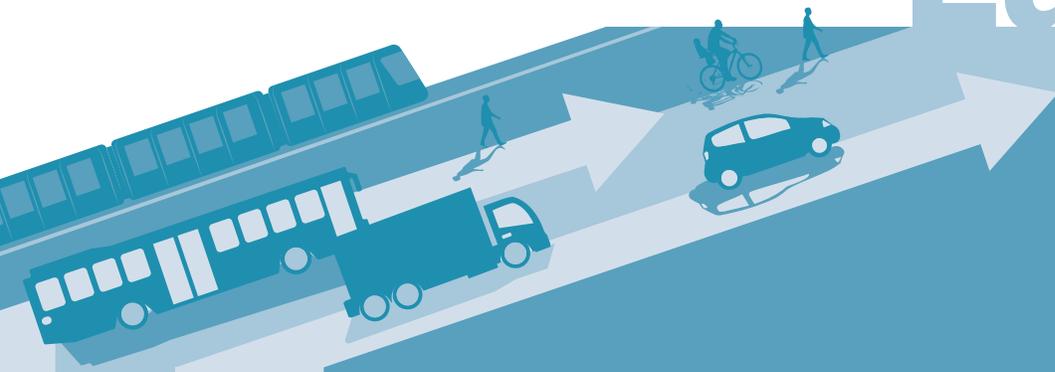


# Plan local de déplacements

## Arrondissement de LaSalle



PLAN D'ACTION | MAI 2017 | M03927A

**CIMA**  
Partenaire de génie

## **Directrice de projet - CIMA+**

Geneviève Lefebvre, ing.

## **Équipe de projet – CIMA+**

Geneviève Pharand, ing., D.E.S.S.

Chloé Lalancette, tech. dess, graphiste

## **Équipe de projet – Hill + Knowlton Stratégies**

Lindsay Wigington

Pauline Lambton

Sarah Kraemer

Jacques Bénard

## **Comité technique**

Christianne Cyrenne (chargée de projet PLD – LAS/TP)

Floriane Vayssières (AMT)

Marc Morin (LAS/Direction générale – Arrondissement de LaSalle)

Benoit Gauthier (LAS/TP – Arrondissement de LaSalle)

France Pelletier (LAS/TP – Arrondissement de LaSalle)

Sylvie Champagne (LAS/Urbanisme – Arrondissement de LaSalle)

André Marcotte (LAS/Communication – Arrondissement de LaSalle)

Guillaume Longchamps (Ville de Montréal)

Jonathan Harou (STM)

## **Comité directeur**

Christianne Cyrenne (chargée de projet du PLD – Arrondissement de LaSalle)

Benoit Gauthier (Arrondissement de LaSalle)

Danielle Mineault (Arrondissement de LaSalle)

Josée Troilo (Arrondissement de LaSalle)

Marc Morin (Arrondissement de LaSalle)

Nancy Blanchet (Arrondissement de LaSalle)

Normand Trottier (Arrondissement de LaSalle)

Pierre Dupuis (Arrondissement de LaSalle)

Mathieu Durand (SPVM)

## REGISTRE DES ÉMISSIONS ET RÉVISIONS ANTÉRIEURES

IDENTIFICATION	DATE	DESCRIPTION DE L'ÉMISSION ET/OU RÉVISION
E01	16/12/2016	Version préliminaire
E02	03/03/2017	Version finale pour commentaires
E03	03/04/2017	Version finale
E04	19/05/2017	Version finale
E05	30/05/2017	Version finale

# Table des matières

<b>1. Introduction</b>	<b>13</b>
1.1 Mise en contexte	15
1.2 Objectifs du PLD de LaSalle	15
1.3 Vision et orientations du PLD de LaSalle	16
<b>2. Plan d'action</b>	<b>17</b>
2.1 Réflexion sur les actions	19
2.2 Thématiques d'intervention du PLD	19
2.3 Conformité du PLD avec les autres politiques	20
2.4 Présentation des fiches d'intervention	20
<b>3. Thème 1 : Infrastructures urbaines</b>	<b>21</b>
3.1 Présentation des faits saillants du portrait et diagnostic	23
3.1.1 Enclavement de l'arrondissement de LaSalle	23
3.2 Identification de l'enjeu en lien avec les infrastructures urbaines	24
Enjeu 1 : Création de liens inter et intra-arrondissement	24
3.3 Interventions – Infrastructures urbaines (IU)	24
<b>4. Thème 2 : Cohabitation et partage de l'espace</b>	<b>29</b>
4.1 Présentation des faits saillants du portrait et diagnostic	31
4.1.1 Réseau piétonnier	31
4.1.2 Sécurité des déplacements	31
4.1.3 Notions de modération de la circulation	31
4.1.4 Gestion de la demande	32
4.2 Identification des enjeux en lien avec la cohabitation et le partage de l'espace	32
Enjeu 2 : Mobilité et sécurité des personnes	32
Enjeu 3 : Sécurité	33
Enjeu 4 : Adhésion à la mobilité durable	33
Enjeu 5 : Favorisation de la mobilité durable par l'entremise de mesures innovatrices	34
4.3 Interventions – Cohabitation et partage de l'espace (CP)	34
<b>5. Thème 3 : Mobilité durable</b>	<b>73</b>
5.1 Présentation des faits saillants du portrait et diagnostic	75
5.1.1 Réseau cyclable	75
5.1.2 Transport collectif	76
5.2 Identification des enjeux en lien avec la cohabitation et le partage de l'espace	77
Enjeu 6 : Amélioration des liens inter et intra-arrondissement	77
Enjeu 7 : Attrait du vélo comme mode de déplacement utilitaire	77
Enjeu 8 : Attrait du transport collectif	77
Enjeu 9 : Attrait des modes alternatifs à l'auto-solo traditionnel et à l'autopartage	77
5.3 Interventions – Mobilité durable (MD)	77

6. Mise en œuvre et suivi	107
6.1 Suivi et révision du PLD	109
6.1.1 Indicateurs de suivi	109
6.1.2 Bilan et révision du PLD	111

## Liste des figures

Figure 1-1 : Objectifs du Plan local de déplacements de LaSalle	16
Figure 2-1 : Thématiques d'intervention du PLD	19
Figure 2-2 : Fiche explicative	20
Figure 3-1 : Enclavement du territoire	23
Figure 5-1 : Réseau cyclable de l'arrondissement de LaSalle	75
Figure 5-2 : Couverture du réseau de transport collectif	76

## Liste des tableaux

Tableau 6-1 : Suivi des indicateurs - PLD de LaSalle	109
------------------------------------------------------	-----

## Liste des photos

Photographie 4-1 : Saillie de trottoir	32
Photographie 4-2 : Rue locale large	33

## Liste des annexes

Annexe A : Rapport sur l'atelier citoyen du 24 août 2016	
----------------------------------------------------------	--



# LISTE DES ACRONYMES

PLD	Plan local de déplacements
A-20	Autoroute 20
AMT	Agence métropolitaine de transport
AMM	Aide à la mobilité motorisée
AOT	Autorité organisatrice de transport
CGD	Centre de gestion des déplacements
CLSC	Centre local de services communautaires
CP	Canadien Pacifique
DAUSE	Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises
Enquête OD	Enquête Origine-Destination
GES	Gaz à effet de serre
MADA	Municipalité amie des aînés
MOBA	Mobilité Alternative
MPB	Mesure préférentielle pour autobus
MTMDET	Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
N.D	Non défini
OMS	Organisation mondiale de la Santé
PJCCI	Société des Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporées
PMD	Plan de mobilité durable
R-138	Route 138
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
SIVT	Service des infrastructures, de la voirie et des transports
SPVM	Service de police de la Ville de Montréal
SRB	Service rapide par bus
STM	Société de transport de Montréal
TDSL	Table de développement social de LaSalle



## Mot de la mairesse

C'est avec une grande fierté que nous vous présentons le Plan local de déplacements (PLD) de LaSalle, fruit d'un travail acharné et d'un vaste processus de consultations.

Ce précieux outil de planification permettra à l'arrondissement de guider globalement ses décisions futures en matière de transport et de mobilité. Reflétant parfaitement la volonté de l'arrondissement d'instaurer un partage harmonieux et sécuritaire des voies publiques, dans un esprit de respect entre les différents types d'usagers, le PLD établit une vision de mobilité sur un horizon de 20 ans, qui sera révisé et adapté tous les cinq ans.

Je tiens à remercier tous ceux et celles qui ont participé de près ou de loin à son élaboration. Nous déploierons le maximum d'énergie afin d'en assurer sa mise en œuvre et son succès.



A handwritten signature in black ink that reads "Manon Barbe". The signature is written in a cursive style and is positioned above a horizontal line.

**Manon Barbe**

Mairesse de l'arrondissement de LaSalle



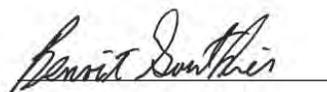
## Mot du directeur de l'arrondissement

Après plusieurs mois de travail acharné et de consultations auprès des citoyens, des organismes et des entreprises, nous sommes ravis et satisfaits de vous présenter le Plan local de déplacements de l'arrondissement de LaSalle.

Élaboré en continuité avec le Plan de transport de la Ville de Montréal et s'articulant autour de sept grandes orientations, ce plan accompagnera l'arrondissement au cours des prochaines années afin d'offrir aux résidents, étudiants et travailleurs un milieu de vie agréable, sécuritaire, attrayant et prospère. Cet outil de référence guidera les décisions et les interventions de l'administration en matière de mobilité et de transport pour les années à venir.

Bonne lecture !



  
**Benoit Gauthier, ing**  
Directeur d'arrondissement



# 1 > INTRODUCTION



## 1.1 Mise en contexte

Situé au sud-ouest de l'île de Montréal, LaSalle est le douzième arrondissement le plus peuplé de Montréal. Cet arrondissement compte plus de 74 000 habitants<sup>1</sup>, soit 4,5 % de la population totale de la ville. La population de LaSalle est à la fois jeune et vieillissante. En effet, 15 % des LaSallois sont âgés de moins de 14 ans et 19 % sont âgés de plus de 65 ans. À titre de comparaison, la moyenne de ces cohortes pour l'ensemble de Montréal est de 15 % pour les jeunes et 15 % pour les aînés<sup>2</sup>.

De par sa position géographique, l'arrondissement de LaSalle joue un rôle de porte d'entrée pour les résidents de la Couronne Sud se destinant à Montréal. Il est bordé par d'importants axes routiers de la grande région de Montréal :

- › L' A-20;
- › L'échangeur Turcot;
- › La R-138 menant au pont Honoré-Mercier reliant Châteauguay, Saint-Constant et Kahnawake à LaSalle.

Son positionnement au coeur des axes autoroutiers engendre des débits élevés et de la congestion aux différents points d'entrée de l'arrondissement. Cette situation, combinée à la croissance de la population et aux travaux de reconstruction des infrastructures routières bordant LaSalle a produit, au fil des ans, un phénomène grandissant de conflits entre les déplacements de transit et les déplacements locaux. C'est dans l'optique d'améliorer la mobilité et la qualité de vie de ses citoyens que l'arrondissement de LaSalle a décidé d'élaborer son PLD.

Élaboré dans la continuité du Plan de transport<sup>3</sup> de la Ville de Montréal, le PLD de l'arrondissement de LaSalle doit répondre aux préoccupations des citoyens et intervenants du milieu des transports.

## 1.2 Objectifs du PLD de LaSalle

Le PLD de l'arrondissement de LaSalle traite de la sécurité, des transports actifs et collectifs, mais aussi du réseau routier, du stationnement et du transport à vocation économique. Plus spécifiquement, le PLD doit permettre l'amélioration des conditions de déplacements des personnes et des marchandises ainsi que de l'amélioration des éléments connexes, tels que le stationnement, l'aménagement urbain et la qualité de vie.

Les objectifs du PLD de LaSalle sont (figure 1-1) :

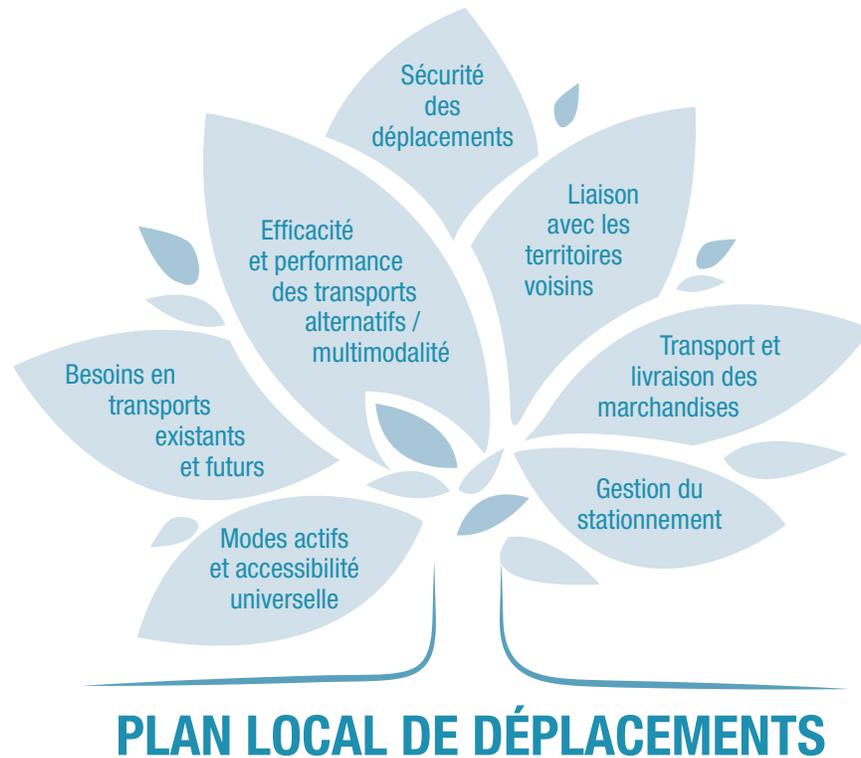
- › Évaluer les besoins actuels et futurs en termes de transport pour dégager les principaux éléments de portrait et de diagnostic;
- › Définir et proposer des solutions viables favorisant l'intégration et la multimodalité, conformes au contexte de planification élargi, notamment à l'égard du Plan de transport de la Ville de Montréal;
- › Doter l'arrondissement d'une approche et d'une politique d'ensemble répondant aux préoccupations des citoyens et des intervenants et aux problématiques de mobilité et de transport identifiées sur le territoire;
- › Proposer des mesures et des interventions efficaces, cohérentes entre elles et adaptées, permettant l'amélioration des conditions globales de déplacements en matière de transport en commun, de réseaux piétonnier et cyclable, de transport sur l'ensemble du réseau routier, de stationnement et de transport des marchandises;
- › Améliorer la qualité de vie des résidents, en relation avec les problèmes de partage et d'aménagement des espaces publics ainsi que de pollution;
- › Mettre en valeur les pôles d'intérêt de l'arrondissement (commercial, industriel, institutionnel, etc.) en conformité avec le plan d'urbanisme de l'arrondissement;
- › Favoriser un transfert modal des véhicules particuliers vers les modes alternatifs.

<sup>1</sup> Ville de Montréal (2014), Profil sociodémographique - Arrondissement de LaSalle, page 5

<sup>2</sup> Ville de Montréal (2014), Profil sociodémographique - Arrondissement de LaSalle, page 5

<sup>3</sup> Ville de Montréal (2008), Plan de transport, 220 pages

Figure 1-1 : Objectifs du PLD de LaSalle



Il est à noter que le PLD est complémentaire aux grandes interventions pilotées par le MTMDET, l'AMT, la STM et la Ville de Montréal.

### 1.3 Vision et orientations du PLD de LaSalle

Lors du caucus du 18 janvier 2016, l'arrondissement de LaSalle a adopté une vision pour le PLD, soit :

*« Faire de LaSalle un milieu de vie agréable, sécuritaire, attrayant et prospère, en améliorant la mobilité des personnes et des biens dans le respect de l'environnement. »*

Sept orientations découlent de cette vision, soit :

- › Améliorer les accès au territoire depuis le réseau routier;
- › Favoriser les transports collectifs et actifs;
- › Établir des liens entre les secteurs de l'arrondissement;
- › Rendre les rues résidentielles plus conviviales et sûres;
- › Développer le réseau de pistes cyclables intra-arrondissement;
- › Améliorer l'image des grandes artères et des accès au territoire.

## 2 > PLAN D'ACTION



## 2.1 Réflexion sur les actions

Deux types d'interventions sont présentés dans le présent document :

1. Les interventions planifiées dans les années à venir par l'arrondissement ou l'un de ses partenaires (MTMDET, AMT, Ville de Montréal, STM, et SPVM). Ces interventions sont inscrites dans le PLD afin d'appuyer la politique de transport de l'arrondissement;
2. Les interventions issues de la démarche du PLD découlent :
  - › Des constats et pistes de solutions soulevés par les intervenants techniques;
  - › Des constats et des pistes de solutions soulevés par les citoyens, les groupes communautaires, les institutions et les partenaires lors des exercices de consultation menés tout au long de la démarche du PLD. Plus précisément, quatre activités consultatives et participatives ont eu lieu à LaSalle :
    - Atelier de travail sur le diagnostic (17 novembre 2015) : atelier de travail où des organismes et des institutions ont été convoqués dans le but d'identifier les enjeux de déplacements prioritaires et les pistes de solution à explorer;
    - Stands (9 décembre et 16 décembre 2016) : stands tenus au Carrefour Angrignon et à la bibliothèque L'Octogone visant à discuter avec les citoyens et visiteurs de LaSalle sur les habitudes de déplacements, les lieux jugés problématiques à LaSalle et les interventions pouvant bonifier les déplacements;
    - Plateforme (<http://realisonsmtl.ca/pldLaSalle>) : site Internet qui offre aux citoyens de l'information quant à l'avancement du projet et qui leur a permis d'envoyer des questions ou des commentaires à l'équipe du PLD;
    - Atelier de travail sur les pistes de solutions (24 août 2016) : atelier de travail où les citoyens et organismes ont été convoqués dans le but d'identifier les pistes de solution à explorer.

L'ensemble des interventions fait l'objet d'une planification à court, moyen et long termes.

## 2.2 Thématiques d'intervention du PLD

L'arrondissement de LaSalle articule son plan d'action autour de trois grandes thématiques (figure 2-1) :

- › Infrastructures urbaines;
- › Cohabitation et partage de l'espace;
- › Mobilité durable.

Figure 2-1 : Thématiques d'intervention du PLD



## 2.3 Conformité du PLD avec les autres politiques

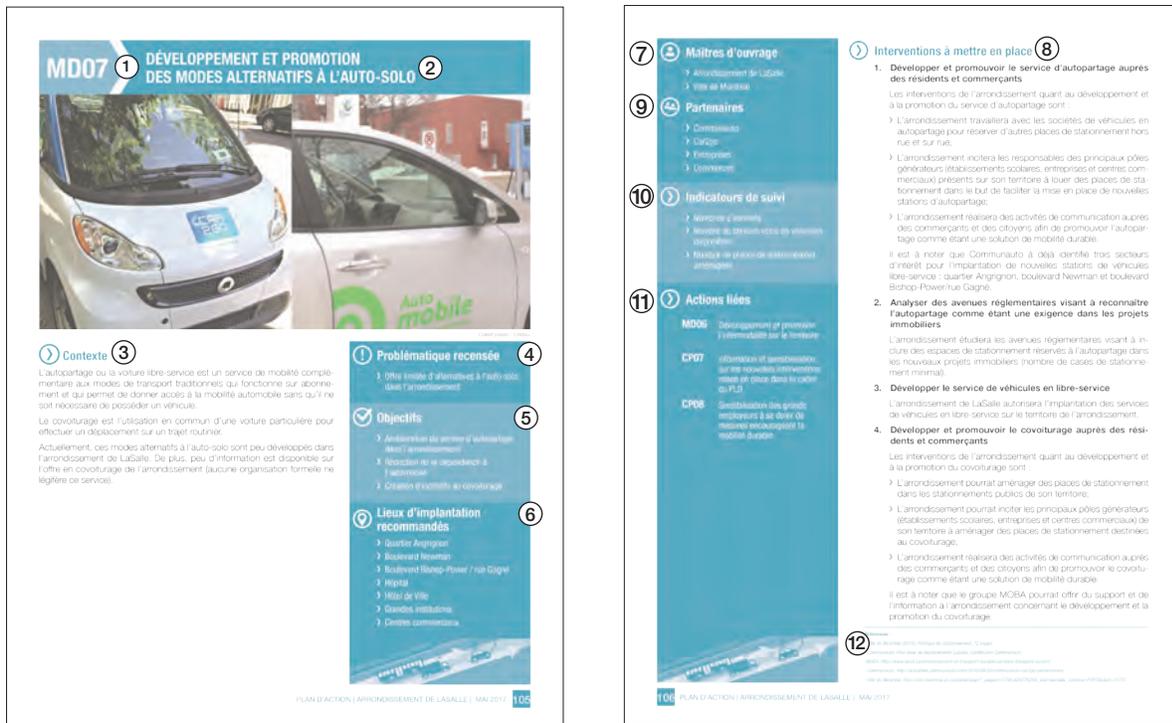
Outre le Plan de transport<sup>1</sup> de la Ville de Montréal, le PLD sera réalisé conformément aux autres plans et documents déjà adoptés ou en élaboration concernant le territoire de LaSalle. Parmi ces documents, soulignons le Schéma d'aménagement<sup>2</sup> de l'agglomération de Montréal, le Plan d'urbanisme et son chapitre sur l'arrondissement<sup>3</sup>, le Plan de développement durable<sup>4</sup> de la collectivité montréalaise, la politique familiale<sup>5</sup> de LaSalle et le Pacte vert<sup>6</sup> de l'arrondissement.

## 2.4 Présentation des fiches d'intervention

Les chapitres 3 à 5 énumèrent et expliquent les mesures d'intervention proposées dans le cadre du PLD de LaSalle. Les fiches techniques présentent une série d'interventions selon les trois thématiques présentées précédemment. La figure 2-2 illustre la structure type d'une fiche d'intervention.

Le premier groupe de fiches correspond aux interventions en matière d'infrastructures urbaines (IU01 et IU02), le deuxième présente les mesures liées à la cohabitation et au partage de l'espace public (CP01 à CP10) et le troisième présente les interventions portant sur la mobilité durable (MD01 à MD07).

Figure 2-2 : Fiche explicative



- ① N° de l'action : numéro de l'action;
- ② Nom de l'action : libellé de l'action;
- ③ Principaux éléments présentant le contexte laSallois et les problématiques de mobilité en lien avec la thématique de la fiche;
- ④ Synthèse des problématiques observées à LaSalle qui sont en lien avec la thématique de la fiche;
- ⑤ Objectif(s) découlant de l'action ou des actions;
- ⑥ Site(s) où la (les) mesure(s) doit(ent) être implantée(s) à LaSalle : intersections, axes névralgiques et autres;
- ⑦ Porteur(s) et responsable(s) du financement des interventions à mettre en place;
- ⑧ Descriptifs de l'action et/ou des actions regroupées;
- ⑨ Autre(s) intervenant(s) des actions/mesures proposées;
- ⑩ Outils d'évaluation de l'efficacité des interventions à mettre en place : données, ratios et autres;
- ⑪ Cette rubrique présente le numéro avec le libellé de la (des) fiche(s) d'action en lien avec la (les) intervention(s) proposée(s) dans la présente fiche;
- ⑫ Normes et/ou ouvrages de référence, contacts d'associations ou de partenaires nécessaires pour la mise en place des interventions proposées (si nécessaire).

1 Ville de Montréal (2008), Plan de transport, 220 pages  
 2 Ville de Montréal (2015), Schéma d'aménagement, 218 pages  
 3 Ville de Montréal (2015), Plan d'urbanisme - Arrondissement de LaSalle, 57 pages  
 4 Ville de Montréal (2016), Mobilité durable 2016-2020, 44 pages  
 5 Arrondissement de LaSalle (2007), La politique familiale de LaSalle, 22 pages  
 6 Arrondissement de LaSalle (2013), Pacte vert, 22 pages

# 3 > THÈME 1

## *INFRASTRUCTURES URBAINES*





La première thématique d'intervention fait état des problématiques d'enclavement vécues par les citoyens de LaSalle. Il s'agit là d'un enjeu prioritaire de la planification des transports à l'échelle locale qui concerne l'ensemble des usagers de la route : conducteurs, camionneurs, usagers du transport collectif, piétons et cyclistes.

### 3.1 Présentation des faits saillants du portrait et diagnostic

#### 3.1.1 Enclavement de l'arrondissement de LaSalle

Le réseau routier de l'arrondissement de LaSalle est marqué par les barrières naturelles et physiques et par un déficit de liaisons pour franchir ces barrières, et ce, pour tous les modes de déplacements. Le manque de franchissements des barrières et la trame discontinue des rues locales induisent du transit sur les artères traversantes de l'arrondissement, ce qui peut créer des conflits véhiculaires et de la congestion aux quelques points d'accès. Cette problématique d'enclavement est particulièrement importante pour les résidents de LaSalle situés à l'ouest de la R-138. Ces derniers n'ont qu'un seul point d'entrée/sortie à l'arrondissement via le réseau supérieur et les offres en transports actifs et collectifs dans ce secteur sont faibles (peu d'équipement pour les transports actifs et peu de circuits d'autobus). Il est à noter que les projets routiers en cours et/ou planifiés par les gouvernements fédéral (réfection du pont Mercier) et provincial (Complexe Turcot et échangeur Saint-Pierre) vont accentuer ce problème d'enclavement.

Figure 3-1 : Enclavement du territoire



## 3.2 Identification de l'enjeu en lien avec les infrastructures urbaines

Un enjeu a été identifié concernant les infrastructures urbaines.

### Enjeu 1 : Création de liens inter et intra-arrondissement

De nombreuses barrières naturelles et physiques pénalisent les déplacements internes et externes à LaSalle des différents usagers de la route (piétons, cyclistes, usagers du transport collectif et conducteurs) et peu de points de franchissement des barrières sont mis à la disposition des usagers. Il est à noter que cette problématique d'enclavement a été soulevée par les citoyens et intervenants lors des différentes activités de consultation.

*Fiches en lien avec l'enjeu 1 : UI01 et UI02*

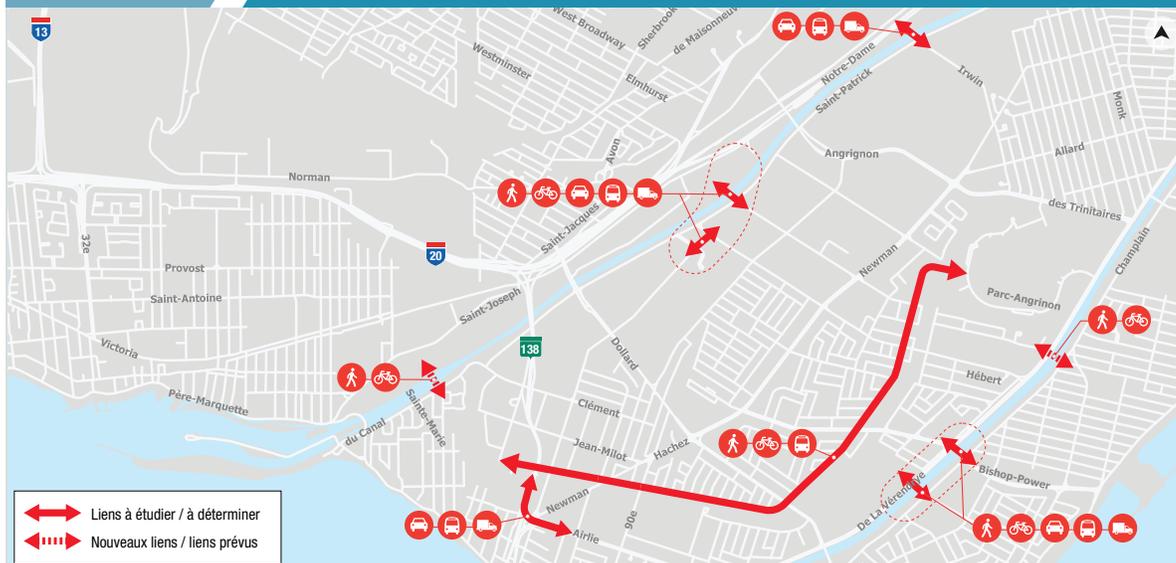
## 3.3 Interventions – Infrastructures urbaines (IU)

Le but recherché par la première thématique d'intervention est de désenclaver l'arrondissement de LaSalle au niveau du réseau routier et de l'offre en transport collectif tout en améliorant la convivialité des déplacements inter et intra-arrondissement et en sécurisant les déplacements de l'ensemble des usagers de la route.

Les interventions sont détaillées dans les fiches suivantes :

IU01 : Désenclavement de l'arrondissement de LaSalle – Réseau routier

IU02 : Désenclavement de l'arrondissement de LaSalle – Transport collectif



Source : CIMA+

### Contexte

Le réseau routier de l'arrondissement de LaSalle est marqué par les barrières naturelles et physiques (fleuve Saint-Laurent, canal Lachine, canal de l'Aqueduc, R-138, A-20) et par un déficit de liaison pour franchir ces barrières, et ce, pour tous les modes (véhicules, autobus, piétons et cyclistes). Le manque de franchissements des barrières et la trame de rues locales discontinue induisent du transit sur les artères traversantes de l'arrondissement, ce qui peut créer des conflits véhiculaires et de la congestion aux quelques points d'accès. Cette problématique d'enclavement est particulièrement importante pour les résidents de LaSalle situés à l'ouest de la R-138. Ces derniers n'ont qu'un seul point d'entrée/sortie à l'arrondissement via le réseau supérieur (rue Clément) et les offres en transports actifs et collectifs dans ce secteur sont déficientes (peu d'équipement pour les transports actifs et peu de circuits d'autobus).

Il est à noter que l'enclavement de LaSalle est un des principaux enjeux soulevés par ses citoyens, lors des différentes activités participatives du PLD. Ces derniers ont mentionné que le réseau autoroutier (A-20 et R-138) et les secteurs au nord et à l'ouest de l'arrondissement (Notre-Dame-de-Grâce, Montréal-Ouest et Lachine) sont difficiles d'accès à partir de LaSalle. Le nombre de points de franchissement du canal de Lachine et du canal de l'Aqueduc est, de plus, limité. Les citoyens souhaitent donc que la connectivité à l'intérieur de l'arrondissement de LaSalle et vers les secteurs avoisinants soit améliorée, et ce, pour tous les modes de déplacements.

### Problématiques recensées

- › Peu de connexions routières avec les arrondissements limitrophes
- › Nombre limité d'infrastructures permettant le franchissement des barrières naturelles et physiques de l'arrondissement de LaSalle
- › Congestion recensée aux abords des infrastructures permettant le franchissement des barrières de l'arrondissement

### Objectifs

- › Amélioration de la convivialité des déplacements inter et intra-arrondissements
- › Sécurisation des déplacements inter et intra-arrondissements pour les différents modes
- › Sécurisation des déplacements actifs aux abords des points d'accès à l'A-20 et la R-138

### Lieux d'implantation recommandés

- › Points d'accès au réseau supérieur
- › Infrastructures permettant un franchissement des barrières physiques et naturelles de l'arrondissement, plus particulièrement aux abords du canal de l'Aqueduc



## Maîtres d'ouvrage

- › Arrondissement de LaSalle
- › MTMDET



## Partenaire

- › Ville de Montréal



## Indicateurs de suivi

- › Étude des besoins
- › Part modale des déplacements auto-conducteurs
- › Conditions de circulation
- › Nombre de nouveaux points d'accès à l'arrondissement
- › Nombre d'infrastructures permettant un franchissement du canal de l'Aqueduc et du canal Lachine
- › Nombre de collisions véhiculaires



## Action liée

**IU02** Désenclavement de l'arrondissement de LaSalle - Transport collectif



## Interventions à mettre en place

### 1. Négocier la création de nouveaux accès à l'arrondissement de LaSalle depuis l'A-20, l'échangeur Saint-Pierre et la R-138 auprès des intervenants

L'arrondissement de LaSalle effectuera des demandes auprès du MTMDET et négociera avec ces derniers afin que de nouveaux accès à l'arrondissement depuis l'A-20, l'échangeur Saint-Pierre et la R-138 soient construits.

Il est à noter que la Ville de Montréal, en collaboration avec les arrondissements de LaSalle et Lachine, a commencé, en juin 2016, une étude des besoins en transport pour le secteur de l'échangeur Saint-Pierre (quadrilatère délimité par la 32<sup>e</sup> Avenue à l'ouest, le boulevard Monk à l'est, la rue Sherbrooke au nord et le boulevard De La Vérendrye au sud). Cette étude vise à identifier les enjeux et les besoins en matière de mobilité dans le but de proposer des pistes de solution d'aménagement qui répondent à ces enjeux tout en intégrant les préoccupations de la Ville en matière de développement et d'aménagement urbain pour les milieux limitrophes.

### 2. Évaluer le potentiel de désenclavement des déplacements inter-arrondissement à partir de LaSalle et négocier la création de nouveaux liens auprès des intervenants

L'arrondissement de LaSalle réalisera des études et analyses dans le but d'identifier les problématiques et les pistes de solution en termes de mobilité inter-arrondissement. L'arrondissement a déjà soulevé deux pistes de solution au problème de circulation inter-arrondissement, soit la création de deux nouveaux ponts entre les rues Saint-Patrick et Notre-Dame. Ces infrastructures seraient le prolongement des rues Irwin et Lapierre (complétée en 2016).

Il est à noter que ces pistes de solutions devront être analysées en profondeur par l'arrondissement.

### 3. Évaluer le potentiel de désenclavement des déplacements internes de l'arrondissement de LaSalle

L'arrondissement de LaSalle réalisera des études et des analyses dans le but d'identifier les problématiques et les pistes de solution en termes de mobilité intra-arrondissement. Une attention particulière sera portée aux secteurs nord et sud de l'arrondissement qui sont délimités par le canal de l'Aqueduc.

Certaines rues pourraient bénéficier d'un désenclavement, comme la rue Elmslie. Ce secteur industriel serait favorisé par une sortie supplémentaire sur la rue Saint-Patrick. Cet enjeu a d'ailleurs été soulevé par les citoyens lors de l'atelier du 24 août 2016.

#### Références :

- GENIVAR (2011), *Étude d'impact sur les déplacements, Centre de traitement des matières organiques (biométhanisation) de LaSalle*, 83 pages
- Arrondissement de LaSalle (2014), *Mémoire - Projet de schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal*, 18 pages



## Contexte

L'arrondissement de LaSalle est desservi par de grands équipements en transport collectif qui sont peu conviviaux.

- › La gare de train de banlieue de LaSalle (desservie par la ligne Montréal-Candiac) est située dans un secteur résidentiel de faible densité. Un circuit d'autobus se destinant au terminus de la STM, Newman-Lafleur, permet de raccorder ces deux infrastructures de transport collectif. La perception des citoyens est que cette connexion est inefficace;
- › Le terminus d'autobus Newman-Lafleur est situé sur le boulevard Newman, dans un secteur industriel de LaSalle. L'emplacement de ce terminus est peu convivial pour les usagers du transport collectif (dans un secteur isolé où peu de piétons circulent de manière journalière). Ce terminus est aussi éloigné des pôles générateurs de déplacements de l'arrondissement.

Ce manque d'accessibilité aux équipements de transport collectif n'incite pas les usagers de LaSalle ou de l'extérieur à emprunter ce mode de déplacement, car il engendre des délais et pertes de temps. Il est à noter que cet enjeu a été soulevé par les citoyens et intervenants de LaSalle lors des différentes activités de travail du PLD. Ainsi, une connectivité immédiate entre les usagers du train et des lignes d'autobus qui convergent présentement au terminus Newman-Lafleur serait très avantageuse pour les citoyens de LaSalle.

## Problématiques recensées

- › Accessibilité déficiente des équipements métropolitains de l'arrondissement
- › Peu de circuits d'autobus offerts entre LaSalle et les arrondissements limitrophes

## Objectifs

- › Désenclavement de l'arrondissement
- › Amélioration de l'accès aux équipements métropolitains de l'arrondissement

## Lieu d'implantation recommandé

- › À définir



## Maître d'ouvrage

› Arrondissement de LaSalle

## Partenaires

› Ville de Montréal  
› STM  
› AMT

## Indicateurs de suivi

› Table de travail  
› Étude de préfaisabilité  
› Étude de faisabilité  
› Part modale des déplacements en transport collectif

## Actions liées

**IU01** Désenclavement de l'arrondissement de LaSalle - Réseau routier

**MD05** Amélioration de l'expérience en transport collectif

## Interventions à mettre en place

### 1. Négocier la relocalisation de la gare LaSalle et du terminus d'autobus Newman-Lafleur, avec les partenaires

L'arrondissement de LaSalle souhaite relocaliser la gare LaSalle et le terminus Newman-Lafleur et négociera avec ses partenaires (AMT et STM) afin qu'ils envisagent d'étudier des options de relocalisation de ces équipements de transport collectif. Plus précisément, l'arrondissement fera la promotion d'un pôle de transport collectif intermodal (gare de train et terminus d'autobus au même endroit).

La relocalisation de la gare et du terminus d'autobus pourrait être analysée par l'arrondissement et ses partenaires afin d'en valider les différentes options.

### 2. Négocier la mise en place d'un mode lourd de transport collectif dans l'arrondissement de LaSalle

L'arrondissement de LaSalle désire qu'un mode lourd inter-arrondissement desservant LaSalle soit implanté. L'arrondissement négociera avec ses partenaires (Ville de Montréal et AMT) afin que ces derniers envisagent d'évaluer et d'analyser le potentiel d'implantation d'un tel mode. Les modes lourds à envisager pour une desserte inter-arrondissement sont :

- › Le prolongement de la ligne verte du métro vers LaSalle;
- › Le train de banlieue (amélioration ou bonification du système ferroviaire existant);
- › Le SRB sur des axes névralgiques de l'arrondissement;
- › Le métro léger;
- › Etc.

Il est à noter que le prolongement de la ligne verte du métro est une volonté de l'arrondissement et de ses citoyens depuis de nombreuses années (projet intégré au Plan d'urbanisme de LaSalle en 2005). En 2014, l'arrondissement de LaSalle a d'ailleurs demandé à ce que ce projet soit intégré au schéma d'aménagement de la Ville de Montréal en tant que grand projet d'infrastructure.

Référence :

- Arrondissement de LaSalle (2014), Mémoire - Projet de schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal, 18 pages

4 > THÈME 2  
*COHABITATION  
ET PARTAGE  
DE L'ESPACE*





La cohabitation et le partage de l'espace public touchent divers aspects tels que la sécurité et la qualité de l'environnement urbain et des milieux de vie, le confort et la convivialité des déplacements dans le voisinage ou vers les services et équipements communautaires.

## 4.1 Présentation des faits saillants du portrait et diagnostic

La présente section relate les faits saillants du portrait et diagnostic lié à la cohabitation et au partage de l'espace.

### 4.1.1 Réseau piétonnier

À LaSalle, les pôles générant de nombreux déplacements piétonniers sont principalement les établissements scolaires et les axes commerciaux : boulevard Newman et avenue Dollard. Le réseau piétonnier est dense à LaSalle. En effet, la quasi totalité des rues sont équipées de trottoirs de chaque côté, y compris dans les secteurs industriels.

En 2014, la Ville de Montréal a élargi sa stratégie d'intervention pour y intégrer, en plus des aspects liés à la sécurité et à la mobilité, de nouvelles exigences dans le but d'améliorer l'expérience des usagers. Cette stratégie se nomme « Stratégie de la rue ». Ainsi, la qualité du réseau piétonnier ne se définit pas uniquement par la présence ou l'absence de trottoirs, mais par l'analyse des différents facteurs qui influent sur l'expérience du marcheur.

*« Une ville marchable, c'est-à-dire favorable aux déplacements à pied, se caractérise par une concentration des activités; la sécurité urbaine; une mixité des usages; la sécurité routière et un paysage à l'échelle humaine ».*

Il est à noter que l'analyse des déplacements des piétons a été réalisée en tenant compte de la notion d'accessibilité universelle.

### 4.1.2 Sécurité des déplacements

Dans le cadre du portrait et diagnostic de l'arrondissement de LaSalle, une analyse des données de collisions recensées par la SAAQ a été réalisée pour les années 2010 à 2014 inclusivement. Cette analyse a permis de faire ressortir que la majorité des collisions surviennent à des intersections du réseau artériel.

Une problématique de visibilité aux intersections a également été soulevée. De nombreux véhicules se stationnent à l'intérieur de la zone où le stationnement est interdit aux abords des intersections, ce qui peut générer des conflits avec les piétons et cyclistes.

### 4.1.3 Notions de modération de la circulation

Depuis la loi 42 modifiant le Code de la sécurité routière<sup>1</sup>, adoptée le 21 décembre 2007 par le gouvernement du Québec, les municipalités québécoises peuvent modifier les limites de vitesse des rues collectrices et locales à 40 km/h et réduire les limites de vitesse des rues aux abords des établissements scolaires et des parcs à 30 km/h. LaSalle a modifié les vitesses affichées sur son réseau routier, en ce sens.

Cependant, un simple panneau n'induit pas une diminution de la vitesse chez les conducteurs. Lorsque la vitesse affichée n'est pas appropriée au milieu et aux caractéristiques de la route, celle-ci n'est souvent pas respectée.

La configuration actuelle des rues de LaSalle n'incite pas au respect des limites affichées : rues locales larges, aménagement des rues et encadrement visuel déficients. Pour contrer ces problèmes de sécurité, des mesures de modération de la vitesse doivent être envisagées.

À LaSalle, les dispositifs de modération de la circulation sont limités à quelques axes résidentiels et à proximité des parcs et écoles. Par exemple, des saillies de trottoirs ont été réalisées aux intersections 4<sup>e</sup> Avenue/Édouard, 5<sup>e</sup> Avenue/Édouard, 5<sup>e</sup> Avenue/Centrale (photographie 4-1) et 6<sup>e</sup> Avenue/Édouard, aux abords du Centre culturel et communautaire Henri-Lemieux et de l'école du Grand-Héron.

<sup>1</sup> <http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=5&file=2007C40F.PDF>

Photographie 4-1 : Saillie de trottoir



Source : Vélo Québec, intersection 5<sup>e</sup> Avenue/Centrale

En parallèle à l'aménagement de mesures physiques de modération de la vitesse, des campagnes de sensibilisation sont menées chaque année depuis plus de quinze ans par l'arrondissement, en collaboration avec le SPVM. Ces campagnes ont pour objectif de sensibiliser les citoyens à un meilleur partage de la route.

#### 4.1.4 Gestion de la demande

La gestion de la demande a pour objectif d'inciter les citoyens, les travailleurs et les visiteurs à opter pour un mode alternatif à l'auto-solo pour leurs déplacements en provenance ou à destination de LaSalle. Elle vise à modifier les comportements des individus dans leurs choix modaux par des actions ne portant pas sur une gestion de l'offre, mais sur une meilleure utilisation de l'offre existante.

Les CGD accompagnent les entreprises et les institutions dans la mise en place de plans de mobilité durable. Ces plans visent à diminuer l'utilisation de l'auto-solo grâce à des alternatives : transports collectifs et actifs.

Jusqu'à présent, aucune entreprise de LaSalle n'a fait appel à MOBA (CGD en charge de l'arrondissement) pour élaborer son plan de mobilité durable.

## 4.2 Identification des enjeux en lien avec la cohabitation et le partage de l'espace

Quatre enjeux ont été identifiés quant à la cohabitation et au partage de la rue.

### Enjeu 2 : Mobilité et sécurité des personnes

Selon le profil sociodémographique de l'arrondissement, 15 % de la population de LaSalle est âgée de moins de 15 ans et 19 % de la population est âgée de plus de 65 ans. Les enfants et les aînés sont les usagers les plus vulnérables de la route; les enfants sont de petite taille; les deux groupes se déplacent plus lentement et leur vigilance est moindre. C'est pourquoi des efforts doivent être faits afin de protéger ces usagers. De bonnes pratiques de mobilité durable peuvent être enseignées aux enfants et aînés, de manière à s'inscrire dans leurs habitudes de mobilité.

*Fiches en lien avec l'enjeu 2 : CP01 et CP02*

### Enjeu 3 : Sécurité

Certains axes routiers apparaissent moins sécuritaires pour les différents usagers de la route (conducteurs, piétons et cyclistes). L'analyse des données de collisions de la SAAQ (2010-2014) a permis de faire ressortir les intersections et les tronçons de rues où un nombre important de collisions est survenu :

- › Angrignon/Newman;
- › Newman/Shevchenko;
- › De La Vérendrye/Shevchenko;
- › Dollard/Saint-Patrick;
- › Newman/Lapierre.

Ces collisions peuvent s'expliquer par une déficience au niveau de la programmation des feux de circulation, par de la congestion véhiculaire aux abords de certains carrefours et par le non-respect de la vitesse affichée (vitesse pratiquée supérieure à la limite).

Par ailleurs, plusieurs rues locales<sup>2</sup> de l'arrondissement sont larges (14 mètres), ce qui facilite le déneigement durant la période hivernale et le stationnement des deux côtés des rues, et favorise les déplacements véhiculaires (photographie 4-2). Cependant, les rues locales larges ont une incidence négative sur la qualité de vie des résidents :

- › Favorise la prise de vitesse étant donné la largeur de la rue et la bonne perspective visuelle;
- › Augmente la distance de traversée des piétons et des cyclistes;
- › Augmente les surfaces asphaltées, ce qui est à l'origine des îlots de chaleur;
- › Augmente le coût d'entretien de la chaussée.

Il est à noter que la présence de dispositifs de modération de la circulation est limitée à quelques axes résidentiels et à proximité des établissements scolaires et des parcs.

*Fiches en lien avec l'enjeu 3 : CP03 à CP05*

Photographie 4-2 : Rue locale large



*Rue Serge, source : Google Maps*

### Enjeu 4 : Adhésion à la mobilité durable

L'arrondissement de LaSalle se veut l'initiateur de la mobilité durable sur son territoire et veut inciter ses employés à utiliser les modes alternatifs à l'auto-solo, en se dotant de mesures de mobilité durable. Quelques entreprises et institutions d'envergure sont présentes sur le territoire de l'arrondissement et pourraient être approchées pour mettre en place des mesures visant la mobilité de leur personnel.

Par ailleurs, la communication est un outil essentiel à l'adhésion des citoyens au PLD. En effet, le public doit d'abord être informé des nouvelles mesures mises en place afin qu'il apporte ensuite des changements dans ses habitudes de déplacements. Pour cela, l'arrondissement mettra à la disposition du public l'information disponible sous divers supports afin de communiquer au mieux son PLD.

*Fiches en lien avec l'enjeu 4 : CP06 et CP07*

<sup>2</sup> Problématiques recensées dans le cadre du portrait et diagnostic du PLD.

## Enjeu 5 : Favorisation de la mobilité durable par l'entremise de mesures innovatrices

Des problématiques ayant une incidence sur la qualité de vie et la quiétude des citoyens ont été recensées sur le territoire de l'arrondissement de LaSalle :

- › Partage inexistant ou problématique de l'espace dédié aux déplacements des différents modes;
- › Présence de grands espaces de stationnement extérieurs asphaltés. L'arrondissement est fortement minéralisé;
- › Sentiment d'insécurité lors des déplacements actifs;
- › Inconfort des piétons et cyclistes à circuler dans l'arrondissement.

Par ailleurs, la planification intégrée de l'arrondissement a une incidence sur la mobilité des différents usagers de la route. Ainsi, plus de 7 500 nouvelles personnes viendront augmenter la population de LaSalle d'ici les dix prochaines années. Avec une moyenne de 1,14 auto/logis<sup>3</sup>, l'arrondissement de LaSalle pourrait compter plus de 5 240 véhicules supplémentaires sur son réseau, ce qui entraînera une pression additionnelle sur le réseau routier de l'arrondissement et sur la demande en stationnement. Il deviendra donc nécessaire de développer, à long terme, des modes alternatifs à l'auto-solo et d'améliorer le partage de la route.

*Fiches en lien avec l'enjeu 5 : CP08 à CP10*

### 4.3 Interventions – Cohabitation et partage de l'espace (CP)

Le transport génère des nuisances qui touchent directement la santé et la qualité de vie des LaSallois. Le but recherché par les interventions de la seconde thématique est de réduire la dépendance à l'automobile. La qualité de vie des citoyens de LaSalle se traduit également par une amélioration de la sécurité routière et un meilleur partage de l'espace entre les usagers.

Afin de répondre aux enjeux soulevés, les fiches suivantes sont proposées :

CP01 : Encouragement de la mobilité active des jeunes

CP02 : Encouragement de la mobilité active des aînés et des personnes à mobilité réduite

CP03 : Amélioration de la sécurité aux intersections

CP04 : Mise en place de mesures de modération de la circulation sur certains axes routiers

CP05 : Sensibilisation au respect du Code de la sécurité routière

CP06 : Information et sensibilisation sur les nouvelles interventions mises en place dans le cadre de PLD

CP07 : Sensibilisation des grands employeurs à se doter de mesures encourageant la mobilité durable

CP08 : Création de mesures favorisant la mobilité durable

CP09 : Lutte contre les îlots de chaleurs et les GES

CP10 : Amélioration de l'expérience piétonne

<sup>3</sup> Selon les statistiques de l'enquête OD 2013



Crédit photo : CIMA+

## Contexte

De bonnes pratiques de mobilité durable peuvent être enseignées aux enfants et inscrites par la suite dans leurs habitudes de mobilité. Selon Vélo Québec, seulement 30 % des élèves se rendent à l'école à pied ou à vélo (en 2011). Les autres s'y rendent en autobus scolaire ou sont accompagnés en voiture par leurs parents.

Selon l'OMS, la sécurité constitue un facteur décisionnel majeur dans la pratique du transport actif. Le sentiment de sécurité représente un facteur clé dans le choix du mode de transport pour se rendre à l'école. Des mesures telles que la signalisation de la zone scolaire, la formation de petits groupes de marche d'enfants accompagnés d'adultes et la présence de brigadiers aux intersections névralgiques pourraient améliorer la sécurité et inciter les parents des écoliers à troquer la voiture pour les modes actifs dans le cadre de leurs déplacements vers l'école.

## Interventions à mettre en place

### 1. Participer au volet sensibilisation du programme « À pied, à vélo, ville active »

En participant au programme « À pied, à vélo, ville active », l'arrondissement de LaSalle réitère son engagement envers le développement des transports actifs et sa volonté de poursuivre la sécurisation des trajets des écoliers.

Les activités de sensibilisation du programme « À pied, à vélo, ville active » ont pour but de conscientiser et mobiliser les jeunes et leurs parents quant aux bienfaits des déplacements actifs (marche et vélo). Ce programme dispose de nombreux outils de communication éprouvés et propose à l'école de nombreuses activités ludiques et pédagogiques pour les enfants.

## Problématique recensée

- › Utilisation de la voiture pour les déplacements des écoliers

## Objectifs

- › Modification des habitudes de déplacement des enfants et de leurs parents sur le trajet domicile-école-travail
- › Création d'environnements sécuritaires afin de favoriser le transport actif pour l'ensemble des citoyens

## Lieux d'implantation recommandés

Sur l'ensemble du territoire de LaSalle, mais plus particulièrement aux abords des garderies, écoles primaires et secondaires et des parcs



## Maître d'ouvrage

- › Arrondissement de LaSalle

## Partenaires

- › Vélo Québec
- › SPVM
- › Commission scolaire Marguerite-Bourgeois
- › Commission scolaire Lester-B.-Pearson
- › TDSL

## Indicateurs de suivi

- › Nombre de programmes/interventions mis en place durant l'année scolaire
- › Nombre d'écoles concernées
- › Nombre d'aménagements des plans de déplacements scolaires qui ont été implantés

## Actions liées

**CP02** Encouragement de la mobilité active des aînés et des personnes à mobilité réduite

**CP03** Amélioration de la sécurité aux intersections

**CP05** Sensibilisation au respect du Code de la sécurité routière

## 2. Évaluer, prioriser et instaurer les recommandations de Vélo Québec auprès des écoles

Depuis 2005, Vélo Québec réalise des plans de déplacements personnalisés pour chaque école participant au programme « À pied, à vélo, ville active ». Ces études ont pour objectif de :

- › Rendre plus sécuritaires les trajets scolaires;
- › Maintenir et encourager le transport actif des élèves du primaire;
- › Susciter la concertation des milieux scolaires, des groupes communautaires et des municipalités afin de planifier la réalisation d'aménagements en faveur des cyclistes.

À cet effet, l'arrondissement de LaSalle s'est doté, en collaboration avec la Table de développement social de LaSalle, de plans de déplacement scolaire. Un contrat a été accordé à Vélo Québec pour réaliser les plans de déplacements scolaires pour les 16 écoles primaires des commissions scolaires Marguerite-Bourgeois et Lester-B.-Pearson. Afin de développer une signature particulière dans les aménagements bordant les établissements scolaires (signalisation, marquage et mesures de modération), l'arrondissement de LaSalle et ses partenaires évalueront et prioriseront les recommandations émises dans ces études de Vélo Québec. L'annexe A présente les recommandations générales.

## 3. Promouvoir et favoriser la marche et les parcours maison-école et la mise en œuvre de programmes de Trotibus ou Pédibus

Les autobus pédestres suivent un trajet prédéterminé avec des arrêts planifiés pour prendre des jeunes et les accompagner à pied jusqu'à l'école. Les Trotibus (Société canadienne du cancer en partenariat avec Québec en forme) sont encadrés par des « conducteurs » bénévoles, placés à l'avant et à l'arrière du convoi, qui assurent la sécurité des enfants et soutiennent leur motivation à la marche.

## 4. Poursuivre les activités de sensibilisation auprès des parents et de leurs jeunes

L'arrondissement de LaSalle, en collaboration avec le SPVM, poursuivra ses différentes activités de sensibilisation dans l'arrondissement de LaSalle, soit :

- › Campagne « 100 % vigilant » qui vise notamment la sécurité des écoliers;
- › Opération annuelle de sensibilisation des parents : chaque rentrée scolaire, l'arrondissement de LaSalle et le SPVM pourraient participer aux rencontres des parents d'élèves et sensibiliser ceux-ci à l'importance de respecter le Code de la sécurité routière dans les zones scolaires;
- › Opérations quotidiennes de sensibilisation auprès des automobilistes : les policiers poursuivront la surveillance aux abords des écoles de l'arrondissement;
- › Présence de brigadiers scolaires aux intersections névralgiques bordant les établissements scolaires de l'arrondissement. Par ailleurs, les intervenants de l'arrondissement demanderont au SPVM d'évaluer l'ajout de nouveaux brigadiers scolaires sur le territoire laSallois;
- › Installation ou remplacement des panneaux « Ralentissez 30 km/h maximum » autour des parcs.

### Références :

- Vélo Québec, programme « À pied, à vélo, ville active », 4 pages
- Vélo Québec (2015), Plan de déplacements scolaire, Arrondissement LaSalle, Écoles primaires des commissions scolaires Marguerite-Bourgeois et Lester-B.-Pearson, 262 pages
- Trotibus, <http://www.trotibus.ca/trotibus-en-bref/>
- OMS (2013), Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde, 12 pages



(Source : Vélo Québec, Plans de déplacements scolaires)



Crédit photo : Vélo Québec



### Recommandations générales

#### 1. Dégagement visuel aux intersections

- › Prendre des mesures afin d'assurer un dégagement visuel minimal de 5 m aux intersections, prioritairement aux abords des zones scolaires.

#### 2. Marquage sur la chaussée

- › Conserver les marquages « ZONE 30 » en zone scolaire;
- › Ajouter des pictogrammes d'écoliers marqués sur la chaussée en zone scolaire;
- › Assurer une mise à jour rapide du marquage après la période hivernale;
- › Donner la priorité aux rues bordant les écoles lors des opérations de marquage de l'arrondissement;
- › Utiliser des types de marquage plus durables.

#### 3. Réseau cyclable

- › Multiplier les axes cyclables au sein des milieux de vie;
- › Accroître le nombre de liens cyclables nord-sud sur le territoire;
- › Augmenter le nombre de supports pour vélos sur l'ensemble du territoire.

#### 4. Les corridors scolaires

- › Identifier visuellement les rues désignées comme corridors scolaires;
- › S'assurer périodiquement que la localisation des corridors scolaires est toujours appropriée.

#### 5. Zones de débarcadère pour les parents et les autobus aux abords des écoles

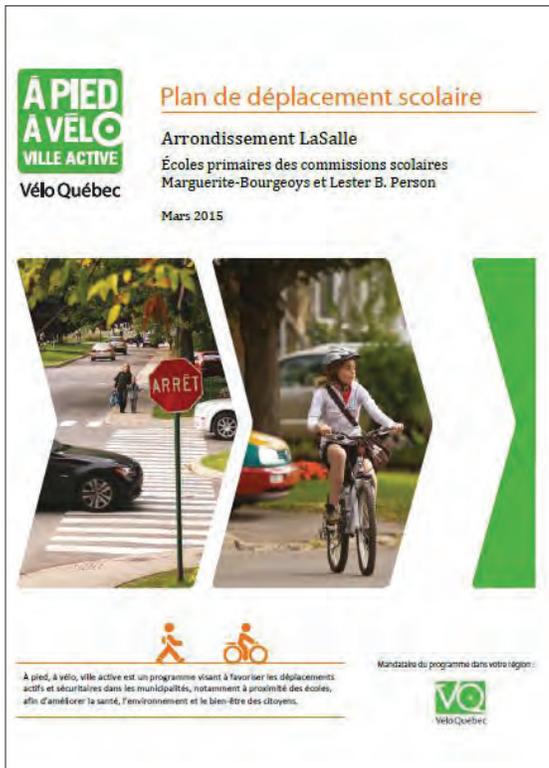
- › Effectuer un suivi sur l'utilisation des zones de débarcadères;
- › Ajuster les dimensions des zones de débarcadères selon les besoins;
- › Ajouter des zones de débarcadères pour les parents aux écoles qui n'en ont pas.

#### 6. Traversée des grands boulevards

- › Prendre des mesures afin de faciliter la traversée des piétons et des cyclistes aux intersections.

#### 7. Déneigement aux abords des écoles

- › Prioriser les trottoirs aux alentours des écoles lors des opérations de déneigement;
- › Planifier les opérations de déneigement aux environs des écoles de manière à éviter les heures d'entrée et de sortie des classes.



Source : Vélo Québec

## 8. Passages pour piétons plus visibles et plus durables

- › Augmenter la visibilité des passages pour piétons;
- › Réaliser des projets pilotes à certaines intersections afin d'identifier des matériaux qui soient visibles à l'année et plus résistants à l'hiver;
- › Rafraîchir le marquage des passages pour piétons au début de la saison estivale et, au besoin, avant la rentrée des écoliers à l'automne.

## 9. Largeur des rues

- › Diminuer la portion de chaussée réservée à la circulation automobile;
- › Expérimenter diverses mesures d'apaisement de la circulation;
- › Privilégier les zones scolaires pour l'ajout de mesures d'apaisement de la circulation.

### ➤ Note

Afin de développer une signature particulière aux aménagements bordant les écoles (signalisation, marquage et mesures de modération), l'arrondissement de LaSalle et ses partenaires évalueront et prioriseront les recommandations émises dans les études de Vélo Québec.

#### Références :

-Vélo Québec (2015), Plan de déplacement scolaire, Arrondissement LaSalle, Écoles primaires des commissions scolaires Marguerite-Bourgeoys et Lester-B.-Pearson, 262 pages.



Crédit photo : MADA

## Contexte

En 2011, la Ville de Montréal et l'arrondissement de LaSalle ont adopté la Politique municipale d'accessibilité universelle<sup>1</sup>, s'engageant notamment à permettre à toute personne, quelles que soient ses capacités, l'utilisation identique ou similaire, autonome et simultanée des aménagements offerts.

À LaSalle, le partage de l'espace public comprend un trottoir comme espace réservé pour les déplacements de tous les piétons, incluant les aînés et les personnes ayant des limitations fonctionnelles. Le trottoir doit être facile d'accès et sécuritaire pour tous et permettre de s'orienter, de circuler en maintenant sa ligne de déplacement, d'utiliser le mobilier urbain et les équipements mis à disposition des citoyens, de traverser la rue, de repérer sa destination et de s'y rendre. Or, plusieurs obstacles peuvent limiter la possibilité de se déplacer librement et de façon sécuritaire.

Ainsi, l'arrondissement de LaSalle souhaite proposer à ses citoyens des aménagements agréables, confortables et sécuritaires pour tous. Il est à noter que lors du réaménagement ou de la réfection de voirie, une attention particulière sera apportée aux principes d'accessibilité universelle.

La présente fiche se concentre sur les interventions nécessaires pour favoriser la mobilité active chez deux groupes vulnérables de l'arrondissement : les aînés et les personnes à mobilité réduite.



## Problématiques recensées

- › Vieillesse de la population
- › Application problématique/déficiente de certains principes d'accessibilité universelle



## Objectif

- › Amélioration et sécurisation des rues et lieux publics fréquentés par les aînés et les personnes ayant une limitation fonctionnelle



## Lieux d'implantation recommandés

Sur l'ensemble du territoire de LaSalle, mais plus particulièrement aux abords des résidences pour aînés, des centres de services de santé et des lieux d'intérêt des aînés

<sup>1</sup> [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=8258,90439740&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=8258,90439740&_dad=portal&_schema=PORTAL)



## Maîtres d'ouvrage

- › Arrondissement de LaSalle
- › Ville de Montréal

## Partenaires

- › SPVM
- › Résidences pour aînés de l'arrondissement
- › MTMDET
- › Table de concertation des aînés
- › SAAQ

## Indicateurs de suivi

- › Nombre de kilomètres de trottoirs aménagés ou élargis
- › Nombre de kilomètres de bateaux pavés aménagés
- › Nombre de plaintes portées par les piétons (plus particulièrement les aînés et les personnes à mobilité réduite) quant à leurs déplacements
- › Registre du mobilier implanté pour desservir les aînés et les personnes à mobilité réduite

## Actions liées

**CP01** Encouragement de la mobilité active chez les jeunes

**CP03** Amélioration de la sécurité aux intersections

## Interventions à mettre en place

### 1. Adapter les aménagements piétonniers pour y intégrer l'accessibilité universelle dans les travaux de réfection et les nouveaux aménagements

L'arrondissement de LaSalle pourrait adapter, aux endroits ciblés, les aménagements piétonniers afin qu'ils répondent aux besoins des aînés et des personnes à mobilité réduite.

### 2. Discuter avec la Ville de Montréal quant à la mise aux normes des feux en tenant compte des spécificités des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite

L'arrondissement de LaSalle discutera avec la Ville de Montréal dans le but de lui fournir des précisions et commentaires quant aux mesures proposées, dans le cadre de la mise aux normes, pour les feux de circulation de l'arrondissement.

La mise aux normes des feux (activité régie par la Ville de Montréal) permettra d'améliorer la sécurité des aînés et des personnes ayant une limitation fonctionnelle aux traverses piétonnes, plus particulièrement aux endroits où ces usagers vulnérables circulent en grand nombre. Les interventions qui accompagnera la mise aux normes sont les suivantes :

- › Ajuster le temps des traverses piétonnes aux passages contrôlés par des feux piétons à décompte numérique, près des générateurs d'activités fréquentés par les personnes âgées et/ou à mobilité réduite;
- › Afficher le décompte du temps offert pour la traversée des piétons aux endroits où cette mesure est actuellement absente et justifiée selon les normes de la Ville;
- › Implanter des feux sonores pour les personnes ayant une déficience visuelle, selon les besoins. Ces signaux sonores permettent aux personnes malvoyantes de garder un repère auditif afin de maintenir leur ligne de déplacement (doit être justifié selon les normes de la Ville de Montréal).

### 3. Élaborer un plan d'action pour favoriser la mobilité des aînés

Afin de favoriser l'implantation de mesures pour la mobilité des aînés, l'arrondissement de LaSalle devrait se doter d'un plan d'action. Dans le cadre de ce processus, les problématiques de déplacements seraient soulevées par les aînés et les besoins de ces usagers vulnérables seraient identifiés pour ensuite trouver les mesures à mettre en place à des endroits névralgiques de l'arrondissement, selon un ordre de priorité. Une telle analyse pourrait s'intégrer à la démarche MADA.

### 4. Poursuivre l'effort de réduction de la largeur de la chaussée carrossable et amélioration de l'expérience piétonne

L'arrondissement de LaSalle poursuivra ses efforts visant à favoriser un meilleur partage des rues locales de leur territoire. Pour ce faire, l'arrondissement optimise les aménagements de certaines rues en réduisant la largeur de la chaussée dédiée aux véhicules et en redonnant cet espace aux piétons et cyclistes sous la forme de trottoirs élargis, de banquettes de végétation et d'aménagements cyclables. Ces mesures permettent ainsi d'améliorer l'expérience de marche des usagers (confort, esthétique et sécurité) tout en réduisant leur distance de traversée. La rue John-Campbell est un exemple de rue où la chaussée carrossable a été réduite.





Source : Google Maps, rue John-Campbell



Source : Trekfit, parc des Rapides

**Aides à la mobilité motorisées (AMM)**  
Projet pilote en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 2015

**?**

**Qu'est-ce qu'une AMM ?**  
C'est un appareil :

- motorisé, conçu pour pallier une incapacité à la marche (puissance du moteur limitée);
- conçu pour une personne assise;
- équipé de 3 ou 4 roues dont les pneus ont un diamètre d'au moins 20 cm;
- d'une largeur maximale de 67,5 cm, d'une longueur maximale de 150 cm et d'un poids maximal de 150 kg.

Sont considérés comme des AMM les triporteurs, les quadripporteurs et les fauteuils roulants motorisés.

**Pourquoi un projet pilote ?**  
L'utilisation des AMM n'est actuellement pas réglementée dans le Code de la sécurité routière (CSR). Certains utilisateurs d'AMM peuvent rencontrer des difficultés dans leurs déplacements quotidiens en raison d'infrastructures inadéquates ou non sécuritaires.

Le projet pilote vise à :

- expérimenter l'usage des AMM sur les trottoirs, certains chemins publics; ainsi que sur les voies cyclables;
- améliorer la flexibilité des utilisateurs d'AMM dans leurs choix de parcours;
- assurer une cohabitation sécuritaire entre les usagers de la route;
- évaluer l'applicabilité et l'acceptabilité de certaines mesures permettant d'encadrer l'utilisation des AMM.

Source : MTMDET

Il est à noter que les interventions d'amélioration de la convivialité des déplacements piétonniers ne sont pas possibles sur tous les axes routiers de l'arrondissement, puisque l'emprise nécessaire n'est pas toujours disponible.

## 5. Implanter des mesures visant à faciliter la traversée des aînés et/ou des personnes à mobilité réduite à des endroits névralgiques

Afin de favoriser les déplacements actifs chez les aînés, l'arrondissement de LaSalle pourrait envisager l'implantation des mesures suivantes aux endroits névralgiques pour les personnes de plus de 65 ans et/ou des personnes à mobilité réduite :

› Renforcer la présence des piétons à l'aide de signalisation et de marquage tout en respectant les standards. Les passages pour piétons doivent être clairement définis par un marquage contrastant. Différents marquages peuvent être utilisés : lignes parallèles, blocs blancs ou jaunes, motifs, etc. Le marquage composé de blocs blancs ou jaunes est privilégié pour les axes importants de circulation (marquage de couleur jaune : lorsque le passage pour piétons est non contrôlé / marquage de couleur blanche : lorsque le passage pour piétons est contrôlé par des feux de circulation ou un arrêt);

› Aménager des refuges pour piétons sur les mails centraux de grandes artères afin de permettre aux aînés et aux personnes à mobilité réduite de traverser en deux temps. Le refuge servirait d'aire de repos pour ces usagers vulnérables.

## 6. Dénéiger les aménagements piétonniers

L'arrondissement de LaSalle établira une liste de priorisation de ses aménagements piétonniers sur laquelle il se basera pour effectuer ses activités de déneigement.

## 7. Sensibiliser les aînés à la marche

Avec la collaboration de ses partenaires municipaux, l'arrondissement de LaSalle pourrait sensibiliser les aînés à l'usage de la marche comme mode de déplacement durable. Pour ce faire, les mesures suivantes pourraient être envisagées :

› Campagne de communication : articles dans le bulletin municipal et les journaux, publicités et site Internet;

› Activités de sensibilisation : à titre d'exemple, certains postes de quartier du SPVM ont réalisé des séances d'information auprès des aînés afin de les informer sur les règles à respecter et pour identifier les problèmes que ces usagers vulnérables rencontrent;

› Activités de promotion : à titre d'exemple, l'arrondissement de LaSalle a aménagé une aire d'exercice dans le parc des Rapides afin d'encourager les personnes de plus de 65 ans à réaliser des activités physiques, selon leurs capacités.

## 8. Sensibiliser les usagers d'AMM aux règles de conduite

Le MTMDET a mis en place en juin 2015 un projet pilote d'une durée de trois ans visant à réglementer la circulation des AMM (règles de circulation et équipements obligatoires). Plus précisément, les usagers d'AMM auraient le droit de circuler dans les aménagements suivants :

- › Sur les trottoirs et les voies cyclables (sans compromettre la sécurité des autres usagers, dans le sens de la circulation);
- › À l'extrême droite de la chaussée des rues où il y a une voie de circulation par direction et où la limite de vitesse est de moins de 50 km/h;
- › Sur l'accotement d'une rue où la limite de vitesse est supérieure à 50 km/h (si l'accotement est sécuritaire).

Ces règles permettent d'assurer une meilleure cohabitation entre les conducteurs d'AMM et les autres usagers de la route. Elles valorisent la prudence de tous les usagers de la route, rappellent le discernement dont doit faire preuve chaque utilisateur d'AMM et permettent une plus grande flexibilité quant à leurs choix de parcours.

Le SPVM pourrait mener des activités de répression auprès des usagers d'AMM (avertissements ou amendes) qui ne suivent pas ces règles.

---

### Références :

- Ville de Montréal (2006), *Charte du piéton - Plan de transport de Montréal*, 58 pages
- Ville de Montréal - Direction des transports (2012), *Quartiers verts, Guide d'aménagement durable des rues de Montréal - Fascicule*, 194 pages
- MTMDET, *Aides à la mobilité motorisée (AMM), Projet pilote en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 2014*, 2 pages
- Famille Québec, *Vieillir en restant actif, la garantie d'une meilleure qualité de vie*, <https://www.mfa.gouv.qc.ca/fr/aines/mada/Pages/vieillir-actif.aspx>
- FADOQ (2015), *Ensemble pour une île amie des aînés, volume 3 - no. 1*, 7 pages
- Institut Nazareth & Louis-Braille (2015), *Critères d'accessibilité universelle - Aménagements extérieurs*, 191 pages



Crédit photo : CIMA+

## Contexte

Certaines intersections du réseau routier de l'arrondissement de LaSalle semblent non sécuritaires pour les usagers et/ou difficiles à traverser pour les modes actifs (piétons et cyclistes). Plus précisément, huit intersections du réseau artériel ont été identifiées en raison du nombre de collisions qui y ont été recensées au cours des cinq dernières années (données de la SAAQ pour les années 2010 à 2014 inclusivement); boulevard Newman/avenue Dollard, rue Clément/avenue Lafleur, boulevard Angrignon/boulevard Newman, boulevard Newman/boulevard Shevchenko, boulevard De La Vérendrye/boulevard Shevchenko, avenue Dollard/rue Saint-Patrick, rue Clément/rue des Oblats et boulevard Newman/rue Lapierre. Il est à noter que des travaux ont été réalisés ou sont en cours aux intersections boulevard Newman/avenue Dollard, rue Clément/avenue Lafleur et rue Clément/rue des Oblats.

Les problématiques de sécurité ressenties par les piétons et cyclistes de l'arrondissement peuvent être causées par la configuration des intersections, qui favorisent les véhicules au détriment des modes actifs (longue distance de traversée), la programmation des feux de circulation qui n'offrent pas suffisamment de temps aux piétons et cyclistes pour traverser, la difficulté des usagers d'estimer le temps alloué pour traverser, le marquage et la signalisation déficientes de certaines traverses et la présence d'îlots de virage à droite.

Par ailleurs, il existe actuellement une problématique de visibilité aux intersections de l'arrondissement causée par le non-respect de l'interdiction de stationner un véhicule à moins de 5 m d'un carrefour. Cette problématique est un enjeu pour les déplacements des piétons, surtout chez les enfants qui sont cachés par les véhicules stationnés trop près du carrefour. Une meilleure application de ce règlement permettrait d'améliorer la sécurité aux intersections. Le respect de cette réglementation peut être effectué par un meilleur contrôle policier, mais aussi par l'implantation de mesures physiques limitant le stationnement.

## Problématiques recensées

- › Problématiques de sécurité aux intersections
- › Temps de traverse insuffisant
- › Îlots de virage à droite compromettant la sécurité des piétons
- › Peu d'aménagements en faveur de la sécurité des piétons
- › Visibilité déficiente ou problématique pour les usagers de la route

## Objectifs

- › Amélioration de la sécurité routière, en particulier celle des piétons
- › Affirmer de manière plus efficace la place des piétons

## Lieux d'implantation recommandés

Intersections de l'arrondissement de LaSalle. Une attention particulière pourrait être apportée aux intersections du réseau artériel (régé par la Ville de Montréal) où un nombre important de collisions a été recensé (voir mise en contexte).

## Maîtres d'ouvrage

- › Arrondissement de LaSalle (rues locales)
- › Ville de Montréal (artères et collectrices)

## Partenaire

- › SPVM

## Indicateurs de suivi

- › Nombre de collisions impliquant des usagers vulnérables
- › Nombre d'intersections sécurisées

## Actions liées

- CP01** Encouragement de la mobilité active des jeunes
- CP02** Encouragement de la mobilité active des aînés et des personnes à mobilité réduite
- CP05** Sensibilisation au respect du Code de la sécurité routière

## Interventions à mettre en place

### 1. Mettre en place un programme d'amélioration de la sécurité des traverses piétonnes

L'arrondissement de LaSalle pourrait instaurer un programme visant à améliorer la sécurité des traverses piétonnes des rues locales de LaSalle. Ce programme aurait pour objectifs :

- › De prioriser les traverses piétonnières accidentogènes;
- › De réviser les emplacements des traverses;
- › D'aménager les traverses piétonnes afin de les rendre plus sécuritaires : marquage plus clair des traverses piétonnes, ajout de saillies (après analyse), révision de la signalisation, alignement des traverses et des bateaux pavés avec les corridors de marche, éclairage suffisant, élimination de tout élément pénalisant la visibilité des piétons;
- › D'entretenir un marquage au sol visible et de bonne qualité.

### 2. Sécuriser les intersections du réseau local de l'arrondissement

Les mesures à mettre en œuvre aux intersections du réseau local de l'arrondissement de LaSalle sont relatives au dégagement des champs de visibilité, à l'installation de feux piétons (si justifié), au réaménagement géométrique, à la bonification de l'éclairage, au renforcement et à la modification du marquage des passages piétonniers et à la réduction des largeurs de traversée des chaussées. Les améliorations requises sont à considérer au cas par cas selon les problématiques de sécurité de chaque intersection (problématiques qui pourraient être identifiées dans le cadre d'analyses de sécurité) :

- › Toute modification géométrique des intersections impliquera la réalisation, au préalable, d'études de fonctionnalité visant à évaluer les répercussions sur les conditions de la circulation et la sécurité des usagers;
- › Les passages pour piétons doivent être clairement définis par un marquage contrastant. Différents marquages peuvent être utilisés : lignes parallèles, bandes blanches ou jaunes, motifs, etc. Le marquage composé de bandes blanches ou jaunes est privilégié pour les axes importants de circulation (marquage de couleur jaune : lorsque le passage pour piétons est non contrôlé / marquage de couleur blanche : lorsque le passage pour piétons est contrôlé par des feux ou un arrêt). L'annexe A de la présente fiche illustre les types de traverses piétonnes.

### 3. Poursuivre la sensibilisation de la Ville de Montréal à l'implantation de la mise aux normes des feux de circulation (enjeux de fluidité et de sécurité)

L'arrondissement de LaSalle sensibilisera la Ville de Montréal quant à la continuation du projet de mise aux normes des feux de circulation sur son territoire. La mise aux normes permettra d'améliorer la sécurité des traverses piétonnes grâce aux interventions suivantes :

- › L'installation de feux à décompte pour piétons et d'un intervalle de protection pour les piétons selon les normes et exigences de la Ville de Montréal;
- › L'introduction des phases de traverses piétonnes exclusives dans



le cycle des feux de circulation (si les études techniques d'ingénierie le recommandent);

- › L'ajustement du temps de traverse pour piétons aux endroits où la proportion de personnes âgées ou à mobilité réduite est élevée et les analyses effectuées le justifient;
- › L'implantation de feux sonores pour les personnes malvoyantes.

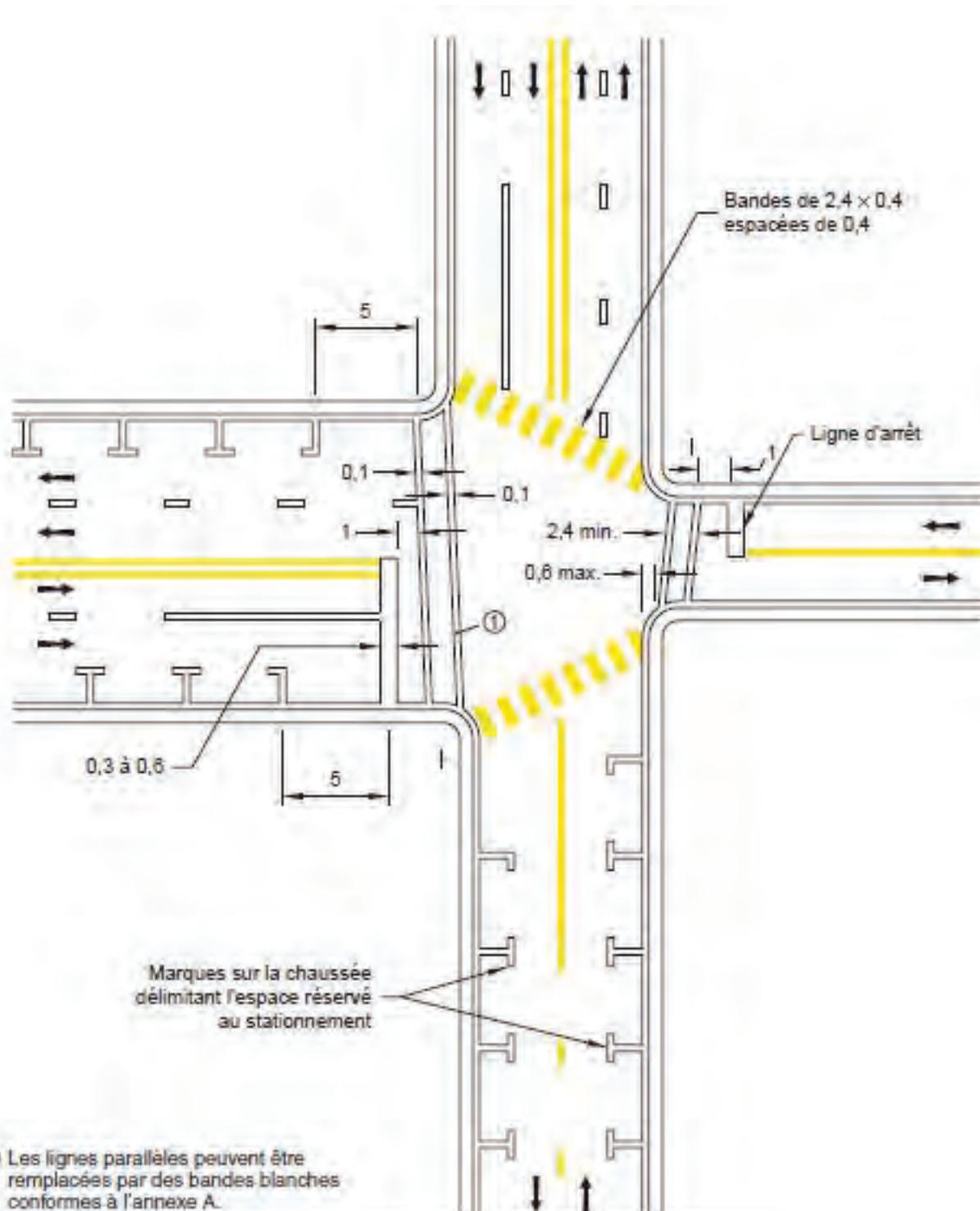
## Note

Des études avant/après devraient être complétées pour les intersections boulevard Newman/avenue Dollard, rue Clément/avenue Lafleur et rue Clément/rue des Oblats afin d'évaluer l'impact des réaménagements réalisés (ou en cours) sur la sécurité des usagers vulnérables.

---

#### Références :

- Ville de Montréal (2016), *Politique de stationnement*, 72 pages
- Ville de Montréal (2006), *Charte du piéton - Plan de transport de Montréal*, 58 pages
- MTMDET (2012), *Tome V - Signalisation routière*, 2012





Crédit photo : CIMA+

## Contexte

Lorsque la vitesse affichée n'est pas appropriée au milieu et aux caractéristiques des rues de l'arrondissement, celle-ci n'est pas respectée par les conducteurs. Les caractéristiques géométriques de la route, telles que la largeur de la chaussée pavée, le nombre de voies, le dégagement latéral, la qualité de la chaussée et la présence de stationnement, auront des impacts sur la vitesse pratiquée.

Une politique globale de modération de la circulation permet d'appliquer ces principes dans le but d'offrir un environnement sécuritaire et paisible aux citoyens sur l'ensemble du territoire. Les mesures proposées par cette politique répondent aux préoccupations des citoyens quant à la pratique de vitesses excessives, la sécurité pour tous les usagers des modes de transport ainsi que les problèmes de circulation de transit à l'intérieur des quartiers résidentiels. Ainsi, l'aménagement de mesures de modération de la circulation dans les rues de l'arrondissement impliquera une modification du comportement des usagers de la route.

Les principaux bénéfices de ces mesures sont la réduction de la vitesse ainsi que la diminution de la circulation de transit. Ces bénéfices ont un impact direct sur la sécurité et la qualité de vie des citoyens des secteurs concernés.

## Problématiques recensées

- › Vitesses élevées sur certaines rues de l'arrondissement
- › Transit véhiculaire sur certaines rues de l'arrondissement

## Objectifs

- › Amélioration de la sécurité routière, particulièrement celles des piétons et des cyclistes
- › Élaboration d'une politique cohérente et adaptée proposant des mesures de modération de la circulation
- › Favorisation des mesures de modération de la circulation dans les rues où le risque de transit et de vitesse élevée est présent

## Lieux d'implantation recommandés

- › Axes routiers de l'arrondissement
- › Rues identifiées par des relevés de vitesse





## Maîtres d'ouvrage

- › Arrondissement de LaSalle (rues locales)
- › Ville de Montréal (artères et collectrices)



## Partenaires

- › SPVM
- › STM



## Indicateurs de suivi

- › Nombre de mesures de modération mises en place
- › Nombre de plaintes
- › Relevés de vitesse avant et après l'implantation de mesures de mitigation
- › Comptages de véhicules



## Actions liées

- CP01** Encouragement de la mobilité active des jeunes
- CP02** Encouragement de la mobilité active des aînés et des personnes à mobilité réduite
- CP03** Amélioration de la sécurité routière aux intersections
- CP05** Sensibilisation au respect du Code de la sécurité routière



## Interventions à mettre en place

### 1. Mettre en place une démarche d'évaluation structurée (grille de conception, analyse avant/après)

L'arrondissement se dotera d'un processus de gestion des demandes des citoyens relatives à la circulation. Ce processus permettra de définir la pertinence ou non de mettre en place des mesures de modération de la circulation sur un axe routier, et ce, en fonction des critères suivants : la géométrie, les débits de circulation, les vitesses pratiquées et la présence de pôles générateurs.

La démarche d'évaluation présente les grandes étapes du processus décisionnel ainsi que les outils liés à chacune des étapes.

- › Étape 1 : identification de la problématique de circulation;
- › Étape 2 : évaluation de la zone problématique et de la nécessité d'intervention (confirmation de la problématique : débits véhiculaires, longueur du tronçon, vitesses mesurées);
- › Étape 3 : étude de justification et de faisabilité;
- › Étape 4 : implantation de la mesure de modération de la circulation;
- › Étape 5 : contrôle et suivi.

Les mesures d'apaisement de la circulation devront être adaptées au milieu et au profil de la rue.

### 2. Planter des mesures de modération de la circulation

Il existe un vaste choix de mesures de modération de la circulation. Les mesures de modération peuvent être classées en trois familles :

- › Les mesures de sensibilisation : elles permettent de sensibiliser la population à une problématique de circulation;
- › Les mesures physiques temporaires : elles permettent une implantation rapide et peu coûteuse par l'installation de bollards et par l'application de marquage sur la chaussée. Les mesures temporaires ont l'avantage d'être faciles à enlever dans le cas où elles n'auraient pas l'impact escompté. Par contre, ces mesures (plus particulièrement le marquage au sol) nécessitent un entretien préventif afin qu'elles maintiennent leur efficacité;
- › Les mesures physiques permanentes : elles sont plus onéreuses à l'installation. Elles peuvent cependant faire partie d'une implantation globale dans le cadre du réaménagement complet d'un tronçon de rue ou d'un secteur en particulier.

Les mesures de mitigation physiques permanentes actuellement préconisées par l'arrondissement de LaSalle sont les suivantes : avancées de trottoir, îlots déviateurs, chicanes, stationnement sur rue, afficheurs de vitesse, banquettes végétalisées, plantation d'arbres, élargissement de trottoirs, marquage au sol et dos d'âne. L'annexe A de la présente fiche détaille les principales caractéristiques de ces mesures ainsi que les axes d'implantation (artères, collectrices et rues locales).



Une mesure n'est valable, aux yeux des usagers de la rue et des résidents du quartier, que si elle est perçue comme efficace et qu'elle ne crée pas de situation indésirable. En effet, lorsque des mesures de mitigation sont implantées, il faut que les aspects suivants soient vérifiés/validés le plus souvent possible :

- › Le problème de transit et de vitesse n'est pas déplacé sur une autre rue locale et les voies de circulation connexes ont la capacité d'absorber le report véhiculaire;
- › L'accessibilité des résidents est maintenue;
- › L'entretien n'est pas gêné (balayage, déneigement);
- › Les services d'utilité publique (collectes et services d'urgence) et les services de transport en commun pourront encore fonctionner efficacement;
- › Les véhicules d'urgence ont toujours un accès dans toute la zone;
- › Les modes de transport non motorisés ne doivent pas être gênés par les mesures mises en place.

Il est à noter que certaines mesures de mitigation peuvent pénaliser l'offre en stationnement sur rue.

### **3. Évaluer le potentiel d'implantation de nouvelles mesures de mitigation sur le réseau routier de l'arrondissement de LaSalle**

L'arrondissement de LaSalle évaluera, au fil du temps, le potentiel d'implantation de nouvelles mesures/techniques visant à améliorer les conditions de circulation, à sécuriser les déplacements des modes actifs et à réduire la vitesse de circulation des véhicules.

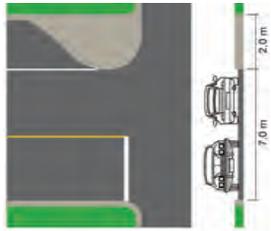
---

#### *Références :*

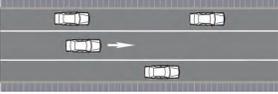
- Normes du MTMDET

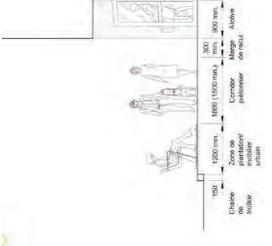
- Ville de Montréal (2001), C-4.1 Règlement sur la circulation et le stationnement, 25 pages

- ATC (1999), Guide canadien d'aménagement des rues conviviales

Mesures d'atténuation	Description	Avantages	Inconvénients	Illustration	Lieu d'implantation		
					Artère	Collectrice	Locale
<b>Avancées de trottoirs</b>	Extension de la bordure au niveau de la chaussée, réduisant la largeur de la chaussée carrossable.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduit la circulation de transit et la vitesse;</li> <li>• Permet une gestion efficace du stationnement sur rue;</li> <li>• Sécurise les usagers vulnérables;</li> <li>• Crée un aménagement plus esthétique.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un drainage adéquat doit être conservé sur la chaussée;</li> <li>• Peut compliquer les opérations des services d'urgence;</li> <li>• Peut compliquer les opérations d'entretien hivernal;</li> <li>• Peut mener à une réduction de l'offre en stationnement sur rue.</li> </ul>	 <p>Source : CIMMA+</p>	X	X	X
<b>Chicanes</b>	Série d'avancées de trottoirs aménagées en serpentif afin de créer un effet de confinement.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Crée une déviation horizontale qui permet une réduction de la vitesse;</li> <li>• Empêche les conducteurs d'empiéter dans la voie inverse lors de la déviation;</li> <li>• Meilleure gestion du stationnement sur rue;</li> <li>• Peut être réalisé sur des rues de faible largeur.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peu compatible avec les liens cyclables sur rue;</li> <li>• Peut complexifier les manœuvres des camions de grandes dimensions;</li> <li>• Peut compliquer les opérations des services d'urgence;</li> <li>• Peut compliquer les opérations d'entretien hivernal.</li> </ul>	 <p>Source : CIMMA+</p>			X

Mesures d'atténuation	Description	Avantages	Inconvénients	Illustration	Lieu d'implantation		
					Artère	Collectrice	Locale
<b>Afficheur de vitesse</b>	Dispositif électronique installé sur une rue afin de sensibiliser les conducteurs à leur vitesse pratiquée tout en comparant cette dernière avec la limite de vitesse permise.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sensibilise et incite les conducteurs à réduire leur vitesse sans nécessiter une intervention policière.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réduit la vitesse pratiquée des usagers de manière ponctuelle, à l'approche du dispositif;</li> <li>Bris et défectuosité du dispositif;</li> <li>Nécessite une connaissance de l'appareil afin de l'installer correctement.</li> </ul>		X	X	X
<b>Îlot déviateur</b>	Terre-plein aménagé au centre de la chaussée carrossable de manière à dévier la circulation et créer un effet de confinement chez les conducteurs et les inciter à réduire leur vitesse de circulation.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Crée une déviation horizontale qui permet une réduction de la vitesse;</li> <li>Empêche le conducteur d'empiéter dans la voie inverse lors de la déviation;</li> <li>Peut être réalisée sur des rues de faible largeur.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Peut complexifier les opérations de déneigement, si l'îlot est fixe;</li> <li>Peut compliquer les manœuvres des camions de grandes dimensions.</li> </ul>				X

Mesures d'atténuation	Description	Avantages	Inconvénients	Illustration	Lieu d'implantation		
					Artère	Collectrice	Locale
<b>Marquage au sol</b>	Mesure visant à réduire la largeur de la chaussée carrossable à l'aide de marquage au sol (délimitation de la chaussée carrossable, flot déviateur marqué et autres).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Crée un espace libre pour les cyclistes, si la zone tampon entre la ligne de rive et les véhicules stationnés est suffisamment large;</li> <li>• Réduit la vitesse des conducteurs;</li> <li>• Augmente la visibilité des piétons traversant en section courante;</li> <li>• Oblige les conducteurs à circuler au centre de la chaussée.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La réduction de la vitesse de circulation dépend de la compréhension du conducteur face à ce marquage;</li> <li>• Efficacité réduite lors de la période hivernale;</li> <li>• Peut nécessiter un marquage annuel ou biannuel;</li> <li>• Efficacité réduite lorsque la voie de circulation est d'une largeur importante.</li> </ul>	  <p>Source : CIMA+</p>		X	X
<b>Plantation d'arbres/banquettes végétalisées</b>	Mesure visant à délimiter la chaussée carrossable du corridor de marche des piétons en aménageant des bacs de végétations et/ou des arbres.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Crée un effet de confinement chez les conducteurs qui peut les inciter à réduire leur vitesse;</li> <li>• Peut être appliqué sur des rues existantes ayant un large gabarit;</li> <li>• Crée un aménagement esthétique;</li> <li>• Améliore la convivialité des déplacements piétonniers.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La réduction de la vitesse de circulation dépend de la compréhension du conducteur face à l'aménagement;</li> <li>• Si la largeur de la chaussée carrossable n'est pas suffisamment réduite, les conducteurs ne ressentiront pas l'effet de confinement et ne seront pas incités à réduire leur vitesse de circulation.</li> </ul>	 <p>Source : Google Maps</p>	X	X	X

Mesures d'atténuation	Description	Avantages	Inconvénients	Illustration	Lieu d'implantation		
					Artère	Collectrice	Locale
<b>Élargissement des trottoirs</b>	Mesure visant à réduire la largeur de la chaussée carrossable en élargissant le corridor de marche des piétons (trottoirs).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Crée un effet de confinement chez les conducteurs qui peut les inciter à réduire leur vitesse;</li> <li>• Peut être appliqué sur des rues existantes ayant un large gabarit;</li> <li>• Améliore la convivialité des déplacements piétonniers;</li> <li>• Facilite les déplacements des personnes à mobilité réduite.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La réduction de la vitesse de circulation dépend de la compréhension du conducteur face à cette mesure;</li> <li>• Si la largeur de la chaussée carrossable n'est pas suffisamment réduite, les conducteurs ne ressentiront pas l'effet de confinement et ne seront pas incités à réduire leur vitesse de circulation.</li> </ul>	 <p>Source : Institut Nazareth &amp; Louis-Braille</p>	X	X	X
<b>Dos d'âne</b> <sup>1</sup>	Partie surélevée de la chaussée qui dévie simultanément les roues et le châssis d'un véhicule qui le traverse.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduit la vitesse pratiquée;</li> <li>• Réduit la circulation de transit;</li> <li>• Empêche les conducteurs d'empiéter sur le lien cyclable;</li> <li>• Sécurité accrue des usagers vulnérables;</li> <li>• Aménagement esthétique.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Complique les opérations d'entretien hivernal;</li> <li>• Un drainage adéquat doit être conservé sur la chaussée, soit par l'ajout de puisards ou par une gouttière (s'assurer de ne pas construire de gouttière dans la piste cyclable);</li> <li>• Lorsqu'il y a présence de transport en commun, la compatibilité doit être vérifiée.</li> </ul>	 <p>Source : CIMMA+</p>			X

<sup>1</sup> ATC (1999) Guide Canadien d'aménagement des rues conviviales





Crédit photo : Ville de Montréal

## Contexte

La sécurité des piétons est un enjeu majeur pour l'arrondissement de LaSalle. Chaque année, l'arrondissement de LaSalle et le SPVM mènent plusieurs campagnes sur le territoire de l'arrondissement pour sensibiliser les usagers de la route aux bons comportements à adopter :

- › À chaque rentrée scolaire, les policiers participent aux rencontres des parents d'élèves et sensibilisent ceux-ci à l'importance de respecter le Code de la sécurité routière dans les zones scolaires;
- › Quotidiennement, les policiers effectuent de la surveillance autour des écoles de l'arrondissement (rotation journalière);
- › Campagne « 100 % vigilant ».

## Problématique recensée

- › Non-respect du Code de la sécurité routière par certains usagers de la route

## Objectif

- › Sensibilisation des usagers de la route aux bons comportements à adopter

## Lieux d'implantation recommandés

Sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement de LaSalle et, plus particulièrement, au niveau des établissements scolaires et des parcs



## Maître d'ouvrage

› Arrondissement de LaSalle

## Partenaire

› SPVM

## Indicateurs de suivi

- › Nombre de campagnes de sensibilisation mises en œuvre
- › Nombre d'infractions
- › Diminution du nombre de collisions avec piéton aux intersections

## Actions liées

- CP01** Encouragement de la mobilité active des jeunes
- CP02** Encouragement de la mobilité active des aînés et des personnes à mobilité réduite
- CP03** Amélioration de la sécurité aux intersections
- CP06** Information et sensibilisation sur les nouvelles interventions mises en place dans le cadre du PLD

## Intervention à mettre en place

### 1. Sensibiliser les différents usagers de la route au respect du Code de la sécurité routière

Les campagnes de sensibilisation et les contrôles policiers porteront pour l'ensemble des usagers :

#### › Piétons

- Incitation à traverser aux intersections et aux passages piétonniers;
- Respect de la signalisation, des feux de circulation et des feux pour les piétons.

#### › Cyclistes

- Respect du Code de la sécurité routière;
- Interdiction de circuler sur les trottoirs;
- Respect des passages piétonniers et des feux rouges.

#### › Automobilistes

- Respect des limites de vitesse, notamment à la limitation à 30 km/h aux abords des écoles et des parcs;
- Respect de la priorité aux piétons aux passages piétonniers;
- Respect de la réglementation de stationnement;
- Respect des voies réservées;
- Sensibilisation des citoyens à ne pas transiter par les ruelles.

#### › Camions de livraison (campagne menée de manière périodique)

- Respect de la réglementation de stationnement (aire de livraison et respect des heures);
- Interdiction du stationnement en double.

Il est à noter que le contrôle policier est, bien sûr, une mesure efficace de contrôle de la vitesse, mais reste impossible à implanter en permanence sur tous les axes souhaités. D'autres mesures physiques doivent quant à elles être mises en place de manière permanente afin de réduire la nécessité des contrôles policiers. Ces interventions sont complémentaires (mesures de modération de la circulation). Une attention particulière doit aussi être portée à l'aménagement paysager et au mobilier urbain pour qu'ils ne nuisent pas à la visibilité des usagers de la route.

#### Références :

- Article 386 du Code de sécurité routière (CSR) : « Sauf en cas de nécessité ou lorsqu'une autre disposition du présent code le permet, nul ne peut immobiliser un véhicule routier [...] dans une intersection, sur un passage pour piétons clairement identifié et sur un passage à niveau ni à moins de 5 mètres de ceux-ci; [...] »

- Commission permanente sur le transport et les travaux publics, Rapport et recommandations - examen public - la traversée de la rue : Comment accroître la sécurité et le confort des piétons ?, rapport déposé au conseil municipal le 23 septembre 2013 et au conseil d'agglomération le 26 septembre 2013,

- Ville de Montréal (2016), Politique de stationnement de la Ville de Montréal



Crédit photo : Réalisons Montréal

## Contexte

La communication est un outil essentiel à l'adhésion des citoyens au PLD. En effet, le public doit d'abord être informé des nouvelles mesures mises en place afin qu'il apporte ensuite des changements dans ses habitudes de déplacements. Pour cela, l'arrondissement souhaite mettre à la disposition du public l'information disponible sur divers supports afin de communiquer au mieux son PLD.

## Problématique recensée

- › Méconnaissance de la nouvelle offre de transport

## Objectifs

- › Sensibilisation des citoyens aux objectifs recherchés et aux interventions mises en place
- › Favorisation de l'adhésion au PLD par les citoyens

## Lieu d'implantation recommandé

Sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement de LaSalle



## Maître d'ouvrage

› Arrondissement de LaSalle

## Partenaires

› AMT  
› STM

## Indicateurs de suivi

› Nombre de campagnes réalisées  
› Nombre de citoyens ciblés  
› Accessibilité des moyens de communication utilisés

## Action liée

**CP07** Sensibilisation des grands employeurs à se doter de mesures encourageant la mobilité durable

## Intervention à mettre en place

### 1. Réaliser des activités de communication et de sensibilisation quant aux nouvelles interventions mises en place dans le cadre du PLD

Au fil de la mise en place des interventions définies dans le cadre du PLD, l'arrondissement devra communiquer les avancées aux citoyens. Divers outils de communication et supports peuvent être utilisés :

- › Le site Internet de l'arrondissement;
- › Les journaux locaux et l'infolettre de l'arrondissement;
- › Des envois aux entreprises;
- › Des campagnes ciblées auprès des écoles (en partenariat avec Vélo Québec et les commissions scolaires).

L'ensemble de ces communications doit se faire en coopération avec les partenaires en transports (AMT, STM, etc.)

Il est à noter que la prise en compte de l'accessibilité universelle des moyens de communication choisis est importante pour bien rejoindre l'ensemble des citoyens. Ainsi, le site Internet devrait, autant que possible, rencontrer les exigences de la norme gouvernementale en matière d'accessibilité et l'information devrait être présentée en langage simplifié (aisé à comprendre pour les personnes analphabètes fonctionnelles en français). Les dépliants ou documents papier devraient répondre aux critères d'accessibilité universelle des documents écrits et, si possible, être disponibles en médias substituts. Les documents en format électronique seraient idéalement en .doc ou .html afin d'être lisibles par les logiciels utilisés par les personnes ayant une limitation visuelle.

#### Références :

- Ville de Montréal (2010), Guide d'élaboration des Plans locaux de déplacements, direction des transports
- ROPMM et AlterGo (2012), Guide des outils de communication accessibles et inclusifs
- Standards gouvernementaux sur l'accessibilité universelle du Web : [www.tresor.gouv.qc.ca](http://www.tresor.gouv.qc.ca)



Crédit photo : Ville de Montréal

## Contexte

L'arrondissement de LaSalle se veut l'initiateur de la mobilité durable sur son territoire et veut inciter en premier lieu ses employés à utiliser les modes alternatifs à l'auto-solo, en se dotant de mesures de mobilité durable. Quelques entreprises et institutions d'envergure sont présentes sur le territoire de l'arrondissement et pourraient être approchées pour mettre en place des mesures visant la mobilité durable de leur personnel.

Les CGD accompagnent les entreprises et les institutions dans la mise en place de PMD dans l'objectif de diminuer l'utilisation de l'auto-solo grâce à des alternatives de transports collectifs (métro, autobus, train, covoiturage) et de transports actifs (marche, vélos) adaptés aux besoins des entreprises.

## Problématique recensée

- › Priorisation de l'auto-solo par la plupart des travailleurs de LaSalle

## Objectifs

- › Diminution de l'utilisation de l'auto-solo grâce aux alternatives de transports collectifs et actifs
- › Accroissement de la productivité des entreprises
- › Diminution de l'absentéisme auprès des employés des entreprises
- › Rétention du personnel
- › Amélioration de la santé des employés

## Lieux d'implantation recommandés

Principales entreprises de plus de 100 salariés implantées dans l'arrondissement



## Maîtres d'ouvrage

- › Arrondissement de LaSalle
- › PME MTL Grand Sud-Ouest

## Partenaire

- › Employeurs

## Indicateurs de suivi

- › Nombre de grands employeurs ayant mis en place des mesures encourageant la mobilité durable
- › Nombre de grands employeurs ayant adhéré à un ou plusieurs programmes ou produits favorisant le transport collectif
- › Nombre de coéquipiers de covoiturage
- › Nombre de stationnements à vélos installés
- › Nombre de plans de mobilité durable mis en place

## Action liée

**CP06** Information et sensibilisation sur les nouvelles interventions mises en place dans le cadre du PLD

## Interventions à mettre en place

### 1. Inviter les grands employeurs à se doter d'une politique encourageant la mobilité durable

- › Promouvoir les plans de mobilité durable auprès des entreprises du territoire :
  - Dresser une liste des entreprises et des institutions de plus de 100 employés présentes sur le territoire;
  - Inviter ces entreprises à mettre en place des mesures encourageant la mobilité durable de leurs employés et/ou à élaborer un PMD.
- › Promouvoir les outils facilitateurs pour la mise en place d'un PMD :
  - Sondage sur les habitudes de déplacements;
  - Étude et recherche en mobilité durable;
  - Carte de localisation des lieux de résidences;
  - Profil d'accessibilité;
  - Rencontres et représentations auprès des intervenants locaux en transport;
  - Plan d'action et recommandation de mesures;
  - Aide à l'obtention de certification telle que LEED, BOMA Best, Campus durable, Cégep Vert, Entreprise en santé.
- › Promouvoir les produits disponibles pour encourager le transport collectif :
  - Programmes d'abonnement annuel au transport collectif (STM - Opus & Cie et AMT - Opus + entreprise);
  - Produits pour le transport actif (BIXI, vélos en libre-service, ateliers mécaniques-vélo, conférence sur la pratique du vélo);
  - Service Communauto pour les entreprises;
  - Outils pour faire la promotion des transports collectifs et actifs (stands d'information, tirages de cartes de transport et cadeaux) avec le soutien d'un groupe tel que MOBA.

### 2. Mettre en place une politique encourageant la mobilité durable pour les employés de l'arrondissement

L'arrondissement se dotera d'une politique de mobilité durable qui permettra d'inciter ses employés, mais également ses visiteurs à utiliser des modes de transport durable pour se rendre dans les locaux de l'arrondissement. Ce plan comporte, dans un premier temps, une étape de diagnostic pour connaître les pratiques actuelles des employés et des visiteurs. Puis, dans un second temps, un plan d'action sera élaboré :

- › Mise en place de supports à vélos à proximité des entrées réservées aux visiteurs, mais également aux employés;
- › Réservation de places de covoiturage pour les employés;
- › Création d'une journée annuelle « Au boulot sans mon auto » à l'intention des employés;
- › Collaboration de l'arrondissement aux services d'autopartage :
  - Proposer l'utilisation du service d'autopartage pour les déplacements professionnels;
  - Promouvoir les stations d'autopartage déjà en place dans l'arrondissement.

### 3. Promouvoir et sensibiliser les grandes industries à la livraison hors des périodes de pointe

L'arrondissement de LaSalle fera de la promotion et de la sensibilisation auprès des grandes entreprises situées sur leur territoire quant aux avantages de réaliser les réceptions/livraisons de leurs matières premières et produits hors des périodes de pointe.

Il est à noter que le groupe MOBA pourrait offrir du support et de l'information aux entreprises de l'arrondissement de LaSalle quant au développement et à la promotion des modes alternatifs à l'auto-solo. Pour ce faire, MOBA réaliserait un plan de déplacements et identifierait des pistes de solution pour les différentes entreprises.



Crédit photo : Ville de Montréal, Promenade Luc-Larivière

## Contexte

Depuis quelques années, la Ville de Montréal a développé différentes mesures visant à favoriser la mobilité durable :

- › Quartier vert : secteur désigné par une signalisation et un réaménagement du domaine public (chaussées, trottoirs, squares, parcs) qui favorise davantage la marche et le vélo et rend l'usage de ces modes conviviaux pour toutes les personnes. L'accès au transport en commun à partir de ces zones est facilité et, à l'intérieur de son périmètre, la circulation automobile est restreinte aux déplacements locaux et se fait à de faibles vitesses, ce qui représente une solution à la problématique de circulation de transit. Ce concept est applicable aux quartiers résidentiels ainsi qu'autour des établissements scolaires, des hôpitaux et d'autres établissements publics ou, encore, pour certains secteurs ou rues à vocation commerciale ou touristique;
- › Rue piétonne : les rues piétonnes sont réservées en priorité aux piétons qui peuvent y circuler à leur rythme. La piétonnisation de rues permet la création de nouveaux espaces publics de proximité et favorise l'augmentation de l'animation urbaine, de la sécurité, de la convivialité, ainsi que la réappropriation de l'espace public;
- › Promenade urbaine : aménagements dédiés aux piétons.

## Problématique recensée

- › Partage inexistant ou problématique de l'espace dédié aux déplacements des différents modes

## Objectifs

- › Favorisation de la mobilité durable
- › Amélioration de la qualité et de la quiétude des milieux de vie
- › Amélioration de la qualité de l'air et réduction des émissions de GES
- › Création des milieux de vie sécuritaires favorisant les déplacements de proximité et les transports actifs

## Lieux d'implantation recommandés

Secteurs de l'arrondissement identifiés à l'aide d'évaluation



## Maître d'ouvrage

› Arrondissement de LaSalle

## Partenaire

› Ville de Montréal

## Indicateur de suivi

› Actions réalisées pouvant mener à la réalisation de quartier vert, de rue piétonne et/ou de promenade urbaine

## Actions liées

**CP09** Lutte contre les îlots de chaleur et gaz à effet de serre

**CP10** Amélioration de l'expérience piétonne

**MD02** Aménagement du Lien Vert favorisant les transports actifs et collectifs

## Intervention à mettre en place

### 1. Évaluer le potentiel d'implantation de mesures favorisant la mobilité durable.

L'arrondissement de LaSalle étudiera la possibilité d'aménager sur son territoire (rues existantes, rues projetées ou futurs développements résidentiels) des mesures favorisant la mobilité durable : quartier vert, rue piétonne ou promenade urbaine. Il est à noter que l'évaluation de l'impact économique de ces mesures favorisant la mobilité durable doit être soigneusement menée. Les restrictions en termes de circulation et de stationnement peuvent générer des pertes économiques et des mécontentements.

#### Quartier vert

Les critères d'identification de milieux de vie favorables pour réaliser des quartiers verts sont, entre autres :

- › Un coeur d'équipements civiques;
- › La présence de commerces de voisinage;
- › Une superficie facile à parcourir à pied (0,1 à 0,5 km<sup>2</sup>);
- › Une densité d'occupation favorisant les modes de transport autres que la voiture;
- › Des noeuds d'activités à caractère régional (pôles d'emplois, établissements d'enseignement supérieur, commerces spécialisés, services aux citoyens, pôles touristiques, culturels et sportifs, etc.).

Actuellement, aucun quartier vert n'est connu pour l'arrondissement. Toutefois, l'arrondissement souhaite en créer un au niveau du secteur de revitalisation urbaine intégrée (RUI) de Airlie/Bayne.

#### Rue piétonne

Le programme des rues piétonnes mis en place par la Ville de Montréal et s'adressant à l'ensemble des arrondissements s'inscrit dans la mise en œuvre d'initiatives de piétonnisation pour redonner aux piétons la place qui leur revient. Différents types d'aménagements peuvent être considérés :

- › Rue piétonne temporaire ou saisonnière : concept visant à restreindre l'accès aux véhicules motorisés pendant une période donnée;
- › Placette ou rue ponctuée de placettes : aménagement de petites places sur la chaussée tout en empiétant sur les cases de stationnement ou les voies de circulation;
- › Rue piétonne permanente : fermeture complète à la circulation motorisée d'une rue ou d'un tronçon de rue;
- › Rue partagée : zone où les piétons ont priorité sur les autres modes à l'exception des modes guidés (ex. : tramway).



## Promenade urbaine

Le projet des promenades urbaines de la Ville de Montréal vise à créer une mosaïque de parcours piétons alliant biodiversité et urbanité. Ce projet répond à deux ambitions de la municipalité interreliées, soit donner plus de place aux piétons dans l'espace urbain montréalais et développer un réseau de promenades. Les objectifs des promenades urbaines sont :

- › Redonner la place aux piétons et multiplier le verdissement dans les milieux fortement minéralisés;
- › Augmenter la biodiversité et tirer profit des services que la nature peut nous rendre;
- › Promouvoir des déplacements actifs pour tous;
- › Relier des lieux et des segments importants du patrimoine montréalais;
- › Surprendre et apprendre en faisant vivre une expérience stimulante en conciliant la biodiversité et l'urbanité;
- › Mobiliser la communauté et favoriser l'expression identitaire;
- › Générer des retombées économiques importantes.

Avant même d'implanter de telles mesures, l'arrondissement de LaSalle devra en évaluer le potentiel d'implantation sur son territoire. Il est à noter que le contexte laSallois est différent des autres arrondissements montréalais qui sont plus urbanisés.

---

### Références :

- Ville de Montréal (2016), Programme d'implantation de rues piétonnes ou partagées, document préliminaire, 16 pages
- Ville de Montréal (2013), Promenades urbaines - La vision, 69 pages
- Ville de Montréal-Direction des transports (2013), Quartiers verts : Guide d'aménagement durable des rues de Montréal - Fascicule 1, 194 pages





Crédit photo : CIMA+

## Contexte

Le territoire de l'arrondissement de LaSalle, qui est largement urbanisé, accueille son lot de véhicules et d'industries qui génèrent de la chaleur. En été, les conditions sont réunies pour voir apparaître le phénomène des « îlots de chaleur ».

Les grands espaces asphaltés et dépourvus de verdure ou de plantation nuisent au drainage naturel du sol et absorbent plus facilement la chaleur du soleil. Les îlots de chaleur augmentent la température en milieu urbain et rendent les milieux de vie moins attrayants. Principalement situés sur le domaine privé, les îlots de chaleur sont nombreux à LaSalle. On peut les localiser dans les secteurs commerciaux et industriels de l'arrondissement de même qu'aux endroits occupés par les bâtiments résidentiels à structure jumelée, lesquels ont un toit plat. La réduction de la superficie de ces zones sans végétation ou surface réfléchissante permettrait d'améliorer la qualité de vie et l'environnement urbain.

Pour lutter contre les îlots de chaleur, le conseil d'agglomération de la Ville de Montréal a adopté, en 2015, un Plan d'adaptation aux changements climatiques<sup>1</sup>.

Outre les îlots de chaleur, l'arrondissement de LaSalle désire réduire son émission de GES<sup>2</sup> et faisant la promotion de mesures incitant les citoyens et touristes à utiliser des véhicules électriques.

<sup>1</sup> Ville de Montréal (2015), Plan d'adaptation aux changements climatiques 2015-2020, 170 pages  
<sup>2</sup> Gaz présent dans l'atmosphère qui absorbe et renvoie les rayons infrarouges en provenance de la surface terrestre.

## Problématiques recensées

- › Présence de nombreux grands espaces de stationnement extérieurs asphaltés
- › Milieux urbains fortement minéralisés

## Objectifs

- › Réduction de l'étendue des îlots de chaleur
- › Amélioration de la qualité et de la quiétude des milieux de vie
- › Promotion des modes alternatifs aux véhicules à essence

## Lieux d'implantation recommandés

- › Grands espaces de stationnement asphaltés
- › Îlots de chaleur reconnus
- › Principaux pôles de déplacements de l'arrondissement



## Maître d'ouvrage

› Arrondissement de LaSalle

## Partenaires

› Ville de Montréal  
› Hydro-Québec  
› Entreprises  
› Commerces

## Indicateurs de suivi

› Nombre d'arbres plantés sur le domaine public  
› Nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques installés dans l'arrondissement

## Action liée

**CP08** Création de mesures favorisant la mobilité durable



## Interventions à mettre en place

### 1. Évaluer les possibilités d'intégrer des dispositions particulières dans la réglementation d'urbanisme concernant les îlots de chaleur

D'après le schéma d'aménagement de l'agglomération, la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement de LaSalle doit intégrer des dispositions concernant l'augmentation du verdissement des terrains. Plus précisément, la réglementation de LaSalle doit intégrer des dispositions concernant la réduction de l'imperméabilisation des sols et des effets de chaleurs : îlots de verdure, utilisation de revêtements de sol perméables pour les stationnements ou toits de bâtiments de couleurs claires.

### 2. Aménager des îlots de fraîcheur (espace verdi, saillie verte)

Les saillies vertes ont pour effet d'améliorer la sécurité des piétons par la diminution de la vitesse des automobilistes. De plus, ces aménagements contribuent à diminuer le phénomène des îlots de chaleur, à réduire le ruissellement de l'eau de pluie et à améliorer la qualité de vie du quartier. Leur implantation peut se faire en deux étapes :

- › Verdir les saillies de trottoir existantes;
- › Implanter de nouvelles saillies vertes aux endroits préalablement identifiés.

Lors des travaux de réfection routière, l'arrondissement de LaSalle analysera systématiquement les nouveaux aménagements afin d'y intégrer ces mesures de plantation.



Source : Centre d'écologie urbaine

### 3. Instaurer un programme de plantations d'arbres sur les terrains privés

L'arrondissement pourrait mettre en place un programme visant à promouvoir et à inciter les citoyens et entreprises de LaSalle à planter des arbres et des végétaux sur leurs terrains.

### 4. Installer des bornes de recharge pour véhicules électriques dans les stationnements du domaine public

Les bornes de recharge pour véhicules électriques devront être accessibles à tous les propriétaires d'un véhicule électrique, tant par leurs caractéristiques que par leur implantation.

### 5. Promouvoir les résidents et commerçants quant à l'utilisation de véhicules électriques

Les interventions de l'arrondissement quant au développement et à la promotion de l'usage de véhicules électriques :

- › L'arrondissement incitera les principaux pôles générateurs (établissements scolaires, entreprises et centres commerciaux) de leur territoire à aménager des places de stationnement avec bornes de recharge pour véhicules électriques;

- › L'arrondissement réalisera des activités de communication auprès des commerçants et des citoyens afin de les informer quant à l'utilisation de véhicules électriques et des bornes de recharge comme étant une solution de mobilité durable.

## **6. Analyser les avenues réglementaires visant à reconnaître les véhicules électriques comme étant une exigence lors de la réalisation de projets immobiliers**

L'arrondissement étudiera les avenues réglementaires visant à inclure des espaces de stationnement réservés aux véhicules électriques dans les nouveaux projets immobiliers (nombre de cases de stationnement minimal).

---

### *Références :*

- Site d'Hydro-Québec sur l'électrification des transports, <http://www.hydroquebec.com/electrification-transport/transport-individuel/infrastructure.html>
- Ville de Montréal (2016), Politique de stationnement, 72 pages
- Centre d'écologie urbaine de Montréal (2013), Aménager des îlots de fraîcheur et améliorer les espaces de vie - Guide pour les gestionnaires d'habitation, 56 pages
- CMM (2015), Schéma d'aménagement - Document complémentaire, 4.2.2 Dispositions particulières pour un îlot de chaleur, page 150





Crédit photo : Journal Metro

## Contexte

À LaSalle, le partage de l'espace public de la rue comprend généralement un trottoir comme espace réservé pour les déplacements de tous les piétons, y compris les personnes ayant des limitations fonctionnelles. Il doit être facile, sécuritaire et convivial pour tous de s'orienter, de circuler en maintenant une ligne de déplacement, d'utiliser le mobilier urbain et les équipements mis à la disposition des citoyens, de traverser la rue, de repérer sa destination et de s'y rendre. Or, plusieurs obstacles peuvent limiter la possibilité de se déplacer librement et de façon sécuritaire des citoyens et visiteurs de LaSalle : stationnement illégal de véhicules sur les trottoirs, mobilier urbain obstruant le corridor piétonnier, temps insuffisant pour traverser l'intersection, chantiers de construction, déneigement, etc.

La présente fiche vise à identifier les interventions que l'arrondissement de LaSalle pourrait analyser et implanter à long terme sur son territoire (rues existantes, rues projetées ou futurs développements résidentiels).

## Problématiques recensées

- › Sentiment d'insécurité lors des déplacements à pied
- › Inconfort des piétons à marcher dans l'arrondissement

## Objectifs

- › Amélioration de la convivialité des déplacements piétons dans l'arrondissement
- › Sécurisation des déplacements piétons dans l'arrondissement

## Lieux d'implantation recommandés

- › Ensemble du territoire de l'arrondissement
- › Futurs rues et/ou développements de l'arrondissement



## Maître d'ouvrage

- › Arrondissement de LaSalle

## Partenaires

- › Ville de Montréal
- › SPVM

## Indicateurs de suivi

- › Part modale des modes actifs
- › Nombre de kilomètres de trottoirs aménagés ou élargis
- › Nombre de saillies aménagées
- › Nombre de plaintes portées sur le cheminement des piétons
- › Nombre de mobiliers urbains aménagés

## Actions liées

- MD02** Aménagement du Lien Vert favorisant les transports actifs et collectifs
- CP01** Encouragement de la mobilité active chez les jeunes
- CP02** Encouragement de la mobilité active des aînés et des personnes à mobilité réduite
- CP04** Amélioration de la sécurité aux intersections
- CP09** Création de mesures favorisant la mobilité durable

## Interventions à mettre en place

### 1. Améliorer la convivialité des déplacements piétons sur les axes névralgiques de l'arrondissement

Différentes interventions peuvent être réalisées sur les axes névralgiques afin d'améliorer la convivialité des déplacements piétons :

- › Élargissement des trottoirs;
- › Aménagement de saillies de trottoirs aux intersections;
- › Ajout de bancs publics en bordure du cheminement piétonnier. Il est à noter que les bancs ne doivent pas être aménagés dans la zone de marche des piétons;
- › Plantation d'arbres.

Il est à noter que les interventions d'amélioration de la convivialité des déplacements piétons ne sont pas possibles sur tous les axes routiers. L'emprise nécessaire n'est pas toujours disponible.

### 2. Mettre en application les recommandations de la Charte du piéton, du Guide d'aménagement durable des rues de Montréal (dans le cadre du Plan de transport de Montréal) et des principes d'accessibilité universelle (dictée dans le guide de l'Institut Nazareth & Louis-Braille) sur le territoire de LaSalle

L'arrondissement de LaSalle pourrait revoir les aménagements piétons de certains axes routiers existants ou futurs de LaSalle, selon les règles dictées par la Charte du piéton, le Guide d'aménagement durable et le guide de l'Institut Nazareth & Louis-Braille :

- Maintenir des corridors piétonniers libres d'obstacles sur au moins 1,8 m de largeur (1,5 m étant le minimum acceptable) et au moins 2,3 m de hauteur sous tout panneau de signalisation, auvent ou bannière;
- Augmenter la largeur des trottoirs aux endroits où il y a un achalandage élevé de piétons et ajouter une banquette en bordure de la chaussée tenant lieu de zone tampon entre la circulation et les piétons;
- Aménager les corridors piétonniers en fond de trottoir et placer le mobilier urbain en bordure de rue;
- Délimiter les corridors piétonniers des deux côtés, de façon tactile, visuelle et auditive. Une dénivellation suffisante, un alignement de bâtiments ou d'objets, des textures ou des couleurs contrastantes sont de bons exemples;
- Aménager des corridors piétonniers rectilignes, sur un tronçon et entre les tronçons. Le corridor piétonnier doit être droit et continu, sans comporter d'obstacles obligeant le piéton à contourner ou changer de direction;
- Aménager des intersections simples, ayant une configuration à 90°, et permettant la traversée de la rue en continuité avec le corridor piétonnier. Une intersection simple comporte des arrêts ou des feux de circulation simples, ne doit pas être trop large ni avoir d'îlot, de bretelle ou de piste cyclable. Toute autre configuration devient complexe et demande un traitement particulier en matière d'accessibilité universelle;
- Offrir des transitions faciles entre le trottoir et la chaussée, en aménageant des bateaux pavés aux quatre coins de rue, à l'emplacement le plus pertinent compte tenu de l'achalandage et de la configuration de l'intersection. Dans l'alignement du corridor piétonnier, le bateau pavé doit être détectable de façon tactile, visuelle et auditive;
- Assurer des traversées de rues faciles et sécuritaires. En plus de présenter un passage pour piétons clairement défini par un marquage contrastant, le temps alloué pour la traversée doit être suffisant compte tenu de la distance à parcourir. Les mouvements véhiculaires doivent être simples et prévisibles et l'environnement sonore doit offrir les repères suffisants;
- Utiliser du mobilier urbain en quantité suffisante et aux bons endroits. Le mobilier urbain doit être disposé pour que tous les usagers puissent s'en approcher et l'utiliser. Il doit être installé de manière à faciliter le déneigement et l'entretien;
- Favoriser une transition facile vers les lieux et les bâtiments riverains. L'accès aux lieux et la marge avant des bâtiments devraient être sans marche ou ressaut.



Les espaces doivent être faciles à comprendre et être bien signalisés;

- Utiliser des revêtements générant un contraste de couleurs de 70 % entre le corridor piétonnier et la chaussée.

L'annexe A présente quelques règles tirées de ces guides. Il est à noter que les recommandations émises pour favoriser les déplacements piétonniers ne sont pas réalisables sur tous les axes routiers de l'arrondissement puisque l'emprise nécessaire n'est pas toujours disponible. L'arrondissement pourrait ainsi évaluer les différentes recommandations afin d'identifier celles qui sont adaptées à la réalité laSalloise.

### **3. Installer du mobilier urbain dans l'emprise publique**

L'arrondissement de LaSalle pourrait implanter du mobilier urbain dans l'emprise publique afin d'améliorer l'expérience de marche des usagers. Les bonnes pratiques en termes d'installation de mobiliers urbains sont :

- Maintenir le mobilier urbain en bon état. Un mobilier en bon état ayant une ergonomie adéquate et un design intéressant offre un confort supplémentaire aux piétons. Le mobilier doit être détectable tactilement (sans éléments en saillie à plus de 680 mm de hauteur) et de couleur contrastante;
- Laisser un corridor de marche d'au moins 1,8 m (1,5 m étant le minimum acceptable) quand le mobilier est utilisé. Cette largeur permet de conserver un corridor libre de marche et d'assurer l'accessibilité universelle. L'emplacement, la forme, le style et la fonctionnalité du mobilier déterminent l'expérience vécue par le piéton. Le mobilier urbain doit être placé sur un revêtement dur au même niveau que le corridor piétonnier et avoir des dégagements permettant à un utilisateur ayant une limitation motrice de s'en approcher. Le mobilier urbain qui demeure en place toute l'année doit être positionné de manière à faciliter le déneigement;
- Assurer un entretien régulier du mobilier en place et réparer/remplacer le mobilier endommagé.

### **4. Élaborer un plan de réfection des trottoirs**

Un inventaire détaillé des discontinuités des aménagements piétonniers pourrait être réalisé dans le cadre de la mise en accessibilité universelle de la voirie. Il s'agit de recenser les obstacles et de prioriser les secteurs à aménager ou à réaménager.

### **5. Collaborer avec les partenaires municipaux afin d'assurer une planification intégrée des transports actifs en amont de chacun des projets de développements**

L'arrondissement de LaSalle devra collaborer avec les promoteurs immobiliers et les différents partenaires municipaux dans le but d'identifier les besoins des nouveaux développements du secteur (résidentiel, commercial et industriel) en termes d'aménagements piétons et cyclistes.

### **6. Appliquer le Code de la sécurité routière en matière de respect du cinq mètres de dégagement aux intersections**

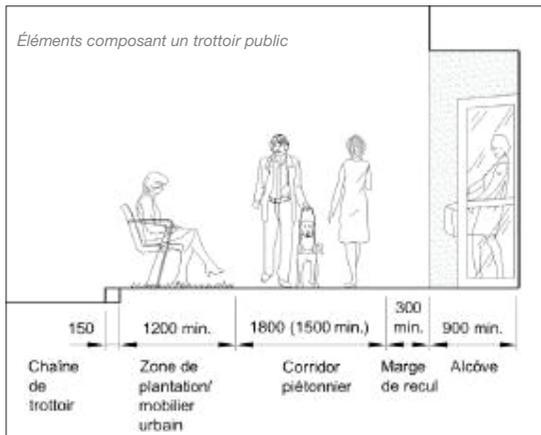
L'amélioration de la visibilité des usagers à l'intersection se fait en assurant un dégagement suffisant aux abords de ces jonctions (dégagement aux quatre coins de l'intersection). Ce dégagement peut s'effectuer par l'ajout d'un marquage au sol, à certains endroits, afin d'identifier clairement la zone d'interdiction de stationnement de cinq mètres.

Le SPVM réalisera en parallèle des campagnes de sensibilisation sur la réglementation en vigueur, auprès des automobilistes. Un contrôle policier peut être mis en place en cas de plaintes répétées par des citoyens.

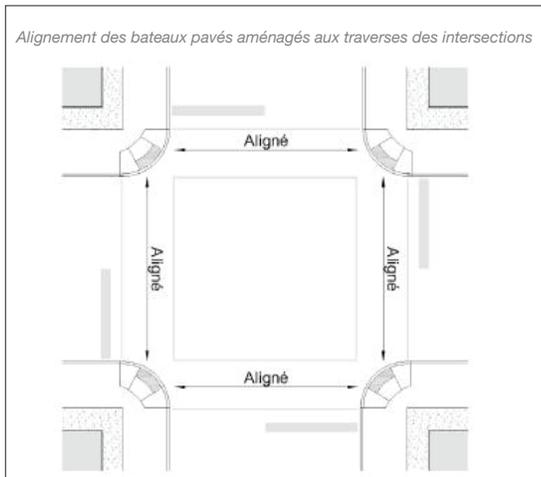
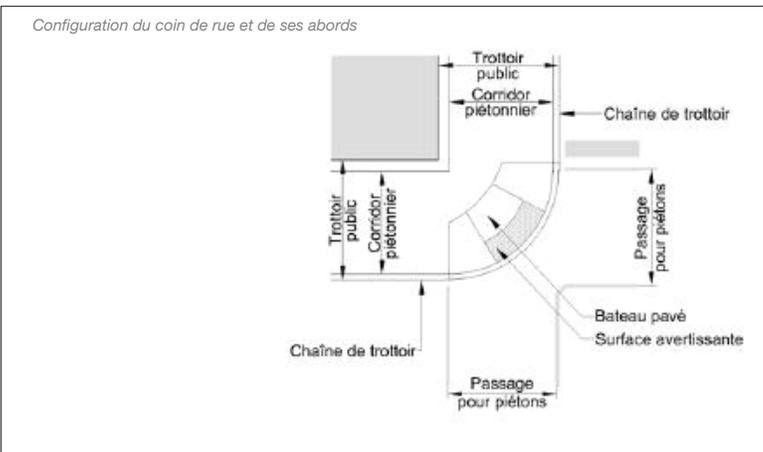
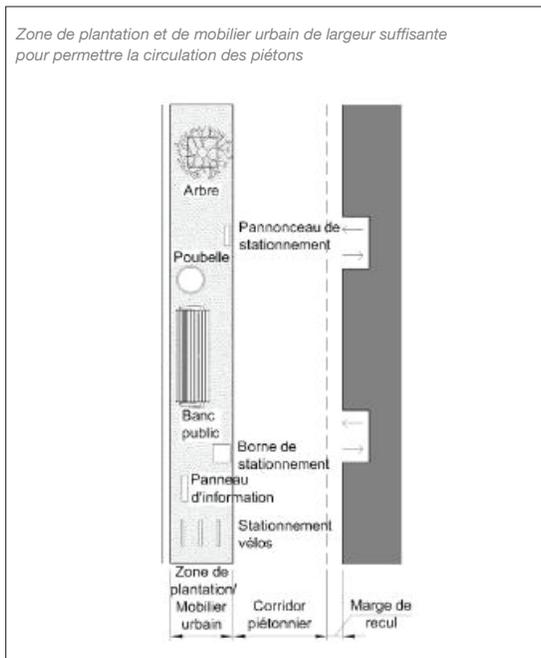
---

#### **Références :**

- Ville de Montréal - Direction des transports (2013), Quartiers verts: Guide d'aménagement durable des rues de Montréal - Fascicule 1, 194 pages



Source : Institut Nazareth & Louis-Braille (2015), Critères d'accessibilité universelle - Aménagements extérieurs, 191 pages



# 5 > THÈME 3

## *MOBILITÉ DURABLE*





La mobilité est la capacité des personnes et des biens à se déplacer ou à être transportés. Cette mobilité est dite durable lorsque sa réalisation respecte la sécurité et l'environnement, qu'elle permet d'assurer les besoins matériels de la vie et qu'elle permet de garantir l'équité entre les individus. Les transports collectifs et actifs font partie prenante de la mobilité durable.

Les transports collectifs comprennent l'ensemble des modes favorisant les déplacements de plusieurs personnes dans un seul véhicule, comme le transport en commun (train de banlieue, métro et autobus) et les mesures alternatives à l'auto-solo (autopartage, covoiturage et taxi).

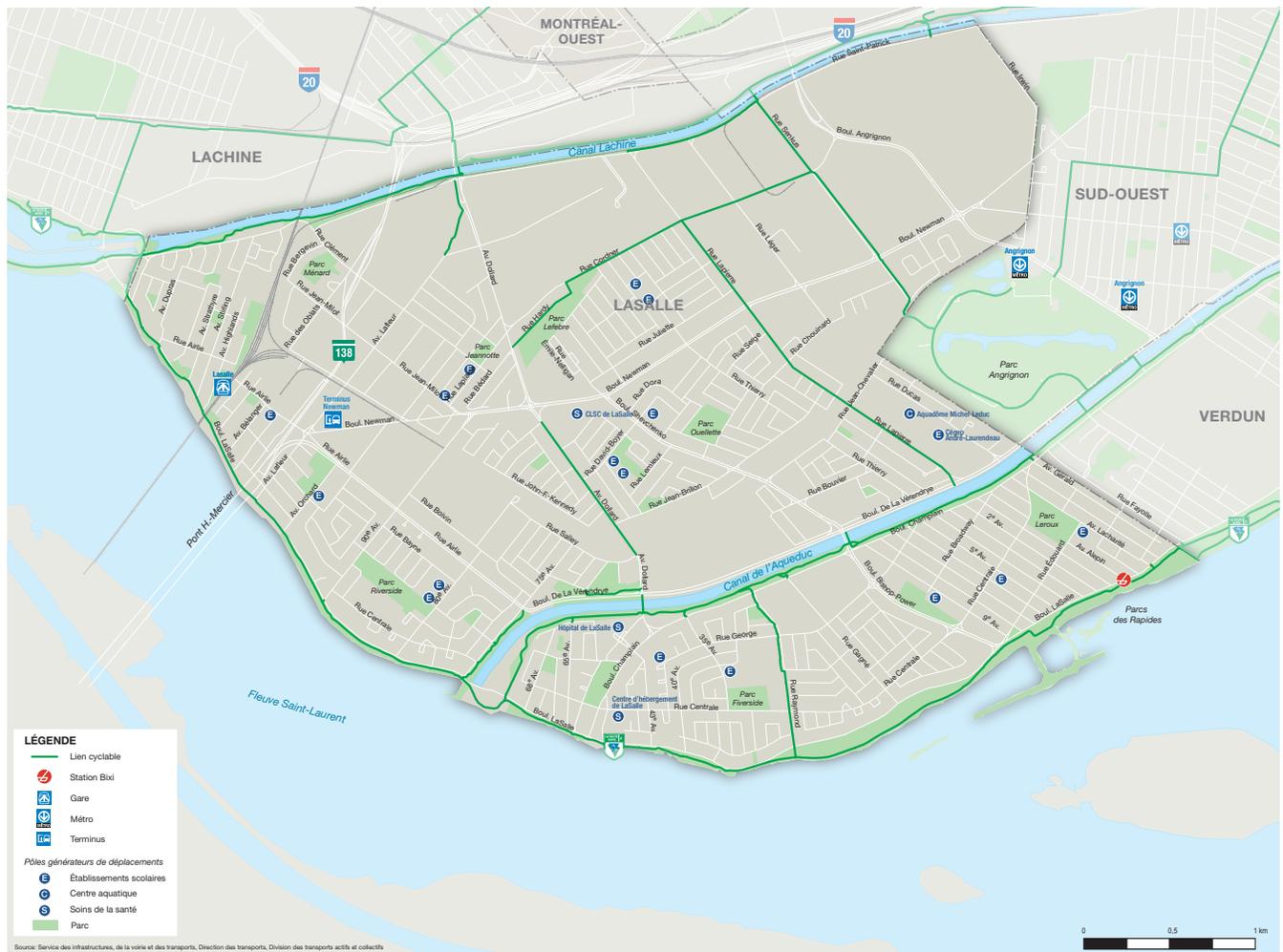
Le transport actif est défini comme étant toute forme de transport où l'énergie est fournie par l'être humain. Il peut s'agir, entre autres, de la marche, du vélo, de la trottinette, etc.

## 5.1 Présentation des faits saillants du portrait et diagnostic

### 5.1.1 Réseau cyclable

Le réseau cyclable existant (24 km) est à vocation récréative et se concentre à proximité des rives du Saint-Laurent, du canal de Lachine et du canal de l'Aqueduc (figure 5-1). Il existe très peu d'aménagements cyclables à l'intérieur même de l'arrondissement, ce qui limite les déplacements d'un secteur à l'autre. Les aménagements cyclables sont discontinus et ne desservent pas les principaux pôles générateurs de l'arrondissement. Il est à noter que plusieurs de ces pôles générateurs ne disposent pas de stationnement sécuritaire pour vélos. Par ailleurs, une seule station pour vélos en libre-service, BIXI, est disponible dans l'arrondissement (LaSalle/Alepin). Plusieurs points d'intérêt de l'arrondissement pourraient être desservis par ce service.

Figure 5-1 : Réseau cyclable



Source : Ville de Montréal

Un réseau cyclable efficace et attractif doit répondre à différents critères :

1. Existence d'itinéraires directs et présentant peu de contraintes;
2. Continuité des aménagements, afin de constituer un réseau maillé permettant de rejoindre les principaux pôles d'attraction et générateurs de déplacements (établissements scolaires, stations de métro, etc.);
3. Lisibilité du réseau par le jalonnement des principaux itinéraires et la mise en place d'aménagements cohérents et visibles par tous;
4. Continuité des aménagements sécuritaires, tant en section courante qu'au niveau des intersections.

### 5.1.2 Transport collectif

L'arrondissement de LaSalle jouit d'une bonne couverture de son territoire par le réseau d'autobus de la STM (figure 5-2). La très grande majorité des lignes qui y circulent donnent accès à une station de métro ou à une gare de train de banlieue, à partir desquels se fait facilement l'accès au centre-ville ou aux autres arrondissements. Néanmoins, les lignes qui composent le réseau d'autobus dans l'arrondissement de LaSalle sont passablement complexes, ce qui s'explique notamment par la présence de nombreuses barrières physiques (canaux, voies ferrées et autoroutes). Quoiqu'il en soit, la simplification éventuelle du réseau mériterait d'être explorée afin de voir si des bénéfices peuvent en être retirés par la clientèle.

En ce qui a trait aux déplacements internes, lesquels représentent les plus importants volumes, les faibles parts de marché du transport en commun s'expliquent, en partie, par la faible compétitivité du transport en commun par rapport à l'automobile, dans un contexte où le stationnement est à la fois abondant et gratuit. Dans le même sens, les temps de parcours ne sont pas compétitifs entre l'automobile et le transport en commun pour de courtes distances. Dans cette optique, un accroissement de la part de marché du transport en commun pour ces déplacements devrait s'accompagner de mesures visant à réduire l'offre en stationnement véhiculaire et à ajouter éventuellement des mesures préférentielles pour le transport collectif, dans l'arrondissement de LaSalle.

Figure 5-2 : Desserte de la STM



Source : STM

## 5.2 Identification des enjeux en lien avec la cohabitation et le partage de l'espace

### Enjeu 6 : Amélioration des liens inter et intra-arrondissement

L'analyse des aménagements cyclables de l'arrondissement de LaSalle a permis de déterminer qu'il y a une discontinuité entre les aménagements et un manque de connexion avec les arrondissements limitrophes. Un phénomène similaire est observé au niveau de l'offre en transport collectif.

*Fiches en lien avec l'enjeu 6 : MD01 à MD03*

### Enjeu 7 : Attrait du vélo comme mode de déplacement utilitaire

Le réseau cyclable de l'arrondissement de LaSalle comporte peu d'équipement visant à favoriser l'usage du vélo comme mode de déplacement utilitaire. En effet, peu de stationnements pour vélos sont offerts sur le territoire de LaSalle et certains stationnements sont problématiques. Par ailleurs, une seule station de vélos libre-service (BIXI) est aménagée sur le territoire.

*Fiche en lien avec l'enjeu 7 : MD04*

### Enjeu 8 : Attrait du transport collectif

La STM entend poursuivre ses efforts afin d'améliorer la fréquence, la rapidité, la ponctualité et le confort de ses services offerts à LaSalle. Ces efforts passeront par plusieurs programmes et actions. Il est à noter qu'un arrimage entre les différents services de transport collectif de LaSalle et les nouveaux modes de déplacements s'avèrent nécessaires.

*Fiches en lien avec l'enjeu 8 : MD05 et MD06*

### Enjeu 9 : Attrait des modes alternatifs à l'auto-solo traditionnel et à l'autopartage

L'offre de transports alternatifs à l'auto-solo (covoiturage et autopartage) qui apparaît comme un bon complément au transport collectif est relativement limitée sur le territoire de LaSalle.

*Fiche en lien avec l'enjeu 9 : MD07*

## 5.3 Interventions – Mobilité durable (MD)

L'amélioration et le développement des services de transports collectifs et actifs constituent la pièce maîtresse du PLD de LaSalle. Depuis plusieurs décennies, la région métropolitaine s'est développée en tenant compte des besoins des automobilistes et on constate aujourd'hui les coûts élevés de ce mode, son empreinte environnementale négative, ses impacts sur la qualité de vie des citoyens, sur l'économie et la gestion du territoire.

Le but recherché par les interventions de la troisième thématique est d'encourager et de sensibiliser les résidents, les visiteurs et les travailleurs de LaSalle à l'utilisation de modes alternatifs à l'auto-solo pour se déplacer sur le territoire.

Les interventions sont détaillées dans les fiches suivantes :

MD01 : Développement du réseau cyclable utilitaire, continu et connecté

MD02 : Aménagement du Lien Vert favorisant les transports actifs et collectifs

MD03 : Poursuite du déploiement des MPB

MD04 : Amélioration de la mobilité cyclable

MD05 : Amélioration de l'expérience en transport collectif

MD06 : Développement et promotion de l'intermodalité sur le territoire

MD07 : Développement et promotion des modes alternatifs à l'auto-solo





Crédit photo : CIMA+

## Contexte

Le réseau cyclable offre actuellement une faible desserte de l'arrondissement de LaSalle. Ce réseau à vocation récréative se concentre à proximité des rives du fleuve Saint-Laurent, du canal de Lachine et du canal de l'Aqueduc et comporte peu de liens cyclables à l'intérieur même de l'arrondissement de LaSalle (rues Cordner, Hardy et Lapierre et avenue Dollard). Les aménagements cyclables y sont discontinus et ne desservent pas les principaux pôles générateurs de l'arrondissement, ce qui pénalise les déplacements des cyclistes et a une incidence sur la sécurité de ces usagers vulnérables. Il est à noter que la présence de nombreux véhicules lourds générés par le secteur industriel de l'arrondissement peut aussi causer de l'inconfort chez les cyclistes et générer des conflits vélos/véhicules lourds.

Outre les déplacements intra-arrondissement, aucun lien cyclable n'offre une connexion entre l'arrondissement de LaSalle et la Rive-Sud de Montréal (la piste multifonctionnelle longeant le pont Mercier est actuellement en construction). Une attention particulière doit aussi être portée aux besoins futurs en aménagements cyclables de l'arrondissement face aux développements à haute densité et aux pôles d'emplois prévus à LaSalle et dans les arrondissements limitrophes.

## Problématique recensée

- › Mauvaise connexion du réseau cyclable à vocation récréative

## Objectifs

- › Amélioration du partage de la chaussée
- › Développement des liens cyclables utilitaires entre les pôles générateurs de déplacements
- › Développement d'un réseau cyclable sécuritaire, complet et relié au réseau existant
- › Amélioration des interactions cyclistes-piétons aux intersections

## Lieu d'implantation recommandé

Sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement (voir les détails sur la carte du réseau cyclable projeté - Annexe A)



## Maître d'ouvrage

- › Ville de Montréal

## Partenaires

- › Arrondissement de LaSalle
- › Arrondissements de Lachine et du Sud-Ouest
- › PJCCI
- › SAAQ

## Indicateurs de suivi

- › Part modale des modes actifs
- › Nombre de kilomètres de réseau cyclable aménagé
- › Nombre de cyclistes empruntant les aménagements mis à leur disposition (comptages permanents à installer sur des axes stratégiques)
- › Nombre de collisions impliquant des usagers vulnérables aux abords du réseau cyclable aménagé

## Actions liées

**MD02** Aménagement du Lien Vert favorisant les transports actifs et collectifs

**MD04** Amélioration de la mobilité cyclable pour les déplacements utilitaires

**MD06** Développement et promotion de l'intermodalité sur le territoire

**IU01** Désenclavement de l'arrondissement de LaSalle - Réseau routier

**IU02** Désenclavement de l'arrondissement de LaSalle - Transport collectif

## Interventions à mettre en place

### 1. Développer un réseau cyclable utilitaire - Connexion du réseau cyclable de l'arrondissement de LaSalle avec les pôles générateurs de déplacements et avec le réseau cyclable existant (inter-arrondissement, interne et métropolitain)

Sur son territoire, la Ville de Montréal est responsable du réseau cyclable et de la signalisation qui y est associée. Tous les projets visant le réseau cyclable, que ce soit le prolongement du réseau existant ou l'amélioration d'une voie cyclable, sont sous la responsabilité du SIVT. Par contre, l'arrondissement peut proposer l'ajout de voies cyclables et est responsable d'analyser et de valider les concepts proposés par le SIVT afin d'évaluer les impacts sur les résidents et de proposer des mesures correctives, si nécessaire.

À moyen terme, plusieurs liens cyclables facilitant les déplacements vélos intra-arrondissement sont prévus :

#### Lien nord-sud

- › Lien cyclable dans l'ancienne emprise ferroviaire (voir fiche MD02);
- › Boulevard Shevchenko entre le parc Lefebvre et le boulevard De La Vérendrye;
- › Boulevard Bishop-Power entre les boulevards Champlain et LaSalle;
- › Rue Airlie entre la 90<sup>e</sup> Avenue et le boulevard De La Vérendrye;
- › Avenue Dollard entre le lien cyclable de l'emprise ferroviaire et le boulevard De La Vérendrye;
- › Rue Clément entre la rue Sainte-Patrick et la rue Bergevin.

#### Lien est-ouest

- › Lien cyclable dans l'ancienne emprise ferroviaire (voir fiche MD02);
- › 90<sup>e</sup> Avenue entre le boulevard LaSalle et le lien cyclable de l'ancienne emprise ferroviaire;
- › Rue Bédard entre le lien cyclable de l'ancienne emprise ferroviaire et le parc Lefebvre;
- › 80<sup>e</sup> Avenue entre le boulevard LaSalle et la rue Airlie;
- › Rue Bergevin;
- › Avenue Orchard entre le boulevard LaSalle et la rue Airlie;
- › Rue des Oblats.

L'annexe A de la présente fiche illustre la carte du réseau cyclable projeté par la Ville de Montréal dans l'arrondissement de LaSalle.

Outre les aménagements régis par le SIVT, des modifications sont à prévoir sur des infrastructures régies par l'AMT et la PJCCI, soit :

- › Des rénovations au tunnel piétonnier desservant la gare de train de banlieue LaSalle (avenue Highlands et rue Airlie aux quais de la gare) pourraient être réalisées afin que cet aménagement soit accessible pour les cyclistes. L'arrondissement de LaSalle pourrait sensibiliser l'AMT (propriétaire du tunnel piétonnier) à la réalisation de ces travaux de rénovation;





## ANGLES MORTS des véhicules lourds

**SOYEZ VIGILANT!**



Source : SAAQ, Campagne de sensibilisation des usagers de la route à l'angle mort des véhicules lourds

- › Outre les liens cyclables de la ville de Montréal, la PJCCI réalise présentement une piste multifonctionnelle en rive droite du pont Mercier qui reliera LaSalle à la Rive-Sud de Montréal. Des connexions entre les aménagements cyclables de l'arrondissement et le nouveau lien métropolitain sont à prévoir.

### 2. Développer une piste multifonctionnelle le long du canal de Lachine

À l'invitation de Parcs Canada, l'arrondissement de LaSalle a identifié sa vision du canal de Lachine en 2035. Cette infrastructure offrira une expérience riche sur toute sa longueur. Des efforts particuliers seront consacrés au tronçon laSallois qui a fait l'objet de peu d'interventions durant les dernières années.

L'un des moyens proposés par l'arrondissement consiste à aménager une piste multifonctionnelle le long du tronçon de 5 km et de développer des parcours ludiques aux abords de trois pôles significatifs : grue LaSalle-Coke, pont Lafleur et parc Dollier-de-Casson. L'annexe B illustre les mesures proposées le long du canal de Lachine.

### 3. Poursuivre l'aménagement de liens cyclables existants de manière conforme et sécuritaire

Afin de sécuriser les déplacements des cyclistes le long des aménagements cyclables existants, les mesures suivantes sont recommandées :

- › Effectuer la réfection des aménagements cyclables existants de manière à respecter les normes et standards en vigueur. L'annexe C de la présente fiche illustre les standards d'aménagement proposés par Vélo Québec : bande cyclable sur rue avec stationnement, bande cyclable sur rue sans stationnement et piste cyclable;
- › Mettre en place une signalisation et du marquage adéquats et conformes afin d'informer les cyclistes des aménagements existants et les conducteurs de la présence possible de cyclistes dans leur environnement.

### 4. Sensibiliser les cyclistes et citoyens à l'angle mort des véhicules lourds

Depuis quelques années, la SAAQ réalise des campagnes de sensibilisation auprès des cyclistes et citoyens afin de les informer de l'ampleur de l'angle mort des véhicules lourds et des règles de conduite à respecter lorsqu'ils circulent à vélo à proximité de ce type de véhicule :

- › Le cycliste doit établir un contact visuel avec le camionneur;
- › Le cycliste ne doit jamais dépasser le véhicule lourd par la droite près d'une intersection;
- › À une intersection, le cycliste doit s'immobiliser devant ou derrière un véhicule lourd, mais pas à ses côtés;
- › Si un véhicule lourd dépasse un cycliste, le cycliste doit essayer d'anticiper l'effet de turbulence (coup de vent qui suit le passage du camion);
- › Le cycliste doit être visible en portant des vêtements voyants, des bandes réfléchissantes et autres;
- › L'arrondissement de LaSalle devra promouvoir cette campagne de la SAAQ auprès de ses citoyens et des cyclistes circulant sur son territoire.

## Atelier citoyen

Dans le cadre de l'atelier du 24 août 2016, des interventions ont été soulevées par les citoyens quant au développement d'un réseau cyclable utilitaire :

- › Offrir une connexion cyclable aux abords des nouveaux développements résidentiels situés dans l'arrondissement ou en périphérie de ce dernier. Plusieurs commentaires ont été soulevés quant aux futurs développements résidentiels de l'arrondissement de Lachine (développements au nord du canal de Lachine, entre l'avenue Dollard et le boulevard LaSalle), et à la nécessité d'implanter un lien cyclable nord-sud (passerelle) reliant LaSalle à Lachine, à l'ouest de l'avenue Dollard. Il serait donc pertinent d'assurer la continuité des aménagements cyclables de ces axes;
- › Assurer une bonne connexion des liens cyclables futurs et existants. Certains liens cyclables (existants et/ou proposés) présentent une discontinuité dans leurs aménagements, par exemple la rue Saint-Patrick entre la rue Lapierre et l'avenue Dollard (aménagement proposé par l'arrondissement dans le cadre de la vision 2035 du canal de Lachine) et la rue Lapierre entre la rue Cordner et la rue Saint-Patrick;
- › Assurer une connexion entre les liens cyclables de l'arrondissement de LaSalle et le lien cyclable présentement en construction sur le pont Mercier.

Il est à noter que ces interventions doivent faire l'objet d'une analyse approfondie de la part des intervenants impliqués.

---

### Références :

- Ville de Montréal, programmation des voies cyclables 2017-2018
- SAAQ, Angles morts des véhicules lourds - Soyez vigilant, 5 pages
- MTQ, Tome V - Signalisation routière, Chapitre 7 - Voies cyclables
- Vélo Québec, Guide technique - Aménagements en faveur des piétons et cyclistes, 2009, 168 pages
- Arrondissement de LaSalle, Vision 2035 - Canal de Lachine, juin 2016, 6 pages



**LaSalle**

**Voies cyclables existantes et projetées**

**Avancement du réseau**

- Existant
- - - Existant, réalisé par l'arrondissement
- Projeté

M Station de métro  
T Gare de train

**Montréal**

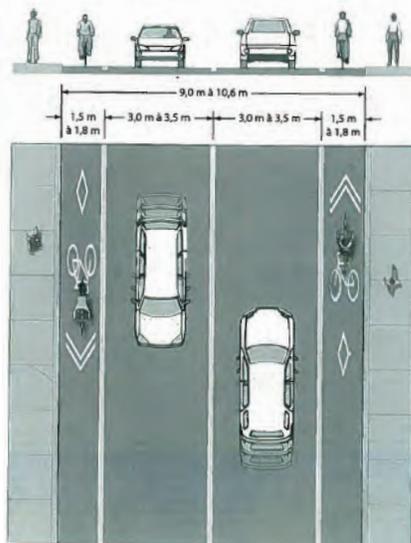
Service des transports, de la voirie et des équipements  
 Direction des transports  
 Division des transports actifs et connectés  
 26 avril 2017

0 0.5 1 km

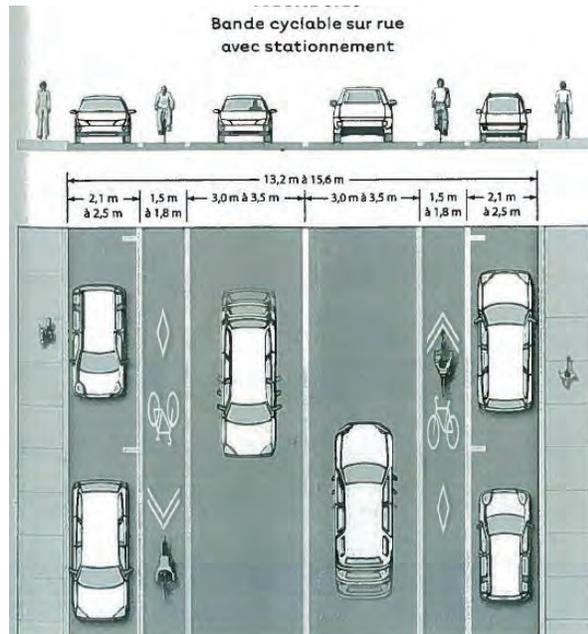
Source : Ville de Montréal



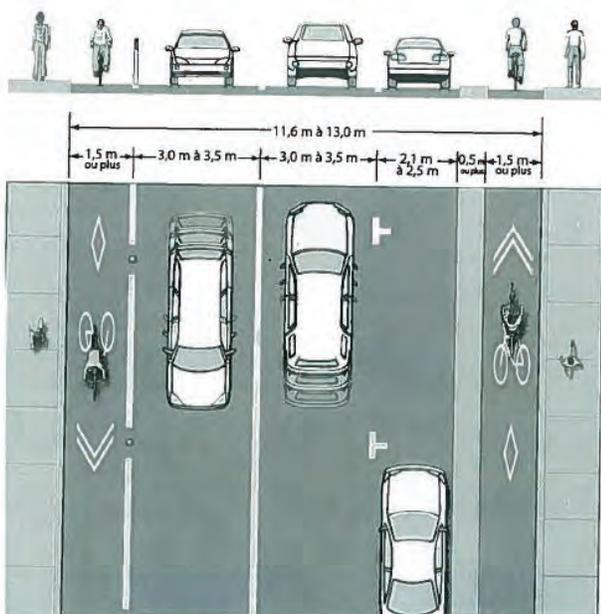
**FIGURE 5.15**  
Bande cyclable sur rue  
sans stationnement



Bande cyclable sur rue  
avec stationnement



Piste cyclable sur rue



Note : il est recommandé d'aménager une zone tampon de 0,5 m de largeur entre les places de stationnement sur rue et les bandes cyclables de manière à éviter tout emportièreage des cyclistes (voir photo).



Source : Vélo Québec

Note : une piste cyclable peut être bidirectionnelle si cet aménagement est séparé physiquement de la chaussée carrossable.





Crédit photo : DAUSE (2016), Lien Vert - Étude de pré faisabilité, 67 pages

## Contexte

Le Lien Vert est un projet intégré, depuis plusieurs années, au sein des documents de planification de l'arrondissement de LaSalle (Plan d'urbanisme) et de la Ville de Montréal (Schéma d'aménagement). Ce dernier vise à aménager des équipements destinés aux piétons, cyclistes dans l'ancienne emprise ferroviaire du CP qui débute à la gare de triage de la ligne Adirondack du CP et se termine dans le parc Angrignon à proximité du métro du même nom.

À long terme, des équipements destinés aux usagers du transport collectif pourraient être aménagés dans cette même emprise afin d'offrir aux usagers une connexion directe entre les infrastructures et pôles de l'arrondissement.

Plus précisément, le projet du Lien Vert a pour objectif de :

- › Développer le réseau cyclable de l'arrondissement tout en connectant des pôles générateurs de déplacements;
- › Désenclaver les déplacements des piétons et cyclistes. À long terme, le Lien Vert pourrait aussi désenclaver les déplacements des usagers du transport collectif de l'arrondissement;
- › Améliorer les déplacements, la qualité de vie et les espaces publics;
- › Créer une expérience de parcours.

## Problématiques recensées

- › Enclavement de l'arrondissement de LaSalle
- › Mauvaise connexion du réseau cyclable à vocation récréative
- › Discontinuité des aménagements cyclables existants

## Objectifs

- › Désenclavement de l'arrondissement
- › Développement du réseau cyclable à vocation utilitaire de l'arrondissement
- › Amélioration de l'expérience piétonne
- › Amélioration de l'expérience en transport collectif, dans un horizon à plus long terme

## Lieu d'implantation recommandé

Ancienne emprise ferroviaire du CP dans l'arrondissement de LaSalle (voir annexe A de la présente fiche)



## Maître d'ouvrage

- › Arrondissement de LaSalle

## Partenaires

- › Ville de Montréal
- › CP
- › Hydro-Québec
- › STM

## Indicateurs de suivi

- › Tenue de séances de consultation
- › Étude de faisabilité
- › Étude d'opportunité

## Actions liées

- MD01** Développement d'un réseau cyclable utilitaire continu et connecté
- MD04** Amélioration de la mobilité cyclable
- MD05** Amélioration de l'expérience en transport collectif
- CP10** Amélioration de l'expérience piétonne

## Intervention à mettre en place

### 1. Analyser le potentiel de désenclavement en utilisant l'ancienne emprise ferroviaire pour créer un nouveau lien fort de mobilité durable

En juin 2016, la DAUSE de l'arrondissement de LaSalle a déposé une étude de faisabilité préliminaire quant au potentiel d'implantation des différents modes de transports dans le tronçon de 4,5 km de l'ancienne emprise du CP. Cette analyse visait à établir les paramètres d'implantation d'un lien de transports collectifs et actifs reliant la station de métro Angrignon (hors de l'arrondissement) à la gare de LaSalle et à étudier les scénarios de développement et de désenclavement de certains secteurs de l'arrondissement.

Le parcours proposé par la DAUSE comprend :

- › L'aménagement d'une piste multifonctionnelle le long de l'emprise ferroviaire;
- › L'implantation de voies réservées aux autobus ou autres modes de transport collectif le long de l'emprise ferroviaire. Cette option pourrait être réalisée à long terme, selon les projets planifiés d'Hydro-Québec, et pourrait être analysée par l'arrondissement de LaSalle (selon le développement des projets d'Hydro-Québec et du CP).

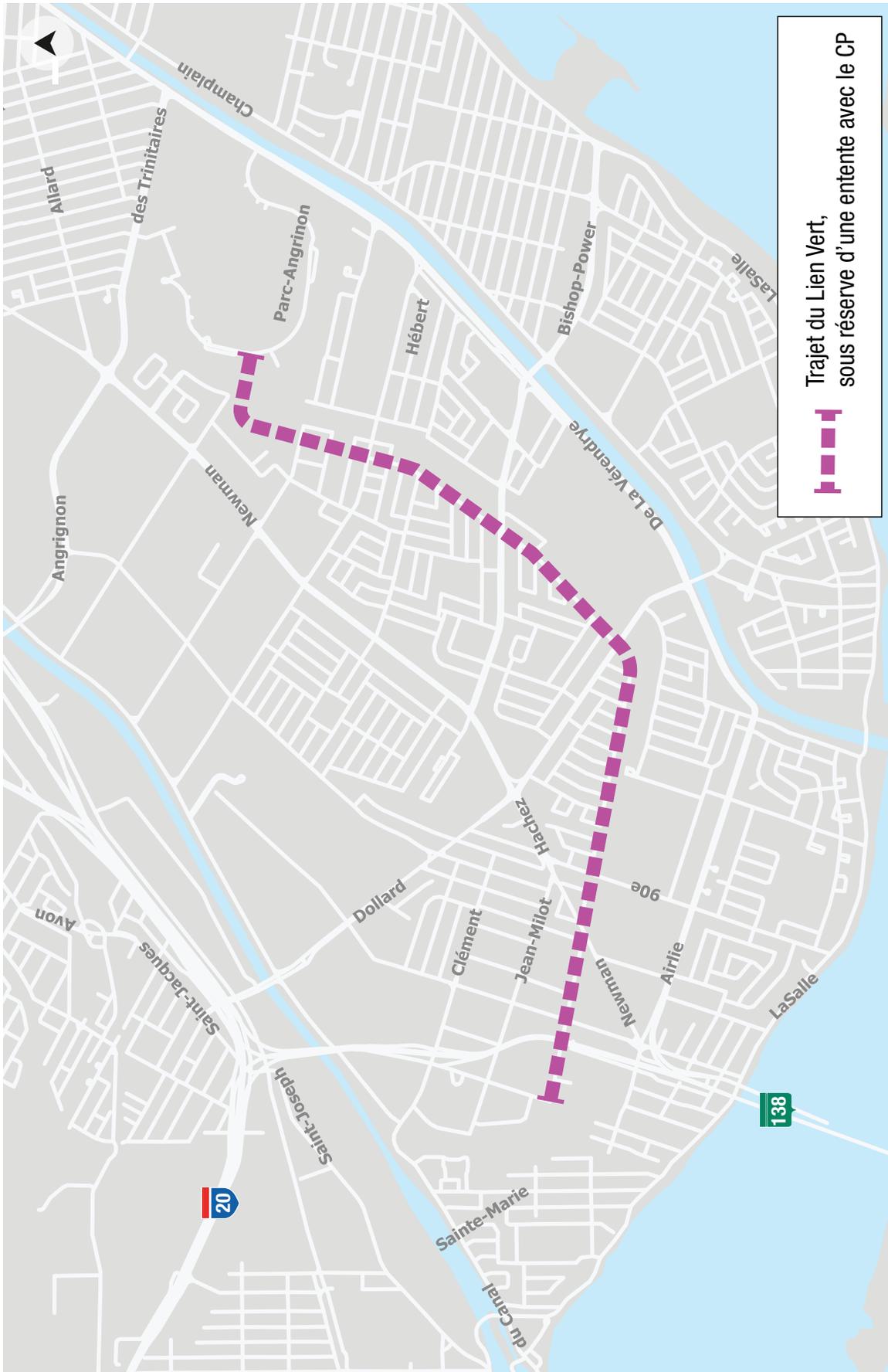
Il est à noter que l'efficacité et la fonctionnalité des tracés alternatifs proposés doivent faire l'objet de plus amples validations auprès des différents intervenants.

## Atelier citoyen

Lors de l'atelier du 24 août 2016, les citoyens ont démontré un intérêt pour l'implantation d'aménagements dédiés aux transports actifs (plus particulièrement des aménagements dédiés aux cyclistes) dans l'ancienne emprise ferroviaire de l'arrondissement de LaSalle.

#### Références :

- DAUSE (2016), Lien Vert, Étude de pré-faisabilité, document préliminaire, 67 pages



Source : DAUSE, Lien Vert, Étude de préféabilité, juillet 2016, 67 pages





Crédit photo : STM

## Contexte

Afin de répondre à la demande croissante liée au transport collectif et aux besoins grandissants de la clientèle, la STM a mis en place le programme de MPB. Les MPB sont des interventions sur le réseau routier permettant d'offrir une priorité au transport collectif et d'améliorer l'efficacité et la ponctualité du service. La STM dispose de deux types de mesures prioritaires : la voie réservée et le feu prioritaire.

La voie réservée est un aménagement permettant aux autobus de circuler dans des voies qui leur sont dédiés, ce qui assure une meilleure régularité du service, une meilleure performance, tout en se soustrayant aux aléas de la circulation automobile.

Le feu prioritaire pour autobus, communément appelé feu chandelle, est un dispositif ajouté aux feux de circulation qui permet des mouvements exclusifs aux autobus de manière à faciliter l'intégration des autobus dans la circulation.

Il est à noter qu'outre la STM, des lignes régionales de transport collectif régies par des AOT de la Rive-Sud circulent dans l'arrondissement de LaSalle. Ces AOT ont une clientèle grandissante et un besoin d'efficacité et de ponctualité dans leurs déplacements à LaSalle.

## Problématique recensée

- › Variation des temps de déplacement et des temps de parcours en transport collectif (dessertes locale et régionale)

## Objectifs

- › Amélioration de l'efficacité et de la ponctualité du service d'autobus de la STM
- › Amélioration de l'efficacité et la ponctualité des services d'autobus des AOT de la Rive-Sud desservant LaSalle

## Lieux d'implantation recommandés

- › Sur des axes névralgiques établis selon les besoins de la STM et des AOT de la Rive-Sud





## Maîtres d'ouvrage

- › Arrondissement de LaSalle
- › Ville de Montréal
- › STM
- › AMT
- › AOT de la Rive-Sud



## Indicateurs de suivi

- › Nombre de feux prioritaires installés dans l'arrondissement
- › Nombre de kilomètres de voies réservées implantées dans l'arrondissement
- › Suivi de la ponctualité des autobus (STM)



## Actions liées

**MD02** Aménagement du Lien Vert favorisant les transports actifs et collectifs

**MD05** Amélioration de l'expérience en transports collectifs



## Interventions à mettre en place

### 1. Participer à l'implantation des actions prévues au programme de MPB de la STM

- › L'arrondissement de LaSalle s'impliquera dans les différentes activités de la STM menant à la mise en place de voies réservées et/ou de feux prioritaires sur son territoire et devra approuver ces aménagements avant leur implantation.

Mise en garde :

- › La mise en place de MPB se fait sous réserve des résultats des études, de l'acceptation du concept par l'arrondissement et du financement du MTMDET;
- › Le complexe Turcot, qui sera complété d'ici 2020, intègre de nouvelles voies réservées sur le réseau autoroutier (A-20) et sur le réseau local (rues Saint-Patrick et Notre-Dame). Une attention particulière doit être apportée à la connexion de ces nouvelles voies réservées aux axes routiers limitrophes.

### 2. Participer à l'implantation des actions et mesures prévues par les AOT de la Rive-Sud

- › L'arrondissement de LaSalle s'impliquera dans les différentes activités menant à la mise en place de MPB destinés aux autobus de la Rive-Sud qui desservent certains pôles générateurs de leur territoire. Il est à noter que l'arrondissement devra approuver ces aménagements avant leur implantation.

Mise en garde :

- › La mise en place de MPB se fait sous réserve des résultats des études, de l'acceptation du concept par l'arrondissement et du financement du MTMDET;
- › Le complexe Turcot qui sera complété d'ici 2020 intègre de nouvelles voies réservées sur le réseau autoroutier (A-20) et sur le réseau local (rues Saint-Patrick et Notre-Dame). Une attention particulière doit être apportée à la connexion de ces nouvelles voies réservées aux axes routiers limitrophes;
- › L'AMT doit être un partenaire dans la réalisation de plusieurs de ces dossiers.



## Atelier citoyen

- › Dans le cadre de l'atelier du 24 août 2016, une mesure a été proposée par les citoyens quant au développement de MPB sur le réseau routier de LaSalle :
  - Implantation de voies partagées vélo/bus sur le réseau routier de l'arrondissement de LaSalle.

En octobre 2016, la Ville de Montréal a annoncé qu'elle étudiait la possibilité d'aménager des voies réservées aux autobus et aux vélos sur de grands axes de la métropole. Aucun axe de l'arrondissement de LaSalle n'a été identifié pour cette étude.

Références :

- STM, <http://www.stm.info/fr/a-propos/grands-projets/mesures-preferentielles-pour-bus-mpb>

- Metro, <http://journalmetro.com/actualites/montreal/1041017/reseau-de-voies-reservees-pour-bus-et-velos-les-cyclistes-se-montrent-circonspects/>





Crédit photo : BIXI et Vélo Québec

## Contexte

Le réseau cyclable de l'arrondissement de LaSalle comporte actuellement peu d'équipements/mesures visant à favoriser l'usage du vélo comme mode de déplacement utilitaire :

- › Faible offre en stationnement pour vélos aux pôles générateurs de déplacements de LaSalle;
- › Présence de stationnements à vélos problématiques. Ces derniers ne permettent pas aux cyclistes d'attacher le cadre et la roue de leur vélo;
- › Présence d'une seule station BIXI (intersection LaSalle/Alepin) sur l'ensemble du territoire. Il est à noter que l'aménagement d'une seconde station BIXI est prévu en 2017.

## Problématiques recensées

- › Offre déficiente en stationnement pour vélos
- › Stationnements pour vélos existants problématiques
- › Dénéigement déficient des aménagements cyclables
- › Offre limitée du réseau de vélos en libre-service

## Objectifs

- › Amélioration de la convivialité des déplacements
- › Développement du réseau de vélos en libre-service (BIXI)

## Lieu d'implantation recommandé

Sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement



## Maîtres d'ouvrage

- › Arrondissement de LaSalle
- › Ville de Montréal

## Partenaires

- › Arrondissement de LaSalle
- › TDSL
- › Commission scolaire Marguerite-Bourgeois
- › Commission scolaire Lester-B.-Pearson
- › Entreprises
- › Commerces
- › Centre hospitalier et CLSC

## Indicateurs de suivi

- › Nombre de bornes de réparation implantées
- › Nombre de stationnements pour vélos implantés
- › Nombre de stations pour vélos libre-service implantés
- › Nombre d'usagers abonnés au réseau de vélos en libre-service résidents dans l'arrondissement
- › Nombre de kilomètres de liens cyclables déneigés

## Actions liées

**MD01** Développement d'un réseau cyclable continu et connecté

**MD02** Aménagement du Lien Vert favorisant les transports actifs et collectifs

**MD06** Développement et promotion de l'intermodalité sur le territoire

## Interventions à mettre en place

### 1. Installer des stationnements pour les vélos sur le domaine public

- › Selon les besoins et demandes, les critères d'implantation des stationnements pour vélos sont :
  - La durée de stationnement (quelques minutes, quelques heures ou toute la journée);
  - Les conditions météorologiques (stationnement abrité recommandé);
  - La valeur de la bicyclette;
  - Le sentiment d'insécurité de la part du cycliste.
- › Les conditions d'aménagement d'un stationnement pour vélos sont :
  - Le support doit permettre de cadenasser facilement la roue avant et le cadre avec un cadenas en U ou un câble;
  - Le stationnement vélo doit être facilement accessible de la rue, hors des zones piétonnières et son accès doit minimiser les croisements avec les voitures et les piétons. Idéalement, il doit être placé entre 15 m et 50 m de l'entrée principale de l'édifice;
  - Le stationnement doit être à la vue des passants ou surveillé par un gardien;
  - Le stationnement doit être repérable de la rue (signalisation adaptée pour indiquer le stationnement).

La localisation des supports à vélos doit tenir compte non seulement de la visibilité des stationnements par les automobilistes, mais également de la protection offerte aux usagers. Le choix d'un support à vélo permanent doit prendre en considération les services d'entretien (estival, mais également hivernal) de même que les coûts associés à cet entretien. L'annexe A détaille les caractéristiques et types de stationnements pour les vélos.

### 2. Adopter une politique encadrant la mise en place de stationnements pour les vélos par des tiers (industriel, commercial et résidentiel)

La nouvelle politique de l'arrondissement intégrera des dispositions concernant les exigences en matière de stationnements pour les vélos lors de la construction, de l'agrandissement ou du changement de vocation d'un bâtiment.

### 3. Installer des bornes de réparation pour les vélos

L'installation de bornes de réparation libre-service pour les vélos permet aux cyclistes d'effectuer des réparations rapides. En 2017, l'arrondissement de LaSalle installera un biciborne aux abords de son réseau cyclable (voir photo à la page suivante).





Source : Arrondissement de LaSalle, modèle de biciborne

#### 4. Sensibiliser BIXI à l'offre de vélos en libre-service sur le territoire de LaSalle

L'arrondissement de LaSalle pourrait envisagé de négocier l'implantation de stations de vélos en libre-service aux principaux pôles générateurs de déplacements de l'arrondissement en fonction des infrastructures cyclables disponibles.

En octobre 2016, la Ville de Montréal a annoncé l'ajout, en 2017, de 80 nouvelles stations BIXI sur l'île de Montréal. Une de ces nouvelles stations sera aménagée dans l'arrondissement de LaSalle (LaSalle comptera deux stations BIXI).

#### 5. Déneiger des liens cyclables de l'arrondissement

Le déneigement des rues et des pistes cyclables est sous la responsabilité de l'arrondissement de LaSalle. Le déneigement est fait en fonction des priorités établies par la Ville de Montréal qui comprennent notamment : les trottoirs, les zones situées près des écoles, les hôpitaux, les zones pour handicapés et les voies réservées au transport en commun. L'arrondissement de LaSalle participera donc au Réseau Blanc de la Ville de Montréal tout en établissant une liste de priorisation des aménagements cyclables à déneiger.

#### 6. Adopter une signalisation pour le réseau cyclable et les stationnements pour vélos dans une optique de mise en valeur du patrimoine et des pôles générateurs

L'arrondissement de LaSalle souhaite indiquer les bâtiments patrimoniaux et les pôles générateurs avec une signalétique appropriée depuis le réseau cyclable de leur territoire. Quelques règles de base sont importantes à appliquer quant à la signalisation :

- › La signalisation destinée aux cyclistes doit constituer une chaîne d'information propre, sans rupture d'information, notamment à tout point où un choix d'orientation s'impose aux usagers;
- › L'implantation de la signalisation peut se faire sur ou contre des façades et/ou sur du mobilier urbain;
- › L'implantation des panneaux doit respecter les règles d'accessibilité de la voirie et des espaces publics pour permettre le cheminement des cyclistes en toute sécurité;
- › La signalisation à l'usage des cyclistes ne doit pas se confondre avec la signalisation directionnelle s'adressant aux autres usagers.

Il est à noter que ces règles sont tout aussi valables pour les panneaux d'information destinés aux piétons.

Cette action pourrait être intégrée à la réalisation d'un plan directeur de signalisation pour vélos qui pourrait être établie par la Ville de Montréal avec la collaboration de l'arrondissement de LaSalle.

#### Références :

- Vélo Québec (2009), Guide technique - Aménagements en faveur des piétons et cyclistes, 168 pages
- Institut national de prévention et d'éducation de la santé, Comment mettre en place une signalétique piétonne pour favoriser la marche?
- Le Devoir, <http://www.ledevoir.com/politique/montreal/482565/bixi-prendra-de-l-expansion>

(Source : Vélo Québec, Mode d'emploi - Stationnement pour vélos, 2 pages)

### La typologie du stationnement vélo

Il existe plusieurs types de stationnements pour les vélos à mettre en place selon les motifs de déplacements, la durée de l'arrêt, etc. Plus la durée de stationnement est longue et plus le dispositif prévu au stationnement devra garantir la sécurité des vélos :

- Le stationnement de courte durée;
- Le stationnement de longue durée;
- Le stationnement résidentiel;
- Le stationnement périodique (festivals, foires, marchés, etc.).

### Le stationnement de courte durée

L'utilisation de ce type de stationnement varie de quelques minutes à quelques heures et ne demande pas de dispositifs de sécurité particuliers. Il doit néanmoins répondre aux impératifs d'attache du vélo et de visibilité. Les critères essentiels de qualité pour l'utilisateur sont sa localisation à proximité du lieu de destination et la facilité d'utilisation.

Lieu d'implantation privilégié : pôles générateurs de déplacements (commerces, métro, écoles, institutions, etc.).

Type	Arceau Support en « U » inversé	Râtelier (Rawdon Metal)	Poteau
Illustration			
Capacité de support	2	3 à 7 voir +	2
Usage	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trottoir;</li> <li>• Façade.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trottoir;</li> <li>• Façade;</li> <li>• Rue.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trottoir;</li> <li>• Façade.</li> </ul>
Surface d'ancrage	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Béton</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Béton;</li> <li>• Asphalte;</li> <li>• Gazon.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Béton</li> </ul>
Avantages	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Faible encombrement (2,5 à 3 m<sup>2</sup>);</li> <li>• Faible risque que la roue avant pivote et que le vélo chute;</li> <li>• Facilité de stationnement si espacement entre les arceaux;</li> <li>• Installation visible;</li> <li>• Nettoyage facile;</li> <li>• Coût peu élevé.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Densité (plus grande capacité pour une surface donnée);</li> <li>• Facilité d'utilisation : le modèle illustré supporte le vélo debout avant qu'il soit cadenassé.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Faible encombrement.</li> </ul>
Inconvénients	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Si l'arceau est large, difficulté de faire tenir les petits vélos;</li> <li>• Formule relativement désordonnée, car délimitation peu claire;</li> <li>• Aucun maintien du guidon.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Manœuvres de stationnement plus difficiles, vu le chevauchement des guidons;</li> <li>• Difficulté de stationnement pour les vélos ayant un panier avant;</li> <li>• Difficile à utiliser avec certains vélos (très gros pneus, petits cadenas).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Risque de chute du vélo si la roue avant est libre de pivoter;</li> <li>• Difficile à utiliser avec les petits vélos lorsque l'anse du support est courte.</li> </ul>
Références	Aire Vélo (Québec) <a href="http://www.airevelo.com/index.htm">www.airevelo.com/index.htm</a>	Vélo-Rack (Québec) <a href="http://www.velo-rack.com">www.velo-rack.com</a>	Vélo-Rack (Québec) <a href="http://www.velo-rack.com">www.velo-rack.com</a>

## Le stationnement de longue durée

Ce type de stationnement est utile pour les employés, résidents et étudiants qui souhaitent stationner leur vélo pendant plusieurs heures ou la journée entière. Les exigences sont élevées concernant la protection contre le vol, le vandalisme et les intempéries.

Lieu d'implantation privilégié : établissements scolaires, entreprises, terminus, gares et station de métro.

Type	Cases/casier modulaires à vélo	Crochet	Abris/enclos à vélos
Illustration			
Capacité de support	2 par case	1	Selon le support à vélos installé
Usage	<ul style="list-style-type: none"> <li>Façade;</li> <li>Terrain vacant.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Garage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Garage;</li> <li>Terrain vacant;</li> <li>Stationnement voiture.</li> </ul>
Surface d'ancrage	<ul style="list-style-type: none"> <li>Béton;</li> <li>Asphalte.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plafond;</li> <li>Mur.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Béton;</li> <li>Asphalte.</li> </ul>
Avantages	<ul style="list-style-type: none"> <li>Meilleure protection contre les intempéries, le vol et le vandalisme;</li> <li>Double espace de rangement : vélo et effets personnels et équipement.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Faible encombrement des vélos stationnés;</li> <li>Système économique acceptant plusieurs largeurs de pneus possibles;</li> <li>Système bien adapté aux locaux souterrains dans les immeubles.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Protection contre les intempéries;</li> <li>Protection contre le vandalisme et le vol (fermeture à clé de l'enclos).</li> </ul>
Inconvénients	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nécessite un espace important pour être installé;</li> <li>Coût élevé.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Système peu convivial, car il peut être difficile, pour certains usagers, de décrocher son vélo;</li> <li>Manœuvre d'accrochage difficile et salissante;</li> <li>Nécessite un élément d'accrochage fixé au mur pour permettre l'utilisation de cadenas en U.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nécessite un support à vélos à l'intérieur pour stationner les vélos;</li> <li>Nécessite une gestion des clés, système peu pratique;</li> <li>Coût élevé.</li> </ul>
Références	Cyclesafe (USA) <a href="http://www.cycle-safe.com/">www.cycle-safe.com/</a>	Vélo-Rack (Québec) <a href="http://www.velo-rack.com/">www.velo-rack.com/</a>	AMT <a href="https://www.amt.qc.ca/fr/planifier-trajet/velo/velostations">https://www.amt.qc.ca/fr/planifier-trajet/velo/velostations</a>

## Le stationnement résidentiel

Il s'agit du stationnement disponible pour les résidents de logements collectifs. Les informations concernant le stationnement résidentiel sont les mêmes que celles pour le stationnement de longue durée, car les résidents utilisent leurs

vélos la journée (courses, travail, études, loisirs...) et les laissent garer, à leur résidence, durant la nuit. Les solutions à développer sont donc présentées dans la fiche concernant le stationnement de longue durée.

### **Le stationnement périodique (festivals, foires, marchés...)**

Lors d'événements particuliers, certains endroits reçoivent un afflux important de cyclistes. Il importe de mettre en place des installations temporaires en nombre suffisant pour répondre à la demande. Les exigences pour le matériel correspondront à la possibilité de montage et de démontage rapides de l'installation tout en assurant aux vélos une attache équivalente à celle obtenue sur les stationnements permanents.

### **La capacité requise du stationnement**

Selon Vélo Québec, dix vélos occupent la place d'une voiture stationnée.

Vélo Québec recommande un nombre de places de stationnement pour vélos en fonction de l'usage des bâtiments:

<b>Fonction</b>	<b>Nombre recommandé de places</b>
Résidentiel	1 ou plus par 2 logements
Enseignement	1 par 5 à 20 élèves
Travail	1 par 10 à 40 employés
Services	1 par 25 à 100 usagers
Commerce isolé	2 ou plus
Rue commerçante	5 par 100 m de façade
Centre commercial	1 par 100 m <sup>2</sup>

---

Référence :

- Vélo Québec (2009), Mode d'emploi - Stationnement pour vélos, 2 pages



Crédit photo : STM

## Contexte

Au cours des dernières années, la STM a mis en place des mesures visant à offrir un environnement convivial à sa clientèle et à améliorer l'expérience en transport collectif : nouvelle signalisation au métro, poursuite du programme de rénovation des stations de métro (Réno-station), renouvellement du parc de bus, poursuite du déploiement des MPB, multiplication des outils d'information tels que l'application mobile STM et les médias sociaux.

La STM entend poursuivre ses efforts afin d'améliorer la fréquence, la rapidité, la ponctualité et le confort de ses services. Plus particulièrement, les interventions de la STM devront prendre en compte les aspects suivants :

- › La trame de rues particulière de l'arrondissement de LaSalle et le manque de point de franchissement du canal de l'Aqueduc ne favorisent pas des parcours efficaces de transport collectif;
- › Les commentaires exprimés par les citoyens et intervenants lors des différents ateliers de travail démontrent un mécontentement quant à certains aspects du transport collectif.

## Problématique recensée

- › Faible compétitivité et attractivité du transport en commun par rapport à l'automobile (auto-solo et autopartage)

## Objectif

- › Amélioration de l'expérience client lors des déplacements en transport collectif (information clientèle, intermodalité, confort, sécurité et rapidité)

## Lieu d'implantation recommandé

- › Ensemble du territoire de l'arrondissement de LaSalle



## Maîtres d'ouvrage

- › STM
- › AOT de la Rive-Sud

## Partenaires

- › Arrondissement de LaSalle
- › Ville de Montréal
- › MTMDET
- › PME MTL Grand Sud-Ouest
- › MOBA

## Indicateurs de suivi

- › Part modale des déplacements en transport en commun
- › Nombre de circuits d'autobus simplifiés
- › Nombre de passagers (achalandage)
- › Nombre de nouveaux abribus installés
- › Nombre d'autobus avec support à vélos
- › Ponctualité des circuits d'autobus
- › temps de parcours

## Actions liées

**MD06** Développement et promotion de l'intermodalité sur le territoire

**MD03** Poursuite du déploiement des mesures préférentielles pour les autobus (MPB)

## Interventions à mettre en place

### 1. Coopérer aux analyses de la STM quant à la possibilité de simplifier le réseau d'autobus

L'arrondissement coopérera avec la STM à des activités visant à identifier les possibilités de simplifier le réseau d'autobus de manière à générer des bénéfices à la clientèle sur le territoire laSallois.

### 2. Participer aux analyses de la STM quant à la possibilité d'améliorer les services des Navettes Or

L'arrondissement participera avec la STM à des activités visant à identifier les mesures à instaurer pour bonifier les services de Navettes Or sur le territoire laSallois.

### 3. Participer aux analyses des AOT de la Rive-Sud quant à leur besoin de desserte sur le territoire de LaSalle

L'arrondissement participera avec les AOT de la Rive-Sud à des activités et réunions de travail visant à identifier les besoins des AOT de la Rive-Sud pour desservir LaSalle.

### 4. Participer à l'élaboration de mesures visant à optimiser l'offre en transport collectif du secteur industriel de l'arrondissement

L'arrondissement participera à toutes les activités ou groupe de travail visant à identifier les besoins des intervenants du secteur industriel de l'arrondissement en matière de transport collectif et à trouver des pistes de solution. Il est à noter que MOBA devrait être impliqué dans une telle activité. Ce centre pourrait identifier les besoins et pistes de solution possibles des entreprises du secteur industriel en termes de mobilité.

### 5. Favoriser le déploiement des nouveaux abribus conformément au plan établi sur le territoire laSallois

Au cours des dernières années, de nouveaux abribus transparents, éclairés et mieux intégrés au paysage urbain ont été installés sur l'île de Montréal. Ce nouveau modèle d'abribus est issu d'un concours mené conjointement en 2009 avec Design Montréal. À la suite d'un exercice de priorisation du déploiement des nouveaux abribus par la STM, l'arrondissement les sensibilisera pour que plusieurs d'entre eux soient implantés sur le territoire de LaSalle.

### 6. Poursuivre le déploiement du programme iBus

Le projet iBus vise à informer en continu les clients, à l'aide d'applications mobiles pour téléphones intelligents, de l'heure de passage des autobus. Des panneaux d'affichage électroniques installés dans les autobus permettront d'annoncer l'information de manière visuelle et verbale, ce qui représente un pas de plus en faveur de l'accessibilité universelle. L'arrondissement de LaSalle sensibilisera la STM quant à l'implantation de ce service dans les principaux parcours du secteur.



## 7. Déployer un projet pilote sur certains circuits d'autobus de la STM de l'arrondissement afin de permettre aux cyclistes d'utiliser le transport collectif

En 2011, la STM a instauré un projet pilote de supports à vélos sur deux lignes d'autobus de la ville de Montréal (hors de l'arrondissement de LaSalle). Les résultats ayant été positifs, la STM envisagerait de continuer l'implantation graduelle de supports sur plusieurs lignes du réseau.

L'arrondissement de LaSalle sensibilisera donc la STM à l'idée de mettre en place des supports à vélos sur certains circuits d'autobus de leur territoire dans le cadre d'un projet pilote ou tout autre projet permettant de faciliter et d'améliorer l'expérience des cyclistes voulant utiliser les services du transport collectif.

## 8. Promouvoir l'accessibilité universelle aux abords des différents équipements métropolitains qui desservent l'arrondissement

L'arrondissement de LaSalle sensibilisera la STM et l'AMT à la réfection des équipements métropolitains desservant les LaSallois (gare LaSalle, terminus Newman-Lafleur et métro Angrignon) pour en assurer l'accessibilité de manière autonome aux piétons, aux cyclistes et aux personnes à mobilité réduite. Il est à noter que la STM a annoncé, en octobre 2016, que 14 stations de métro supplémentaires seront dotées d'ascenseurs d'ici 2022. L'une des stations visées par cette annonce est la station de métro Angrignon.

### Atelier citoyen

Dans le cadre de l'atelier du 24 août 2016, des interventions ont été soulevées par les citoyens quant à l'amélioration de l'expérience en transport collectif :

- › Optimiser l'offre en transport adapté de l'arrondissement;
- › Optimiser les parcours des circuits actuels de la STM : 106, 110, 112, 116, 406 et 495;
- › Offrir des parcours d'autobus qui amélioreraient la desserte vers les arrondissements limitrophes à LaSalle;
- › Créer de nouveaux parcours d'autobus qui offriraient une desserte directe à des pôles névralgiques hors de l'arrondissement (ex. : aéroport);
- › Implanter des navettes privées pour desservir le secteur industriel de l'arrondissement.

---

#### Références :

- STM, <https://www.stm.info/fr/velo/supports-velos-sur-les-bus>

- STM (2017), *Guide d'aménagement pour le transport en commun*, 52 pages

- Le Devoir, <http://www.ledevoir.com/politique/montreal/481959/montreal-des-ascenseurs-dans-31-stations-de-metro-d-ici-2022>





Crédit photo : Voyagez Futé

## Contexte

L'intermodalité est l'utilisation par les usagers d'au moins deux modes de déplacements de manière intégrée dans une chaîne de déplacements continue et optimale.

Dans le cas échéant, de nombreux équipements destinés au transport collectif sont présents à LaSalle ou dans les arrondissements limitrophes : métro, terminus d'autobus et gare de train de banlieue. Cependant, la connexion de ces équipements entre eux et avec les nouveaux modes de mobilité (transport actif, vélos en libre-service, autopartage, covoiturage et autres) n'est pas optimale. En effet, les nouveaux modes de mobilité actuellement en service dans l'arrondissement ne sont pas situés à proximité des principaux pôles de déplacements, ce qui ne favorise pas leur usage dans le cadre d'une chaîne de déplacements impliquant plusieurs modes.

Par ailleurs, un arrimage s'avère nécessaire entre le transport collectif, les nouveaux modes de déplacements et les nouveaux projets résidentiels de l'arrondissement.

## Problématique recensée

- › Déplacements intermodaux déficients et peu attractifs pour les usagers de la route

## Objectifs

- › Arrimage des services de transport collectif aux nouveaux modes de mobilité et à l'aménagement du territoire
- › Suivi de l'évolution des projets d'aménagement

## Lieu d'implantation recommandé

- › Sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement de LaSalle



## Maîtres d'ouvrage

- › STM
- › AMT
- › AOT de la Rive-Sud

## Partenaires

- › Arrondissement de LaSalle
- › Ville de Montréal
- › MTMDET
- › Entreprises
- › Commerces
- › Centre hospitalier et CLSC

## Indicateurs de suivi

- › N.D

## Actions liées

- MD01** Développement d'un réseau cyclable utilitaire continu et connecté
- MD02** Aménagement du Lien Vert favorisant les transports actifs et collectifs
- MD04** Amélioration de la mobilité cyclable
- MD05** Amélioration de l'expérience en transports collectifs
- MD07** Attrait des modes alternatifs à l'auto-solo traditionnel et à l'autopartage
- CP10** Amélioration de l'expérience piétonne

## Interventions à mettre en place

### 1. Intégrer les nouveaux modes de mobilité (transport actif, vélos en libre-service, autopartage, covoiturage, stationnement pour vélos, etc.) à un pôle de transport collectif

Les mesures qui pourraient être envisagées par les maîtres d'ouvrage afin de favoriser l'intermodalité :

- › Installer des stations de vélos libre-service et des stationnements pour vélos à proximité des principales infrastructures de transport collectif de l'arrondissement;
- › Réserver des places de stationnement destinées au covoiturage et à l'autopartage à proximité des principales infrastructures de transport collectif de l'arrondissement;
- › Assurer une connectivité des liens piétonniers et cyclables aux abords des principales infrastructures de l'arrondissement.

### 2. Promouvoir l'intermodalité et la diversification des modes de mobilité vers les principaux pôles générateurs de l'arrondissement

Cette intervention consiste à mettre en place des activités de communications (site Internet, publicité aux entrées de l'arrondissement, article de journaux, etc.) pour informer les usagers des différentes options qui leur sont offertes pour réaliser leurs déplacements vers les principaux pôles de l'arrondissement. Cette intervention peut être implantée par l'arrondissement de LaSalle en collaboration avec le groupe MOBA et les dirigeants des principaux pôles de l'arrondissement (centres commerciaux, centre hospitalier, cégep, centre de formation et autres). Il serait souhaitable que la STM, l'AMT et les AOT de la Rive-Sud soient impliqués dans un tel exercice.

### 3. Collaborer avec les partenaires municipaux afin d'assurer une planification intégrée des transports collectifs et actifs en amont de chacun des projets de développements

L'arrondissement de LaSalle devra collaborer avec les promoteurs immobiliers et les différents partenaires municipaux (STM et AMT) dans le but d'identifier les besoins des nouveaux développements du secteur (résidentiel, commercial et industriel) en termes d'aménagements piétons et cyclistes et de l'offre en transport collectif.





Crédit photo : CIMA+

## Contexte

L'autopartage ou la voiture libre-service est un service de mobilité complémentaire aux modes de transport traditionnels qui fonctionne sur abonnement et qui permet de donner accès à la mobilité automobile sans qu'il ne soit nécessaire de posséder un véhicule.

Le covoiturage est l'utilisation en commun d'une voiture particulière pour effectuer un déplacement sur un trajet routinier.

Actuellement, ces modes alternatifs à l'auto-solo sont peu développés dans l'arrondissement de LaSalle. De plus, peu d'information est disponible sur l'offre en covoiturage de l'arrondissement (aucune organisation formelle ne légifère ce service).

## Problématique recensée

- › Offre limitée d'alternatives à l'auto-solo dans l'arrondissement

## Objectifs

- › Amélioration du service d'autopartage dans l'arrondissement
- › Réduction de la dépendance à l'automobile
- › Création d'incitatifs au covoiturage

## Lieux d'implantation recommandés

- › Quartier Angrignon
- › Boulevard Newman
- › Boulevard Bishop-Power / rue Gagné
- › Hôpital
- › Hôtel de Ville
- › Grandes institutions
- › Centres commerciaux



## Maîtres d'ouvrage

- › Arrondissement de LaSalle
- › Ville de Montréal

## Partenaires

- › Communauto
- › Car2go
- › Entreprises
- › Commerces

## Indicateurs de suivi

- › Nombres d'abonnés
- › Nombre de stations et/ou de véhicules disponibles
- › Nombre de places de stationnement aménagées

## Actions liées

**MD06** Développement et promotion l'intermodalité sur le territoire

**CP07** information et sensibilisation sur les nouvelles interventions mises en place dans le cadre du PLD

**CP08** Sensibilisation des grands employeurs à se doter de mesures encourageant la mobilité durable

## Interventions à mettre en place

### 1. Développer et promouvoir le service d'autopartage auprès des résidents et commerçants

Les interventions de l'arrondissement quant au développement et à la promotion du service d'autopartage sont :

- › L'arrondissement travaillera avec les sociétés de véhicules en autopartage pour réserver d'autres places de stationnement hors rue et sur rue;
- › L'arrondissement incitera les responsables des principaux pôles générateurs (établissements scolaires, entreprises et centres commerciaux) présents sur son territoire à louer des places de stationnement dans le but de faciliter la mise en place de nouvelles stations d'autopartage;
- › L'arrondissement réalisera des activités de communication auprès des commerçants et des citoyens afin de promouvoir l'autopartage comme étant une solution de mobilité durable.

Il est à noter que Communauto a déjà identifié trois secteurs d'intérêt pour l'implantation de nouvelles stations de véhicules libre-service : quartier Angrignon, boulevard Newman et boulevard Bishop-Power/rue Gagné.

### 2. Analyser des avenues réglementaires visant à reconnaître l'autopartage comme étant une exigence dans les projets immobiliers

L'arrondissement étudiera les avenues réglementaires visant à inclure des espaces de stationnement réservés à l'autopartage dans les nouveaux projets immobiliers (nombre de cases de stationnement minimal).

### 3. Développer le service de véhicules en libre-service

L'arrondissement de LaSalle autorisera l'implantation des services de véhicules en libre-service sur le territoire de l'arrondissement.

### 4. Développer et promouvoir le covoiturage auprès des résidents et commerçants

Les interventions de l'arrondissement quant au développement et à la promotion du covoiturage sont :

- › L'arrondissement pourrait aménager des places de stationnement dans les stationnements publics de son territoire;
- › L'arrondissement pourrait inciter les principaux pôles générateurs (établissements scolaires, entreprises et centres commerciaux) de son territoire à aménager des places de stationnement destinées au covoiturage;
- › L'arrondissement réalisera des activités de communication auprès des commerçants et des citoyens afin de promouvoir le covoiturage comme étant une solution de mobilité durable.

Il est à noter que le groupe MOBA pourrait offrir du support et de l'information à l'arrondissement concernant le développement et la promotion du covoiturage.

#### Références :

- Ville de Montréal (2016), Politique de stationnement, 72 pages
- Communauto, Plan local de déplacements LaSalle, Contribution Communauto,
- MOBA, <http://www.destl.ca/environnement-et-transport-durable/services-transport-durable>
- Communauto, <http://actualites.communauto.com/2016/09/20/communauto-car2go-jaimemonvls/>
- Ville de Montréal, [http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?\\_pageid=5798,42657625&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL&id=24750](http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=5798,42657625&_dad=portal&_schema=PORTAL&id=24750)

# 6 > MISE EN OEUVRE ET SUIVI



## 6.1 Suivi et révision du PLD

### 6.1.1 Indicateurs de suivi

Dans le cadre de la mise en oeuvre des interventions proposées au PLD de l'arrondissement de LaSalle et de l'évolution de la mobilité locale qui en sera tributaire, une série d'indicateurs de suivi a été identifiée (indicateurs présentés dans les fiches du présent plan d'action). Sans nécessairement s'accompagner de cibles, cette démarche permet, sur une longue période de temps, de dresser un portrait évolutif de la mobilité de l'arrondissement et de vérifier si les tendances s'accordent avec les orientations et objectifs qui la sous-tendent. Idéalement, le suivi devrait faire l'objet d'une évaluation quinquennale (à tous les cinq ans).

Le tableau 6-1 présente les principaux indicateurs de suivi de l'arrondissement de LaSalle. L'état actuel de ces indicateurs de même que leurs sources de validation y sont identifiés.

Tableau 6-1 : Indicateurs de suivi - PLD de LaSalle

	Modes de déplacements		
	Indicateurs	État 2016	Source de validation
Modes actifs	Part modale des modes actifs (pointe AM)	Attirés : 13 % Produits : 9 % Internes : 23 %	Enquête OD
	Part modale des modes actifs (24 h)	Attirés : 10 % Produits : 9 % Internes : 16 %	Enquête OD
	Kilomètre de trottoirs	N.D	Arrondissement de LaSalle
	Kilomètre de voies cyclables	24	Arrondissement de LaSalle et Ville de Montréal
	Nombre de stations de vélos libre-service	1 <sup>1</sup>	BIXI
	Nombre d'abonnés au service de vélos en libre-service de l'arrondissement	2 <sup>1</sup>	BIXI
	Nombre de stationnements pour vélos	10	Arrondissement de LaSalle
	Nombre de bornes de réparation pour vélos	1	Arrondissement de LaSalle

<sup>1</sup> Valeur fournie par l'arrondissement de LaSalle en avril 2017

Modes de déplacements		
Indicateurs	État 2016	Source de validation
Part modale du transport en commun (pointe AM)	Attirés : 20 % Produits : 28 % Internes : 16 %	Enquête OD
Part modale du transport en commun (24 h)	Attirés : 15 % Produits : 20 % Internes : 12 %	Enquête OD
Achalandage quotidien moyen de la gare de LaSalle	140 passagers	AMT
Achalandage quotidien moyen des circuits d'autobus de l'arrondissement	Entre 1 000 et 8 000 passagers par circuit	STM AOT de la Rive-Sud
Nombre de circuits d'autobus	13 lignes locales 2 lignes express	STM AOT de la Rive-Sud
Kilomètre de voies réservées	7 km	STM
Nombre de feux prioritaires aménagés sur le territoire de l'arrondissement	0	STM
Nombre d'abribus	179	Arrondissement de LaSalle STM
Nombre d'autobus desservant l'arrondissement qui ont un support à vélos	0	STM
Part modale du covoiturage (pointe AM)	Attirés : 13 % Produits : 14 % Internes : 16 %	Enquête OD
Part modale du covoiturage (24 h)	Attirés : 16 % Produits : 15 % Internes : 17 %	Enquête OD
Nombre de places de stationnement destiné au covoiturage	N.D	Arrondissement de LaSalle
Nombre de stations dédié aux services d'autopartage	7	Services de véhicules libre-service (Communauto, Car2go, etc.)
Nombre d'abonnés aux services d'autopartage de l'arrondissement	N.D	Services de véhicules libre-service (Communauto, Car2go, etc.)

Transports collectifs et alternatifs à l'auto-solo

Réseau routier	Nombre de véhicules par logis	1,14	Enquête OD
	Nombre de véhicules par personne	0,50	Enquête OD
	Part modale des déplacements autoconducteurs (pointe AM)	Attirés : 52 % Produits : 49 % Internes : 40 %	Enquête OD
	Part modale des déplacements autoconducteurs (24 h)	Attirés : 58 % Produits : 56 % Internes : 52 %	Enquête OD
	Nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques	4	Arrondissement de LaSalle
Infrastructures urbaines	Nombre de nouveaux points d'accès à l'arrondissement	0	Arrondissement de LaSalle Ville de Montréal MTMDET
	Nombre d'infrastructures permettant un franchissement du canal de l'Aqueduc et du canal de Lachine	3	Arrondissement de LaSalle Ville de Montréal
Sécurité et qualité de vie	Nombre de collisions véhiculaires (tous genres confondus)	Période de 5 ans (2010-2014) : 3 208 collisions Moyenne annuelle : 642 collisions	Ville de Montréal
	Nombre de collisions impliquant des piétons et cyclistes	Période de 5 ans (2010-2014) : 250 collisions Moyenne annuelle : 50 collisions	Ville de Montréal
	Nombre de mesures de modération mises en place	11 (aux abords des établissements scolaires)	Arrondissement de LaSalle

### 6.1.2 Bilan et révision du PLD

Afin d'assurer la continuité du PLD, une révision sera réalisée à tous les cinq ans afin d'ajuster ce document aux nouveaux enjeux et aux avancées de mobilité de l'arrondissement de LaSalle. Par ailleurs, il est recommandé que la direction des travaux publics de LaSalle réalise un bilan triennal des réalisations. Ce bilan facilitera la mise à jour du PLD et en assurera sa mise en œuvre.

