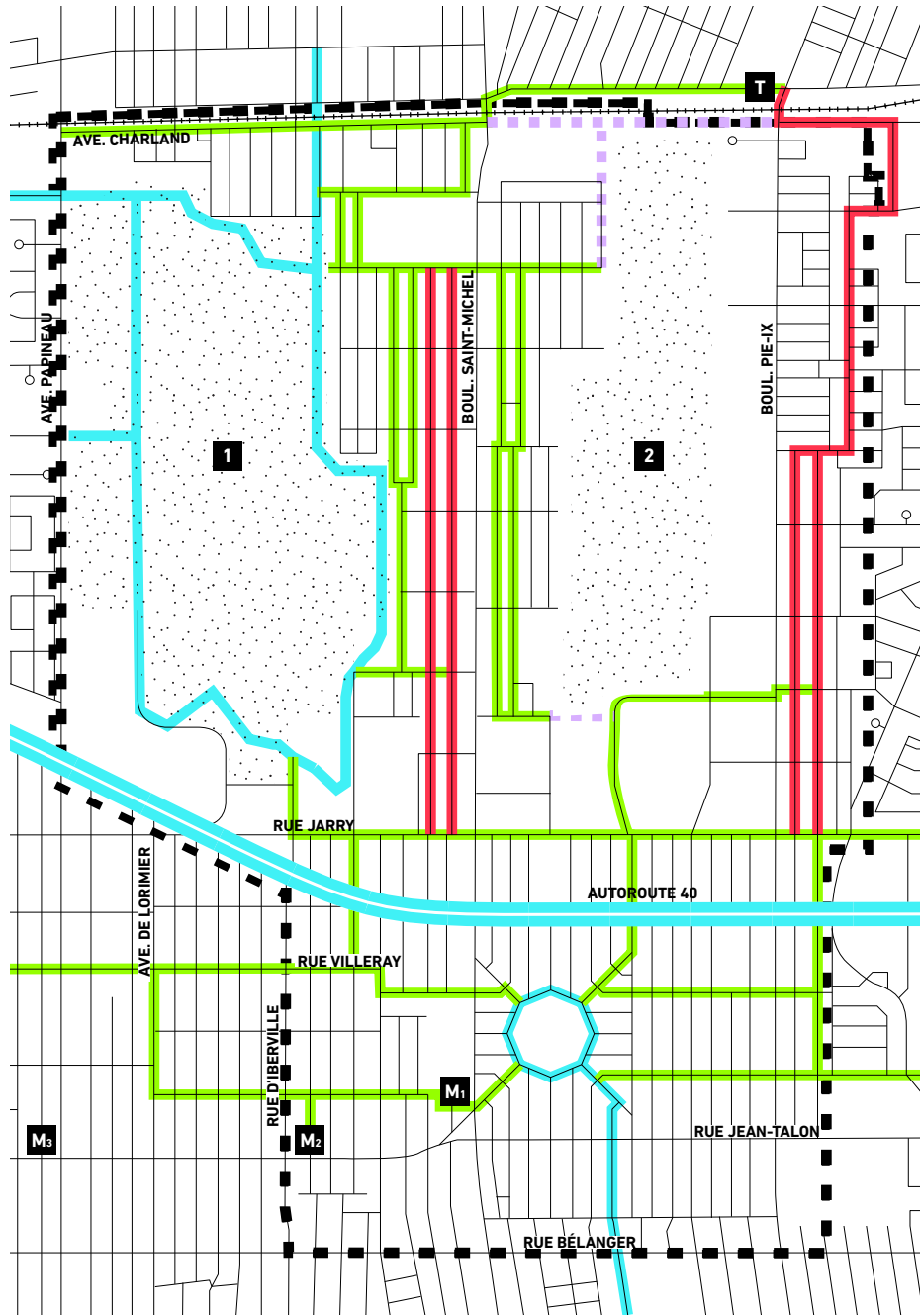


PROPOSAL

BETTER DESIGN



BETTER DESIGN



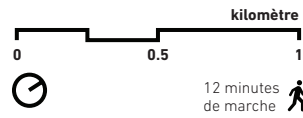
RÉSEAU CYCLABLE

MAP 13

- 1** CESH
- 2** Carrière de Saint-Michel
- T** Gare Saint-Michel - Montréal-Nord

- Existant
- Proposé
- Voie cyclable
- Rue partagée

- M1** Station Saint-Michel
- M2** Station d'Iberville
- M3** Station Fabre
- Saint-Michel



IMPLEMENTATION

FIRST STEPS

Initial interventions will consist of pilot projects on 24e ave, rue Jean-Talon, Boulevard Saint-Michel, and Boulevard Crémazie. These pilot projects involve non-permanent installations that test our main treatment proposals. Traffic cones can be used to delineate bike lanes; planters can substitute for bump-outs or medians. These measures will introduce residents to the possibilities of their streets. Design standards can be easily adjusted based on their success and feedback from the community.

NEXT STEPS

Based on the success of pilot projects, permanent installations will be implemented on the four test roads. From there they will expand to similar street types. We recommend that these interventions take place concurrent to regular street repaving and repairs in order to minimize costs.



IMAGE 17 - Non-permanent installations



IMAGE 18 - Permanent installations

ENDNOTES

1. Transport Canada, Environmental Initiatives Group. *Active Transportation in Canada: a Resource and Planning Guide* (2011), accessed at https://www.fcm.ca/Documents/tools/GMF/Transport_Canada/ActiveTranspoGuide_EN.pdf
2. Michael Brauer. *Traffic-Related Air Pollution and Health: A Canadian Perspective on Scientific Evidence and Potential Exposure-Mitigation Strategies* (2012), accessed at <https://open.library.ubc.ca/cIRcle/collections/41156/items/1.0132718#downloadfiles>
3. D. Zmirou, Gauvin, S., Pin, I., Momas, I., Sahraoui, F., Just, J., Le Moullec, Y., et al. 2004. "Traffic related air pollution and incidence of childhood asthma: results of the Vesta case-control study," *Journal Of Epidemiology And Community Health*, 58(1), 18–23.
- V. Morgenstern, Zutavern, A., Cyrus, J., Brockow, I., Koletzko, S., Krämer, U., Behrendt, H., et al. 2008. "Atopic diseases, allergic sensitization, and exposure to traffic-related air pollution in children," *American Journal Of Respiratory And Critical Care Medicine*, 177(12), 1331–1337.
4. Luc Gagnon and Pierre-Olivier Pineau. *Road transportation in Quebec: What is the appropriate economic signal about the costs of accidents and air pollution?* (2012), accessed at http://www.hec.ca/developpement_durable/recherche/Gridd_Cahiers_Recherche_Numero_2012-1.pdf
5. Timothy Sider, Marianne Hatzopoulou, Naveen Eluru, Gabriel Goulet-Langlois, Kevin Manaugh. "Smog and socioeconomic: an evaluation of equity in traffic-related air pollution generation and exposure," accessed at <http://urbanlab.geog.mcgill.ca/index.php/sample-page/traffic-related-air-pollution/>
6. Gabriel Sicotte. *Portrait sur le transport actif et sécuritaire dans le quartier Saint-Michel* (2013).
7. Transport Canada, Environmental Initiatives Group. *Active Transportation in Canada: a Resource and Planning Guide* (2011), https://www.fcm.ca/Documents/tools/GMF/Transport_Canada/ActiveTranspoGuide_EN.pdf
8. Jens Folk, Homann Jespersen, Per and Jette Ran. 2001. "Differences in cyclists and car drivers exposure to air pollution from traffic in the city of Copenhagen," *Science of the Total Environment*, 279(1-3), 131-136.
9. Thai, A., McKendry, I., & Brauer, M. 2008. "Particulate matter exposure along designated bicycle routes in Vancouver, British Columbia," *Science Of The Total Environment*, 405(1-3), 26–35.
10. Transport Canada, *Active Transportation in Canada: A Resource and Planning Guide* (2011), accessed at https://www.fcm.ca/Documents/tools/GMF/Transport_Canada/ActiveTranspoGuide_EN.pdf
11. Ibid.
12. Ibid.
13. Charis Loong, Dea van Lierop, Ahmed El-Geneidy, "The road to productivity: An analysis of commuters' punctuality and energy levels at work or school" (2015), accessed at <http://tram.mcgill.ca/Research/Publications/The%20road%20to%20productivity.pdf>
14. Safe Routes to School, *At the intersection of active transportation and equity*, accessed at <http://saferoutespartnership.org/sites/default/files/pdf/At-the-Intersection-of-Active-Transportation-and-Equity.pdf>
15. P L Jacobsen. 2004. "Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling", *Injury Prevention*, 10:127, 205-209.
16. Wesley E. Marshall and Norman W. Garrick. 2011. "Evidence on Why Bike-Friendly Cities Are Safer for All Road Users," *Environmental Practice*, 13:1, 16-27.
17. Gagnon and Pineau, *Road Transportation in Quebec*.
18. Donald Appleyard, *Liveable Streets* (University of California Press, 1982).
19. Transport Canada, *Active Transportation in Canada*.
20. Statistics Canada, Average household expenditures, by selected metropolitan area (Québec, Montréal).
21. Safe Routes to School, *At the Intersection*.
22. Sicotte, *Portrait sur le transport actif et sécuritaire dans le quartier Saint-Michel*.
23. Toronto Centre for Active Transportation. *Backgrounder: The Economic Impacts of Active Transportation* (2012), accessed at <http://www.tcat.ca/wp-content/uploads/2014/10/Economic-Impacts-of-Active-Transportation-Backgrounder.pdf>
24. City of Toronto, *Economic Benefits of Pedestrianization for Toronto* (1999), accessed at <http://www.toronto.ca/legdocs/1999/agendas/council/cc/cc990413/ed6rpt/cl001.htm>
25. University of Oxford, Transport Studies Unit, *The Effect of Urban Quality Improvements on Business Location* (2003) accessed at ibrarian.net/.../University_of_Oxford__Transport_Studies_Unit__TS.pdf
26. Toronto Cycling Think & Do Tank. *Cyclists, Bike Lanes, and On-Street Parking: Economic Impacts* (2013), accessed at http://www.torontocycling.org/uploads/1/3/1/3/13138411/daniel_arancibia_ce_report_bike_lanes_december_10.pdf
27. Nelson-Nygard. *Streets for Living: Planning and Best Practices in Street Design* (2007)
28. Smart Growth America and National Complete Streets Coalition, *Safer Streets, Stronger Economies* (2015), accessed at <http://www.smart-growthamerica.org/documents/safer-streets-stronger-economies.pdf>
29. Ibid.
30. D. Willis, K. Manaugh, & A. El-Geneidy (accepted). "Cycling Under Influence: Summarizing the influence of attitudes, habits, social environments and perceptions on cycling for transportation," *International Journal of Sustainable Transportation*.
31. N. Tilahun, D. Levinson, & K. Krizek. 2006. "Trails, lanes, or traffic: Valuing bicycle facilities with an adaptive stated preference survey," *Transportation Research Part A*, 41, 287-301.
32. British Columbia Recreation and Parks Association and Ministry of Transportation & Infrastructure, *Bicycle Facilities Design: Course Manual* (2010), accessed at http://www.cite7.org/resources/documents/BFCD_ConsolidatedManual.pdf
- 33 Ibid.
34. Ibid.

*“ OUR PLANS CREATE MOMENTUM FOR CONTINUED
SUCCESS LONG AFTER OUR WORK IS DONE ”*



M O M E N T U M

ANNEXE 3 : Portrait économique et analyse diagnostique, Élaboration d'une vision de développement économique du secteur Jarry/Pie-IX et de ses abords, RCGT, 202

Portrait économique et analyse diagnostique

Élaboration d'une vision de développement
économique du secteur Jarry/Pie-IX et de ses abords

Présentation à : **Montréal** 

Pierre Fortin, associé
Valérie Jamal Lefebvre, directrice
Véronique Boucher, conseillère
Anne-Julie Dubois, conseillère

Avril 2021



Le 7 avril 2021

Madame Julie Pichon
Commissaire au développement économique
Ville de Montréal
700, rue De La Gauchetière Ouest, 28^e étage
Montréal (Québec) H3B 5M2

**Raymond Chabot
Grant Thornton & Cie S.E.N.C.R.L.**
Bureau 2000
Tour de la Banque Nationale
600, rue De La Gauchetière Ouest
Montréal (Québec) H3B 4L8

T 514 878-2691

Objet : Rapport de diagnostic – Élaboration d'une vision de développement économique du secteur Jarry/Pie-IX et de ses abords

Madame,

Nous avons le plaisir de vous présenter notre rapport de diagnostic dans le cadre de l'élaboration d'une vision de développement économique du secteur Jarry/Pie-IX et de ses abords.

Nous tenons à souligner l'excellente collaboration et la grande transparence de toutes les personnes rencontrées au cours de la réalisation du mandat.

Nous vous remercions de la confiance que vous nous témoignez et nous demeurons à votre disposition pour toute assistance supplémentaire ou pour vous accompagner dans la poursuite de vos objectifs.

Pour toute information supplémentaire, nous vous invitons à communiquer avec le soussigné au 514 954-4639.

En espérant avoir l'occasion de partager vos défis, nous vous prions de recevoir, Madame, nos salutations les plus distinguées.

Pierre Fortin, CPA, CA
Associé – Conseil en management

Table des matières

Mise en contexte	4
Vision de développement économique de Montréal	8
Portrait du territoire	14
Analyse économique du territoire	30
Analyse diagnostique	43
Balisage de secteurs industriels similaires	50
Analyse diagnostique	58
Vision et axes de développement	64
Condition de succès et mise en œuvre	72
Annexes	80



Mise en contexte

Mise en contexte

Le secteur Saint-Michel à Montréal est passé de petit village rural dans les années quarante à un centre en plein essor dans les années soixante, voyant sa population passer de 6 000 habitants à 70 000 habitants en près de 20 ans.

Aujourd'hui, on constate les conséquences du manque de planification urbanistique occasionné par cette croissance fulgurante, dont notamment la construction de l'autoroute Métropolitaine, qui scinde le territoire en deux. La localisation géographique des nouveaux sites de dépôt à neige et d'enfouissement sur les sites d'anciennes carrières participe également aux nuisances.

Le secteur est donc à la recherche d'une identité propre afin de se dissocier de la perception de secteur industriel qui le suit, et qui pourra venir compléter l'implantation de la Cité des arts du cirque et le complexe environnemental. Le redéveloppement du secteur doit donc être réfléchi de façon à donner un vent nouveau de dynamisme auprès des établissements commerciaux, sur les plans artistique et culturel, sans oublier le cadre résidentiel.



Mise en contexte (suite)

C'est dans cette optique que la Ville de Montréal et ses partenaires des services professionnels ont retenu les services-conseil de RCGT afin d'élaborer une vision de développement économique (créneaux économiques porteurs, identité territoriale) pour positionner le secteur à l'ouest du Boulevard Pie-IX dans l'arrondissement Saint-Michel et proposer une stratégie de déploiement.

Il importe de noter que ce projet s'inscrit parmi d'autres démarches, notamment les suivantes :

- Les autres planifications de secteurs sur le territoire de l'Île de Montréal;
- L'étude de mobilité au Complexe environnemental Saint-Michel;
- La révision du plan directeur du Parc F.-Back;
- L'étude visant à faire émerger des projets collaboratifs structurants pour la Cité des arts du cirque;
- L'étude de vitalité culturelle du secteur Jarry/Pie-IX et de ses abords (à venir).

Le mandat actuel est également porteur quant à l'axe stratégique que s'est donné l'agglomération de Montréal, qui est d'établir une vision de développement et assurer le rayonnement des pôles économiques, tant au niveau local qu'international. Cet axe fait partie d'un des huit plans d'action de la Ville, nommé Bâtir Montréal, et qui répond aux stratégies de développement économique 2018-2022.

Objectifs

La présente étude vise à définir une vision et un positionnement économique pour le secteur de planification Jarry/Pie-IX et le secteur alentour.

Plus précisément, le mandat propose :

- La réalisation d'un portrait économique du territoire pour bien comprendre la situation actuelle, entre autres sur un plan sociodémographique et économique;
- L'élaboration d'un diagnostic du secteur qui permettra d'identifier l'environnement dans lequel se trouve le secteur, c'est-à-dire les forces, les faiblesses, les opportunités et les menaces;
- La proposition de positionnement futur du secteur qui saura redynamiser en cohérence et complémentarité avec les autres pôles économiques de Montréal tout en répondant aux différents besoins des acteurs du milieu.





Vision de développement économique de Montréal

La vision du Grand Montréal est basé sur ces secteurs clés d'activités

Développement économique Montréal souhaite évaluer les possibilités du secteur Jarry Pie-IX pour que celui-ci prenne une place à compléter les autres pôles qui existent sur l'île.

La vision de développement économique Montréal vise à s'assurer avant tout que les bonnes conditions sont en place pour favoriser la croissance dans tous les secteurs de l'économie montréalaise. Plusieurs orientations sont en lien direct avec la vision de développement économique du secteur, tel que présenté dans la page suivante.



Vision de développement économique de Montréal

Plusieurs grandes orientations pour accélérer le développement économique de Montréal s'alignent avec la vision du secteur Jarry Pie-IX



Une ville de savoir et de talents

- Renforcer les compétences de la main-d'œuvre pour améliorer la productivité de l'économie
- Assurer l'attraction et la rétention des talents
- Favoriser une adéquation entre les besoins des entreprises et la main-d'œuvre disponible



Dynamiser les pôles économiques

- Transformer et densifier les zones industrielles en favorisant des aménagements de qualité et un cadre attractif
- Améliorer l'accessibilité et la fluidité de la circulation des personnes et des marchandises dans les pôles d'emploi
- Assurer la complémentarité et la synergie industrielle, et bien mettre en évidence les atouts économiques du territoire
- Dynamiser le commerce de détail et de proximité



Stimuler l'entrepreneuriat

- Stimuler la création d'entreprises
- Soutenir la croissance des petites et moyennes entreprises
- Augmenter le taux de survie des entreprises et s'assurer de la relève

Source : https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/AFFAIRES_FR/MEDIA/DOCUMENTS/ACCELERER_MONTREAL.PDF

Vision de développement économique de Montréal (suite)



Propulser Montréal à l'international

- Renforcer la notoriété de la Ville de Montréal comme place d'affaires
- Assurer le développement des entreprises montréalaises sur les marchés internationaux
- Attirer les investissements étrangers au sein de la métropole



Appuyer un réseau performant

- Assurer un virage client
- Optimiser les processus internes de la Ville de Montréal pour renforcer la productivité des services et des programmes en développement économique
- Renforcer l'écosystème montréalais en développement économique

Source : https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/AFFAIRES_FR/MEDIA/DOCUMENTS/ACCELERER_MONTREAL.PDF

Secteur clés du Grand Montréal

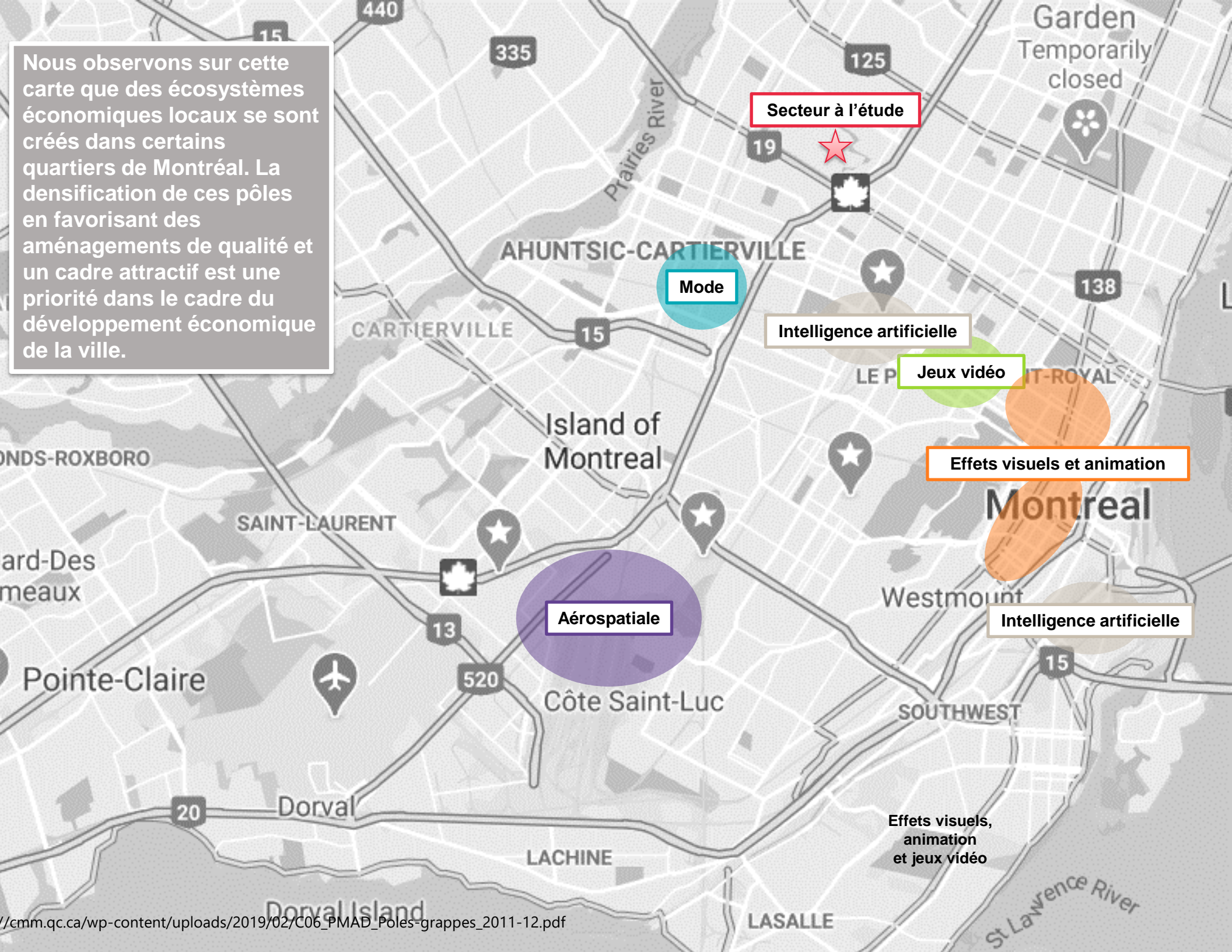
Plusieurs secteurs porteurs dans le grand Montréal

Les occasions d'emploi du Grand Montréal sont diversifiées. Le territoire a l'avantage d'offrir l'opportunité de travailler dans plusieurs secteurs de pointe structurés pour lesquels la métropole est reconnue mondialement. Voici les grappes industrielles dans secteurs d'activités porteurs distribués sur le territoire montréalais selon MontréalInternational :

Filières	Nombre d'emplois total (Grand Montréal)	Nombre d'établissements total (Grand Montréal)	Distinction	Grappe industriel
Aérospatiale	43 400	200	2 ^e pays le plus attrayant pour la fabrication aérosapiale	Saint-Laurent
Effets visuels et animation	8 000	35	1 ^{re} ville au Canada et parmi les premières au monde en effets visuels et en animation	Ville-Marie / Le Plateau
Jeux vidéo	15 000	200	6 ^e au monde, meilleure ville au Canada	Mile End
Intelligence artificielle	1 600	Non disponible	N ^o 1 pour ses publications	Pointe-Saint-Charles / Mile Ex
Mode	50 000	1 846	3 ^e en Amérique du Nord	Secteur L'Acadie- Chabanel

Source: Montrealinternational

Nous observons sur cette carte que des écosystèmes économiques locaux se sont créés dans certains quartiers de Montréal. La densification de ces pôles en favorisant des aménagements de qualité et un cadre attractif est une priorité dans le cadre du développement économique de la ville.



Secteurs clés du Grand Montréal

Au-delà des secteurs mentionnés précédemment, l'économie du savoir fait de Montréal une ville de choix dans plusieurs industries d'avenir. D'autres grappes industrielles réparties sur le territoire

Filières	Nombre d'emplois total du territoire	Nombre d'établissements total du territoire	Distinction	Territoires
Sciences de la vie et technologies de la santé	56 000 (dont 80 % sont dans le Grand Montréal)	650	Non disponible	Particulièrement dans l'Ouest de l'île de Montréal et Laval
Agroalimentaire	22 000	1 385	2 ^e province en transformation alimentaire	Réparti dans le Grand Montréal
Centres de données	Non disponible	40 centres de données	1 ^{er} rang en Amérique et 6 ^e rang dans le monde	Répartis dans le Grand Montréal
Cybersécurité	17 000	Non disponible	1 ^{er} au Canada en termes de chaires de recherche, laboratoires et programmes d'études en cybersécurité	Répartie dans le Grand Montréal
Technologies financières	100 000	3 000	7 ^e en Amérique du Nord et 1 ^{er} en Amérique du Nord pour la finance durable	Réparties dans le Grand Montréal
Transport électrique et intelligent	32 000	620	1 ^{er} rang des métropoles intelligentes	Réparti dans le Grand Montréal

Source: Montrealinternational

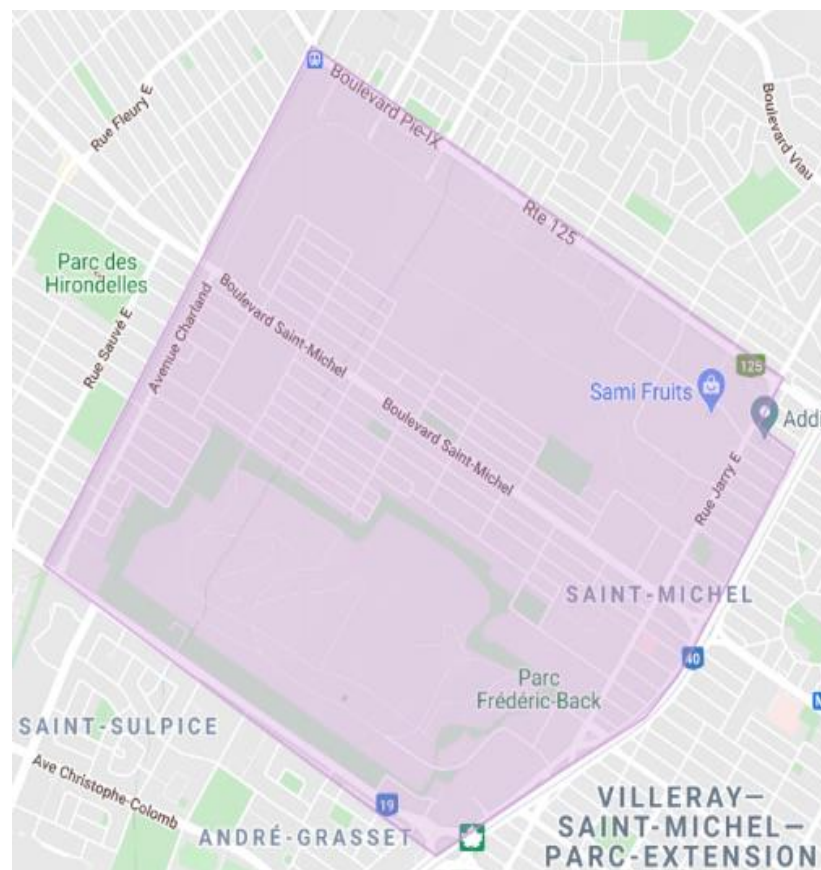


Portrait du territoire

Portrait du territoire

Présentation du territoire à l'étude

- Le territoire à l'étude est situé dans l'arrondissement Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension;
- Le secteur d'étude, qui totalise 6,4 km², comprend également le secteur de planification du Programme particulier d'urbanisme (PPU) **Jarry Est**;
- Caractérisé par la présence d'une **grande zone industrielle** au cœur de laquelle se trouve notamment l'ancienne carrière Saint-Michel;
- Des **institutions bien connues** du paysage montréalais :
 - ✓ La TOHU;
 - ✓ L'École nationale de cirque;
 - ✓ Le Cirque du Soleil;
- Des **équipements publics signature**, comme le parc Frédéric-Back et le Stade de soccer de Montréal, le Taz.



Historique du territoire

Trois grandes périodes, toutes marquées par la présence du secteur industriel

1. Saint-Michel, le milieu rural – du début du 18e siècle à la fin de la 2e Guerre mondiale

- Aménagement de la montée Saint-Michel (l'actuel boulevard du même nom) afin de **relier Ville-Marie au Sault-au-Récollet** et la Côte-Saint-Michel (aujourd'hui rue Jarry) (1707);
- On y trouvait des exploitations liées à la pierre, à la chaux, aux forges et à l'agriculture;
- Développement graduel de 1911 jusqu'à la fin de la Deuxième Guerre mondiale;
- En 1915, la Ville de Saint-Michel est officiellement constituée.

2. L'explosion démographique – 1945-1988

- Croissance démographique importante liée à l'exploitation à plus grande échelle des carrières présentes sur le territoire (connues ultimement comme les carrières Miron et Francon);
- Entre 1960 et 1970 : développement urbain important mais peu structuré et arrivée de l'autoroute Métropolitaine qui crée une fracture importante au sud du quartier :
 - Boom démographique important combiné à l'apogée des carrières, ce qui cause de nombreux désagréments à la population à proximité;
- Décennie 1980 : conversion d'une partie de la carrière Miron en site d'enfouissement et acquisition des deux carrières par la Ville (la carrière Francon devient un dépôt à neige).

Historique du territoire (suite)

3. La restructuration d'un quartier – 1989 à aujourd'hui

- Requalification du secteur avec l'arrivée du Cirque du Soleil, qui a pour ambition de faire du secteur un pôle d'activités artistiques;
- Fin de l'enfouissement des matières putrescibles et inertes et création du complexe environnemental Saint-Michel.



Considérations urbanistiques

Une variété d'usages créant des défis de cohabitation



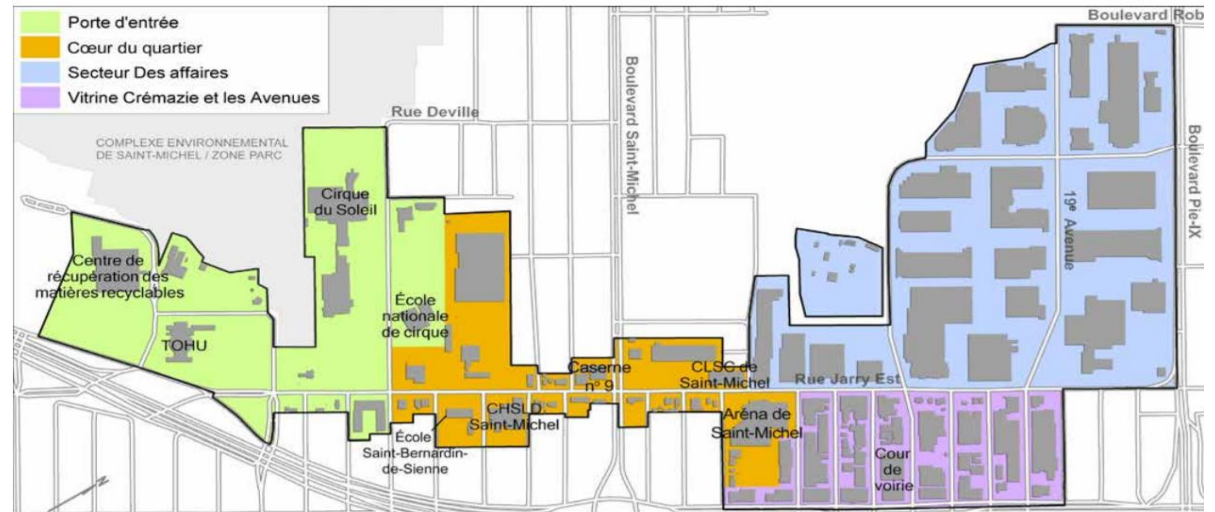
La variété d'usages crée des défis de cohabitation, particulièrement dans les secteurs d'activités diversifiées où les nuisances se font sentir auprès des résidents.

Source : Ville de Montréal

Considérations urbanistiques (suite)

PPU Jarry est : la revitalisation de l'artère sur 1,9 km

- Adopté en 2015 pour la portion sud-est aux abords de la rue Jarry Est;
- L'objectif est de rendre la rue plus conviviale, sécuritaire et attrayante.



Principales orientations

Porte d'entrée : Mettre en valeur l'entrée du parc du Complexe environnemental de Saint-Michel (CESM) et ses abords en révisant l'aménagement du domaine public.

Cœur du quartier : Assurer la vitalité de ce secteur par la création d'un milieu de vie attrayant tout en favorisant la fonction résidentielle.

Secteur des affaires : Optimiser le développement des activités économiques.

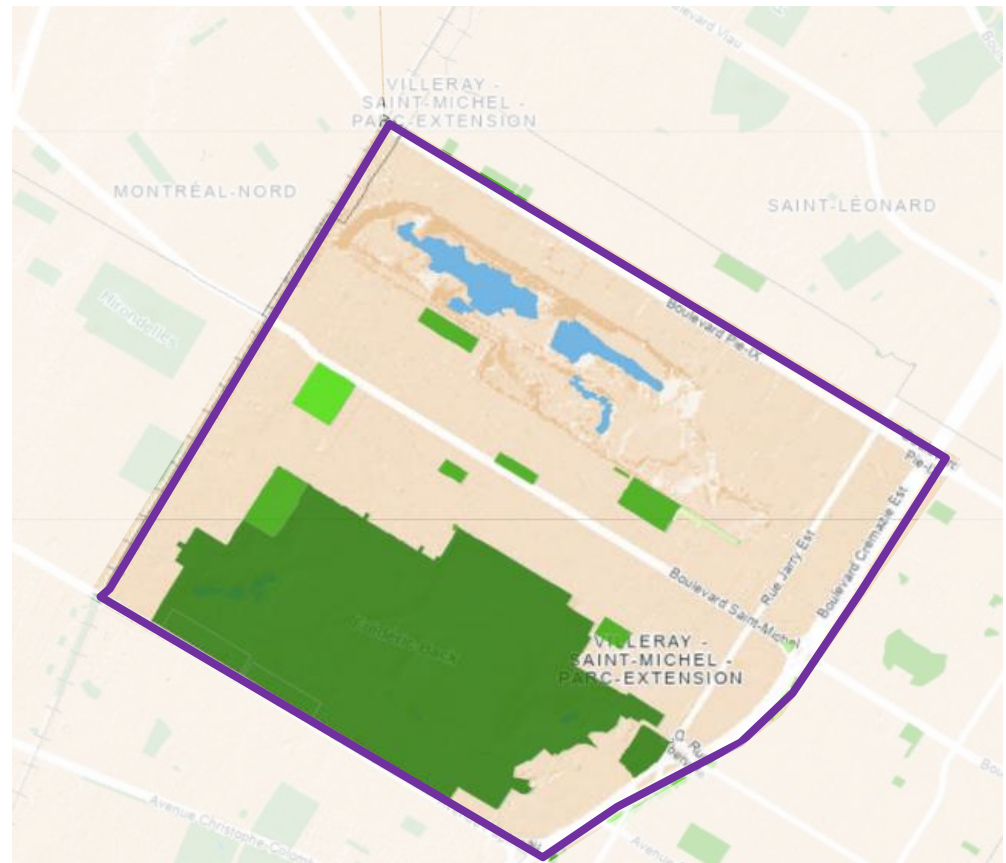
Vitrine Crémazie et les avenues : Modifier la vocation en secteur mixte afin de permettre l'établissement de bureaux, commerces, habitations et industrie légère [...] pour le positionner comme un secteur dynamique.

Source : Ville de Montréal (2015), PPU Jarry Est.

Équipements et services sur le territoire

Parcs, espaces verts et installations sportives extérieures

- 9 parcs et espaces verts totalisant **178 hectares, soit 34 % du total** de l'arrondissement;
- À lui seul, le **parc Frédéric-Back occupe 91 % de cette superficie**. Seulement une portion du parc est présentement accessible au public;
- Les parcs du secteur comptent également **46 installations sportives extérieures** (23 % du total Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension);
- La **Tohu** partage des liens étroits avec le parc puisqu'elle est la **porte d'entrée** de celui-ci pour les visiteurs et partage des équipements et des projets culturels.



Équipements et services sur le territoire (suite)

Équipements de culte, sportifs et communautaires

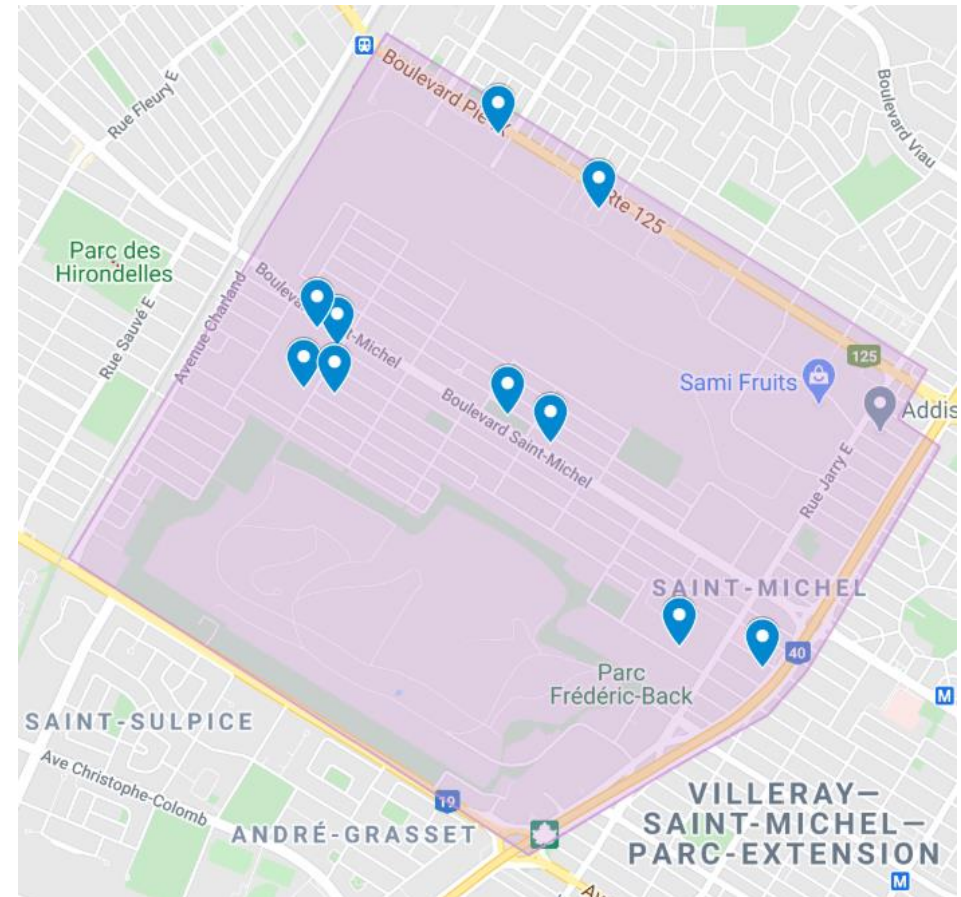
- Grand nombre (24) de lieux de culte (en rose), soit une densité de 4 établissements/km²
 - Exemples : Église Hosanna, Église du Christ, Masjid Assalam, Pagode Dia Tang
- Des ressources communautaires (en rouge) concentrées aux abords du boulevard Saint-Michel
 - Maison de la famille Saint-Michel
 - Maison des jeunes La Grande Porte
 - Carrefour populaire de Saint-Michel
- Desserte en équipements sportifs intérieurs restreinte mais de marque (en brun - 3)
 - Aréna Saint-Michel
 - Stade de soccer de Montréal
 - Le Taz Skatepark



Équipements et services sur le territoire (suite)

Écoles et bibliothèques

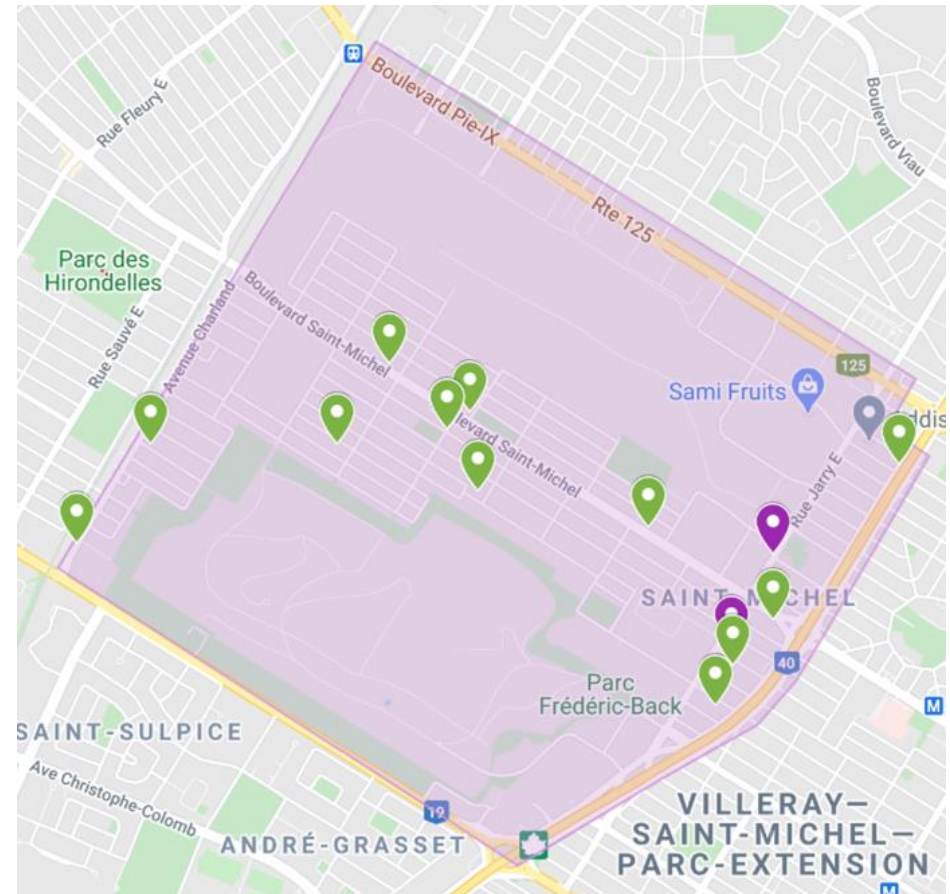
- Pas de bibliothèque municipale
- Une dizaine d'écoles ou de centres de formation
 - École nationale de cirque
 - Collège Reine-Marie
 - École de taxi du Centre de formation du transport routier (CFTR)
 - École Saint-Bernardin



Équipements et services sur le territoire (suite)

Services d'assistance sociale et de santé

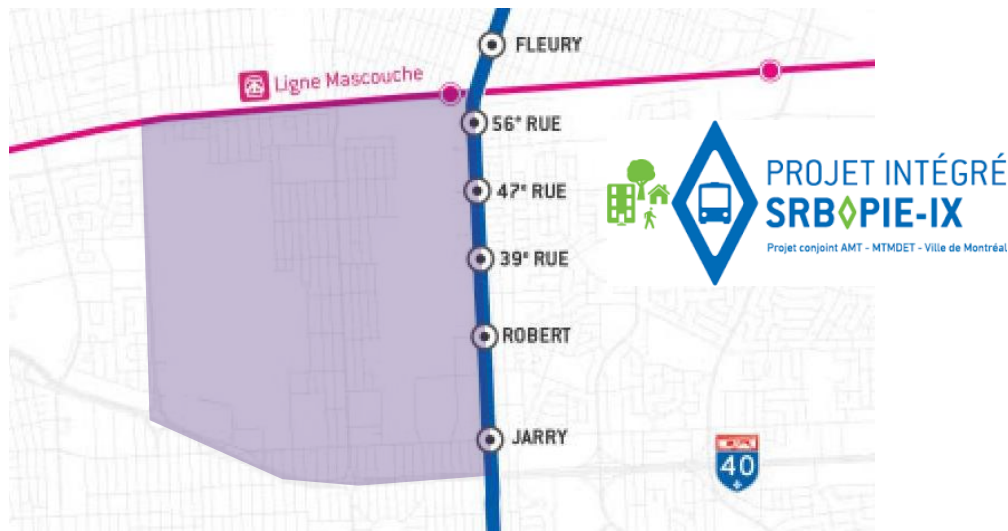
- Une douzaine de garderies réparties équitablement sur le territoire (en vert);
- Un CLSC ainsi qu'un CHSLD ont été répertoriés (en mauve);
- L'hôpital le plus près est l'Hôpital Jean-Talon.



Équipements et services sur le territoire (suite)

Transport et mobilité

- La gare de train Montréal-Nord (ligne Mascouche, en rose), située à l'angle des boulevards Pie-IX et Industriel, dessert le secteur;
- Les stations de métro les plus proches du secteur sont Saint-Michel (à l'est – ligne bleue) et Crémazie (à l'ouest – ligne orange). Dans les deux cas, il faut traverser la barrière « mentale » de l'autoroute Décarie ou Papineau pour y accéder;
- Le Service rapide par bus Pie-IX (SRB) prévu viendra toutefois pallier dans une certaine mesure la faiblesse de l'offre en transport collectif.



Profil sociodémographique

Cette section dresse le profil de la population résidant dans le secteur. Elle alimentera également le diagnostic et permettra d'identifier des orientations qui seront cohérentes avec la population que l'on trouve dans le quartier. Le profil sociodémographique du secteur à l'étude est obtenu à partir des données du plus récent recensement (2016).

Évolution de la population

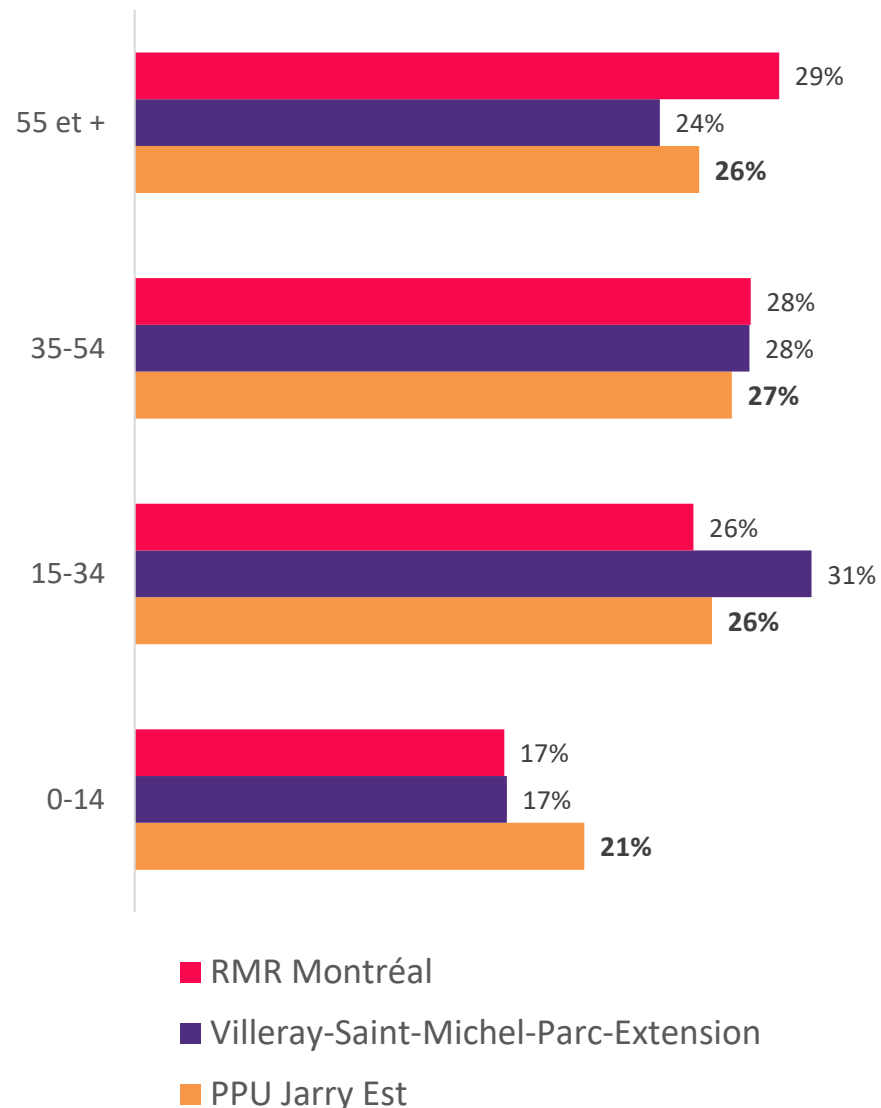
- **23 303 résidents**, soit 16 % de la population totale de l'arrondissement;
- Densité de population de 3 730 pers./km², ce qui est inférieur à l'arrondissement, où la densité se chiffre à 8 633 pers./km². La présence du parc Frédéric-Back et de l'ancienne carrière Francon explique en partie cette situation;
- **Croissance de 5 %** depuis 2016 qui devrait se **poursuivre d'ici 2029** pour atteindre plus de **26 000 résidents**.

	Secteur à l'étude	Δ (%)	Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension	Δ (%)	RMR Montréal	Δ (%)
2011	ND		142 222		3 824 221	
2016	23 303		143 853	1 %	4 096 585	7 %
2019	24 531	5 %	152 322	6 %	4 350 817	6 %
2029	26 451	8 %	163 664	7 %	4 819 668	11 %

Profil sociodémographique (suite)

Démographie par groupes d'âge

- Le secteur d'intervention et l'arrondissement ont des populations plus jeunes que dans la RMR de Montréal;
- Dans le secteur à l'étude, les 0-14 ans sont les plus représentés, ce qui indique une **présence importante des familles**;
- 48 % des ménages de la zone sont occupés par une famille avec enfant(s), contre 39 % dans la RMR.



Profil sociodémographique (suite)

Immigration et langues parlées

- Les immigrants récents (établis au pays dans les cinq années précédant le recensement) comptent pour 4 % de l'ensemble de la population;
- Toutes générations confondues, c'est **plus de la moitié (52 %) de la population de Jarry Est qui est issue de l'immigration**;
- Les langues non officielles sont largement représentées au chapitre de la langue parlée dans les ménages;
- Dans le secteur à l'étude, l'espagnol, l'italien, le vietnamien, le créole et l'arabe sont les langues les plus parlées au sein des ménages. Malgré tout, 94 % de la population déclare avoir une connaissance des langues officielles.

	Secteur à l'étude	Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension	RMR Montréal
Français	41 %	50 %	66 %
Anglais	7 %	9 %	15 %
Autre	36 %	29 %	12 %

Profil sociodémographique (suite)

Scolarité

Le niveau de scolarité de la population dans le secteur Jarry Est est davantage orienté vers les personnes qui n'ont aucun diplôme ou qui ont un diplôme d'études secondaires.

	Secteur à l'étude	Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension	RMR Montréal
Aucun diplôme	29 %	19 %	11 %
Diplôme d'études secondaires (DES)	20 %	17 %	18 %
Diplôme d'apprenti	10 %	12 %	16 %
Diplôme d'études collégiales (DEC)	18 %	19 %	22 %
Diplôme universitaire	14 %	32 %	32 %

Taux de chômage

Le taux de chômage était particulièrement élevé dans la zone à l'étude en 2016 si on le compare à celui de la RMR de Montréal.

	Secteur à l'étude	Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension	RMR Montréal
2016	14,4 %	11 %	7,5 %

Profil sociodémographique (suite)

Portrait des ménages

- Au total, 9 000 ménages, soit 14 % des ménages de l'arrondissement;
- Le revenu moyen de ces ménages est de 55 873 \$ et 21 % d'entre eux sont considérés à faible revenu;
- Les dépenses moyennes des ménages dans le secteur Jarry Est sont supérieures au revenu moyen, ce qui est préoccupant et qui indique que plusieurs ménages peinent à joindre les deux bouts.

	Secteur à l'étude	(%)	Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension	(%)	RMR Montréal	(%)
Revenu moyen des ménages	55 873 \$	NA	59 801 \$	NA	90 686 \$	NA
Dépenses des ménages (2019)	45 066 \$	NA	51 652 \$	NA	92 713 \$	NA
Personnes à faible revenu après impôts (LICO-AT en 2016)	NA	21 %	NA	23 %	NA	12 %



Analyse économique du territoire

Analyse économique du territoire

Méthodologie

Un recensement des industries et commerces a été réalisé par l'arrondissement et la Ville. Chacun des établissements recensés a été classé en fonction de son secteur d'activité (SCIAN) afin de définir la structure économique actuelle. Les données sont présentées selon que les entreprises œuvrent dans un secteur d'activité industriel ou commercial, et ce, pour l'ensemble du territoire à l'étude. Il est à noter que ces données ont été recensées avant la crise de la COVID-19. Certaines entreprises sur le territoire à l'étude ont été grandement touchées.

Le **Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN)** établit les définitions communes de la structure industrielle et offre un cadre statistique commun visant à faciliter l'analyse des économies du Canada, des États-Unis et du Mexique. Au niveau le plus élevé, l'économie s'y trouve divisée en 20 secteurs d'activité, identifiés par un code SCIAN à deux chiffres. Le SCIAN est un système de classification pour les établissements. Un établissement est défini comme l'unité de production la plus petite pour laquelle il est possible d'obtenir des données.

Note : Des bases de données distinctes ont été utilisées pour les deux secteurs. La base de données des industries comprenait quelques entreprises en commerce de détail. Celles-ci ont été migrées dans la base de données des commerces pour assurer une uniformité. Certains codes SCIAN se retrouvent dans les secteurs industriel et commercial. Cela est dû à la composition des bases de données fournies.

Analyse économique du secteur industriel



Entreprises du secteur industriel

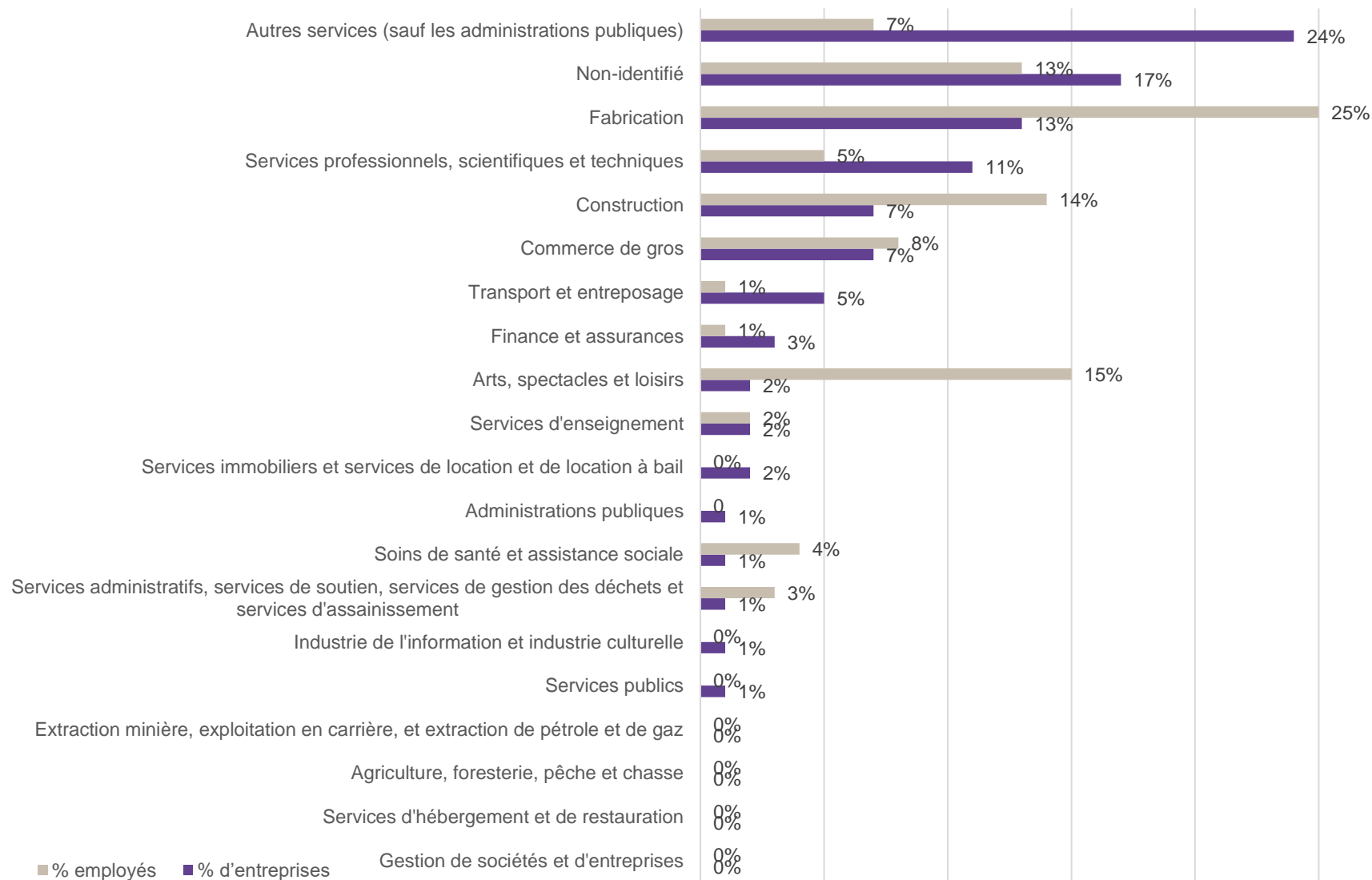
- **274 organisations** qui emploient près de **8 000 personnes** (voir le tableau détaillé en annexe);
- Le **quart** (24 %) des entreprises du secteur œuvrent dans les services autres (SCIAN 81), qui comprend notamment **les entreprises de réparation et d'entretien**. Toutefois, elles ne représentent que 7 % des emplois. La présence importante de commerces reliés à l'automobile (garages) comptant en moyenne peu d'employés explique ce phénomène;
- **13 % des entreprises** proviennent du secteur de la **fabrication** et représentent le quart des emplois du territoire à l'étude (25 %);
- **14 %** des emplois se retrouvent dans le secteur de la **construction**;
- Les secteurs des **arts, spectacles et loisirs** emploient plus de 1 000 personnes (15 %) dans seulement 6 entreprises.

Analyse économique du secteur industriel (suite)

Secteurs d'activité	SCIAN	N ^{bre} d'entreprises 2019	% entreprises	Employés	% employés
Autres services (sauf les administrations publiques)	81	<u>65</u>	<u>24 %</u>	571	7 %
Fabrication	31-33	<u>36</u>	<u>13 %</u>	<u>1 940</u>	<u>25 %</u>
Services professionnels, scientifiques et techniques	54	<u>30</u>	<u>11 %</u>	401	5 %
Construction	23	20	7 %	<u>1 111</u>	<u>14 %</u>
Commerce de gros	41	18	7 %	629	8 %
Transport et entreposage	48-49	14	5 %	87	1 %
Finance et assurances	52	8	3 %	88	1 %
Services d'enseignement	61	6	2 %	151	2 %
Arts, spectacles et loisirs	71	6	2 %	<u>1 162</u>	<u>15 %</u>
Services immobiliers et services de location et de location à bail	53	5	2 %	9	0 %
Services publics	22	4	1 %	20	0 %
Industrie de l'information et industrie culturelle	51	4	1 %	18	0 %
Soins de santé et assistance sociale	62	4	1 %	340	4 %
Services administratifs, services de soutien, services de gestion des déchets et services d'assainissement	56	3	1 %	255	3 %
Administrations publiques	91	2	1 %	ND	ND
Gestion de sociétés et d'entreprises	55	1	0 %	3	0 %
Services d'hébergement et de restauration	72	1	0 %	17	0 %
Agriculture, foresterie, pêche et chasse	11	0	0 %	0	0 %
Extraction minière, exploitation en carrière et extraction de pétrole et de gaz	21	0	0 %	0	0 %
Non identifié	NA	47	17 %	1 048	13 %
TOTAL		274	100 %	7 850	100 %

Analyse économique du secteur industriel (suite)

Secteurs d'activités par proportion d'employés et d'entreprises



Analyse économique du secteur industriel (suite)

Secteur de la fabrication

Code SCIAN		N ^{bre} d'entreprises 2019	% entreprises	Employés	% employés
311	Fabrication d'aliments	3	8 %	85	4 %
3121	Fabrication de boissons	1	3 %	300	15 %
313	Usines de textiles	1	3 %	17	1 %
314	Usines de produits textiles	0	0 %	0	0 %
315	Fabrication de vêtements	8	22 %	1 211	62 %
316	Fabrication de produits en cuir et de produits analogues	0	0 %	0	0 %
321	Fabrication de produits en bois	1	3 %	3	0 %
322	Fabrication du papier	1	3 %	3	0 %
323	Impression et activités connexes de soutien	1	3 %	3	0 %
324	Fabrication de produits du pétrole et du charbon	0	0 %	0	0 %
325	Fabrication de produits chimiques	3	8 %	95	5 %
326	Fabrication de produits en plastique et en caoutchouc	0	0 %	0	0 %
327	Fabrication de produits minéraux non métalliques	0	0 %	0	0 %
331	Première transformation des métaux	0	0 %	0	0 %
332	Fabrication de produits métalliques	2	6 %	10	1 %
333	Fabrication de machines	2	6 %	65	3 %
335	Fabrication de matériel, d'appareils et de composantes électriques	5	14 %	93	5 %
336	Fabrication de matériel de transport	0	0 %	0	0 %
337	Fabrication de meubles et de produits connexes	1	3 %	4	0 %
339	Activités diverses de fabrication	7	19 %	51	3 %
Total		36	100 %	1 940	100 %

Analyse économique du secteur commercial

Entreprises du secteur commercial

- **207 entreprises** qui œuvrent principalement dans le commerce de détail ou dans le secteur des **services** (ex. : salons de coiffure, soins personnels, organismes religieux, nettoyeurs, lave-autos);
- L'ensemble de ces entreprises occupent quelque **831 000 pieds carrés** d'espaces commerciaux, dont **47 % sont dédiés au commerce de détail** (voir le tableau détaillé en annexe);
- **23 locaux vacants**, ce qui correspond à un **taux d'inoccupation de 11 %**, une proportion relativement élevée. Le contexte de la pandémie de la COVID-19 peut avoir accentué la situation qui pourrait se résorber à moyen terme dans une certaine mesure.

Note : les données de superficie ne sont pas disponibles pour 23 des 207 entreprises. Ainsi, la superficie totale pourrait être plus grande.
Le nombre d'employés dans les commerces n'était pas disponible.

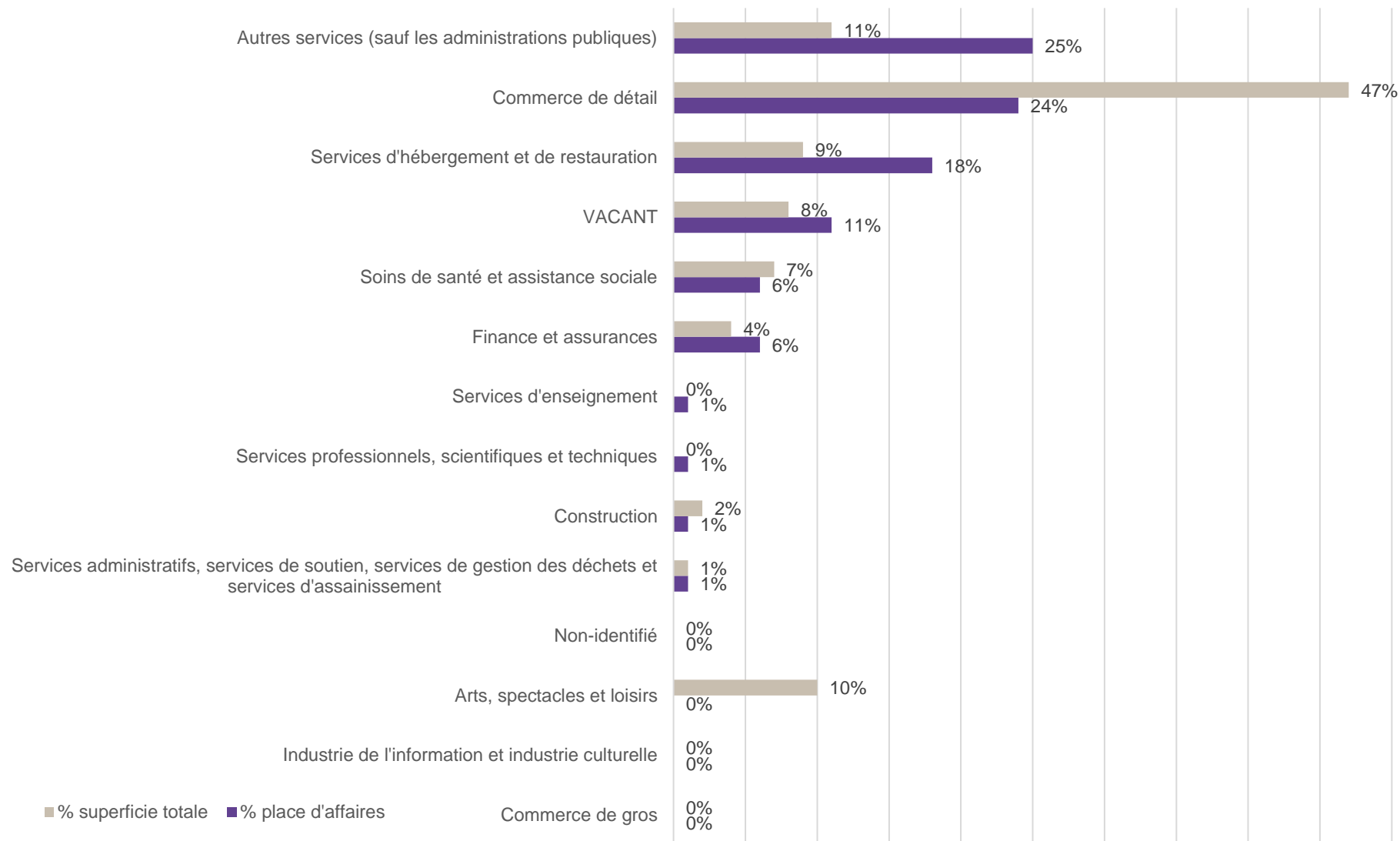


Analyse économique du secteur commercial (*suite*)

Entreprises secteur commercial	SCIAN	NB	% place d'affaires	Superficie (pi²)	% superficie totale
Commerce de détail	44-45	53	24 %	390 354	47 %
Autres services (sauf les administrations publiques)	81	50	25 %	91 108	11 %
Services d'hébergement et de restauration	72	38	18 %	72 662	9 %
Finance et assurances	52	13	6 %	34 069	4 %
Soins de santé et assistance sociale	62	12	6 %	57 473	7 %
Services administratifs, services de soutien, services de gestion des déchets et services d'assainissement	56	3	1 %	6 310	1 %
Construction	23	2	1 %	15 823	2 %
Services professionnels, scientifiques et techniques	54	2	1 %	3 332	0 %
Services d'enseignement	61	2	1 %	1 987	0 %
Commerce de gros	41	1	0 %	3 741	0 %
Industrie de l'information et industrie culturelle	51	1	0 %	1 541	0 %
Arts, spectacles et loisirs	71	1	0 %	79 042	10 %
VACANT	VACANT	23	11 %	67 184	8 %
Non identifié		1	0 %	1 019	0 %
Total		207	100 %	831 526	100 %

Analyse économique du secteur commercial (*suite*)

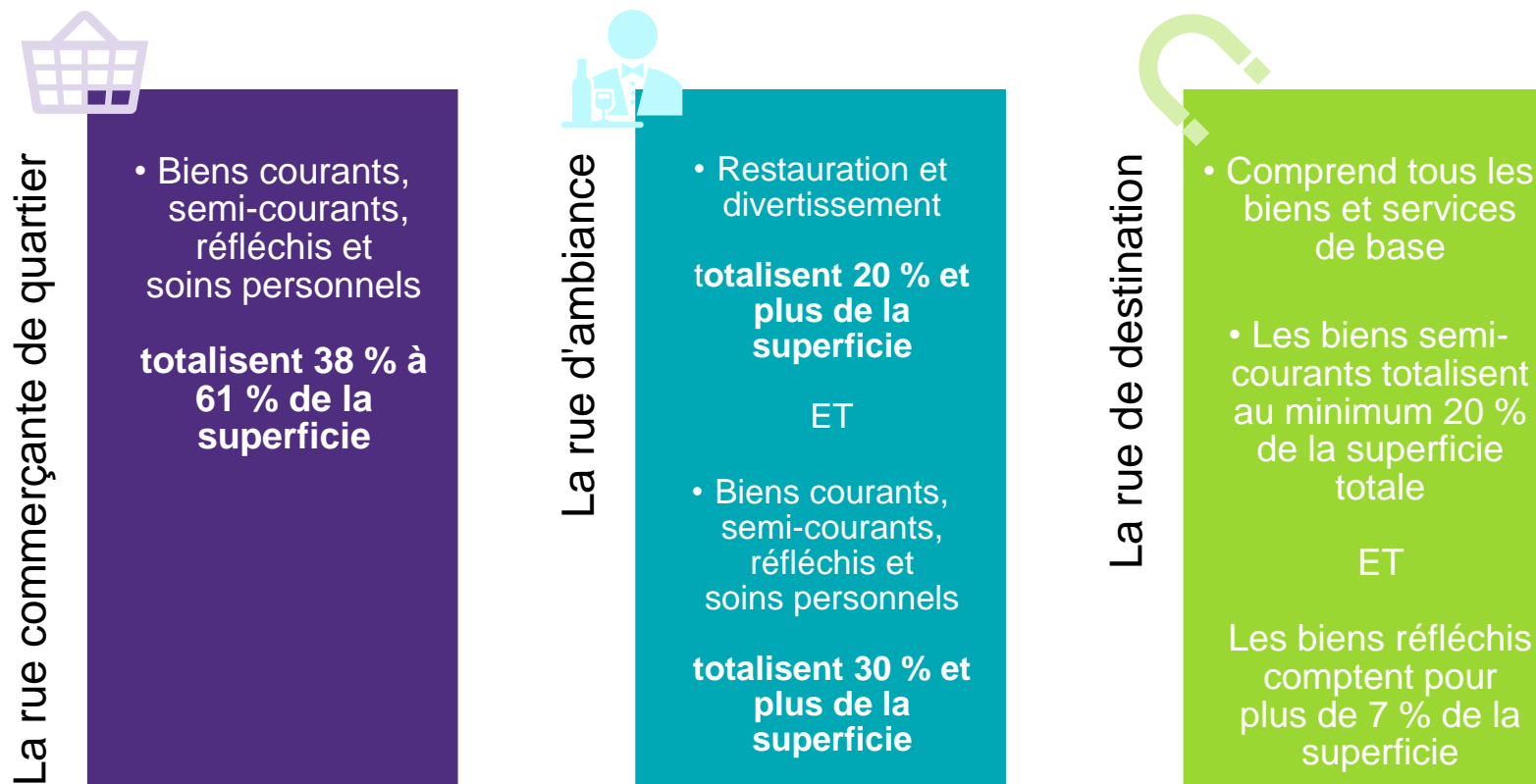
Secteurs commerciaux par proportion de place d'affaires et de superficie totale occupée



Analyse économique du secteur commercial (*suite*)

Typologie de commerces selon la Ville de Montréal

La Ville de Montréal a développé une typologie des artères commerciales à Montréal en se basant sur la superficie totale des commerces de biens. Ainsi, les artères commerciales montréalaises peuvent se classer dans l'une des trois catégories présentées ci-dessous :






Analyse économique du secteur commercial (suite)

- Les secteurs de la restauration, du divertissement et de l'hôtellerie ainsi que les services aux consommateurs (banques, nettoyeurs, agences de voyages, etc.) comportent **le plus grand nombre** d'établissements présents sur les artères commerciales;
- Toutefois, ce sont les **commerces de biens courants et semi-courants qui occupent la plus grande proportion de la superficie** commerciale disponible (20 % et 22 %).

Typologie de commerces	NB	%	Superficie	% superficie
Restauration, divertissement et hôtellerie	38	18%	72 662	9%
Services aux consommateurs	30	14%	64 212	8%
Biens semi-courants	24	12%	167 250	20%
Biens courants	23	11%	185 147	22%
Soins personnels	21	10%	28 062	3%
Biens réfléchis (durables)	10	5%	43 837	5%
Services d'affaires	9	4%	33 839	4%
Services professionnels	8	4%	14 344	2%
Autres	21	10%	154 989	19%
Vacant	23	11%	67 184	8%
Total	207	100%	831 526	100%

Analyse économique du secteur commercial (suite)

Selon la typologie présentée plus tôt, le mix commercial actuel du secteur s'apparente grandement à celui **d'une rue commerçante de quartier**. Les biens courants, semi-courants, réfléchis et les soins personnels totalisent actuellement 50 % de la superficie recensée.

La rue commerçante de quartier 		La rue d'ambiance 		La rue de destination 	
Éléments souhaités	Réalité du secteur	Éléments souhaités	Réalité du secteur	Éléments souhaités	Réalité du secteur
Totalisent 38 % à 61 % de la superficie <ul style="list-style-type: none"> • Biens courants • Semi-courants • Biens réfléchis • Soins personnels 	50 %	Totalisent 20 % et plus de la superficie <ul style="list-style-type: none"> • Restauration et divertissement 	9 %	Totalisent au minimum 20 % de la superficie totale <ul style="list-style-type: none"> • Les biens semi-courants 	20 %
		Totalisent 30 % et plus de la superficie <ul style="list-style-type: none"> • Biens courants • Semi-courants • Biens réfléchis • Soins personnels 	50 %	Plus de 7 % de la superficie <ul style="list-style-type: none"> • Les biens réfléchis 	5 %
				Comprend tous les biens et services de base	Non

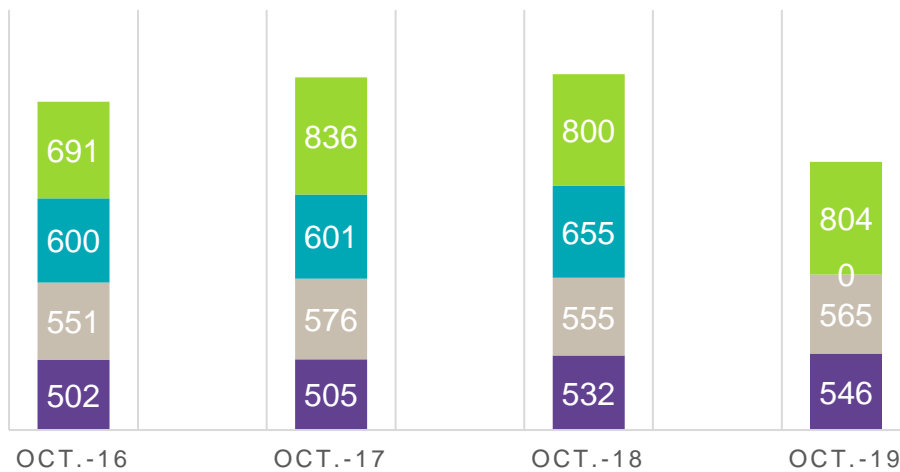
Analyse économique du secteur résidentiel

Le secteur résidentiel dans le secteur Jarry Pie-IX

Présentement, le secteur résidentiel est défini par des duplex ou triplex entourés par des bâtiments industriels. La fonction résidentielle est sous-représentée dans le secteur et se concentre davantage en bordure de la 15^e avenue.

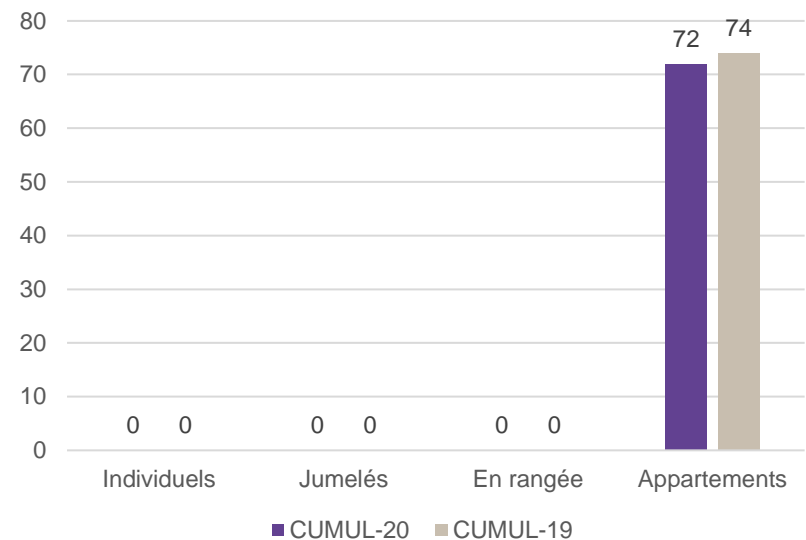
Loyer moyen (\$) des appartements d'initiative privée

■ Studios ■ 1 chambre ■ 2 chambres ■ 3 chambres +



Source: <https://www03.cmhc-schl.gc.ca/hmip-pimh/fr#Profile/1060150/6/Saint-Michel>

Mises en chantier de nouvelles unités à logement, selon le type de logements



Les nouvelles constructions dans le secteur sont des appartements locatifs. Les loyers dans le secteur sont raisonnablement bas.



Analyse sectorielle du territoire

Activités sectorielles principales du territoire

Le secteur à l'étude

- Le territoire à l'étude présente un positionnement intéressant dans le secteur des **arts, spectacles et loisirs**, qui compte plus de 15 % des emplois, mais ne représente que 2 % des entreprises;
- **La fabrication** est le secteur prédominant, avec 25 % des emplois du territoire. Ces emplois sont répartis dans 36 entreprises, ce qui représente 13 % des entreprises présentes sur le territoire.
- Le secteur « **autres services** », où sont regroupées de nombreuses entreprises de services d'automobiles, d'entretien et de réparation, englobe 24 % des entreprises, mais ne représente que 7 % des emplois.



Analyse sectorielle de l'industrie des arts du cirque

Secteur des arts du cirque

Définition du secteur

- Les arts du cirque sont un des domaines des arts de la scène. Ces derniers sont caractérisés par « la présentation directe, immédiate du produit artistique dont la diffusion n'est pas différée ou saisie par un média. Présenté en direct à un auditoire, le spectacle est vivant : il est la rencontre de l'œuvre, des interprètes et du public. » Cette définition n'exclut pas qu'un artiste puisse se produire au cinéma ou à la télévision.

Attributs du secteur

- Au Québec, le cirque est un secteur florissant, combinant l'industrie culturelle et l'art du spectacle avec des retombées (culturelles, sociales et économiques) importantes;
- Depuis les années quatre-vingt, une véritable communauté circassienne, structurée et dynamique, contribue à l'essor des arts du cirque;
- Le Québec et plus particulièrement la région de Montréal sont devenus des références mondiales dans le domaine des arts du cirque.

Vitalité économique¹

- Les arts du cirque génèrent au Québec plus de 5 000 emplois (temps complet et partiel) chaque année;
- 90 % des revenus de la majorité des compagnies circassiennes proviennent de l'étranger et de la vente de spectacles ou de numéros dans des événements spéciaux et dans le milieu;
- Bien que le secteur ait obtenu une reconnaissance du Conseil des arts et des lettres du Québec (2001), du Conseil des arts de Montréal (2008) et du Conseil des arts du Canada (2009), la majorité des provinces ne reconnaissent toujours pas les arts du cirque;
- Le cirque demeure la discipline la moins soutenue des arts de la scène par les instances publiques et parapubliques au Québec et au Canada;
- Les œuvres circassiennes sont universelles et facilement exportables, notamment en raison de l'absence de barrières linguistiques;
- De plus, le cirque social*, développé il y a plus de 20 ans, est utilisé par plus de 20 organisations au Québec, touchant plus de 1 000 personnes annuellement.

*Le cirque social fait référence au mouvement croissant vers l'utilisation des arts du cirque comme moyens de justice sociale. Il utilise des outils pédagogiques alternatifs pour travailler avec des jeunes marginalisés ou à risque social.

1. Source : En Piste, Cap sur nos territoires pour le développement national des arts du cirque, plan directeur 2017-2027.

Analyse sectorielle de l'industrie des arts du cirque (suite)

Secteur des arts du cirque (suite)

Impacts de la Cité des arts du cirque sur la structure économique du secteur

La Cité des arts du cirque joue un rôle de premier plan dans la vitalité économique du secteur. Depuis les années quatre-vingt-dix, cette grappe sectorielle se veut un pôle de créativité, d'innovation, de rayonnement et d'emplois important dans l'arrondissement.

La cité génère un achalandage important :

- Plus de 2 000 personnes par jour y viennent étudier ou travailler;
- 135 000 visiteurs annuels assistent à un spectacle.

Institutions du secteur sur le territoire à l'étude

1. École nationale de cirque (ENC)

Établissement d'enseignement secondaire et collégial qui a pour mission première de former des artistes de cirque. Il accueille 150 étudiants de partout au pays et son équipe pédagogique et artistique compte 80 membres.

2. Centre de recherche, d'innovation et de transfert en arts du cirque (CRITAC)

Créé par le Service de la recherche de l'ENC, ce centre a pour mission l'avancement et le transfert des connaissances en arts du cirque, dans le domaine des arts vivants et de la performance humaine. Le CRITAC est reconnu à titre de centre collégial de transfert de technologie (CCTT) depuis 2018.

3. Siège social du Cirque du Soleil

Ce laboratoire de l'imagination réunissant les plus grands esprits créatifs, artisans et spécialistes de toutes les disciplines de l'art s'est implanté dans le quartier au début des années 2000. Ayant achevé son troisième agrandissement en 2007, l'édifice du siège social du Cirque du Soleil a une superficie totale de 36 600 mètres carrés. En 2019, 1 600 employés y travaillaient.

4. La TOHU

Seul diffuseur spécialisé en cirque contemporain en Amérique du Nord, la TOHU s'appuie sur une mission à trois volets interconnectés : Cirque – Terre – Humain. Elle se présente comme un laboratoire de développement durable par la culture (premier bâtiment vert certifié LEED Or au Québec). Elle est un moteur de vitalité culturelle, sociale et économique au sein du quartier Saint-Michel.

Analyse sectorielle de l'industrie des arts du cirque (suite)

Secteur des arts du cirque (suite)

Impacts de la pandémie sur le secteur

- Le milieu culturel dans son ensemble a été affecté grandement par la pandémie de COVID-19, particulièrement au niveau des arts vivants. On estime à 19 M\$ les pertes de revenus pour les compagnies de cirque¹;
- Deux artistes de cirque sur trois envisagent une transition de carrière²;
- Le Cirque du Soleil a pour objectif un retour à la rentabilité en 2022 seulement³.

Sources :

1. et 2. Étude d'En Piste (regroupement national des arts du cirque québécois), mai 2020.

3. *La Presse*, « Cap sur la rentabilité en 2022 », 24 novembre 2020.



Analyse sectorielle de l'industrie de la fabrication

Secteur de la fabrication

Définition du secteur

- Ce secteur comprend les établissements dont l'activité principale est la transformation de matières ou de substances en nouveaux produits. Sont aussi assimilées aux activités de fabrication des activités telles que l'assemblage des composants de produits fabriqués, le mélange de matières, la finition de produits fabriqués par la teinture, le traitement thermique, le placage et d'autres procédés similaires. Les établissements du secteur de la fabrication sont connus sous diverses appellations selon les domaines, par exemple usines, fabriques ou manufactures. Le secteur de la mode

Attributs du secteur

- L'immobilier du territoire Jarry/Pie-IX est adapté pour le secteur d'activité de la fabrication (dimension des locaux, superficie, etc.);
- Auparavant, Montréal était reconnue comme étant la capitale canadienne de la mode. Bien qu'elle ait perdu son titre, elle reste l'une des plus importantes villes de la mode et du vêtement au Canada.

Vitalité économique

- Sur les 13 % d'emplois en fabrication, 62 % sont en fabrication de vêtements;
- On retrouve notamment deux grand employeurs, dont Doris Hosiery Mills Inc. (fabricant de vêtements) et Peerless Clothing Inc. (1 000 employés), qui sont deux des plus importants employeurs du secteur;
- De plus, sur les 13 % d'emplois en fabrication, 15 % sont dans le secteur de la fabrication de boissons, plus précisément dans l'entreprise Keurig.

Impact

- Ce secteur n'a pas été affecté significativement par la COVID-19.



Balisage de secteurs industriels similaires

Balisage de secteurs industriels similaires

Carte des secteurs



Balisage de secteurs industriels similaires

Secteur Sud-Ouest (Saint-Henri)



Aspect historique du secteur

- À une certaine époque, le chômage et la pauvreté de la classe ouvrière étaient parmi les plus élevés à Montréal. Les usines qui s'étaient installées quelques années plus tôt avaient déménagé vers d'autres parcs industriels plus modernes, ce qui n'aidait aucunement la population à trouver des emplois.



Population

- Presque 40 % de la population a entre 15 et 34 ans;
- Le taux de croissance depuis 2011 est plus du double de celui de Montréal (7,9 %).



Chômage/criminalité

- Le taux de chômage est en baisse, suivant la tendance montréalaise;
- Le taux de criminalité à Saint-Henri est de 8 % plus élevé que la moyenne montréalaise.



Revenu

- En 2016, pour la première fois, le revenu médian des habitants de Saint-Henri (27 893 \$) a dépassé celui de l'agglomération de Montréal, avec un taux de croissance de 34,4 %.



Nombre d'entreprises/ type prédominant

- Défini par le secteur de l'alimentation, avec le marché Atwater, la brasserie Saint-Ambroise et les nombreux restaurants (54 en 2011; 70 en 2016).



Immobilier

- Il s'agit d'une ancienne zone industrielle ayant une abondance d'entrepôts, ce qui a permis d'attirer des artistes à la recherche de beaucoup d'espaces et de loyers bas;
- La valeur des propriétés a augmenté de 267 % depuis 1996, comparativement à 90 % pour l'agglomération de Montréal.



Moyen de revitalisation

- Création du Regroupement pour la relance économique du Sud-Ouest (OBNL) en 1989;
- Désignation du canal Lachine comme lieu historique.

Balisage de secteurs industriels similaires

Secteur Sud-Ouest (Pointe-Saint-Charles)



Aspect historique du secteur

- Avec la fermeture du canal de Lachine en 1970, les industries sont parties et ont laissé derrière elles de nombreux chômeurs et une grande pauvreté. Après la réouverture du canal de Lachine à la navigation de plaisance en 2002, plusieurs anciennes industries ont été transformées en copropriétés.



Population

- On constate que la population est plus jeune à Pointe-Saint-Charles et qu'il y a un accroissement plus rapide de la population âgée.



Chômage/criminalité

- Le taux de criminalité de Pointe-Saint-Charles est de 1 % plus élevé que la moyenne de l'agglomération de Montréal.



Revenu

- Le nombre de résidents qui ont un emploi dans l'industrie des services professionnels, scientifiques et techniques a augmenté de 116,8 % depuis dix ans.



Nombre d'entreprises/ type prédominant

- Majoritairement des entreprises de services professionnels en intelligence artificielle et en technologie.



Immobilier

- Anciennes usines transformées en copropriétés de luxe. Processus de gentrification dans le secteur;
- Le nombre de ménages propriétaires a augmenté de 26,9 % depuis 2011 et celui des ménages locataires, de 2,4 %.



Moyen de revitalisation

- Le secteur s'est positionné comme un incubateur d'innovation;
- Une aide au développement des entreprises a été créée;
- Un plan de développement a été mis en place;
- Un partenariat avec Centech, HEC, Poly et la Maison Notman a été établi pour accueillir les *start-up*.

Balisage de secteurs industriels similaires

Secteur Mile End



Aspect historique du secteur

- En 1997, le Mile End a accueilli le développeur de jeux vidéo français Ubisoft, avec ses 3 000 nouveaux employés en technologie. Les boulangeries Fairmont et St-Viateur, spécialisées dans les bagels, sont emblématiques du quartier.



Population

- En 2016, près de 33 % de la population totale de l'arrondissement;
- On y recense 48 % de couples sans enfants, soit une proportion inférieure à celle enregistrée à l'échelle de l'arrondissement (52 %).



Chômage/criminalité

- Le taux de criminalité du Mile End est de 12 % inférieur à la moyenne de l'agglomération de Montréal.



Revenu

- Le revenu médian et le revenu moyen du secteur sont plus élevés que ceux de l'arrondissement et ceux de l'agglomération de Montréal.



Nombre d'entreprises/ type prédominant

- Depuis les années 2000, ce secteur est reconnu comme un pôle d'innovation majeur à Montréal, où se concentrent nombre d'entreprises spécialisées en développement de jeux vidéo, en intelligence artificielle et en apprentissage automatique;
- Il abrite l'Institut des algorithmes d'apprentissage de Montréal (MILA), l'Institut de valorisation des données (IVADO), Element AI, le laboratoire en intelligence artificielle de la société française Thales ainsi que la division d'IA du groupe Desjardins.



Immobilier

- Le parc immobilier du secteur est majoritairement composé de petits immeubles à logements;
- À peu près 70 % des habitants du quartier louent leur maison, alors que les autres sont propriétaires.



Moyen de revitalisation

- L'arrivée des grandes entreprises en intelligence artificielle dans le secteur crée un engouement.

Balisage de secteurs industriels similaires

Secteur Angus



Aspect historique du secteur

- Les usines Angus constituaient un complexe industriel voué à la construction de matériel roulant ferroviaire. En 20 ans, le Technopôle Angus est passé d'une ancienne friche industrielle à un quartier d'avant-garde dans le domaine du développement durable.



Population

- Depuis 2006, Angus a vu sa population augmenter pour passer de 14 400 habitants en 2006 à 16 190 en 2016;
- 36,2 % de la population a entre 20 et 39 ans.



Chômage/criminalité

- Données non disponibles pour le secteur;
- Lors du recensement de la population de l'arrondissement, le groupe des 15 ans et plus présentait un taux de chômage de 7,5 %.



Revenu

- Données non disponibles pour le secteur;
- En 2016, le revenu médian de l'arrondissement est de 32 036 \$; 29 % de la population pouvait compter sur un revenu de 50 000 \$ et plus, et de ceux –ci plus de 5 % des habitants touchaient 100 000 \$ et plus.



Nombre d'entreprises/ type prédominant

- Le Technopôle Angus est à la fois un projet de revitalisation urbaine et un laboratoire « grandeur nature » de développement durable et d'innovation sociale;
- Plusieurs enseignes renommées, comme Café Station W, Chocolats Favoris, Magnolia et le réputé Hoogan et Beaufort. Le quartier est aussi un secteur privilégié par des entreprises comme MELS, Ubisoft et l'agence Ig2;
- Plusieurs entreprises dans le secteur sont à vocation communautaire et sociale.



Immobilier

- 39 % des logements privés sont des copropriétés, ce qui est significativement supérieur à la proportion observée dans l'ensemble de Rosemont, où ce taux est de 19 %.



Moyen de revitalisation

- Le principe *vivre, travailler et s'amuser* a été mis de l'avant dans le développement du quartier;
- Des acteurs du milieu communautaire se mobilisent pour former la Société de développement Angus. Son approche est claire : développer le territoire durablement, en tenant compte des besoins de celui-ci.

Quatre stratégies clés du balisage



Saint-Henri

Promouvoir les caractéristiques du territoire (canal Lachine)



Pointe-Saint-Charles

Offrir des services à valeur ajoutée répondant aux besoins des *start-up* en innovation

Actions :

- Plan de développement;
- Création d'une aide au développement des entreprises;
- Regroupement pour la relance économique du Sud-Ouest (OBNL).



Angus

- Revitaliser le territoire
- Générer des retombées
- Innover avec le milieu



Mile End

Création d'un *hub* en intelligence artificielle

Actions :

- Entreprises en économie sociale;
- Une vision intégrée du développement urbain ainsi que la qualité de ses constructions et de ses aménagements;
- Favoriser la création d'un pôle.



Analyse diagnostique

La collecte de données primaires a été réalisée auprès d'organisations de différents secteurs économiques du territoire à l'étude

Objectifs de la consultation des parties prenantes :

- Analyser les principaux enjeux sociaux et culturels dont il faut tenir compte dans le développement économique du secteur;
- Documenter les avantages et les désavantages ainsi que les opportunités et menaces du territoire pour les entreprises;
- Identifier les conditions gagnantes à mettre en place pour que le secteur se développe de manière équilibrée;
- Connaître la vision et les recommandations des parties consultées quant au développement économique du territoire.

Organisations participantes :

Au total, 15 organisations ont participé aux consultations du 2 octobre au 1^{er} décembre :

Arts de la scène	Culture	Parcs	Développeurs / construction
<ul style="list-style-type: none">• Cirque du Soleil;• TOHU;• École nationale de cirque;• Innovitech.	<ul style="list-style-type: none">• Culture Montréal;• La Cenne;• Ateliers créatifs.	<ul style="list-style-type: none">• Grands parcs (Ville).	<ul style="list-style-type: none">• Construction Citral (projet résidentiel L'Acrobate);• Domra Construction.
Communautaire	Fabrication	Services aux entreprises	Autres
<ul style="list-style-type: none">• Vivre Saint-Michel en santé.	<ul style="list-style-type: none">• uMake;• Vulcan Hoist Palan.	<ul style="list-style-type: none">• Groupe 3737.	<ul style="list-style-type: none">• Spin Sanibox (antérieurement Spin Jeux).

*Il est à noter que nous n'avons pas eu d'entretien avec des entreprises en lien avec la carrière directement ou indirectement.

Les atouts du secteur sont multiples, dont notamment le dynamisme du pôle de la Cité du Cirque et une situation géographique enviable



Positionnement géographique	Activités économiques	Pôles commerciaux	Attraits distinctifs	Volets social et communautaire
<ul style="list-style-type: none">• Proximité des voies d'accès, notamment l'autoroute Métropolitaine (A40), la rue Jarry, le boul. Saint-Michel, le boul. Pie-IX et l'autoroute Papineau (A19);• Bon accès véhiculaire;• Situation géographique centralisée dans la RMR de Montréal.	<ul style="list-style-type: none">• Coût des loyers commerciaux et industriels compétitif;• Prix d'achat d'immeubles non résidentiels bas;• Dynamisme du pôle majeur d'emplois de la Cité des arts du cirque;• Centre d'innovation reconnu en matière de gestion environnementale (Biomonde).	<ul style="list-style-type: none">• Bonne desserte en matière de commerces de biens courants.	<ul style="list-style-type: none">• Deuxième plus grand parc métropolitain de la ville de Montréal (parc Frédéric-Back);• Infrastructures sportives de marque (Taz, stade de soccer);• Seul diffuseur spécialisé en cirque en Amérique du nord.	<ul style="list-style-type: none">• Population diversifiée, en croissance et important bassin de travailleurs;• Nombreux organismes communautaires actifs dans le secteur.

Les contraintes du secteur ont trait à une mobilité difficile et à un manque de mixité et de cohésion des sous-secteurs et des activités économiques



CONTRAINTES

Mobilité

- Mobilité des axes est-ouest (Pie-IX/Papineau) à l'intérieur du secteur est difficile;
- Mauvaise desserte par le transport en commun et accès complexe au réseau de métro depuis certaines portions du territoire;
- Environnement non favorable à la mobilité active, particulièrement à la porte d'entrée du secteur Jarry Est (circulation dense, tronçons non sécuritaires, géométrie inadéquate, parcours piétonniers discontinus ou inadaptés, etc.).

Attributs urbanistiques

- Présence d'enclaves importantes dans le secteur (parc Frédéric-Back, c0arrière Saint-Michel, autoroute Métropolitaine);
- Zonage déstructuré qui engendre une grande proximité entre les usages industriels et résidentiels.

Activités économiques

- Taux d'inoccupation des locaux commerciaux élevé;
- Nuisances attribuables aux types d'activités, dont notamment les commerces de services d'automobiles, le traitement des matières résiduelles, le dépôt à neige (odeurs, bruits, circulation de camions lourds, etc.);
- Secteur des avenues et secteur adjacent au parc Frédéric-Back composés de petites entreprises générant peu d'emplois et peu esthétiques visuellement;
- Impact négatif des activités du centre de tri sur la cohésion du secteur de la Cité du Cirque.

Volet social

- Population moins scolarisée que dans le reste de l'arrondissement et de la RMR;
- Faible pouvoir d'achat des résidents (21 % des résidents/ménages sont considérés comme étant à faible revenu);
- Taux de chômage élevé (11,1 % vs 9,6 % à Montréal en 2016);
- Sentiment que le secteur est peu sécuritaire.

Opportunités et menaces

OPPORTUNITÉS



- Cité des arts du cirque comme institution de prestige, distinctive, reconnue mondialement, bassin de talents, présentement en démarche de renouvellement de vision;
- Venue du SRB Pie-IX consolidera la desserte en transport collectif;
- Partenariat public-privé pour l'utilisation commune des espaces de stationnement actuels;
- Immeubles de grand gabarit du boul. Crémazie Est ayant un potentiel de reconversion pour grandes entreprises;
- Implantation de la place des Producteurs sur le boulevard Pie-IX;
- Pénurie d'espaces industriels près du centre-ville et augmentation des loyers du Mile End, ce qui a entraîné une migration des entreprises (fabrication nichée);
- Développement du parc Frédéric-Back comme destination récréotouristique unique dans la grande région de Montréal (révision du plan directeur en cours);
- Mobilisation des acteurs en vue de la réalisation du potentiel économique du territoire;
- La carrière Saint-Michel est l'un des plus grands espaces vacants à développer sur l'île de Montréal.

MENACES



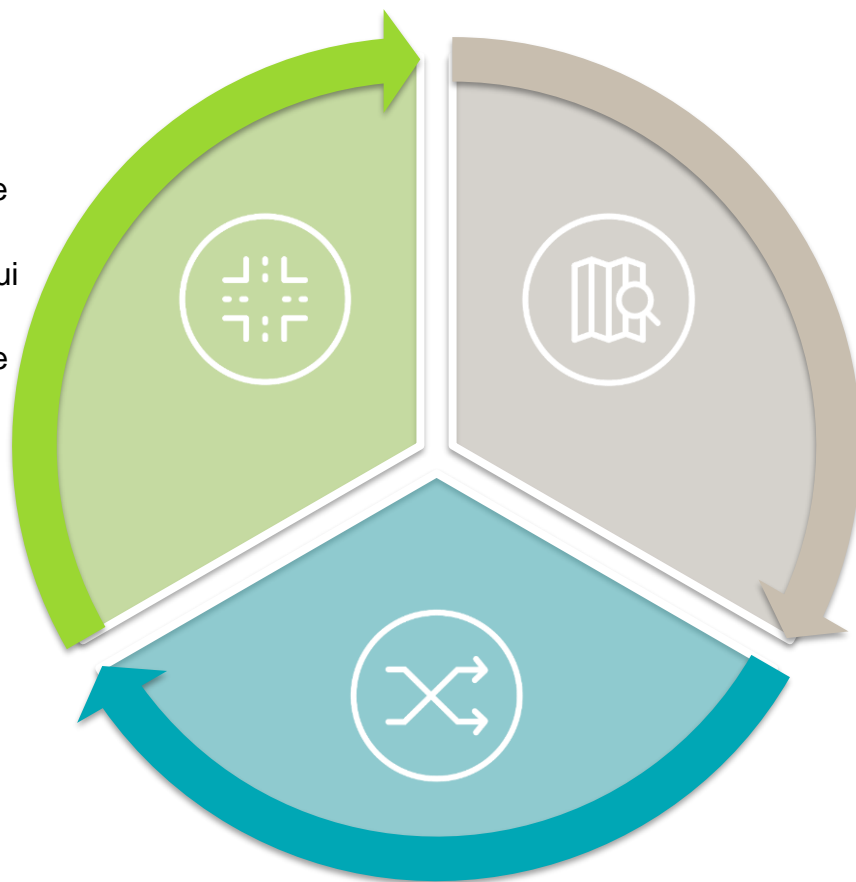
- La mobilité difficile est un frein majeur à l'implantation de nouvelles entreprises;
- Perception d'un manque d'espaces de stationnement;
- Perception très industrielle du territoire, ce qui crée peu d'engouement pour ce secteur de Montréal;
- Peu de possibilités d'expansion pour les entreprises en place;
- Ralentissement des activités économiques dû à la pandémie de COVID, particulièrement dans le secteur culturel :
 - Le siège social du Cirque du Soleil, qui employait 1 600 personnes en 2019, connaît des temps incertains du fait de la pandémie de COVID-19 et de l'arrêt quasi complet des activités, ce qui a amené ses créanciers, principalement américains, à acquérir le Cirque (l'entente stipule que le siège social du Cirque doit demeurer à Montréal minimalement pour cinq ans*);
- Prévision de la réfection de l'autoroute Métropolitaine d'ici l'automne 2021;
- Effet de spéculation et de gentrification dû à l'attrait des nouveaux projets immobiliers et d'autres aménagements (prolongement de la ligne bleue, SRB Pie-IX, parc Frédéric-Back, etc.).

*Source : « Le Cirque du Soleil accepte une offre d'achat de ses créanciers », *Le Monde*, 17 juillet 2020.

Trois grands enjeux se dégagent de l'analyse diagnostique

Mobilité difficile :

Le secteur ne favorise pas la mobilité active (piétons, vélos, etc.). De plus, le transport sur l'axe est-ouest ne peut se faire de façon linéaire du fait du parc Frédéric-Back et de la carrière, qui occasionnent des détours importants. Aussi, les corridors de mobilité sont parfois inexistantes aux endroits stratégiques, et le transport en commun n'est pas optimal.



Attractivité territoriale :

Le secteur est peu attrayant pour les employeurs et les résidents potentiels étant donné notamment la présence de zones déstructurées, le manque de commerces de proximité, l'absence de cœur de quartier, la faible mixité, la présence de multiples nuisances et l'image du secteur (perçu comme étant avant tout industriel).

Manque de cohésion du secteur :

Le secteur constitue un milieu hétérogène, où il existe une mixité incohérente. La Cité des arts du cirque s'est quant à elle développée en silo, créant une fracture par rapport au reste du territoire. Aucun écosystème n'a vu le jour autour de la cité.



Vision et axes de développement

Vision pour le territoire à l'étude

Un quartier reconnu pour sa créativité et son innovation
dans le domaine des arts vivants

Quatre axes de développement soutiennent la vision du quartier



Créer un milieu de vie
attrayant et convivial



Valoriser le secteur actuel
des arts vivants



Miser sur la dynamisation du secteur de
la fabrication et la mettre en relation avec
le secteur des arts vivants



Requalifier le secteur de
l'entretien et de la réparation

Axe de développement

1

Créer un milieu de vie attrayant et convivial

Dynamiser l'offre commerciale

- **Promouvoir l'attrait du secteur pour les commerces de proximité**, la restauration et le divertissement en misant sur la forte disponibilité de locaux à des prix relativement faibles et sur la forte demande (offre très faible, mais présence d'une population jeune et familiale).

Investir dans la revitalisation du cadre bâti et de la trame urbaine

- **Encourager le *placemaking***, soit l'appropriation de l'espace public par la communauté afin de renforcer la convivialité du secteur grâce à des projets collectifs orientés vers les besoins et le bien-être de la communauté (projets artistiques, jardins communautaires, etc.). Ces projets pourraient notamment être portés et soutenus par l'important secteur communautaire présent dans le quartier.

Dynamiser l'offre culturelle

- **Bonifier l'offre d'activités sportives, culturelles et éducatives** de manière à ce qu'elles soient facilement accessibles pour la population (prêt de matériel sportif, expositions en plein air, parcours éducatifs, etc.).

Poursuivre/accélérer le développement du parc Frédéric-Back comme destination récréotouristique signature

- **Améliorer l'accessibilité du parc** en voyant à ce qu'il soit possible de s'y rendre de manière conviviale et sécuritaire, à la fois à pied, à vélo et en transport collectif.

Axe de développement

2

Valoriser le secteur actuel des arts vivants

Définition des arts vivants

Les arts vivants sont des arts qui sont exécutés pour un public. Ils se distinguent des arts visuels, qui se caractérisent par le fait que les artistes utilisent de la peinture, des toiles ou divers matériaux pour créer des objets d'art physiques ou statiques.

L'art vivant correspond à de nombreux modes d'expression artistique, de la représentation à l'improvisation : le théâtre, la danse, les arts du cirque, les arts de la rue, les arts de la marionnette, l'opéra, la musique *live*, etc.

Le concept a émergé au début des années quatre-vingt-dix à l'initiative des milieux artistiques et culturels. L'objectif était de réunir sous cette appellation un ensemble de pratiques et de comportements professionnels, économiques, artistiques et sociologiques.

Source : <https://www.cairn.info/pratiquer-l-art-therapie--9782100760930-page-102.htm>



Axe de développement

2

Valoriser le secteur actuel des arts vivants

Développer un pôle industriel des arts vivants

- **Élargir le secteur des arts du cirque** pour y accueillir des entreprises et des institutions reliées à l'art et à la culture de façon plus générale (plus grande masse critique);
- **Attractivité des entreprises d'activités économiques complémentaires;**
- **Création d'une zone d'innovation** en l'intégrant dans une démarche de développement durable (en lien avec le projet mené par la TOHU et Innovitech);
- **Vecteur d'innovation et d'intégration des technologies** (améliorer et développer l'expérience par les outils technologiques).

Favoriser le développement d'un écosystème des arts vivants

- **Encourager et renforcer le maillage et les synergies avec des acteurs du milieu** au sein et en dehors du pôle des arts (dans les domaines de la diffusion, de l'événementiel, de la fabrication, des jeux vidéo) de manière à rendre le secteur plus attrayant pour des entreprises évoluant dans des domaines connexes;
- **Fédérer l'écosystème des arts vivants autour d'une mission, d'une vision et de valeurs communes.** La valeur créée au sein d'un écosystème est plus forte et l'intelligence collective est davantage sollicitée si ses membres souhaitent converger vers un but commun.

Axe de développement

3

Miser sur la dynamisation du secteur de la fabrication et la mettre en relation avec le secteur des arts vivants

Orienter le positionnement économique du territoire vers les créneaux de la fabrication légère innovante

- **Participer à une démarche de consultation des entreprises de fabrication** du territoire afin de mieux comprendre leurs besoins et leurs attentes (services d'accompagnement, besoins immobiliers, etc.);
- **Documenter l'offre de services actuelle et cibler les écarts entre l'offre et les besoins** – repérer les occasions de développement ou de réalignement des services, des programmes et des modes d'intervention.

Créer une synergie des entreprises de fabrication avec le pôle des arts

- **Développer et accompagner les initiatives de maillage** entre le secteur des arts du cirque et celui de la fabrication.

Favoriser les pratiques de développement durable et le virage numérique

- **Développer et soutenir** (accompagnement, formation, soutien financier) **les entreprises qui souhaitent effectuer un virage numérique** et s'inscrire dans une démarche de développement durable.

Axe de développement

4

Requalifier le secteur de l'entretien et de la réparation

Requalifier le secteur de l'entretien et de la réparation

- **Secteur des avenues/secteur adjacent au parc Frédéric-Back**
 - Il existe plusieurs manières de requalifier les locaux d'entretien et de réparation : galeries culturelles, espaces de *coworking*, espaces locatifs pour des *start-up*. Il s'agit de miser sur la disponibilité des locaux et sur les prix relativement faibles, qui sont des facteurs particulièrement importants pour attirer des projets culturels et entrepreneuriaux;
 - Il faudrait aussi aider certaines entreprises à se relocaliser dans le secteur des avenues afin de favoriser leur requalification. Un programme d'accompagnement et de financement pourrait être mis en place pour guider les entreprises dans cette démarche;
- **Améliorer l'accessibilité du secteur** (stationnement, transport en commun) pour amener les entreprises à venir s'y installer.



**Condition de succès et
mise en œuvre**

Conditions de succès du positionnement proposé

Présence des caractéristiques fonctionnelles recherchées par les entreprises de fabrication légère, dont :

- Espaces locatifs flexibles de superficie variable (2 000 à 5 000 pieds carrés) et offrant les caractéristiques recherchées par la fabrication (construction en béton, monte-charge, hauteur libre de 24 pieds et plus, etc.);
- Coûts d'occupation abordables durant les phases de démarrage;
- Accès au transport en commun, ce qui favorise l'attraction et la rétention de la main-d'œuvre;
- Accès à du stationnement favorisant notamment les déplacements des fournisseurs et des clients.

Continuum de services de soutien répondant aux besoins des entreprises innovantes à toutes les étapes de leur développement et de leur croissance :

- Complémentarité des services offerts par les intervenants économiques;
- Maillage des entreprises, des organismes, des centres de recherche et des institutions d'enseignement.



Condition de succès du positionnement proposé (suite)

Image de marque (*branding*) claire, mettant en valeur les facteurs d'attraction du territoire tels que :

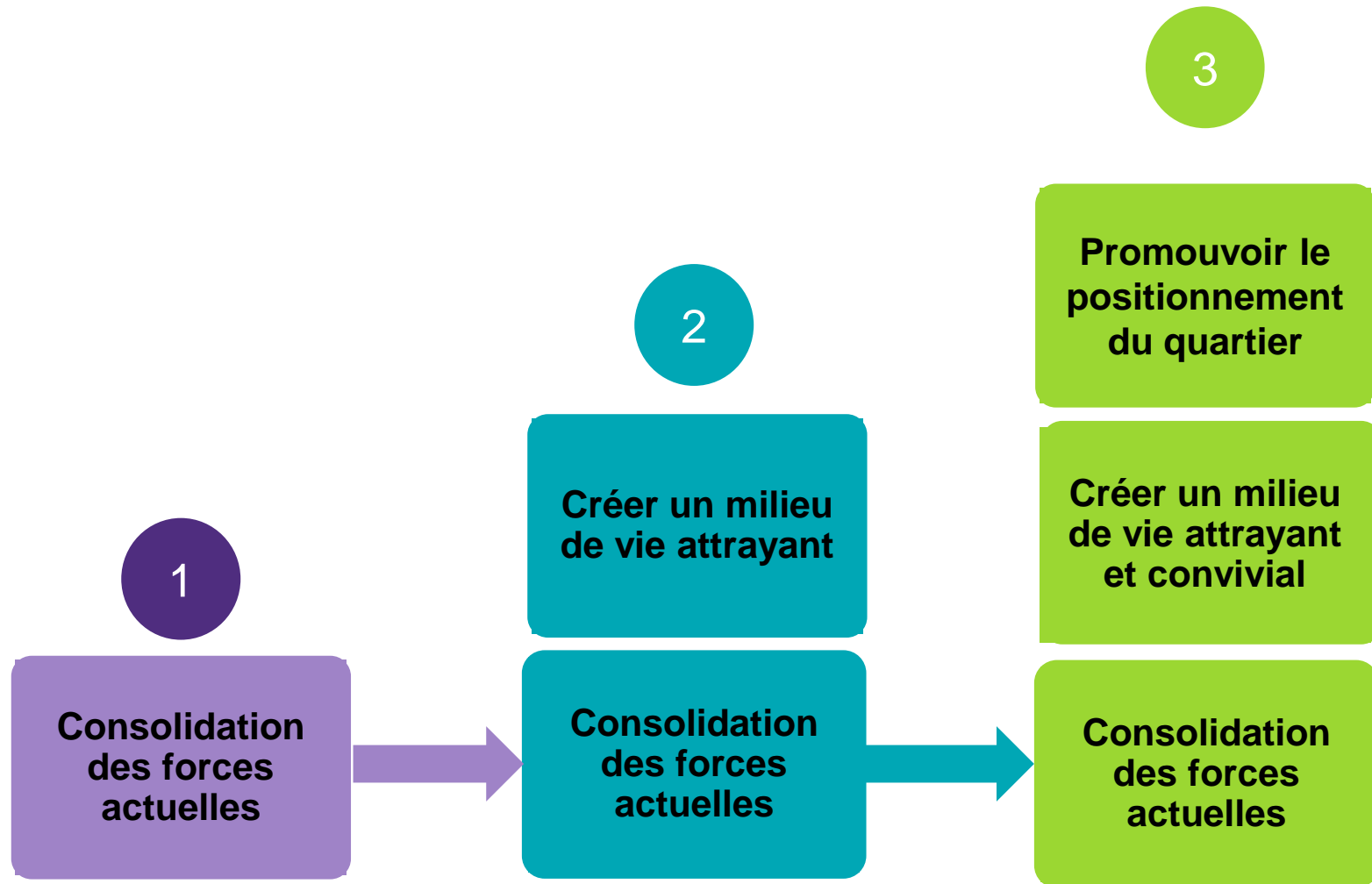
- Stratégie de promotion;
- Présence et visibilité d'entreprises phares;
- Ambassadeurs (citoyens et employeurs du secteur).

Mesures favorisant un redéveloppement immobilier aligné sur les besoins des entreprises :

- Incitatifs significatifs pour la mise à niveau des immeubles existants ou la construction d'immeubles neufs.



Mise en œuvre



Consolidation des forces actuelles

Positionnement basé sur les forces actuellement reconnues par l'ensemble du territoire, soit sa proximité au centre-ville, les accès autoroutiers, les entreprises existantes et le parc Frédéric-Back :

- Établir et faire connaître auprès des acteurs économiques une vision d'aménagement et de développement qui exprime clairement les attentes de la Ville :
 - Développer une vision claire et obtenir un consensus quant aux objectifs visés, tant pour le projet dans son ensemble que pour le développement des sous-secteurs;
 - Préciser le niveau de participation de la Ville sur les plans financier et réglementaire, soit :
 - Proactif : achat ou expropriation, réalisation des travaux de décontamination, incitatifs, programmes de subvention à la décontamination, etc.;
 - Supporteur : identification du territoire à requalifier et définition d'une vision, mais sans l'adoption d'un cadre réglementaire formel;
 - Réactif : réponse en fonction des demandes du milieu;

Consolidation des forces actuelles *(suite)*

- Éliminer les irritants actuels :
 - Étude de stationnement (pénurie réelle vs gestion déficiente);
 - Mise en place d'une offre en transport collectif adaptée aux besoins des travailleurs;
- Mettre l'accent sur la propreté (image physique de l'arrondissement) :
 - Entretien régulier des espaces publics et intervention auprès des entreprises malpropres;
- Favoriser l'implantation de quelques points de restauration;
- Promouvoir le potentiel de mise en valeur et les sites disponibles à l'aide d'un plan de communication ciblant les acteurs institutionnels et les entreprises recherchées;
- Mettre en place un incitatif à la construction et à la rénovation d'immeubles à des fins d'activités de fabrication et d'arts vivants.

L'étape 1 constitue la base des deux autres étapes.

Créer un milieu de vie attrayant

- Repenser le domaine public dans le but de soutenir les efforts de développement économique par l'amélioration de la qualité de vie (verdissement, transport actif, routes, etc.);
- Définir une image de marque (*branding*) pour le secteur qui soit attrayante et innovante;
- Appel d'offres de projets en lien avec la dynamisation du secteur (arts vivants, événements, etc.);
- Rendre l'information technique disponible pour les promoteurs afin d'accroître leur efficacité et de réduire les coûts des projets (par ex. : études environnementales, études de circulation, informations sur les sites, etc.);
- Accélérer les projets dans le parc Frédéric-Back.

Promouvoir le positionnement du quartier

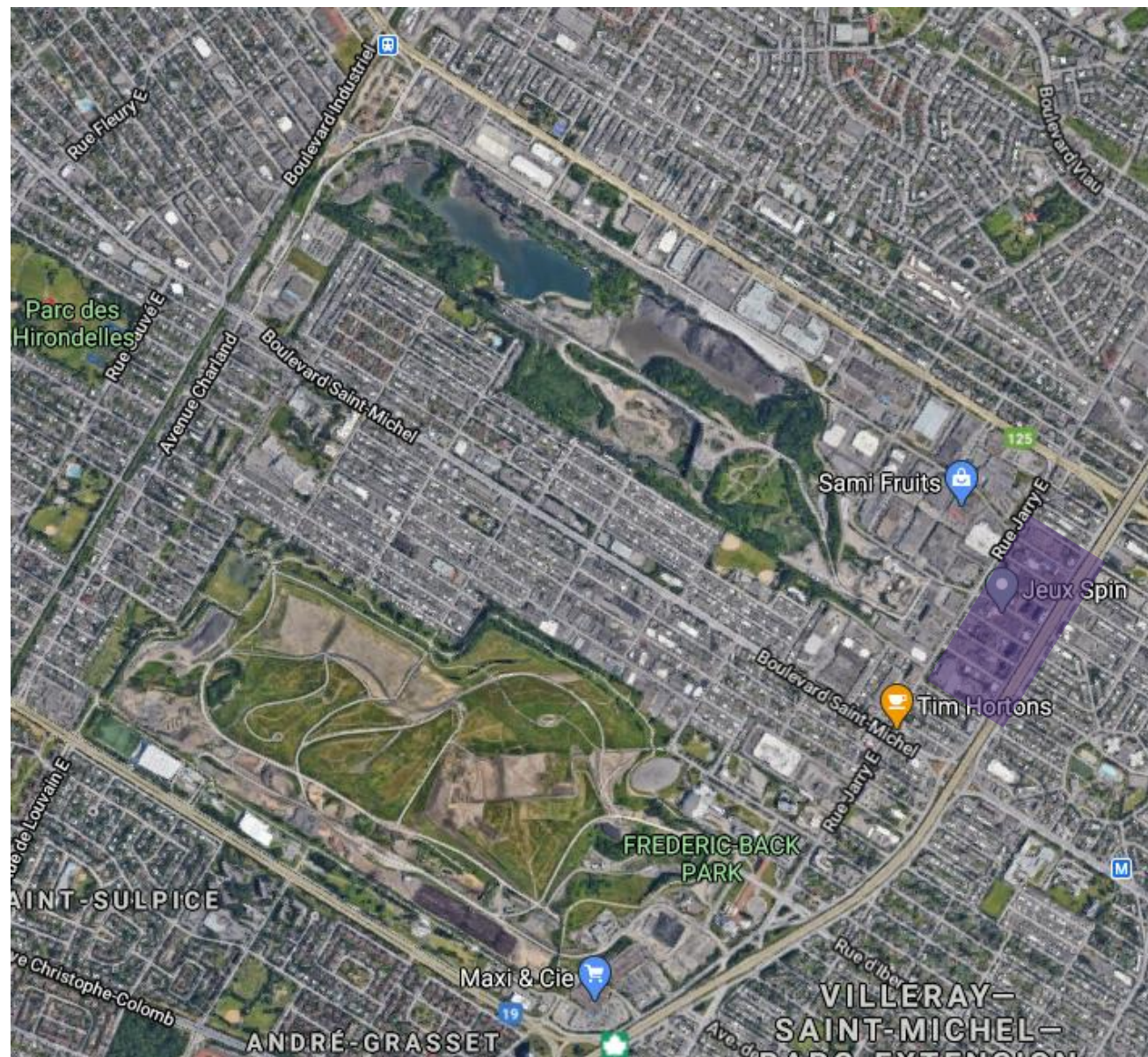
- Bâtir un plan de communication agressif en fonction de la vision;
- Soutenir la mise en œuvre de la zone d'innovation;
- Soutenir l'idée de la création d'un OBNL chargé du développement du secteur Jarry :
 - Permettre une gestion structurée, contrôlée et durable;
 - Offrir un environnement et des solutions immobilières compatibles avec les besoins des entreprises de fabrication et des arts du cirque;
 - Développer de façon structurée et établir des partenariats structurants (à long terme);
 - Permettre l'intégration des meilleures pratiques de développement durable :
 - Mettre en place les conditions favorisant une économie circulaire entre les entreprises du territoire (moyen terme);
 - Promouvoir les stratégies collaboratives et intégrées.

Annexes



Division du secteur à l'étude

Secteur à l'étude



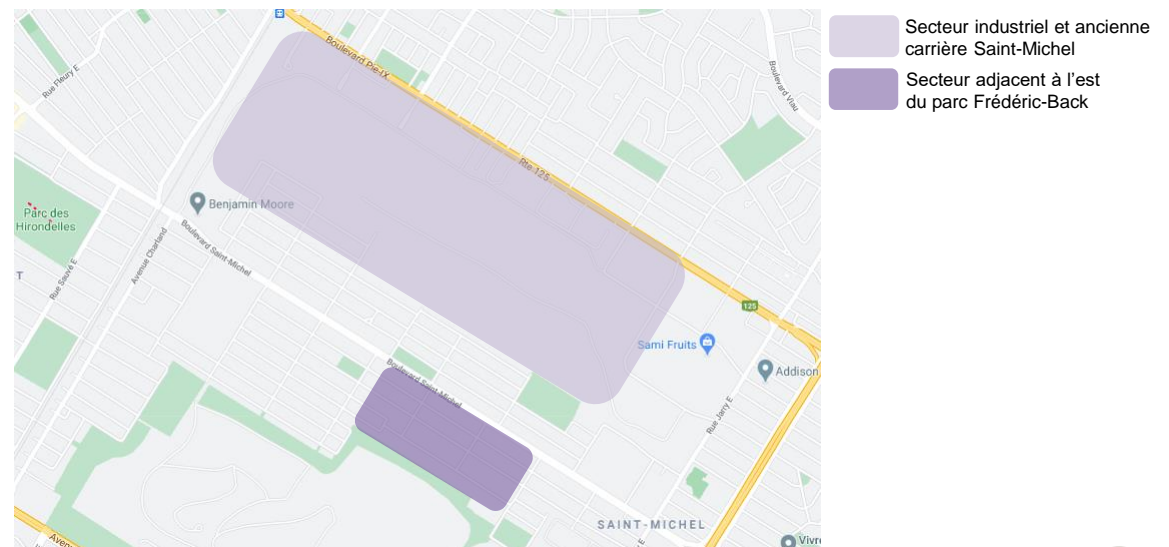
Secteur et sous-secteurs à l'étude

L'arrondissement a produit en 2015 un programme particulier d'urbanisme (PPU) dans le cadre du réaménagement de la rue Jarry Est, afin de passer d'un milieu dévolu aux activités industrielles et à l'automobile à un milieu de vie habité et convivial, avec une diversification des activités.

Le secteur affecté regroupait les quatre sous-secteurs suivants :



À ce secteur, nous ajoutons les sous-secteurs suivants :



Sous-secteurs

Secteur : Cœur du quartier

Localisation :

Situé essentiellement sur Jarry Est, entre la 2^e et la 14^e Avenue

Affectation du sol :

Secteur d'activités diversifié et zone mixte

Ce secteur arbore une concentration d'usages institutionnels (école, CHSLD, CLSC, aréna, caserne de pompiers, etc.), mais peu de commerces de proximité.



Source : PPU secteur de la rue Jarry Est (mai 2015).

Sous-secteurs (suite)

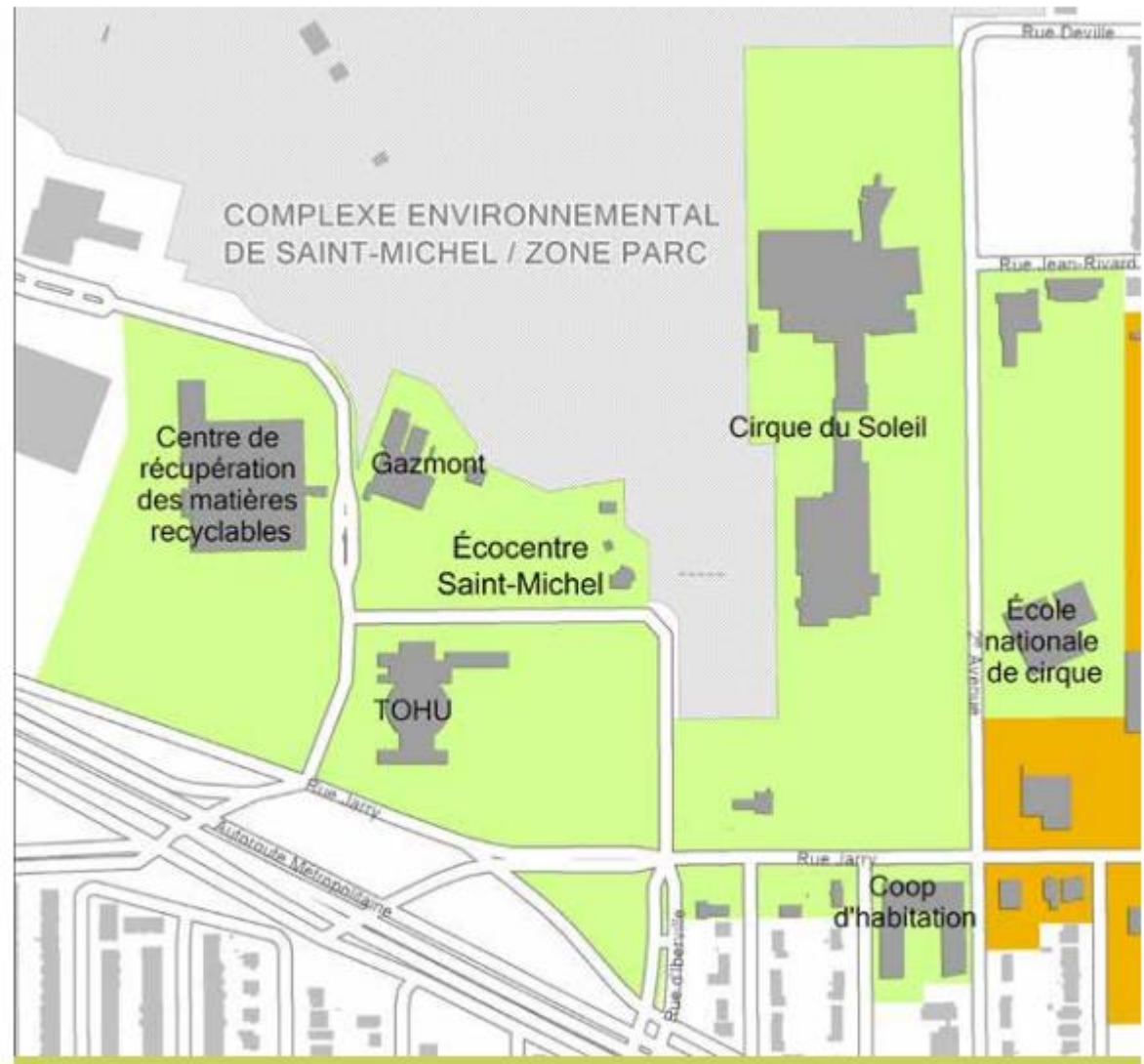
Secteur : Porte d'entrée

Localisation :

Délimité par le croisement du boulevard Crémazie et de la rue Jarry Est et par la 2^e Avenue

Affectation du sol :

Secteur



Source : PPU secteur de la rue Jarry Est (mai 2015).

Sous-secteurs (suite)

Secteur des affaires :

Localisation :

Au nord-ouest du secteur se trouve l'ancienne carrière Saint-Michel, qui occupe près de 20 % du territoire de Saint-Michel et qui constitue l'un des plus grands espaces vacants à développer sur l'île de Montréal.

Affectation du sol :

Secteur



Source : PPU secteur de la rue Jarry Est (mai 2015).

Sous-secteurs (suite)

Secteur : Vitrine Crémazie et les Avenues

Localisation :

Secteur délimité par le boulevard Crémazie Est et les terrains au sud de la rue Jarry Est entre la 14^e et la 20^e Avenue

Affectation du sol :

Secteur



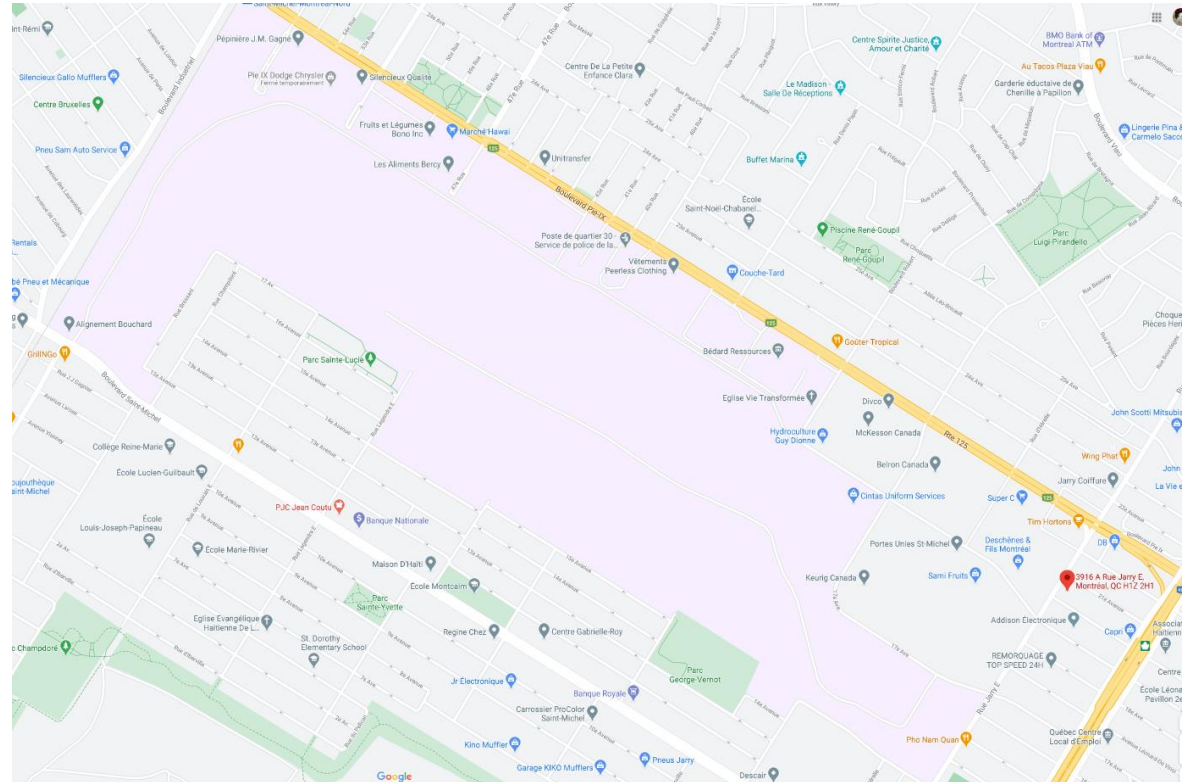
Source : PPU secteur de la rue Jarry Est (mai 2015).

Sous-secteurs (suite)

Secteur industriel et de la carrière Saint-Michel

Localisation :
Secteur entre le boul. Industriel, le boul. Pie-IX, et incluant la carrière Saint-Michel

Affectation du sol :
Secteur



Sous-secteurs (suite)

Secteur adjacent à l'est du parc Frédéric-Back

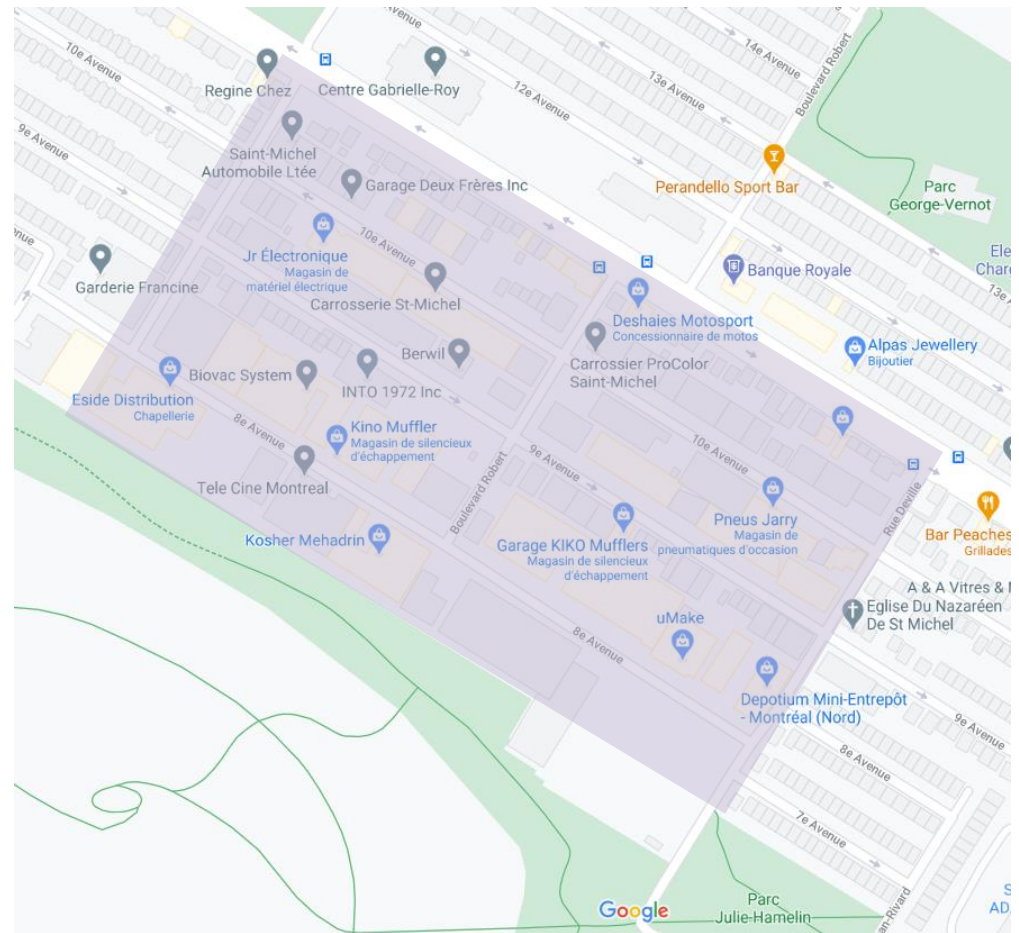
Localisation :

Délimité par le boulevard Saint-Michel, la rue Denis-Papin et la rue Deville

Affectation du sol :

Secteur d'activités diversifiées

Ce secteur est en grande partie constitué de garages et d'industries légères, avec une mixité résidentielle.



Immeubles de grand gabarit

Immeubles de grand gabarit du boulevard Crémazie Est

Compte tenu de leurs dimensions et de leurs capacités structurales, ces bâtiments offrent un potentiel de reconversion multiple, mais des investissements majeurs de modernisation et de mise à niveau sont essentiels. On y retrouve notamment les immeubles suivants :

3333, boul. Crémazie Est

(100 000 pi²)



3637, boul. Crémazie Est

(150 000 pi²)



Avantages

- Accessibilité;
- Localisation stratégique directement en bordure de l'autoroute Métropolitaine;
- Vastes espaces disponibles (dont 30 000 pieds d'espaces de stationnement au 3637, Crémazie);
- Coût abordable;
- Volonté des propriétaires et de l'Arrondissement quant à la reconversion de ces immeubles.

Source photos : Google Maps, 2020.

Source info : *Stratégie de développement urbain, volet 1 – économique : secteur de planification détaillée rue Jarry Est, novembre 2010.*

