PLAN LOCAL DE

DÉPLACEMENTS

Saint-Laurent
Montréal

Table des matières

MESSAGE DU MAIRE **5**

À PROPOS DE L'ARRONDISSEMENT **6**

Cinq plans locaux 7

ACRONYMES **8**

INTRODUCTION **9**

1.1 Vision et orientation du Plan local de déplacements 11
1.2 Carte du territoire 11
1.3 Démarche 12
1.4 Consultations 12

PLAN D'INTERVENTION **15**

2.1 Conformité du Plan local de déplacements avec les autres politiques 17
2.2 Présentation des chapitres 17
2.3 Mise en garde générale 17

GRANDS PROJETS **19**

3.1 Grands projets 21
3.2 Interventions 22
GP-01 Implantation du Réseau électrique métropolitain par CDPQ Infra 23
GP-02 Prolongement de la ligne orange du métro de Montréal 24
GP-03 Poursuite de la construction de la Véloroute 25
GP-04 Grands projets routiers 26
GP-05 Amélioration de la qualité des services urbains par les technologies de l'information et de la communication (TIC) – Ville intelligente 27
GP-06 Amélioration de la mobilité intégrée comme un service (veille technologique et cocktail transport) 28

AXE 1 TRANSPORTS COLLECTIFS ET ACTIFS **29**

4.1 Objectifs et interventions 31
1-01 Développement d'un réseau cyclable structurant à l'échelle de l'île de Montréal 32
1-02 Développement d'un réseau cyclable continu et efficace à l'échelle du territoire de Saint-Laurent 34
1-03 Développement d'un réseau cyclable quatre saisons 37
1-04 Bonification des services et des aménagements complémentaires à l'utilisation du vélo 38
1-05 Développement d'un réseau piétonnier continu 40
1-06 Poursuite du déploiement des Mesures préférentielles pour bus 41
1-07 Ajustement de l'offre en transport collectif 43
1-08 Amélioration de l'expérience en transport collectif 45
1-09 Bonification de l'offre de mobilité partagée 47
1-10 Développement et promotion de l'intermodalité sur le territoire 49

AXE 2 SÉCURITÉ ET QUALITÉ DE VIE 51
5.1 Objectifs et interventions 53
2-01 Mise en place de mesures de modération de la circulation sur les axes routiers sensibles 54
2-02 Traitement des requêtes citoyennes relatives à la circulation 55
2-03 Amélioration de l'expérience piétonne 56
2-04 Sécurisation des déplacements aux intersections pour les modes actifs 58
2-05 Amélioration de l'expérience cycliste 59
2-06 Sécurisation des déplacements aux abords des écoles et des parcs 61
2-07 Implantation de mesures favorisant la mobilité durable 63
2-08 Sensibilisation des citoyens au respect du code de la sécurité routière 65

AXE 3 TRANSPORT ROUTIER ET STATIONNEMENT 67
6.1 Objectifs et interventions 69
3-01 Raffinement de la hiérarchie routière 70
3-02 Élaboration d'un plan directeur des limites de vitesse 71
3-03 Fluidification de la circulation sur les grands axes 72
3-04 Révision de la gestion du stationnement sur rue 73
3-05 Sécurisation des déplacements actifs dans les stationnements de grandes surfaces 74
3-06 Aménagement de stationnements durables 75

AXE 4 TRANSPORT À VOCATION ÉCONOMIQUE 77
7.1 Objectifs et interventions 79
4-01 Bonification des données sur le camionnage 80
4-02 Amélioration de la cohabitation entre les véhicules lourds et les usagers vulnérables 81
4-03 Réduction des nuisances du camionnage 82
4-04 Bonification de la gestion des entraves 84

MISE EN OEUVRE, SUIVI ET RÉVISION DU PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS 85
8.1 Plan d'action 87
8.2 Indicateurs de suivi 88
8.3 Révision du Plan local de déplacements 88

ANNEXE 91
Bilan des travaux 2009-2016 93

Message du maire

Chers concitoyens et concitoyennes de Saint-Laurent,

Les déplacements constituent sans contredit un maillon essentiel de la vie quotidienne. Par leurs retombées sur l'ensemble des sphères d'activités, ils se retrouvent au cœur de tous les grands projets municipaux touchant, par exemple, l'urbanisme, le développement social, l'économie, l'environnement ou les loisirs.

En raison de sa situation géographique stratégique et de son importante communauté d'affaires, Saint-Laurent se positionne déjà depuis plusieurs années comme meneur avec la réalisation de nombreux projets novateurs visant à améliorer la fluidité des déplacements et à favoriser le recours aux transports actifs et collectifs. Toutefois, dans ce domaine en constante évolution, il est essentiel de réviser régulièrement nos efforts avec la plus grande objectivité et de planifier autant à court qu'à long terme.

C'est avec ces objectifs en tête que nous avons élaboré notre Plan local de déplacements. La vision ambitieuse et globale sur laquelle il s'appuie couvrira les 15 prochaines années. Quant à son plan d'action, sa portée est triennale, s'appliquant à la période 2017-2020.

Parmi les grands projets présentés dans ce document, le plus important est sans aucun doute l'implantation future du Réseau électrique métropolitain (REM), lequel aura un impact majeur pour Saint-Laurent, mais aussi pour toute la région de Montréal. Avec six stations prévues sur le territoire laurentien, l'arrivée du REM constitue une excellente nouvelle qui, de surcroît, s'inscrit parfaitement dans la vision élaborée par le présent plan.

Faisant la part belle à la mobilité durable, l'arrondissement a collaboré étroitement avec ses partenaires du milieu du transport dès l'amorce de ce plan. Consultations, rencontres individuelles, tables rondes et sondages auprès de citoyens, d'entreprises et d'organismes ont permis de bien cerner les besoins et de proposer des solutions innovatrices adaptées aux enjeux de ces clientèles.

Le maire de Saint-Laurent,

Alan DeSousa, FCPA, FCA

À propos de l'arrondissement

Situé au cœur de l'île de Montréal, Saint-Laurent bénéficie d'une position géographique enviable, d'une grande accessibilité au réseau autoroutier et collectif (train de banlieue, métro, bus) et d'une proximité avantageuse avec l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau. L'arrondissement compte quelque 103 000 habitants et s'étend sur plus de 43 km2. Avec une croissance démographique dépassant 10 % (par rapport à environ 2 % pour l'ensemble de la métropole selon les dernières données disponibles), sa population a connu un bond de 30 % depuis 2001. Elle entretient un lien étroit avec l'immigration : 81 % des résidents proviennent de l'étranger ou ont un parent né dans un autre pays. Ainsi, plus de 165 communautés culturelles sont représentées. Saint-Laurent compte également 13 000 étudiants dans les deux cégeps sur son territoire.

De plus, l'arrondissement accueille aussi quelque 107 000 travailleurs, soit un nombre pratiquement égal à celui de ses habitants. Véritable locomotive économique avec ses 5000 entreprises et commerces,

Saint-Laurent constitue le deuxième pôle d'emplois de la région métropolitaine après le centre-ville de Montréal et possède le plus grand parc technologique au Canada, soit le Campus Saint-Laurent de Technoparc Montréal. Il fait d'ailleurs partie du nouveau Pôle de l'Ouest, lequel regroupe environ 340 000 emplois.

Grâce à ses deux bibliothèques, à son Centre des loisirs, à son nouveau Complexe sportif, à son aréna, ainsi qu'à une cinquantaine de parcs, Saint-Laurent donne à ses résidents un accès facile à la culture, aux sports et aux loisirs. Le développement durable revêtant pour lui une grande importance, il tient compte de ses principes dans chacune de ses décisions.

Avec son vaste éventail de services et son dynamisme social et économique, Saint-Laurent constitue assurément une place de choix pour s'établir, pour les familles comme pour les entreprises.

Cinq plans locaux

La constante croissance à Saint-Laurent s'accompagne d'une augmentation proportionnelle des besoins de la population, ce que celle-ci a notamment exprimé lors des consultations Demain à Saint-Laurent en 2016. L'arrondissement s'efforce alors de combler ces demandes en accord avec sa mission :

Offrir des services municipaux de proximité de qualité supérieure et adaptés à une population multiculturelle, tout en consolidant sa position de pôle industriel d'envergure, et ce, en se basant sur les principes du développement durable.

C'est pourquoi l'administration laurentienne a décidé de produire simultanément, à l'issue de son Plan stratégique 2014-2017, une série de cinq plans locaux touchant les principaux secteurs de la vie municipale. Dans l'intérêt de la communauté, cette initiative permettra une planification intégrée et concertée des volets suivants : développement social, déplacements, culture, développement durable et réduction des émissions de gaz à effets de serre.

Ces plans sont accessibles à la population par plusieurs moyens, notamment sur le site Internet de l'arrondissement. Ils représentent la vision intégrée de l'administration laurentienne pour le Saint-Laurent de demain.

Acronymes

AQTR	Association québécoise des transports
BVIN	Bureau de la ville intelligente et numérique
CDPQ	Caisse de dépôt et placement du Québec
CGMU	Centre de gestion de la mobilité urbaine
CITPI	Conseil intermunicipal de transport La Presqu'île
COSSL	Comité des organismes sociaux de Saint-Laurent
CSR	Code de la sécurité routière
DAUSE	Direction de l'aménagement urbain et des services aux entreprises (arrondissement de Saint-Laurent)
EID	Étude d'impact sur les déplacements
Enquête OD	Enquête Origine-Destination
GES	Gaz à effet de serre
MAN	Mise aux normes
MOBA	Mobilité alternative
MPB	Mesures préférentielles pour bus
MTMDET	Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
N/A	Non applicable
PGD	Plan de gestion des déplacements
PLD	Plan local de déplacements
PMAD	Plan métropolitain d'aménagement et de développement
PMD	Plan de mobilité durable
PMR	Personne à mobilité réduite
PMV	Panneau à message variable
REM	Réseau électrique métropolitain
RTM	Réseau de transport métropolitain
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
SAD	Schéma d'aménagement et de développement
SIVT	Service des infrastructures, de la voirie et des transports
S.O.	Sans objet
SPVM	Service de police de la Ville de Montréal
SRB	Service rapide par bus
SRRR	Stationnement sur rue réservé aux résidents
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal
TIC	Technologies de l'information et de la communication
TOD	*Transit-Oriented Development*

Introduction

1.1 Vision et orientation du Plan local de déplacements

En 2009, Saint-Laurent fut le premier arrondissement à réaliser un Plan local de déplacements (PLD) pour son territoire, afin de répondre aux préoccupations des citoyens et des représentants du milieu en matière de transport. Porté par son premier PLD, appelé alors « Plan de transport local », l'arrondissement a œuvré à réduire la dépendance à l'auto-solo tout en favorisant les modes de déplacements alternatifs et durables tels que les transports collectifs et actifs. Il a su optimiser le partage de la chaussée en fonction de l'ensemble des usagers, sécuriser davantage les plus vulnérables, mettre en place des mesures de modération de la circulation, aménager des rues piétonnes et des quartiers verts, bonifier le réseau cyclable de plus de 45 km, implanter des supports pour vélos, soutenir la STM dans la bonification du réseau d'autobus et de métro, ainsi que participer à la mise aux normes des feux et au raffinement du plan de camionnage. L'arrondissement a également revu sa réglementation pour l'aménagement des stationnements hors rue, entre autres par la réalisation d'un plan de gestion des déplacements pour tous les nouveaux projets de 100 cases et plus. Le bilan détaillé des travaux 2009-2016 peut être consulté dans l'annexe du présent document (p. 93).

Depuis la réalisation du PLD en 2009, les besoins en déplacements de l'arrondissement n'ont pas cessé de grandir et d'évoluer, notamment avec le développement de nouveaux projets urbains. C'est en tenant compte de ces changements que Saint-Laurent produit son deuxième PLD. Tout en s'adaptant à la nouvelle ère technologique, ce document s'inscrit dans la continuité du premier PLD, en se basant entre autres sur les interventions proposées en 2009 et qui ont depuis été analysées et/ou réalisées.

La vision du PLD 2017 est la suivante[1] :

Contribuer à offrir aux citoyens et aux entreprises de Saint-Laurent un environnement urbain à échelle humaine, sécuritaire et sain, tout en favorisant la croissance économique des pôles d'emplois. Pour y parvenir, l'arrondissement privilégie les transports collectifs et actifs ainsi que les technologies innovantes afin d'optimiser la mobilité des biens et des personnes, et ce, dans une perspective de développement durable.

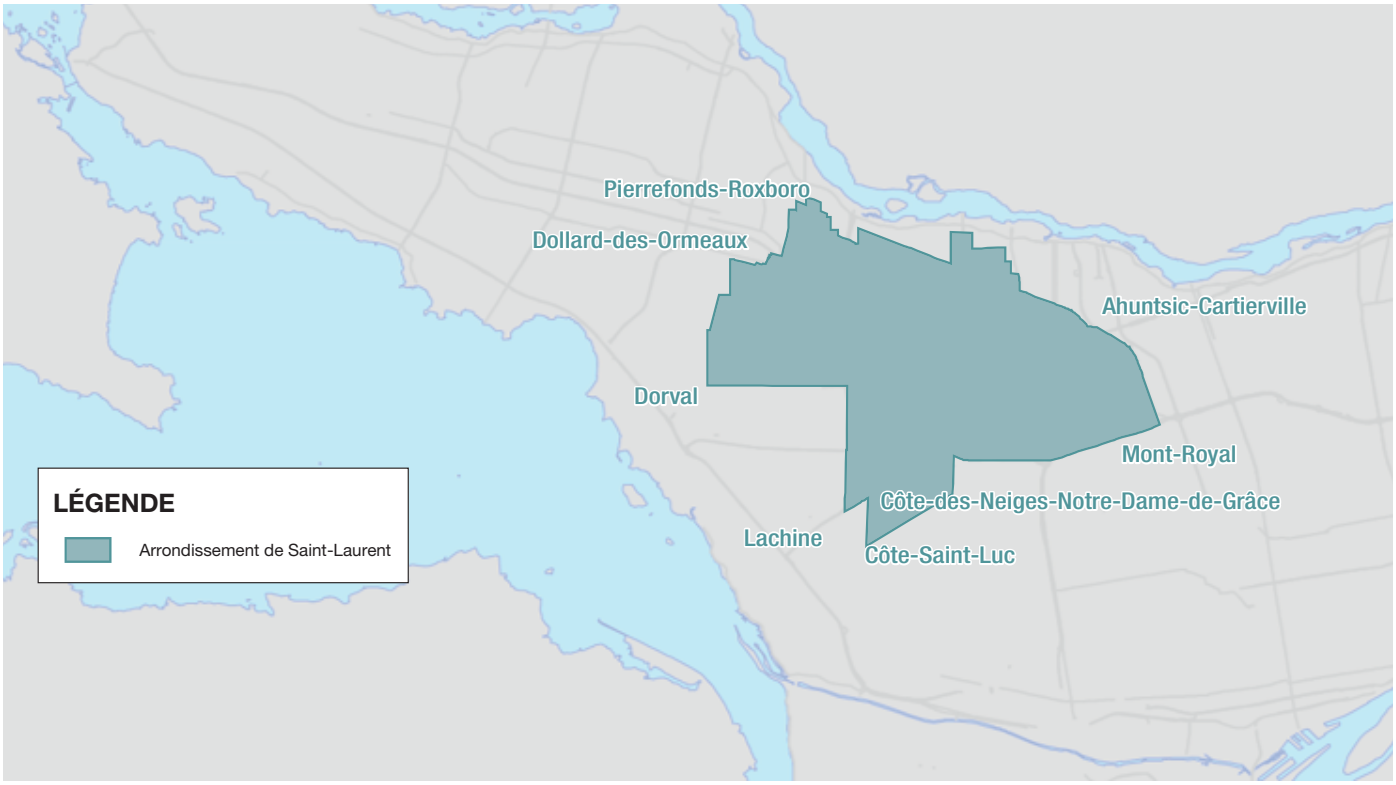
De cette vision découlent les grandes orientations qui guideront l'arrondissement lors de l'élaboration des interventions dans le cadre du présent PLD, et ce, sur un horizon de 15 ans. Complémentaire au plan de transport de Saint-Laurent de 2009, aux grandes interventions pilotées par le gouvernement du Québec, par le Réseau de transport métropolitain (RTM), par la Société de transport de Montréal (STM) et par la Ville de Montréal, ce PLD vise à :

- Améliorer les conditions de déplacements tant motorisés qu'actifs, en termes de sécurité, d'accessibilité et d'efficacité;
- Réduire la dépendance à l'automobile afin de contribuer à une meilleure qualité de vie des citoyens, pour ce qui concerne la santé et l'environnement, en favorisant les transports collectifs et actifs;
- Arrimer les besoins en déplacements des différents usagers (résidents, employés et camionneurs);
- Proposer des solutions de déplacements intégrant le développement durable et l'innovation technologique;
- Planifier conjointement l'aménagement du territoire et les réseaux routier, piétonnier, cyclable, ferroviaire et aéroportuaire;
- Assurer le maillage des réseaux de transport et faciliter l'intermodalité.

1 Vision adoptée par l'arrondissement de Saint-Laurent, 6 janvier 2017.

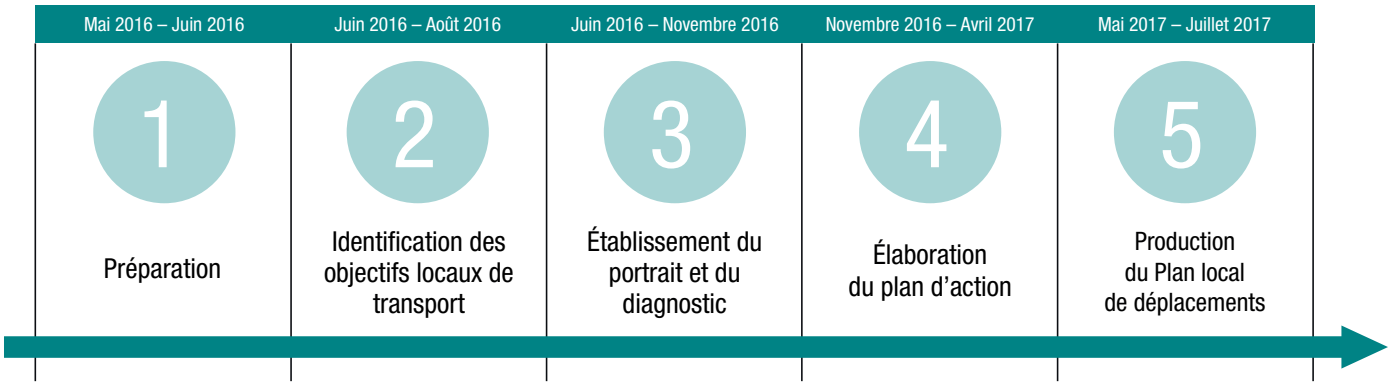
1.2 Carte du territoire

On trouvera dans la section « À propos de l'arrondissement » les principales caractéristiques de Saint-Laurent. La carte ci-dessous montre le territoire laurentien entouré des arrondissements et municipalités voisines.



1.3 Démarche

L'arrondissement de Saint-Laurent a souhaité impliquer les citoyens, les employés, les employeurs ainsi que les représentants d'organismes et d'institutions dans le processus d'élaboration de son PLD. La concertation est, en effet, l'un des éléments clés dans la bonne réussite de ce type de projet. L'approche technique proposée par CIMA+ s'appuie sur le Guide des plans locaux de déplacements réalisé par le Service des infrastructures, du transport et de l'environnement de la Ville de Montréal. Elle comprend cinq grandes étapes, en plus des séances de consultation.



Les étapes 3 et 4 du PLD, soit le portrait/diagnostic et le plan d'intervention, contiennent une multitude d'informations. Ainsi pour faciliter le repérage des thématiques abordées, les informations s'articulent autour des quatres axes suivants :

Axe 1 : Transports collectifs et actifs;

Axe 2 : Sécurité et qualité de vie;

Axe 3 : Transport routier et stationnement;

Axe 4 : Transport à vocation économique.

1.4 Consultations

Les firmes Convercité et MOBA se sont jointes à l'équipe de projet de CIMA+ afin de développer, de coordonner et d'animer une démarche de consultation, pour alimenter la réflexion lors des grandes étapes d'élaboration du PLD. MOBA a réalisé des consultations et des sondages auprès des entreprises, alors que la firme Convercité a consulté les citoyens afin de prendre en considération leurs besoins lors de l'élaboration du PLD. De plus, CIMA+ a consulté les différents acteurs œuvrant dans le domaine du transport afin d'identifier des pistes de solutions concrètes.

1.4.1 Consultation des employés et des employeurs par MOBA

Les différentes consultations réalisées auprès des employés d'entreprises établies à Saint-Laurent ont permis de mettre de l'avant leur volonté d'utiliser les modes actifs pour se rendre au travail, si la sécurité des parcours et l'efficacité de ces modes étaient bonifiées. Actuellement, les itinéraires les plus directs sont perçus comme étant parfois non sécuritaires, diminuant ainsi l'intérêt pour les modes actifs. De plus, les employés rencontrés jugent l'accessibilité aux arrêts de bus déficiente dans les secteurs industriels (absence d'abribus, manque de trottoirs, éclairage non adapté aux piétons, absence de mobilier urbain). Le positionnement des arrêts d'autobus en fonction de la localisation des entreprises et des infrastructures piétonnières et cyclables pourrait aussi être amélioré. Un meilleur arrimage des horaires de bus et des entreprises pourrait également favoriser l'utilisation des transports collectifs par les travailleurs. De plus, lors des consultations, les employés ont démontré une volonté d'utiliser davantage les transports collectifs si davantage de liens directs étaient offerts entre les secteurs industriels et les stations de train et de métro.

1.4.2 Consultation des entreprises de camionnage par MOBA

La consultation réalisée auprès des entreprises de camionnage démontre que l'augmentation de l'efficacité du transport des marchandises est un enjeu prédominant. En effet, 81 % des camions sous réception et 100 % des camions destinés à l'expédition de marchandises ne circulent pas à pleine capacité, selon les informations recueillies par les entreprises. Ainsi, les employeurs souhaitent développer une synergie auprès des fournisseurs et des entreprises pour optimiser l'utilisation des équipements et réduire le nombre de camions sur les routes. De plus, la congestion sur le réseau routier a une incidence directe sur le temps d'opération. Dans cette optique, les entreprises de camionnage souhaitent un meilleur arrimage entre le transport des personnes et celui des marchandises.

1.4.3 Consultation des citoyens par Convercité

Les différentes consultations réalisées auprès de la population ont permis de mettre en lumière quelques irritants, mais également des pistes de solutions à l'égard du partage de l'espace public entre les divers modes de transport. En effet, les citoyens estiment que le réseau actuel favorise les automobiles au détriment des usagers vulnérables. Le temps de traverse insuffisant à certaines intersections, le manque de points de passage des barrières physiques, la largeur restreinte de certains trottoirs et le manque de liens cyclables sécuritaires sont des exemples soulevés par les résidents pour appuyer leurs propos. Certains citoyens ont exprimé leur sentiment d'insécurité face à la traverse de certaines intersections de l'arrondissement, ce qui les pousse à utiliser leur automobile pour réaliser des trajets sur de courtes distances.

Plusieurs participants aux soirées de consultation pensent que les liens cyclables actuels de l'arrondissement visent un usage récréatif et non utilitaire. Effectivement, selon les citoyens, pour favoriser le déplacement à des fins utilitaires, il serait souhaitable d'améliorer les connexions à l'intérieur de l'arrondissement ainsi qu'avec les secteurs adjacents, notamment avec Ville Mont-Royal et l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville.

En ce qui a trait aux transports collectifs, les résidents rencontrés souhaitent l'augmentation de la fréquence des bus et des trains de banlieue. Ils ont également insisté sur le fait que les transports en commun devraient être facilement accessibles aux piétons et aux cyclistes.

Pour ce qui est des stationnements, les citoyens ont mentionné tout particulièrement le fait qu'il est difficile de se stationner à proximité des stations de métro et que les périodes maximales de 2 h sont contraignantes. L'accessibilité aux modes de transport lourds, comme les gares et les stations de métro, doit donc être bonifiée (débarcadères, liens cyclables, stationnements longue durée gratuits pour vélos) afin de pallier aux problèmes de stationnement.

1.4.4 Consultation des acteurs clés par CIMA+

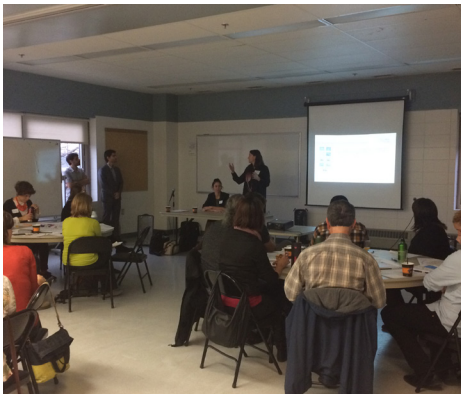
La consultation avec les partenaires clés (STM, RTM, intervenants de l'arrondissement, Vélo Québec, Vivre en ville, commission scolaire, COSSL, etc.) a confirmé les points mentionnés par les employeurs, employés et citoyens. Elle a aussi soulevé des problématiques liées à la sécurité près des établissements scolaires et dans les grandes aires de stationnement, une accessibilité difficile en mode actif vers les modes lourds en transports collectifs et la saturation de la ligne de train de Deux-Montagnes.

L'atelier a également permis d'identifier des pistes de solution réalistes à explorer. Les intervenants des différents milieux ont travaillé conjointement afin de trouver des solutions réalisables à court et à moyen terme pour répondre aux besoins actuels et futurs de la population dans le domaine du transport.

Il a notamment été proposé de distribuer aux citoyens des trousses présentant les services alternatifs à l'auto-solo adaptés au secteur d'habitation de l'usager. Il a aussi été question du partage des espaces de stationnement entre deux usages différents (ex : aréna / bureau ou cinéma / bureau) afin de réduire le nombre de kilomètres carrés de surface asphaltée. L'ensemble des solutions abordées a été analysé lors de l'étape de l'élaboration du plan d'intervention.

Source : MOBA, consultation des employeurs

Source : MOBA, consultation des employeurs



Source : CIMA+, consultation des acteurs clés

Plan d’intervention

2.1 Conformité du Plan local de déplacements avec les autres politiques

Outre le Plan de transport de la Ville de Montréal de 2008, le PLD sera réalisé conformément aux autres plans et documents déjà adoptés ou en élaboration qui concernent le territoire de Saint-Laurent. Parmi ceux-ci, on retrouve le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal en vigueur depuis avril 2015, le Plan d'urbanisme et son chapitre sur l'arrondissement mis à jour en 2015, le Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2016-2020, le portrait et diagnostic de l'arrondissement réalisé par la STM, MOBA et Communauto en 2016, ainsi que les différents rapports rédigés par l'arrondissement de Saint-Laurent entre 2009 et 2016.

De plus, le PLD sera réalisé conformément aux quatre autres plans locaux publiés par l'arrondissement en août 2017, soit le Plan d'action intégré en développement social – 2017-2021, le Plan local de développement culturel – 2017-2020, le Plan local de développement durable – 2017-2020 et, enfin, le Plan local de réduction des gaz à effet de serre – 2016-2020.

2.2 Présentation des chapitres

Le chapitre 3 présente les projets d'envergure planifiés sur le territoire laurentien, alors que les chapitres 4 à 7 énumèrent et expliquent, sous forme de fiches, les mesures d'intervention proposées pour chacun des axes (voir section 1.3, p.12). Notons que les grands projets ne sont pas considérés comme un axe, mais plutôt comme un élément complémentaire à l'ensemble des thématiques traitées. Par conséquent, afin d'alléger la lecture, les actions liées ne font pas référence aux grands projets, puisque ces derniers touchent l'ensemble des axes et des interventions.

2.3 Mise en garde générale

Le présent plan permet d'identifier des interventions pouvant être mises en place pour répondre aux besoins et aux problématiques soulevés dans le portrait/diagnostic. Ces interventions sont les résultantes d'un premier travail d'évaluation qui a pour but de faire avancer les discussions auprès des différents partenaires impliqués dans les projets prévus sur le territoire de Saint-Laurent.

Certaines interventions doivent faire l'objet d'analyses supplémentaires telles que la réalisation d'une étude de faisabilité et d'un avant-projet comprenant la réalisation de relevés de terrain complémentaires, l'évaluation des contraintes, l'évaluation des impacts sur les déplacements et l'environnement, l'estimation des coûts de réalisation des travaux, etc. Un travail de communication et d'intégration auprès des différents intervenants (Ville de Montréal, villes et arrondissements voisins, sociétés de transports, MOBA, MTMDET, Hydro-Québec, Gaz Métro, exploitants ferroviaires, propriétaires de terrains concernés, etc.) devra être réalisé dans le processus de réalisation des interventions, afin de s'assurer de leur intégration au milieu existant et de leur pertinence par rapport aux besoins et aux contraintes.

Grands projets

3.1 Grands projets

L'arrondissement de Saint-Laurent vit de profonds changements qui se poursuivront encore pour de nombreuses années. Différents projets d'envergure sont planifiés sur son territoire tels que la venue du Réseau électrique métropolitain (REM), le prolongement de la ligne orange du métro, la construction de la Véloroute, le prolongement du boulevard Cavendish, la requalification de l'axe Côte-de-Liesse, l'aménagement de points de passage additionnels pour favoriser la mobilité des déplacements à pied et à vélo ainsi que la construction de nouveaux projets immobiliers.

De plus, meneur en matière de développement durable et d'innovation technologique, Saint-Laurent veille à collaborer activement avec les différents acteurs œuvrant en recherche et développement dans le domaine des transports, afin d'améliorer la mobilité de ses résidents.

La figure 3.1 synthétise les projets de mobilité d'envergure, alors que la figure 3.2 localise les projets de développement.

Figure 3.1 : Projets de mobilité d'envergure

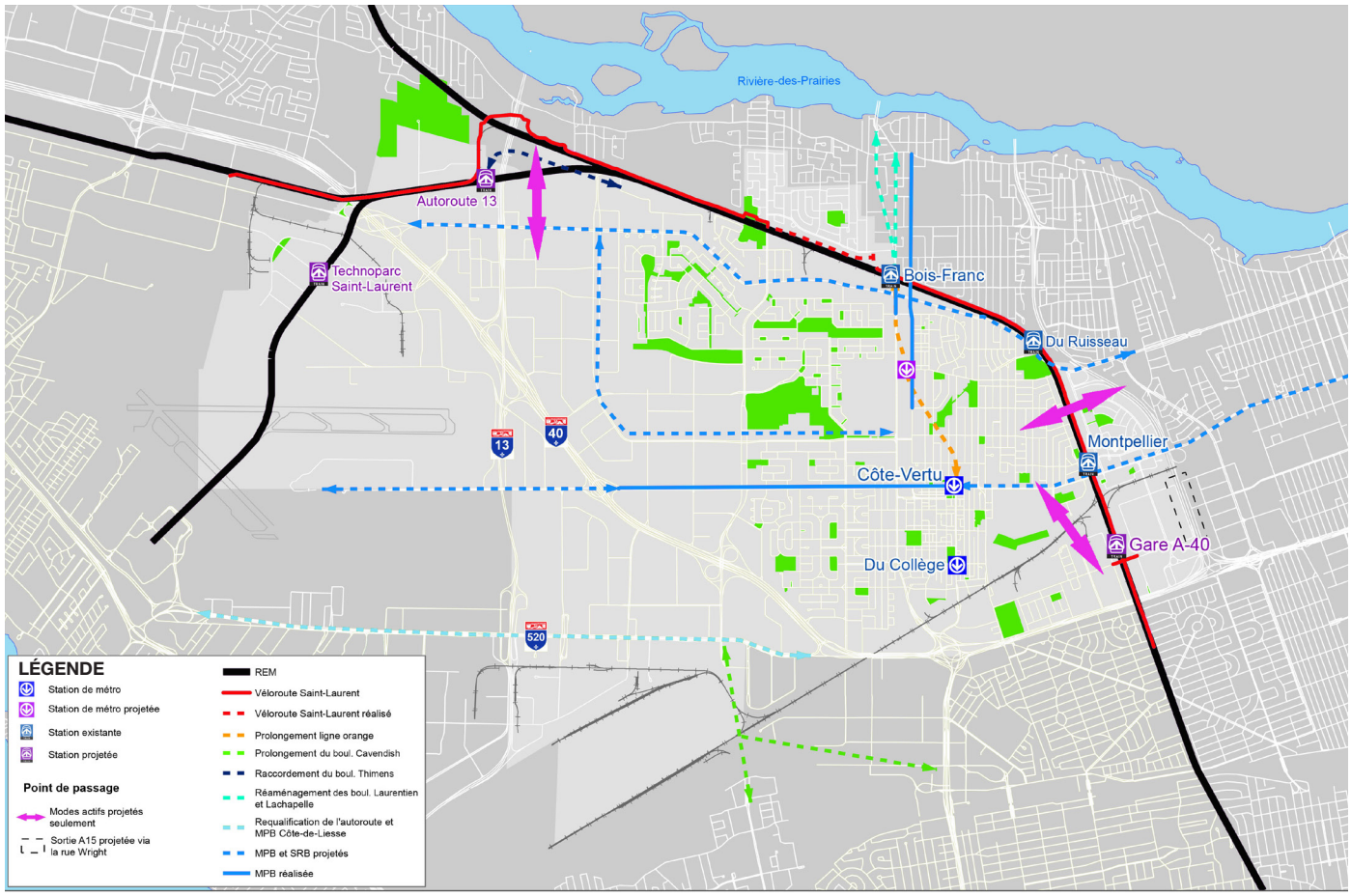
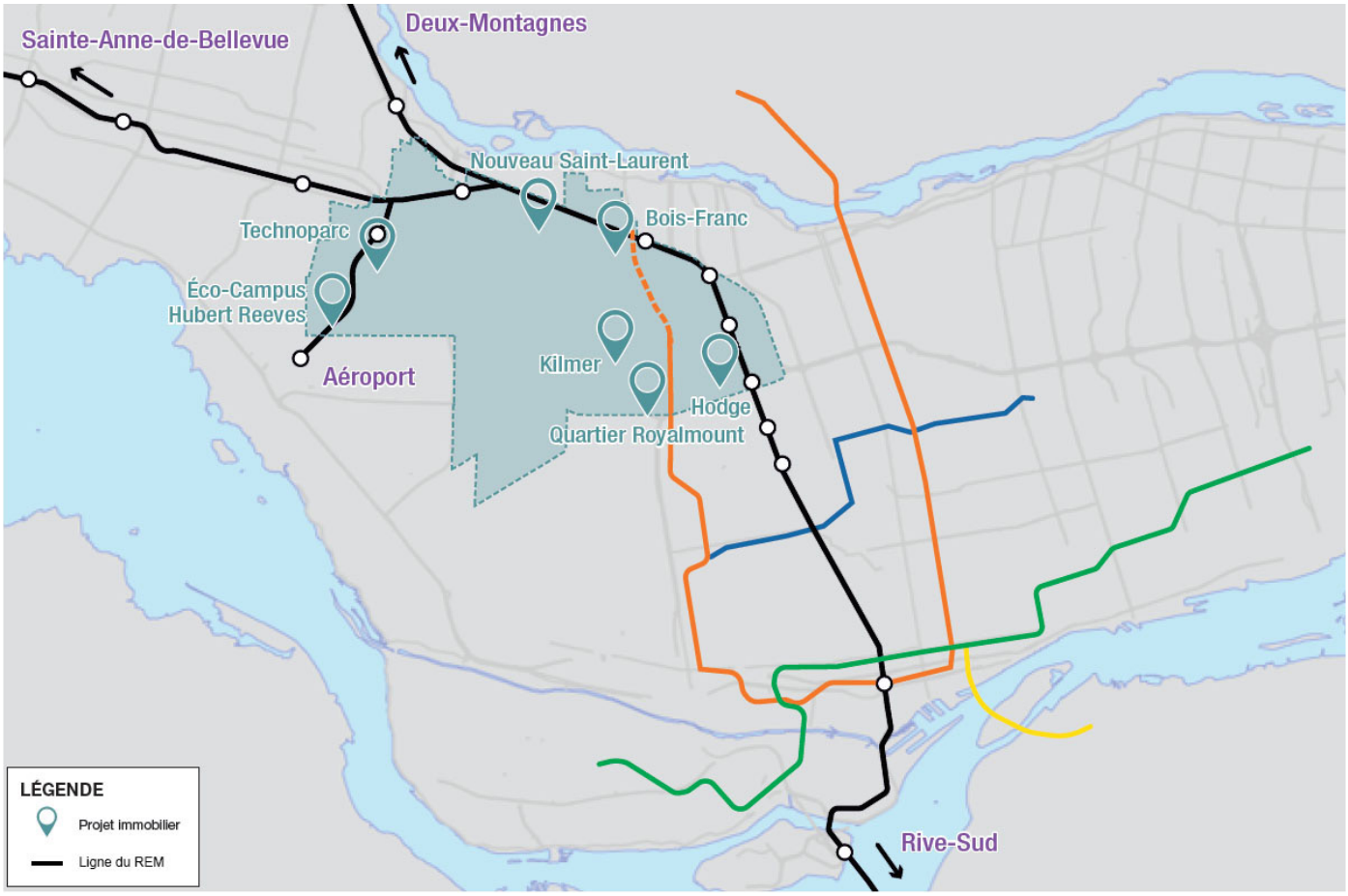


Figure 3.2 : Localisation des projets de développement



3.2 Interventions

Les fiches suivantes décrivent les principaux projets de mobilité et de technologie touchant l'arrondissement de Saint-Laurent :

GP-01 Implantation du Réseau électrique métropolitain par CDPQ Infra;

GP-02 Prolongement de la ligne orange du métro de Montréal;

GP-03 Poursuite de la construction de la Véloroute;

GP-04 Grands projets routiers;

GP-05 Amélioration de la qualité des services urbains par les technologies de l'information et de la communication — Ville intelligente;

GP-06 Amélioration de la mobilité intégrée comme un service (veille technologique et cocktail transport).

GP-01 IMPLANTATION DU RÉSEAU ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN PAR CDPQ INFRA

Source : CDPQ Infra

Interventions à mettre en place

Meneur en matière de développement durable et d'innovation technologique, Saint-Laurent veille à collaborer activement aux grands projets touchant son territoire, dont celui de l'implantation du Réseau électrique métropolitain (REM) de CDPQ Infra.

Concrètement, le projet du REM se traduira à Saint-Laurent par l'aménagement de six gares dont trois nouvelles (Technoparc, A-13 et Correspondance A-40) et trois existantes (Bois-Franc, Montpellier et Du Ruisseau).

Reconnaissant les avantages indéniables que représentera l'arrivée du REM sur son territoire, l'arrondissement déploiera les ressources nécessaires afin de bonifier et d'encadrer le projet de la phase initiale jusqu'à sa mise en service.

Dans ce contexte, Saint-Laurent a déterminé les quatre objectifs généraux suivants afin d'assurer le succès de l'implantation du REM, en regard du défi qu'il représentera en termes d'intégration urbaine et de développement durable :

- Intégrer des liens piétonniers et cyclables autonomes dans toutes les gares du REM sur le territoire de l'arrondissement, afin de favoriser la perméabilité des réseaux de transport actif et d'atténuer les coupures que constituent les corridors ferroviaires;
- Aménager les futures gares du REM en respectant les objectifs du Plan de transport de Montréal;
- Intégrer des services d'auto-partage et de BIXI dans toutes les gares du REM sur son territoire;
- Favoriser l'intégration d'abris pour vélos sécurisés dans toutes les gares du REM sur son territoire.

En ce qui a trait au respect des troisième et quatrième objectifs, la CDPQ a signé des ententes avec BIXI, Netlift, Téo Taxi, Car2go et Vélo Québec. Ainsi, les gares du REM sur le territoire de l'arrondissement bénéficieront de stations de vélos en libre-service et d'abris pour vélos sécurisés.

Objectifs spécifiques

- Augmenter la capacité quotidienne des modes lourds.
- Améliorer la desserte métropolitaine en transport collectif.
- Favoriser un transfert modal depuis l'automobile vers les transports en commun.
- Diminuer les temps de parcours.
- Désengorger le réseau routier.
- Diminuer les émissions de GES.

Lieu d'implantation recommandé

- Région métropolitaine de Montréal

Maître d'ouvrage

- CDPQ Infra

Partenaires

- Arrondissement de Saint-Laurent
- BIXI
- Netlift
- Téo Taxi
- Car2go
- Vélo Québec

Références

- Mémoire de la Ville de Montréal sur le réseau électrique métropolitain : Commentaires et recommandations de l'arrondissement de Saint-Laurent, 2016
- Site Web de la CDPQ Infra, https://www.cdpqinfra.com/fr/Reseau_electrique_metropolitain
- Plan de transport 2008, Ville de Montréal

GP-02 PROLONGEMENT DE LA LIGNE ORANGE DU MÉTRO DE MONTRÉAL

Source : Daniel Herrera Castillot

Intervention à mettre en place

Afin d'améliorer les déplacements dans la région de Montréal, deux projets majeurs ont été annoncés en 2016 : celui de CDPQ Infra concernant le Réseau électrique métropolitain (REM) et celui de la STM relatif à la construction du garage souterrain Côte-Vertu.

Le projet du garage souterrain vise à offrir une fréquence de service plus élevée durant les heures de pointe sur la ligne orange, soit la ligne la plus achalandée du réseau. Or, des 2,2 km séparant la gare de train de Bois-Franc à la station de métro Côte-Vertu, près de la moitié du tunnel sera creusée dans le cadre du garage souterrain. Ainsi, il ne resterait plus que 1 km à construire pour créer une interconnexion entre les différents réseaux de transport en commun (REM, métro, bus), ce qui permettrait d'offrir une desserte beaucoup plus rapide et efficace au sein de la région métropolitaine.

De plus, selon les estimations les plus conservatrices, le prolongement de la ligne orange réduira de près de 22 millions par an le nombre de véhicules/km et diminuera de 5 060 tonnes par an les émissions de CO_2.

Dans ce contexte, l'implantation du REM et du nouveau garage de la STM constitue une occasion unique pour réaliser le prolongement de la ligne orange jusqu'à la station Bois-Franc. L'arrondissement appuiera le projet de prolongement de la ligne orange en amenant tout le soutien nécessaire afin de promouvoir le projet auprès des différents paliers gouvernementaux.

Objectifs spécifiques

- Optimiser la connectivité du réseau de transport en commun montréalais (REM/métro/bus).
- Favoriser un transfert modal de l'automobile vers les transports en commun.
- Diminuer le nombre de correspondances.
- Désengorger le réseau routier.
- Diminuer les émissions de GES.

Lieu d'implantation recommandé

- TOD Bois-Franc

Maître d'ouvrage

- STM

Partenaires

- Ville de Montréal
- Arrondissement de Saint-Laurent

Référence

- Perspectives du prolongement de la ligne orange du métro vers la station Bois-Franc, Arrondissement de Saint-Laurent, 2016

GP-03 POURSUITE DE LA CONSTRUCTION DE LA VÉLOROUTE

Intervention à mettre en place

Poursuivant ses efforts de développement durable, l'arrondissement de Saint-Laurent bonifie son réseau cyclable structurant par la réalisation d'une Véloroute. Ce projet se traduira par le déploiement d'un lien cyclable sur près de 10 km, dans l'axe de la ligne ferroviaire de Deux-Montagnes. Ce lien cyclable permettra de désenclaver le territoire en assurant l'accès à d'importants pôles d'emplois et la mise en valeur de nombreux attraits naturels. En effet, elle desservira, entre autres, le quartier Chameran-Lebeau et les secteurs situés à l'ouest de l'A-13, puisqu'elle se raccordera au réseau de sentiers polyvalents du parc-nature Bois-de-Liesse. À l'échelle métropolitaine, la Véloroute connectera les arrondissements de Saint-Laurent, Pierrefonds-Roxboro et Ahuntsic-Cartierville ainsi que les villes de Dollard-des-Ormeaux et Mont-Royal.

Le premier jalon de la future Véloroute a été aménagé en 2016, par une piste bidirectionnelle reliant la voie cyclable du boulevard Toupin et la gare Bois-Franc, à Saint-Laurent.

Objectifs spécifiques

- Désenclaver le territoire.
- Assurer l'accès aux différents pôles d'emplois, aux parcs-nature ainsi qu'aux territoires limitrophes.

Lieux d'implantation recommandés

- Axe de la ligne ferroviaire de Deux-Montagnes

Maître d'ouvrage

- Ville de Montréal

Partenaires

- Arrondissement Saint-Laurent
- Villes et arrondissements liés

Référence

S.O.

GP-04 GRANDS PROJETS ROUTIERS

Interventions à mettre en place

Le Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'agglomération de Montréal, entré en vigueur le 1er avril 2015, priorise le prolongement du boulevard Cavendish et la requalification de l'axe de l'autoroute Côte-de-Liesse (A-520). Ce dernier est la porte d'entrée de Montréal à partir de l'aéroport.

Dans ce contexte, ces deux projets structurants et le raccordement du boulevard Thimens sont une priorité pour l'arrondissement de Saint-Laurent .

1 Prolongement du boulevard Cavendish

La Ville de Montréal prévoit la création d'un lien raccordant les deux tronçons existants du boulevard Cavendish, en plus de les connecter à l'avenue Royalmount et à la rue Jean-Talon. Ce projet permettra de désengorger la circulation dans le centre-ouest de Montréal, de dynamiser un important secteur économique et d'intégrer des aménagements favorables aux transports collectifs et actifs.

2 Requalification de l'axe de l'autoroute Côte-de-Liesse

La Ville de Montréal prévoit, en collaboration avec le MTMDET, une requalification de l'A-520 en le transformant en un boulevard urbain. Les objectifs en matière de transport consistent ici à améliorer l'accès aux diverses parties du secteur, favoriser une desserte en transports collectifs et actifs ainsi que de bonifier l'image générale du secteur.

3 Raccordement du boulevard Thimens

Depuis 1986, la volonté de raccorder et de prolonger le boulevard Thimens a été exprimée dans divers documents de planification. Concrètement, le projet consiste à prolonger le boulevard Thimens jusqu'à la rue Kieran en passant par le boulevard Pitfield, afin de faciliter le rabattement des autobus entre les principaux secteurs d'emplois et la nouvelle gare de train A-13. De plus, pour les modes actifs, la réalisation du projet offrira un point de passage pour franchir l'autoroute.Toutefois, le raccordement du boulevard Thimens implique de traverser la jonction des futures stations Sainte-Anne-de-Bellevue et Aéroport du REM.

Objectifs spécifiques

- Désengorger la circulation dans le centre-ouest de Montréal.
- Améliorer l'accessibilité aux différents secteurs de l'île de Montréal.
- Favoriser une desserte adéquate en transport collectif.
- Faciliter les déplacements actifs.
- Bonifier l'image de la porte d'entrée de la Ville de Montréal.

Lieux d'implantation recommandés

- Boulevard Cavendish
- Autoroute Côte-de-Liesse
- Boulevard Thimens

Maîtres d'ouvrage

- Ville de Montréal
- MTMDET

Partenaire

- Arrondissement de Saint-Laurent

Référence

S.O.

GP-05 AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DES SERVICES URBAINS PAR LES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION (TIC) – VILLE INTELLIGENTE

Source : Le MAG - magazine de ma-residence.fr

Interventions à mettre en place

1 Soutenir la Ville de Montréal dans le déploiement d'un réseau de télécommunication sur le territoire laurentien

Le Centre de gestion de la mobilité urbaine (CGMU) déploie un réseau de télécommunication à travers l'île de Montréal, afin de permettre une prise de décisions en temps réel pour faciliter la mobilité des citoyens. Les équipements spécialisés (caméras, feux prioritaires pour autobus, panneaux à messages variables, etc.) offrent la possibilité de gérer à distance les feux de circulation et les messages envoyés aux usagers de la route afin de réagir rapidement à une situation. Par exemple, lors d'un incident sur le réseau routier, les usagers peuvent être redirigés rapidement et efficacement, d'où une réduction de l'impact sur la mobilité des citoyens.

2 Informer en temps réel les usagers

L'arrondissement souhaite profiter du réseau de télécommunication qui se déploie sur son territoire pour installer des panneaux à message variable (PMV) dont le contenu s'adapterait en fonction de la réalité du terrain (ex. : événements, congestion). Il pourrait mettre en place cette technologie sur le boulevard Décarie comme projet pilote.

Saint-Laurent souhaite également munir ses principaux pôles générateurs de déplacements d'un système innovant de bornes d'orientation et d'acheminement des piétons. Ces bornes offriront de l'affichage dynamique et permettront d'offrir un accès simple et direct aux renseignements sur les attraits touristiques à proximité, les parcours cyclables et les différents modes de transport (BIXI, véhicule en libre-service, lignes de bus, métro, gares, etc.).

Objectifs spécifiques

- Rendre disponible l'ensemble des données de mobilité en temps réel.
- Mettre en place des systèmes de transport intelligents, intermodaux et intégrés.
- Soutenir le déploiement de solutions conçues pour informer les usagers.
- Optimiser la mobilité des usagers en temps réel sur l'ensemble du territoire.

Lieu d'implantation recommandé

- Ensemble du territoire de Saint-Laurent

Maîtres d'ouvrage

- Ville de Montréal
- CGMU
- Bureau de la ville intelligente et numérique
- Arrondissement de Saint-Laurent

Partenaires

- BIXI
- Car2go
- Communauto
- Vélo Québec
- STM / RTM / CDPQ Infra

Référence

S.O.

GP-06 AMÉLIORATION DE LA MOBILITÉ INTÉGRÉE COMME UN SERVICE (VEILLE TECHNOLOGIQUE ET COCKTAIL TRANSPORT)

Source: Web Buttons Inc

Interventions à mettre en place

1 Former un comité de veille technologique et encourager les projets pilotes

Saint-Laurent souhaite être un arrondissement meneur dans le domaine de l'innovation technologique. Ainsi, afin d'être à l'affût des nouvelles technologies, il planifie la formation d'un comité de veille technologique. Ce comité diffusera à l'interne les informations relatives aux développements innovants que la Ville de Montréal souhaite mettre en place ainsi que ceux réalisés dans les autres pays. Dans ce contexte, l'arrondissement encourage les initiatives par la réalisation de projets pilotes.

2 Contribuer au projet de mise en commun des données par la Ville de Montréal

La Ville de Montréal mène un projet de centralisation des données ouvertes disponibles sur une même plateforme, avec une tarification unique pour l'ensemble des modes de transports collectifs, afin de faciliter les déplacements des usagers. Saint-Laurent souhaite donc contribuer en partageant ses données avec la Ville de Montréal.

Objectifs spécifiques

- Combiner toutes les données ouvertes disponibles sur une même plateforme.
- Permettre une tarification unique pour l'ensemble des modes de transports collectifs.
- Tirer profit des nouvelles technologies.

Lieu d'implantation recommandé

- Ensemble du territoire de Saint-Laurent

Maîtres d'ouvrage

- Bureau de la ville intelligente et numérique
- Arrondissement de Saint-Laurent

Partenaires

- BIXI
- Car2go
- Communauto
- Vélo Québec

Référence

S.O.

AXE 1

Transports collectifs et actifs

Axe 1 - Transports collectifs et actifs

Dans un souci de cohérence avec la vision de la Ville de Montréal décrite dans son Plan de transport, l'arrondissement de Saint-Laurent s'engage à privilégier les transports collectifs et actifs afin d'optimiser la mobilité dans une perspective durable. Les consultations ont également confirmé une adhésion des citoyens et des employés du territoire aux objecifs de cette orientation.

L'arrondissement bénéficie d'une bonne couverture de son territoire par ses réseaux piétonniers, cyclables et collectifs (autobus, métros, gares, autopartage, etc.) et compte investir davantage dans leur amélioration afin d'offrir des conditions optimales. La majorité des rues résidentielles de Saint-Laurent dispose de trottoirs de part et d'autre permettant aux usagers de se déplacer à pied. Des efforts seront concentrés principalement à l'ouest du territoire, soit dans les secteurs d'emploi et le Nouveau Saint-Laurent afin de bonifier davantage l'espace dédié aux piétons. De plus, plusieurs liens cyclables ont été aménagés sur le territoire laurentien depuis 2009, faisant passer le réseau de 2 à 49 km en 2016. L'arrondissement poursuit le développement de son réseau avec pour but de faire du vélo un mode de déplacement utilitaire entre le domicile et le travail. En transports collectifs, Saint-Laurent est actuellement bien desservi par le réseau d'autobus de la STM, deux stations de métro et trois gares. Il le sera d'autant plus avec l'arrivée du REM. L'un des enjeux est donc l'intégration des stations du REM aux autres services de transport, et ce, en plus des enjeux actuels dont la bonification de la desserte des secteurs enclavés ainsi que la diversification de l'offre, afin de répondre le mieux possible aux différents besoins en déplacement des usagers.

En ce sens, l'axe Transports collectifs et actifs constitue la pièce maîtresse de ce PLD, dans lequel l'objectif premier est de mettre en place des interventions visant à inciter les usagers à modifier leurs habitudes de déplacement au profit de modes de transport durable.

4.1 Objectifs et interventions

Les objectifs du PLD de l'arrondissement pour les transports collectifs et actifs consistent notamment à :

- Créer davantage de liens inter et intra arrondissement;
- Favoriser l'utilisation du vélo à des fins utilitaires;
- Améliorer la convivialité du réseau piétonnier;
- Améliorer l'offre de service des transports collectifs et l'expérience client;
- Améliorer l'offre alternative à l'auto-solo;
- Promouvoir l'intermodalité.

Les interventions découlant des objectifs énumérés ci-haut ainsi que du portrait et du diagnostic sont détaillées dans les fiches suivantes :

1-01 Développement d'un réseau cyclable structurant à l'échelle de l'île de Montréal;

1-02 Développement d'un réseau cyclable continu et efficace à l'échelle du territoire de Saint-Laurent;

1-03 Développement d'un réseau cyclable quatre saisons;

1-04 Bonification des services et des aménagements complémentaires à l'utilisation du vélo;

1-05 Développement d'un réseau piétonnier continu;

1-06 Poursuite du déploiement des mesures préférentielles pour bus;

1-07 Ajustement de l'offre en transport collectif;

1-08 Amélioration de l'expérience en transport collectif;

1-09 Bonification de l'offre de mobilité partagée;

1-10 Développement et promotion de l'intermodalité sur le territoire.

1-01 DÉVELOPPEMENT D'UN RÉSEAU CYCLABLE STRUCTURANT À L'ÉCHELLE DE L'ÎLE DE MONTRÉAL

Source : Eco-compteur

Objectifs spécifiques

- Assurer la connexion du réseau cyclable interne de l'arrondissement avec celui du Grand Montréal.
- Aménager des liens cyclables permettant de traverser l'arrondissement d'est en ouest et du nord au sud.
- Aménager des liens cyclables sur les grandes artères pour favoriser l'utilisation du vélo à des fins utilitaires.

Lieu d'implantation recommandé

- Ensemble du territoire de Saint-Laurent (voir la carte page 33).

Interventions à mettre en place

1 Connecter les liens cyclables de l'arrondissement vers les secteurs limitrophes, pour développer un réseau cyclable pan-montréalais

- Saint-Laurent, de concert avec la Direction des transports de la Ville de Montréal, travaillera au cours des prochaines années à déployer un réseau cyclable structurant. Pour cela, il aménagera des liens qui traversent son territoire d'est en ouest et du nord au sud, incluant la Véloroute, tout en se connectant au réseau cyclable du Grand Montréal.
- L'annexe A de cette fiche présente le réseau cyclable structurant de l'arrondissement et indique les territoires qui seront accessibles par ces liens.

2 Développer un réseau cyclable structurant et en faire le suivi en évaluant le nombre d'usagers

Les compteurs permettent d'afficher instantanément le nombre de cyclistes empruntant un axe. Leur utilisation a pour objectif les points suivants :

- Recueillir des données afin de déterminer les habitudes de circulation des cyclistes pour planifier l'implantation de nouveaux liens cyclables;
- Justifier, auprès des citoyens, l'investissement pour la création d'un réseau cyclable structurant;
- Encourager la pratique du vélo.

Maître d'ouvrage

- Ville de Montréal

Partenaires

- Arrondissement de Saint-Laurent
- Villes liées

Indicateurs de suivi

- Nombre de kilomètres du réseau cyclable
- Part modale du vélo

Actions liées

1-02 Développement d'un réseau cyclable continu et efficace à l'échelle du territoire de Saint-Laurent

1-03 Développement d'un réseau cyclable quatre saisons

1-04 Bonification des services et des aménagements complémentaires à l'utilisation du vélo

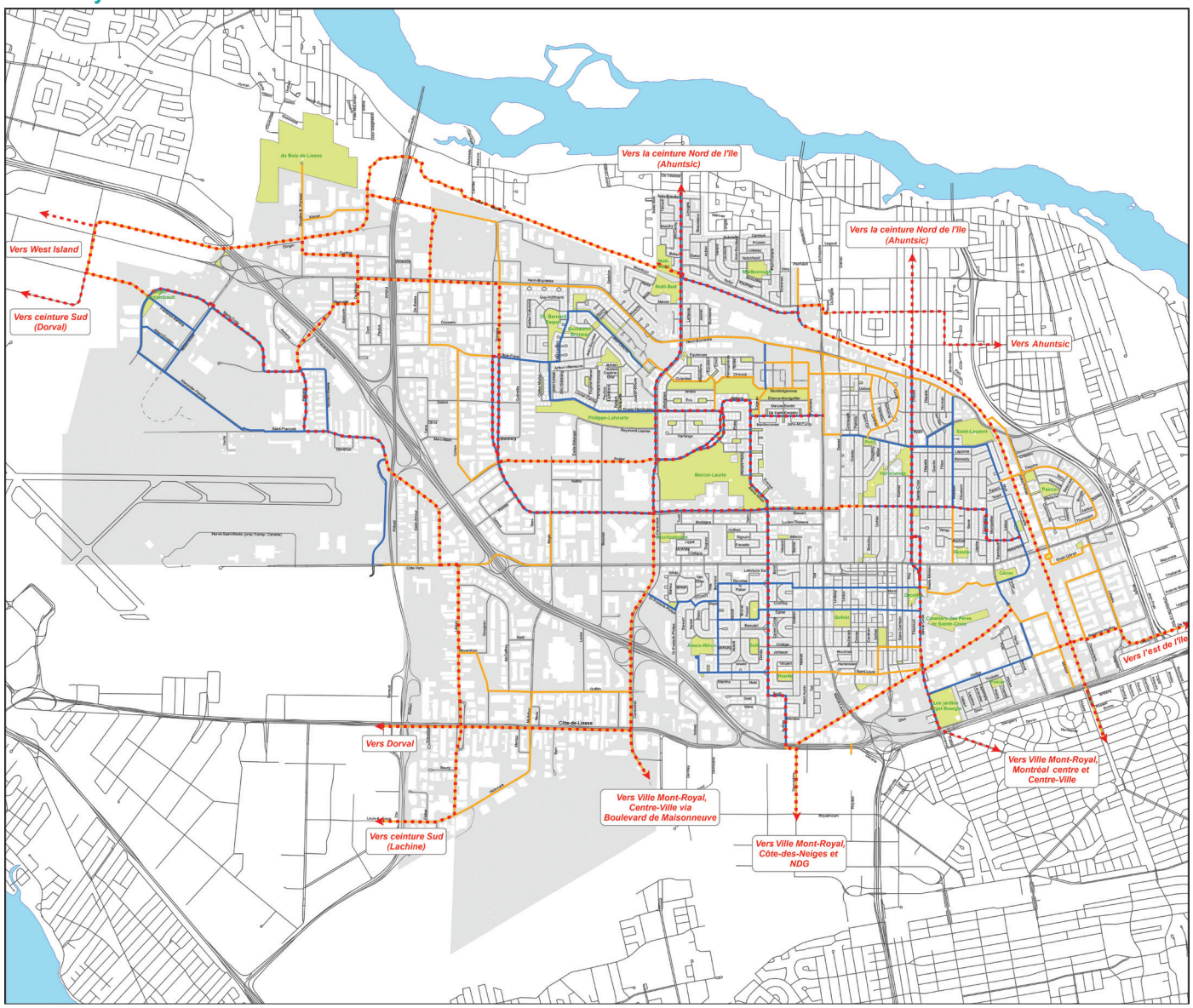
1-10 Développement et promotion de l'intermodalité sur le territoire

2-05 Amélioration de l'expérience cycliste

Référence

S.O.

Réseau cyclable structurant de Saint-Laurent



LÉGENDE

Réseau cyclable

- Réseau structurant
- Existant
- Projeté
- Aire aménagée
- Limite d'arrondissement
- Hydrographie

1-02 DÉVELOPPEMENT D'UN RÉSEAU CYCLABLE CONTINU ET EFFICACE À L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE DE SAINT-LAURENT

Objectifs spécifiques

- Assurer la continuité des liens cyclables.
- Assurer l'uniformité de la typologie des liens cyclables.
- Désenclaver le territoire pour les modes actifs.
- Sécuriser les points de passage des barrières physiques (viaduc).

Lieu d'implantation recommandé

- Ensemble du territoire de Saint-Laurent. (voir la carte 1-02-annexe A).

Interventions à mettre en place

1 Connecter les liens cyclables actuels de l'arrondissement

- Les liens cyclables prévus dans l'arrondissement pour les prochaines années sont illustrés sur la carte de la page 36. Ces nouveaux liens cyclables auront les avantages suivants :
  - Desservir les gares du REM;
  - Compléter et étendre le réseau cyclable laurentien;
  - Améliorer l'accessibilité aux secteurs Chameran-Lebeau ainsi qu'au Technoparc;
  - Aménager des liens nord-sud et est-ouest;
  - Désenclaver le territoire par le franchissement des autoroutes 520, 40 et 13.

2 Assurer l'uniformité de la typologie des liens cyclables

- Différents types de liens cyclables sont aménagés sur le territoire laurentien dont des chaussées désignées, des pistes cyclables en site propre et des bandes cyclables. Il est préférable de conserver une continuité dans le type d'aménagement choisi sur un même axe, afin d'atteindre les objectifs suivants :
  - Faciliter le déneigement du réseau cyclable;
  - Réduire le nombre de transitions de typologie cyclable aux intersections;
  - Améliorer la sécurité des cyclistes aux points de jonction des liens cyclables.

3 Aménager des liens pour franchir les principaux obstacles physiques

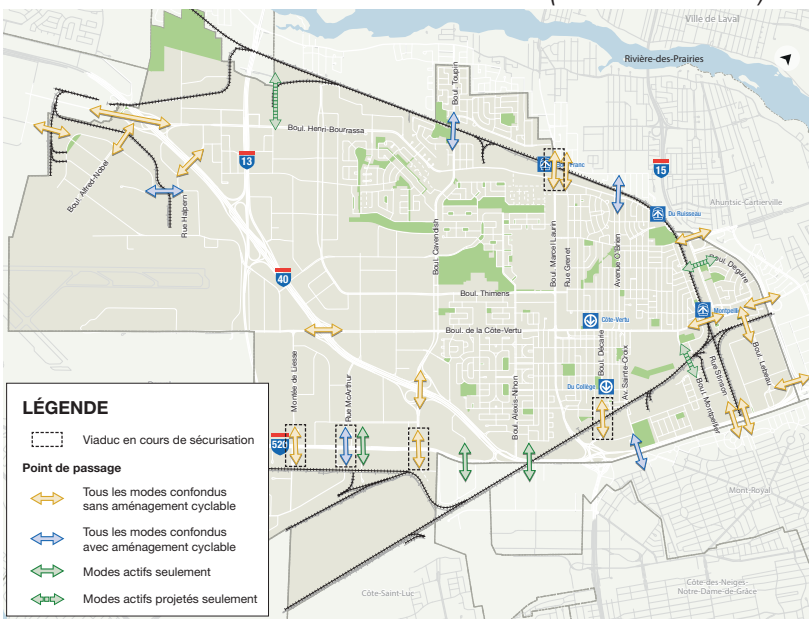
- Des projets sont à l'étude ou prévus à court terme afin de faciliter le passage des piétons et des cyclistes à travers les différentes barrières physiques de l'arrondissement et de réduire le temps de parcours :
  - À court terme :
    - Dans le prolongement des deux segments du boulevard Montpellier;
    - Au niveau de l'A-40 à la hauteur de la rue Halpern.
  - À l'étude :
    - À la hauteur de la rue Deguire, à proximité de l'école Cedarcrest;
    - Au long du ruisseau Brook;
    - Au niveau de l'A-520 dans le prolongement du boulevard Cavendish.

4 Sécuriser les viaducs existants pour les modes actifs

- Saint-Laurent et la Ville de Montréal souhaitent se baser sur de meilleures pratiques en matière de sécurité sous les viaducs en posant les actions suivantes :
  - Installation de panneaux permettant la cohabitation piétons/cyclistes sur les trottoirs sous les viaducs;
  - Ajout de marquage sur la chaussée afin d'identifier clairement le chemin à emprunter par les cyclistes;
  - Réduction du nombre de voies de circulation véhiculaire au profit d'une voie cyclable au niveau des viaducs.

Source : Photo Agence QMI, Joël Lemay

Localisation des viaducs en cours de sécurisation (horizon court terme)



Maître d'ouvrage

› Ville de Montréal

Partenaire

› Arrondissement de Saint-Laurent

Indicateurs de suivi

› Nombre de kilomètres du réseau cyclable

› Part modale du vélo

Actions liées

1-01 Développement d'un réseau cyclable structurant à l'échelle de l'île de Montréal

1-03 Développement d'un réseau cyclable quatre saisons

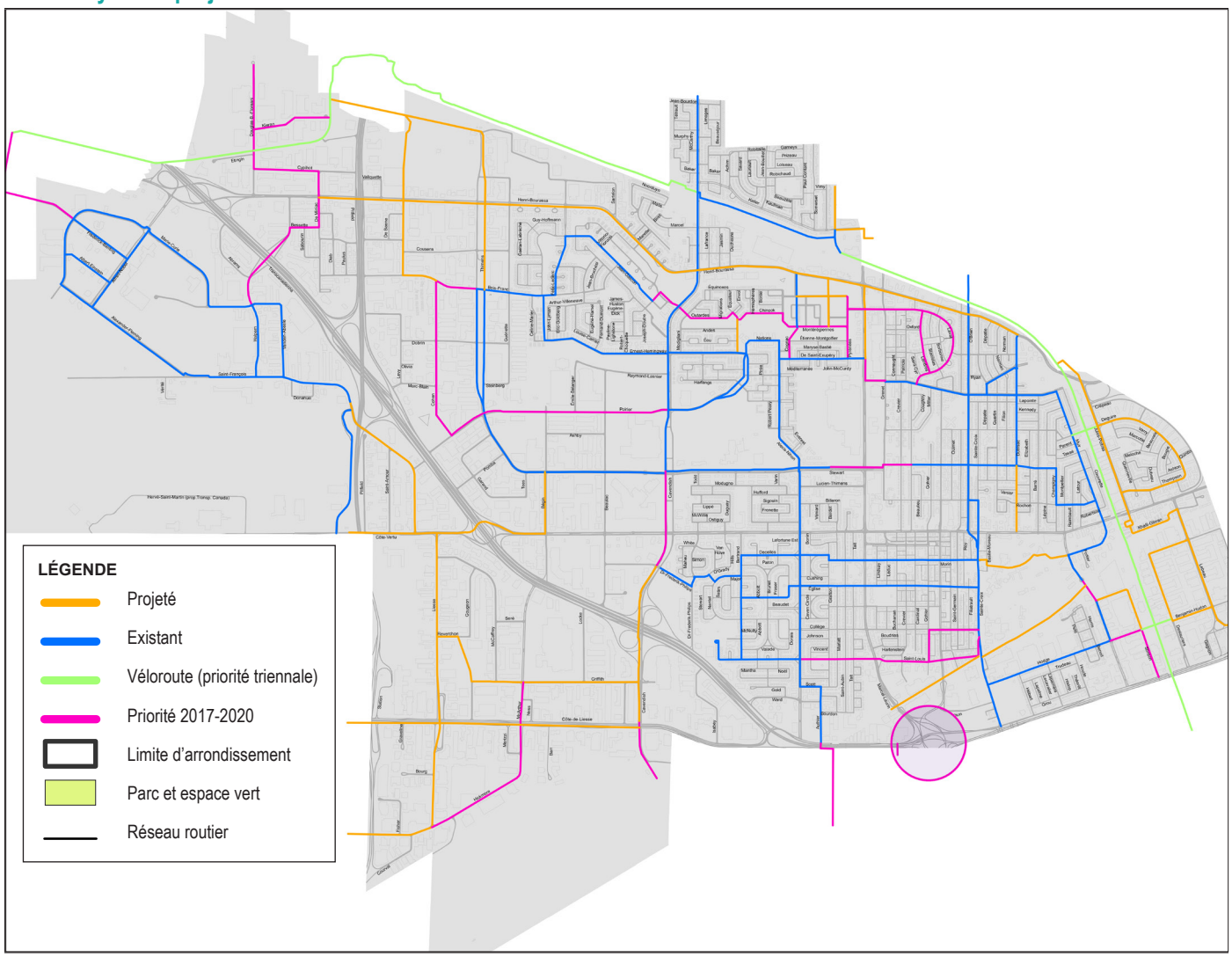
1-10 Développement et promotion de l'intermodalité sur le territoire

2-05 Amélioration de l'expérience cycliste

Référence

S.O.

Réseau cyclable projeté



1-03 DÉVELOPPEMENT D'UN RÉSEAU CYCLABLE QUATRE SAISONS

Source : EnviroCentre

Objectifs spécifiques

› Aménager un réseau cyclable quatre saisons.
› Encourager la pratique du vélo en hiver.

Lieu d'implantation recommandé

› Ensemble du territoire de Saint-Laurent.

Interventions à mettre en place

1 Définir un réseau cyclable quatre saisons

- Lors du congrès Vélo d'hiver 2017 de Vélo Québec, la Ville de Montréal a annoncé son objectif de rendre accessible, dès 2018, l'ensemble de son réseau cyclable l'hiver. Dans cette optique, Saint-Laurent devra déneiger son réseau cyclable en établissant une nomenclature de priorisation de ces aménagements. Rappelons que la nomenclature de priorisation doit être étroitement liée au réseau cyclable structurant de l'arrondissement.

2 Aménager les prochaines voies cyclables en relation avec le développement d'un réseau blanc

- Pistes cyclables hors rue à la même hauteur que les trottoirs, afin que ceux-ci soient déneigés en même temps que les infrastructures piétonnières;
- Bandes cyclables et chaussées désignées, afin que celles-ci soient déneigées en même temps que les voies de circulation;
- Éclairage à l'échelle humaine pour sécuriser les déplacements des cyclistes en période hivernale lorsque la durée d'ensoleillement est réduite.

Maître d'ouvrage

› Ville de Montréal

Partenaire

› Arrondissement de Saint-Laurent

Indicateur de suivi

› Nombre de kilomètres de liens cyclables quatre saisons

Actions liées

1-01 Développement d'un réseau cyclable structurant à l'échelle de l'île de Montréal

1-02 Développement d'un réseau cyclable continu et efficace à l'échelle du territoire de Saint-Laurent

1-04 Bonification des services et des aménagements complémentaires à l'utilisation du vélo

2-05 Amélioration de l'expérience cycliste

Référence

S.O.

1-04 BONIFICATION DES SERVICES ET DES AMÉNAGEMENTS COMPLÉMENTAIRES À L'UTILISATION DU VÉLO

Objectifs spécifiques

- Améliorer l'offre de stationnement pour les vélos sur rue et hors rue à proximité des commerces et des grands pôles générateurs de déplacements, ainsi que dans les secteurs résidentiels denses.
- Développer un réseau de vélo en libre-service (BIXI) à proximité des pôles générateurs de déplacements, des stations de métro et de train, ainsi que dans les secteurs résidentiels plus denses.

Lieu d'implantation recommandé

- Ensemble du territoire de Saint-Laurent.

Source : Vélo Québec

Interventions à mettre en place

1 Bonifier l'offre actuelle des stationnements pour les vélos

- Près des espaces publics (bibliothèques, Centre des loisirs, etc.);
- Près des stations de métro et des gares;
- Près des commerces de proximité (ex. : boulevard Décarie);
- Près des secteurs d'habitation denses.

En 2012, à la suite d'une étude, Vélo Québec a proposé des emplacements propices à l'installation de supports à vélos à Saint-Laurent. Cette étude sert donc de guide à l'arrondissement pour déterminer l'emplacement des futurs stationnements pour vélos.

- À court terme, l'arrondissement installera sur son territoire des abris/enclos à vélo afin de protéger les bicyclettes des intempéries et du vandalisme.

2 Adopter une politique encadrant la mise en place de stationnements pour les vélos par les tierces parties

- Saint-Laurent, en partenariat avec MOBA, incitera les entreprises privées établies depuis plusieurs années sur son territoire à installer leurs propres supports à vélos à proximité des accès de leurs bâtiments, afin de répondre à la demande des travailleurs.

3 Installer des bornes de réparation pour les vélos le long des principaux axes, pôles d'échange et équipements publics

- L'installation de bornes de réparation libre-service pour les vélos permet aux cyclistes de faire des réparations rapidement et gratuitement à l'aide d'outils attachés avec des fils en acier inoxydable. Une pompe intégrée à la borne permet également de gonfler les pneus.

Actuellement, une première borne de réparation est installée dans le parc Painter.

4 Sensibiliser BIXI à l'offre de vélos en libre-service sur le territoire de Saint-Laurent

- Il existe actuellement à Saint-Laurent un système de vélos en libre-service, nommé AccèsVélo et géré par MOBA, où des vélos sont mis à la disposition des employés municipaux.
- La CDPQ Infra s'est associée à BIXI afin d'offrir une alternative à la voiture aux futurs utilisateurs du Réseau électrique métropolitain (REM). Ainsi, BIXI a inclus Saint-Laurent dans le plan d'expansion de son réseau pour les cinq prochaines années.
- BIXI a lancé en 2017 un appel d'offres pour la production d'un vélopartage à assistance électrique (VAE). Ce nouveau vélo, qui portera le nom de « Boost », permettra d'étendre l'utilisation du vélopartage pour de plus longs trajets, en plus d'attirer une nouvelle clientèle. Saint-Laurent pourrait faire des représentations auprès de BIXI pour l'implantation de stations de VAE aux différentes gares de son territoire et aux principaux pôles d'emplois et d'études.

5 Évaluer la possibilité de synchroniser des feux de circulation pour améliorer la fluidité de la circulation cyclable

L'arrondissement pourrait évaluer la possibilité de mettre en place un projet pilote de synchronisation des feux de circulation afin de fluidifier la circulation cyclable.

Source : Isabelle et le vélo, rue Boyer, arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie, juin 2016

6 Installer des goulottes

Une « goulotte » est un conduit incliné adjacent à un escalier et qui permet de guider les vélos lors de la descente et de la remontée des marches.

À Saint-Laurent, des goulottes pourront être installées dans les stations de métro et de train afin de favoriser l'intermodalité (train, métro et vélo) sans gêner la marche dans les escaliers si elles sont positionnées contre les parois.

Source : Mottez.com

7 Organiser des événements pour encourager les transports actifs sur le territoire laurentien

Maîtres d'ouvrage

- Arrondissement de Saint-Laurent
- Ville de Montréal

Partenaires

- Commissions scolaires de Montréal
- Entreprises
- Commerces
- BIXI
- Cégeps

Indicateurs de suivi

- Nombre de stationnements pour vélos
- Nombre de stations pour vélos en libre-service

Actions liées

1-01 Développement d'un réseau cyclable structurant à l'échelle de l'île de Montréal

1-02 Développement d'un réseau cyclable continu et efficace à l'échelle du territoire de Saint-Laurent

1-03 Développement d'un réseau cyclable quatre saisons

1-10 Développement et promotion de l'intermodalité sur le territoire

2-05 Amélioration de l'expérience cycliste

Référence

- Vélo Québec, *Plan directeur de stationnements pour vélo à l'arrondissement Saint-Laurent*, 2012

1-05 DÉVELOPPEMENT D'UN RÉSEAU PIÉTONNIER CONTINU

Objectifs spécifiques

- Améliorer l'efficacité des déplacements des piétons dans l'arrondissement.
- Sécuriser les déplacements piétonniers.
- Pallier la déficience en aménagements piétonniers.

Lieux d'implantation recommandés

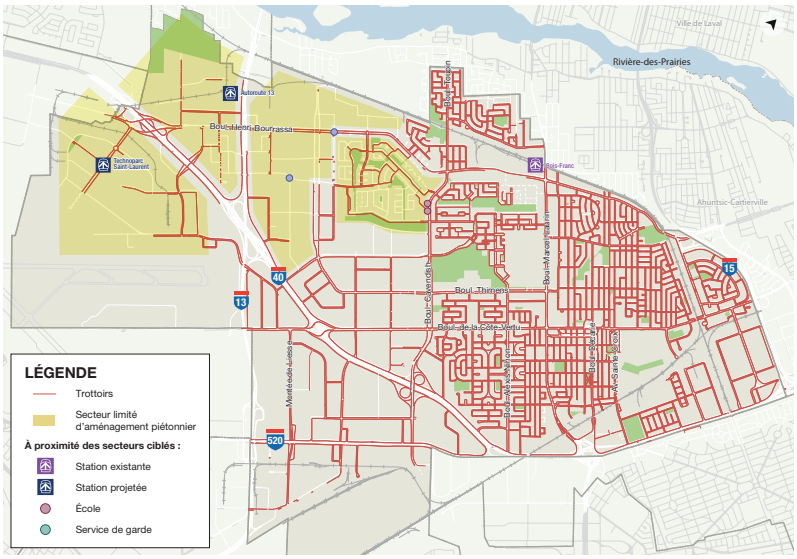
- Rues dépourvues de trottoirs.
- Secteurs à forte concentration de débits piétonniers.

Intervention à mettre en place

1 Aménager des trottoirs en continu sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement

L'arrondissement réalisera un plan directeur piétonnier pour son territoire. Ce plan lui permettra de planifier, de prioriser et d'identifier les aménagements relatifs à la desserte des piétons.

Secteurs limités en aménagement piétonnier



Maître d'ouvrage

- Arrondissement de Saint-Laurent

Partenaire

- Ville de Montréal

Indicateurs de suivi

- Nombre de km de trottoirs
- Réalisation d'un plan piétonnier
- Part modale de la marche

Actions liées

1-10 Développement et promotion de l'intermodalité sur le territoire

2-03 Amélioration de l'expérience piétonne

2-06 Sécurisation des déplacements aux abords des écoles et des parcs

Référence

S.O.

1-06 POURSUITE DU DÉPLOIEMENT DES MESURES PRÉFÉRENTIELLES POUR BUS

Objectifs spécifiques

- Améliorer l'efficacité, la fiabilité et la ponctualité du service d'autobus de la STM.
- Améliorer la compétitivité du transport collectif face à l'auto-solo pour l'ensemble des déplacements.

Lieux d'implantation recommandés

Axes névralgiques établis selon les besoins de la STM et du RTM.

Source : CIMA+

Interventions à mettre en place

1 Accompagner la STM et le RTM dans la mise en place de mesures préférentielles pour bus

- Les mesures préférentielles pour bus (MPB) sont des interventions sur le réseau routier permettant d'offrir une priorité au transport collectif et d'améliorer la rapidité et la ponctualité du service, en plus de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES). Les MPB courantes sont les voies réservées, le feu prioritaire, l'optimisation des phasages des feux de circulation et les voies d'évitement de files d'attente près des intersections.

Mesures préférentielles pour bus actuelles, projetées et à l'étude sur le territoire laurentien

2 Assurer le soutien technique et l'accompagnement de la STM pour la mise en place du service rapide par bus (SRB) Côte-Vertu/Sauvé

- Des feux prioritaires pour autobus ainsi qu'une voie réservée en rive de la chaussée identifiée, par un marquage coloré distinct, seront aménagés sur le boulevard Côte-Vertu en direction ouest, entre la gare Montpellier et la station de métro Côte-Vertu. La voie réservée est dédiée exclusivement aux autobus 24 h/24, 7 j/7 et des feux chandelles seront actifs dans le sens inverse de la voie exclusive, permettant des gains de temps dans les deux directions.

Maîtres d'ouvrage

- STM
- RTM

Partenaires

- MTMDET
- Ville de Montréal
- Arrondissement de Saint-Laurent

Indicateurs de suivi

- Nombre de feux prioritaires pour bus
- Nombre de kilomètres de voies réservées

Actions liées

1-07	Ajustement de l'offre en transport collectif
1-08	Amélioration de l'expérience en transport collectif
3-04	Fluidification de la circulation sur les grands axes

Référence

S.O.

1-07 AJUSTEMENT DE L'OFFRE EN TRANSPORT COLLECTIF

Objectifs spécifiques

- Arrimer l'offre en transport collectif aux besoins en déplacements des employés.
- Arrimer l'offre en transport collectif avec les besoins actuels et à venir de l'arrondissement.
- Assurer des conditions favorables à la desserte en transport collectif pour les nouveaux secteurs et ceux existants.
- Améliorer la desserte en transport collectif pour les secteurs résidentiels Chameran, Bois-Franc et Nouveau Saint-Laurent.
- Offrir des liens plus directs entre les secteurs industriels et les couronnes.

Lieux d'implantation recommandés

- Secteurs industriels.
- Secteurs résidentiels à proximité des gares.
- Futurs développements immobiliers.

Interventions à mettre en place

1 Sensibiliser les promoteurs immobiliers à communiquer avec l'arrondissement et avec les sociétés de transport en amont de la réalisation de leurs plans

- Lors de l'ébauche des plans de sites, une collaboration avec les sociétés de transport permet d'assurer une trame de rue optimale pour la desserte en transport collectif, ainsi qu'un acheminement piétonnier et cyclable sécuritaire et efficace vers les accès au réseau.

2 Développer une collaboration étroite entre les sociétés de transport et les entreprises

- Technoparc Montréal a, depuis plusieurs années, un comité de transport qui s'assure que les services de transport collectif répondent adéquatement aux besoins de ses travailleurs. Animé par MOBA, ce comité est composé d'un représentant par entreprise, de la STM, de la Ville de Montréal et de Technoparc Montréal. Cette même approche pourrait être envisagée dans d'autres secteurs d'emploi, afin d'amener une collaboration entre les entreprises et les sociétés de transport.

3 Réaliser des représentations auprès de la STL et du CITPI pour évaluer la possibilité de faire des rabattements vers la future station A-13 du REM

- Avec la venue de la gare A-13, qui comprend un débarcadère pour autobus, la STL et le CITPI pourraient évaluer la possibilité d'effectuer des rabattements pour desservir le secteur industriel de Saint-Laurent. Afin de faciliter le rabattement des autobus de la STL vers cette gare, une voie réservée pour autobus devra être aménagée aux abords du pont Louis-Bisson.

4 Accompagner la STM dans la bonification de la desserte en transport collectif pour le secteur Chameran

- Une desserte à proximité des secteurs résidentiels à haute densité est souhaitable, tel que suggéré dans le *Guide d'aménagement de la STM,* afin de réduire les distances de marche des usagers (distance acceptable de moins de 500 m).

5 Améliorer l'accès au réseau collectif des secteurs n'ayant pas une trame de rue favorable à la desserte en transport collectif (Chameran, Nouveau Saint-Laurent et Bois-Franc)

- L'arrondissement envisage d'aménager des passages piétonniers dans l'objectif d'augmenter la perméabilité des secteurs et de réduire les distances de marche à parcourir pour atteindre un arrêt d'autobus.

6 Planifier le développement de secteurs TOD

- Dans une perspective de développer des secteurs industriels et d'emplois centrés sur l'utilisation du transport collectif, les secteurs TOD (*Transit-Oriented Development*) suivants seront planifiés :
  - TOD industriel Gare A-40;
  - TOD portes d'entrées;
  - TOD d'affaires Technoparc.

Maîtres d'ouvrage

- STM
- RTM
- STL
- CITPI
- Arrondissement de Saint-Laurent

Partenaires

- Ville de Montréal
- Entreprises
- MOBA
- Promoteurs immobiliers

Indicateur de suivi

S.0.

Action liée

1-08 Amélioration de l'expérience en transport collectif

Référence

- *Guide d'aménagement de la STM*, 2007

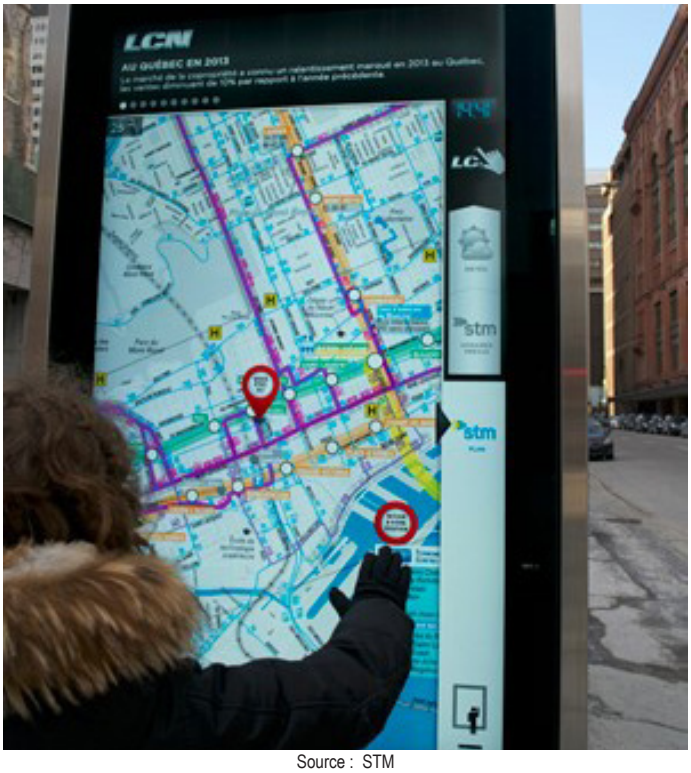
1-08 AMÉLIORATION DE L'EXPÉRIENCE EN TRANSPORT COLLECTIF

Objectif spécifique

› Améliorer l'expérience client lors des déplacements en transport collectif (information à la clientèle, intermodalité, confort, sécurité et rapidité).

Lieu d'implantation recommandé

› Ensemble du territoire de Saint-Laurent.



Source : STM

Interventions à mettre en place

1 Élaborer un plan directeur pour la mise en place d'une signalisation d'acheminement pour piétons à destination des pôles de transports

- L'arrondissement souhaite élaborer, en collaboration avec la STM et le RTM, un plan directeur de signalisation d'acheminement du réseau cyclable et piétonnier vers les modes lourds. La signalisation permettrait d'informer les utilisateurs sur l'itinéraire et la distance à pied vers la station de métro ou la gare la plus proche.

2 Poursuivre le déploiement des nouveaux abribus de la STM dans l'arrondissement, conformément au plan établi sur le territoire montréalais

- Ce nouveau modèle d'abribus, issu d'un concours mené conjointement en 2009 avec Design Montréal, peut comprendre des technologies sans fil. Il peut aussi intégrer une interface numérique interactive permettant aux utilisateurs d'interroger le système ou d'entrer en contact avec un agent de sécurité en cas d'urgence.

3 Encourager la poursuite du déploiement du programme iBus de la STM

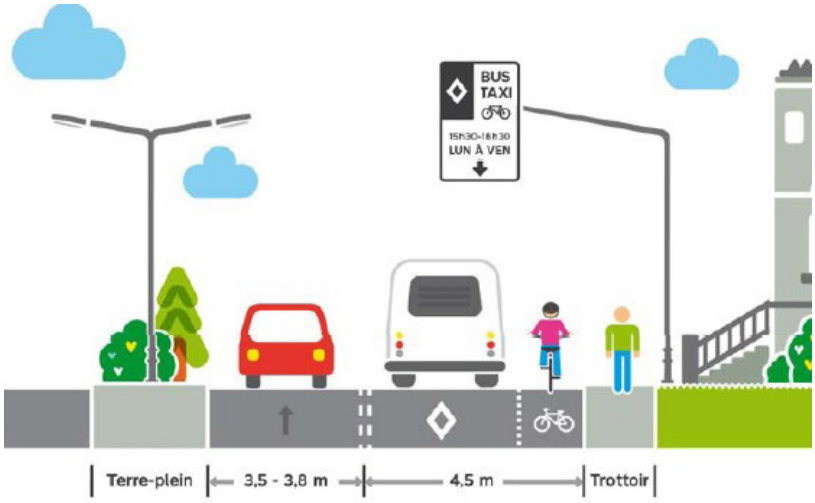
- Le projet iBus de la STM vise à informer en temps réel les clients de l'état du service, par le biais de panneaux d'affichage électroniques, aux principaux arrêts d'autobus ainsi qu'à l'intérieur des autobus (ex. : retard et heure d'arrivée).

Exemple de panneaux d'affichage électroniques

Source : CIMA+

4 Déployer un projet pilote visant le partage des voies réservées (bus, vélo, covoiturage)

- La STM prévoit pour 2018 l'implantation d'un projet pilote bus/vélo sur le boulevard Thimens de 5,3 km entre les boulevards Alexis-Nihon (est) et Henri-Bourassa (ouest), étant donné sa configuration très large et ses débits véhiculaires modérés. Rappelons que les voies partagées bus/vélo créent une séparation physique entre les véhicules et les piétons, ce qui augmente le sentiment de sécurité de ces derniers.



Source : STM, concept projet pilote rue Viau

Source : STM, rue Viau

5 Élaborer un plan d'accès pour personnes à mobilité réduite à proximité des modes lourds (gare de trains et station de métro)

- L'arrondissement, la STM et prochainement CDPQ Infra s'assurent que les gares et métros soient facilement accessibles pour les personnes à mobilité réduite (PMR). D'ailleurs, en 2017, la STM entreprend les travaux pour l'aménagement d'un ascenseur au métro du Collège.
- L'arrondissement pourrait faire des représentations auprès du RTM pour évaluer la possibilité d'aménager un débarcadère pour PMR à proximité de l'entrée ou à même le débarcadère d'autobus de la station de métro Côte-Vertu (dotée d'ascenseurs), afin de faciliter leur accès.

Maîtres d'ouvrage

- STM
- RTM

Partenaires

- Arrondissement de Saint-Laurent
- Ville de Montréal
- MTMDET
- MOBA

Indicateur de suivi

- Part modale du transport collectif

Actions liées

1-06	Poursuite du déploiement des mesures préférentielles pour bus
1-07	Ajustement de l'offre en transport collectif
1-10	Développement et promotion de l'intermodalité sur le territoire
2-03	Amélioration de l'expérience piétonne
2-05	Amélioration de l'expérience cycliste

Référence

S.O.

1-09 BONIFICATION DE L'OFFRE DE MOBILITÉ PARTAGÉE

Objectifs spécifiques

- Améliorer l'offre du service d'autopartage dans l'arrondissement.
- Réduire la dépendance à l'auto-solo.
- Créer des incitatifs au covoiturage.

Lieu d'implantation recommandé

- Ensemble du territoire de Saint-Laurent, particulièrement à proximité des édifices publics, des modes lourds en transport collectif et des pôles générateurs de déplacements.

Interventions à mettre en place

1 Soutenir le développement et la promotion du service d'autopartage

- L'arrondissement travaillera en partenariat avec MOBA et les sociétés de véhicules libre-service :
  - Réserver d'autres places de stationnement d'autopartage hors rue et sur rue dans le domaine public;
  - Inciter les entreprises et les institutions à ajouter des cases de stationnement pour l'autopartage dans leur stationnement privé.

Communauto a déjà identifié trois secteurs d'intérêt pour l'implantation de nouvelles stations de véhicules libre-service : la gare Montpellier, le boulevard Alexis-Nihon au sud du boulevard Côte-Vertu et la station de métro Du Collège.

2 Soutenir le développement et la promotion du service de covoiturage, en collaboration avec MOBA

- L'arrondissement a pour objectif d'encourager les principaux pôles générateurs de déplacements (établissements scolaires, entreprises et centres commerciaux) de son territoire à aménager des places de stationnement destinées au covoiturage.

MOBA offre du soutien et de l'information quant au développement et à la promotion du covoiturage.

3 Soutenir le développement et la promotion de l'offre de véhicules en libre-service

- Les véhicules en libre-service permettent aux usagers de louer des véhicules stationnés à même la rue, puis de les stationner n'importe où, tant que cet emplacement se trouve à l'intérieur des limites des territoires préétablis.
  - L'arrondissement soutient l'implantation des services de véhicules en libre-service sur son territoire en permettant aux utilisateurs, au moyen de vignettes universelles, de se stationner dans les zones SRRR.

4 Intégrer des stationnements pour les covoitureurs dans les nouveaux projets immobiliers

- L'arrondissement pourrait étudier 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).

5 Distribuer aux citoyens et aux employés qui travaillent dans l'arrondissement des trousses présentant les différents services alternatifs à l'auto-solo adaptés au secteur d'habitation ou de travail de l'usager

- L'arrondissement souhaite produire, en partenariat avec MOBA, un plan de communication visant à faire connaître les modes alternatifs à l'auto-solo existants sur le territoire et à expliquer le fonctionnement de ces différents modes.

6 Poursuivre la mise en place de plans de gestion des déplacements chez les grands employeurs (dont l'arrondissement)

- En janvier 2010, l'arrondissement a émis un règlement afin d'exiger un plan de gestion des déplacements (PGD) pour tous les nouveaux projets institutionnels, commerciaux ou industriels offrant plus de 100 cases de stationnement. Cette réglementation prévoit que l'employeur se fixe des objectifs de diminution de l'auto-solo, propose aux employés des modes alternatifs et mette à jour le plan aux trois ans.

7 Évaluer la possibilité de mettre en place un moyen réglementaire pour inciter les entreprises à émettre un PGD

- Dans un contexte de réchauffement planétaire, la Ville de Montréal appuie le développement des transports collectifs et actifs par le biais de son Plan de transport et des exigences en matière d'études d'impact sur les déplacements. Un effort quant à la réduction de l'utilisation de l'auto-solo et des espaces de stationnement offerts est souhaité. Dans ce sens, lors de la demande d'un permis pour des travaux, l'arrondissement pourrait exiger un PGD pour les entreprises qui disposent déjà de plus de 100 cases de stationnement. Celles-ci auraient ainsi à répondre aux mêmes exigences que les nouvelles entreprises.

8 Effectuer des représentations auprès de partenaires pour évaluer la possibilité de mettre en place un projet pilote de microtransit

- Comme son nom l'indique, le microtransit se déroule sur une échelle plus petite et donc plus flexible que le transport collectif traditionnel. Il s'agit d'une offre en transport partagé flexible en minibus dont les trajets et les horaires sont définis en fonction de la demande des consommateurs. Ainsi, la mobilité partagée permet de faire les premiers et les derniers kilomètres d'un trajet réalisé en transport collectif.

9 Soutenir et promouvoir le développement d'innovations technologiques pour les offres alternatives à l'auto-solo

- Plusieurs applications mobiles sont en pleine émergence pour offrir des services alternatifs à l'auto-solo à plus grande échelle, afin de rejoindre tous les utilisateurs. En collaboration avec MOBA, l'arrondissement pourrait promouvoir ces applications auprès de ses citoyens et ses employés.

Maître d'ouvrage

- Communauto
- Car2go

Partenaires

- Arrondissement de Saint-Laurent
- Ville de Montréal
- MTMDET
- MOBA
- RTM
- CDPQ Infra

Indicateurs de suivi

- Nombre de plans de gestion des déplacements (PDG)
- Part modale de covoiturage (passager)

Action liée

1-08 Amélioration de l'expérience en transport collectif

Référence

S.O.

1-10 DÉVELOPPEMENT ET PROMOTION DE L'INTERMODALITÉ SUR LE TERRITOIRE

Source : Eco-compteur

Objectif spécifique

› Assurer la synergie des modes de transport afin d'offrir aux voyageurs une option avantageuse à l'auto-solo.

Lieu d'implantation recommandé

› Ensemble du territoire de Saint-Laurent.

Interventions à mettre en place

1 Réaliser des représentations auprès des partenaires d'offre alternative à l'auto-solo pour le développement d'une tarification intégrée

- Le concept de tarification intégrée permet d'augmenter la part de marché en offrant une tarification avantageuse lors de l'abonnement à plusieurs services de transports alternatifs à l'automobile et en facilitant le paiement des titres.

2 Soutenir les démarches de la CDPQ Infra pour l'aménagement de gares multimodales

- CDPQ Infra a signé des ententes avec BIXI, Car2go, Netlift, Téo Taxi et Vélo Québec afin de permettre aux usagers du REM d'accéder ou de quitter les stations par des moyens alternatifs à l'auto-solo. Ces nouveaux services s'ajouteront aux réseaux de transport collectif en cours d'optimisation.

3 Aménager des pôles de mobilité durable

- La Ville de Montréal envisage, en collaboration avec l'arrondissement et les différents partenaires, l'implantation de pôles de mobilité durable. Ces pôles permettront de regrouper au même endroit différents services de mobilité tels que des stations BIXI et Communauto, des véhicules en libre-service (Car2go et Auto-mobile), des bornes de recharge électrique, des stationnements pour vélos clos afin de les protéger des intempéries et une accessibilité aux arrêts d'autobus. Sur le territoire laurentien, la Ville de Montréal cible en priorité le secteur des cégeps et les gares du projet de REM pour accueillir ces pôles de mobilité durable.

4 Assurer le raccordement des stations de train aux réseaux piétonniers et cyclables avec la venue du REM

- L'arrondissement réalisera des études pour assurer le raccordement des réseaux piétonnier et cyclable aux gares du REM.

Maître d'ouvrage

› Arrondissement de Saint-Laurent
› Ville de Montréal
› CDPQ Infra

Partenaires

› STM
› RTM
› STL
› CITPI
› MOBA
› BIXI
› Netlift
› Téo Taxi
› Car2go
› Communauto
› Vélo Québec

Indicateur de suivi

S.O.

Actions liées

1-08 Amélioration de l'expérience client en transport collectif

2-03 Amélioration de l'expérience piétonne

Référence

S.O.

AXE 2

Sécurité et qualité de vie

Axe 2 - Sécurité et qualité de vie

La sécurité des déplacements et la qualité de vie des citoyens sont des éléments prioritaires dans la planification des transports à l'échelle locale et concernent l'ensemble des usagers. La qualité de vie liée à la mobilité touche divers aspects tels que les milieux de vie propices aux échanges, l'environnement urbain favorable à la marche, le confort et la convivialité des déplacements dans le voisinage. Elle concerne aussi les services et les équipements communautaires, de même que les effets des transports sur la santé (pollution atmosphérique, stress, sédentarité, etc.). De plus, le taux de déplacements à pied et à vélo est directement relié au sentiment de sécurité perçu par la population.

Afin d'assurer le bien-être des citoyens et des employés du territoire laurentien, l'arrondissement s'engage à poursuivre ses efforts pour réduire le nombre de collisions sur ses grands boulevards tels que Henri-Bourassa, Marcel-Laurin et de la Côte-Vertu, pour limiter les écarts de vitesse dans les zones sensibles comptant de nombreux usagers vulnérables et pour s'assurer de mettre en place des conditions favorables à la marche. L'aménagement d'un cadre bâti qui encourage les modes actifs contribue également à l'amélioration de la santé publique.

L'axe 2 du présent PLD souligne les interventions permettant d'augmenter la sécurité aux abords des intersections, des parcs et des établissements scolaires, en plus de proposer des espaces dédiés aux piétons.

5.1 Objectifs et interventions

Les objectifs du PLD de l'arrondissement pour cet axe sont notamment :

- Faire respecter les vitesses affichées, particulièrement dans les zones de 30 km/h;
- Sécuriser les déplacements en modes actifs;
- Sécuriser les déplacements aux abords des écoles et des parcs;
- Contribuer à réduire l'impact environnemental du transport;
- Sensibiliser les citoyens au respect du code de la sécurité routière.

Les interventions découlant des objectifs énumérés ci-haut ainsi que du portrait et du diagnostic sont détaillées dans les fiches suivantes :

2-01 Mise en place de mesures de modération de la circulation sur les axes routiers sensibles;

2-02 Traitement des requêtes citoyennes relatives à la circulation;

2-03 Amélioration de l'expérience piétonne;

2-04 Sécurisation des déplacements aux intersections pour les modes actifs;

2-05 Amélioration de l'expérience cycliste;

2-06 Sécurisation des déplacements aux abords des écoles et des parcs;

2-07 Implantation de mesures favorisant la mobilité durable;

2-08 Sensibilisation des citoyens au respect du Code de la sécurité routière.

2-01 MISE EN PLACE DE MESURES DE MODÉRATION DE LA CIRCULATION SUR LES AXES ROUTIERS SENSIBLES

Objectifs spécifiques

- Améliorer la sécurité routière pour les piétons et les cyclistes dans les artères, les points de passage (viaduc) et près des écoles.
- Faire respecter les vitesses affichées, particulièrement dans les zones de 30 km/h.
- Diminuer la circulation de transit sur les rues locales.

Lieux d'implantation recommandés

- Axes pour lesquels les plaintes reçues sont justifiées.
- Rues identifiées comme problématiques selon les relevés de vitesse.
- Rues locales propices au transit.

Intervention à mettre en place

1 Implanter des mesures d'apaisement de la circulation

- Afin d'identifier les rues locales les plus propices à accueillir des mesures de modération, une comparaison entre la vitesse pratiquée au 85e centile et la vitesse affichée est régulièrement réalisée sur les axes routiers.

  D'ailleurs, à la suite de l'implantation du programme Vision zéro de la Ville de Montréal, l'arrondissement prévoit continuer la mise en place de mesures de modération sur son territoire, dans les quartiers résidentiels et les zones scolaires (limite de 30 km/h) et sur certaines collectrices ou artères (limite de 40 km/h).

  À moyen terme, l'arrondissement, en collaboration avec la Ville de Montréal, prévoit la requalification du boulevard Thimens entre le boulevard Cavendish et la rue Grenet, en raison de la présence de nombreux lieux publics. Il souhaite faire de ce boulevard l'axe civique du territoire laurentien en l'aménageant à l'échelle humaine pour favoriser les transports actifs et collectifs, en plus d'y implanter des mesures pour apaiser la circulation.

Maîtres d'ouvrage

- Arrondissement de Saint-Laurent (pour les rues locales)
- Ville de Montréal (pour les artères et collectrices)

Partenaires

- SPVM
- Commissions scolaires

Indicateurs de suivi

- Nombre de mesures de modération mises en place sur les axes problématiques
- Nombre de collisions

Actions liées

2-02 Traitement des requêtes citoyennes relatives à la circulation

2-03 Amélioration de l'expérience piétonne

2-06 Sécurisation des déplacements aux abords des écoles et des parcs

Référence

S.O.

2-02 TRAITEMENT DES REQUÊTES CITOYENNES RELATIVES À LA CIRCULATION

Objectif spécifique

› Répondre aux plaintes des citoyens en matière de circulation.

Lieux d'implantation recommandés

› Axes pour lesquels les plaintes reçues sont justifiées.
› Rues identifiées comme problématiques selon les relevés de vitesse.

Intervention à mettre en place

1 Développer un processus automatisé de traitement des plaintes relatives à la circulation

- L'arrondissement se dotera d'un système de traitement des plaintes relatives à la circulation. Ce système permettra de réaliser les éléments suivants :
  - Définir la pertinence ou non d'intervenir sur un axe routier;
  - Créer une base de données pour références futures;
  - Fournir les informations sur les interventions réalisées (ex. : localisation des mesures de modération à travers l'arrondissement).

Maître d'ouvrage

› Arrondissement de Saint-Laurent

Partenaire

S.O.

Indicateur de suivi

› Délai de réponse aux requêtes

Action liée

2-01 Mise en place de mesures de modération de la circulation sur les axes routiers sensibles

Référence

S.O.

2-03 AMÉLIORATION DE L'EXPÉRIENCE PIÉTONNE

Objectifs spécifiques

- Améliorer la convivialité des déplacements piétonniers dans l'arrondissement.
- Sécuriser les déplacements piétonniers dans l'arrondissement.
- Adapter l'éclairage aux piétons.
- Améliorer la visibilité du piéton aux intersections.

Lieux d'implantation recommandés

- Rues sans trottoirs.
- Secteurs à forte concentration de débits piétonniers.
- Secteurs à concentration de populations sensibles.
- Futures rues et/ou développements de l'arrondissement.

Interventions à mettre en place

1 Améliorer la convivialité des déplacements piétonniers sur les axes névralgiques de l'arrondissement

- Différentes interventions peuvent être effectuées afin d'améliorer la convivialité des déplacements piétonniers sur le réseau routier de l'arrondissement :
  - Élargissement des trottoirs;
  - Aménagement d'avancées de trottoirs aux intersections;
  - Ajout de mobiliers urbains (bancs, poubelle, etc.) le long du cheminement piétonnier;
  - Ajout de plantation d'arbres;
  - Aménagement de placettes ou de « halte-jasettes ».

Ces différentes interventions ne sont cependant pas possibles sur l'ensemble des axes routiers de l'arrondissement, puisque l'emprise nécessaire n'est pas toujours suffisante.

Le boulevard Décarie entre le boulevard de la Côte-Vertu et la rue du Collège est un bon exemple d'aménagement convivial pour le piéton (trottoirs larges, mobiliers urbains conviviaux, plantation d'arbres, etc.).

Boulevard Décarie

2 Réaliser une étude sur l'éclairage aux endroits identifiés comme déficients par les citoyens et les travailleurs

- Saint-Laurent souhaite utiliser des éclairages adaptés à la fois aux automobilistes et aux piétons, à l'image du mobilier d'éclairage utilisé dans le Quartier international et Technoparc Montréal.

Avenue Marie-Curie

Source : Google Street View

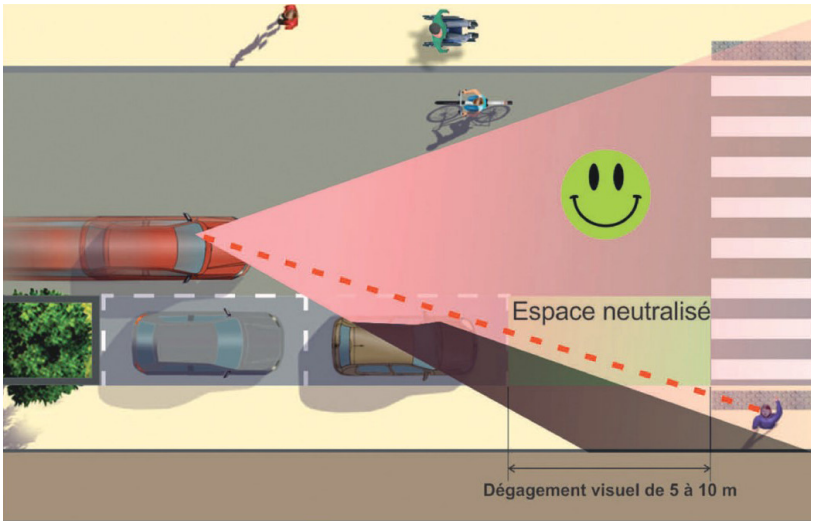
3 Intégrer les transports actifs en amont de chacun des projets d'aménagement ou de réfection

- Le *Guide d'exigences en matière d'études d'impact sur les déplacements* (EID) de la Ville de Montréal prévoit que les promoteurs identifient sur leur plan de site les aménagements en faveur des piétons et cyclistes.

Source : Ville de Montréal

4 Assurer le respect du dégagement d'un rayon de 5 m exigé par le Code de sécurité routière au niveau des intersections

- L'amélioration de la visibilité au niveau de l'intersection se fait en assurant un dégagement suffisant aux abords des intersections (dégagement sur tous les coins de l'intersection).



Source : Cerema

Maître d'ouvrage

› Arrondissement de Saint-Laurent

Partenaires

› Ville de Montréal
› SPVM

Indicateurs de suivi

› Nombre de km de trottoirs
› Nombre de poteaux d'éclairage nouvelle génération

Actions liées

1-05 Développement d'un réseau piétonnier continu

2-06 Sécurisation des déplacements aux abords des écoles et des parcs

2-07 Implantation de mesures favorisant la mobilité durable

Références

› Ville de Montréal, Direction des transports, *Quartiers verts : Guide d'aménagement durable des rues de Montréal* - Fascicule 1, avril 2013, 194 pages
› Ville de Montréal, *Charte du piéton - Plan de transport de Montréal*, juin 2006, 58 pages
› Ville de Montréal, Direction des transports, *Exigences en matière d'études d'impact sur les déplacements*, février 2009, version 6.1

2-04 SÉCURISATION DES DÉPLACEMENTS AUX INTERSECTIONS POUR LES MODES ACTIFS

Objectifs spécifiques

- Renforcer la sécurité des piétons aux intersections.
- Diminuer le nombre de collisions impliquant un usager vulnérable.
- Assurer un temps de traverse suffisant pour les piétons.

Lieux d'implantation recommandés

- Intersections présentant un fort potentiel de collisions.

Interventions à mettre en place

1 Renforcer la sécurité des piétons aux intersections accidentogènes

- Plusieurs mesures peuvent être mises en place pour sécuriser les intersections dont le dégagement des champs de visibilité, l'installation de feux piétons (si justifié), un réaménagement géométrique, la bonification de l'éclairage, la modification du marquage des passages piétonniers et 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.

2 Réviser le temps de traverse accordé aux piétons (en lien avec la mise aux normes des feux)

- La mise aux normes (MAN) des feux sur le réseau artériel a déjà été amorcée par la Ville de Montréal dans plus de 24 intersections du territoire laurentien. Cette MAN permettra d'améliorer la sécurité des traverses piétonnes par les interventions suivantes :
  - Installation de feux à décompte pour piétons et utilisation d'un intervalle de protection pour les piétons respectant la norme préparée par la Direction des transports;
  - Introduction des phases de traverses piétonnes exclusives dans le cycle des feux de circulation;
  - Ajustement du temps de traverse pour piétons des feux à décompte numérique aux endroits où la proportion de personnes âgées ou à mobilité réduite est élevée;
  - Implantation de feux sonores pour les personnes ayant une déficience visuelle.

3 Canaliser les déplacements piétonniers

- L'arrondissement étudie la possibilité d'installer des clôtures à certains endroits, afin de canaliser les déplacements piétons aux intersections.

Maîtres d'ouvrage

- Arrondissement de Saint-Laurent (rues locales)
- Ville de Montréal (artères et collectrices)

Partenaire

- SPVM

Indicateurs de suivi

- Nombre de collisions impliquant des piétons et cyclistes
- Nombre d'accidents graves

Actions liées

2-03 Amélioration de l'expérience piétonne

2-05 Amélioration de l'expérience cycliste

Références

- Ville de Montréal, *Charte du piéton - Plan de transport de Montréal*, juin 2006, 58 pages
- MTMDET, *Signalisation routière*, Tome IV, 2012

2-05 AMÉLIORATION DE L'EXPÉRIENCE CYCLISTE

Objectifs spécifiques

- Améliorer la convivialité des déplacements cyclistes dans les secteurs industriels et sur les axes névralgiques de l'arrondissement.
- Sécuriser les déplacements cyclistes.

Lieux d'implantation recommandés

- Secteurs industriels.
- Grands axes de l'arrondissement.

Interventions à mettre en place

1 Poursuivre l'aménagement de sas vélos

- Le sas vélo est un espace réservé aux cyclistes situé devant les voitures arrêtées à une intersection régie par des feux de circulation :
  - Augmenter la visibilité du cycliste face aux autres usagers de la route;
  - Améliorer la sécurité du cycliste lorsqu'il tourne à gauche, en lui permettant de se prépositionner sur la partie gauche de la chaussée, en avant des véhicules;
  - Éviter que le cycliste soit dans l'angle mort des véhicules au feu vert;
  - Éviter que le cycliste respire les gaz d'échappement.

Source : Google Street View, sas vélo à l'intersection de l'avenue Sainte-Croix et du boulevard de la Côte-Vertu

2 Aménager un espace tampon pour éviter l'emportiérage des cyclistes en bordure des stationnements sur rue

- Aménager une zone tampon de 0,5 m de largeur entre les places de stationnement sur rue et les bandes cyclables permet de limiter le risque d'emportiérage des cyclistes.

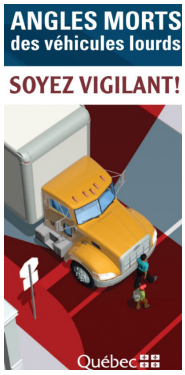
Source : Vélo Québec, exemple de zone tampon

3 Autoriser les cyclistes à circuler à contresens dans certaines rues à sens unique

- Cette mesure permet de réduire le nombre de détours effectués par les cyclistes en leur offrant le chemin le plus court.

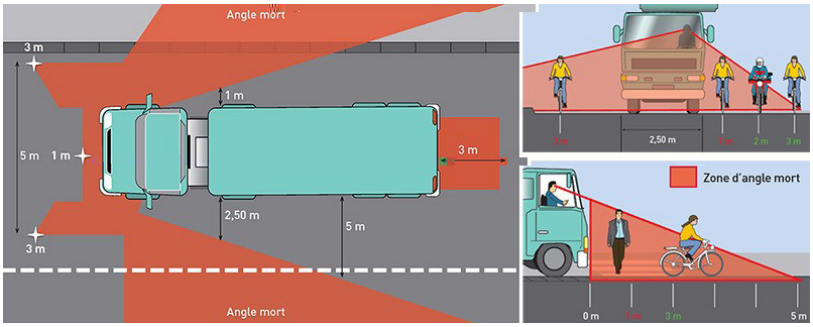
4 Sensibiliser les cyclistes et les citoyens à l'angle mort des véhicules lourds

- Depuis quelques années, la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) réalise des campagnes de sensibilisation auprès des cyclistes et citoyens, afin de les informer quant à l'ampleur de l'angle mort des véhicules lourds et aux règles de conduite à respecter lorsqu'ils circulent à vélo à proximité de véhicules lourds.



Source : SAAQ

Angles morts d'un camion



Source : Prévention et sécurité routière, Paris

Maître d'ouvrage

- Arrondissement de Saint-Laurent

Partenaires

- Ville de Montréal
- SPVM
- STM
- SAAQ

Indicateurs de suivi

- Nombre de sas vélo aménagés
- Nombre de collisions impliquant un cycliste

Actions liées

1-01 Développement d'un réseau cyclable structurant à l'échelle de l'île de Montréal

1-02 Développement d'un réseau cyclable continu et efficace à l'échelle du territoire de Saint-Laurent

1-09 Bonification de l'offre de mobilité partagée

2-06 Sécurisation des déplacements aux abords des écoles et des parcs

4-02 Amélioration de la cohabitation entre les véhicules lourds et les usagers vulnérables

Références

- Cerema, Fiche n° 01 – *Plus de cohérence dans le déploiement du double sens cyclable dans les voies limitées à 30 km/h ou moins*
- Cerema, Fiche n° 12 – *La possibilité du sas cycliste sans bande d'accès*
- SAAQ, *Angles morts des véhicules lourds - Soyez vigilant!*, 5 pages

2-06 SÉCURISATION DES DÉPLACEMENTS AUX ABORDS DES ÉCOLES ET DES PARCS

Objectifs spécifiques

- Faire respecter les zones de 30 km/h.
- Aménager les corridors scolaires de manière à sécuriser les déplacements actifs des écoliers.
- Promouvoir la marche pour les déplacements maison-école.
- Réduire le nombre de parents qui accompagnent leurs enfants à l'école en automobile.
- Mettre en place des interventions physiques afin d'accroître la vigilance des automobilistes.
- Optimiser la gestion des déplacements véhiculaires près des écoles.

Lieu d'implantation recommandé

- Abords des garderies, écoles (primaires et secondaires), parcs et zones résidentielles avec une forte concentration d'enfants.

Interventions à mettre en place

1 Poursuivre la collaboration avec les établissements scolaires, afin d'assurer la sécurité des écoliers autour des écoles

- En collaboration avec les établissements scolaires, l'arrondissement continuera de planifier et d'intégrer des aménagements en faveur des piétons et des cyclistes le long des trajets scolaires pour sécuriser et encourager le transport actif des élèves du primaire.

2 Élaborer des coupes types pour les rues à 30 km/h aux abords des parcs et des écoles

- Les caractéristiques géométriques de la route telles que la largeur de la chaussée pavée, le nombre de voies, le dégagement latéral, la présence d'un terre-plein, la qualité de la chaussée et la présence de stationnement auront des impacts sur la vitesse pratiquée. Ainsi, l'avenue Saint-Exupéry, gagnante du prix de sécurité routière de l'AQTR en 2013, est un bon exemple d'intervention réalisée pour sécuriser les déplacements actifs et favoriser le respect de la limite de vitesse affichée.

Avenue de Saint-Exupéry, après le réaménagement

3 Encourager les écoles primaires à promouvoir la marche maison-école auprès des parents et écoliers

- Participer aux programmes de Trottibus ou Pédibus
- Participer au programme Cycliste averti

Maître d'ouvrage

› Arrondissement de Saint-Laurent

Partenaires

› Ville de Montréal
› SPVM
› Vélo Québec
› Commissions scolaires

Indicateur de suivi

› Part modale de la marche et du vélo chez les jeunes

Actions liées

2-01 Mise en place de mesures de modération de la circulation sur les axes routiers sensibles

2-03 Amélioration de l'expérience piétonne

2-05 Amélioration de l'expérience cycliste

Références

› P. Lewis et J. Torres, « Les parents et les déplacements entre la maison et l'école primaire : quelle place pour l'enfant dans la ville? », *Enfances, Familles, Générations*, no 12, 2010, p. 44-65 - www.efg.inrs.ca
› MTMDET, *Gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain*, 2015

2-07 IMPLANTATION DE MESURES FAVORISANT LA MOBILITÉ DURABLE

Objectifs spécifiques

- Améliorer le partage de l'espace public entre les différents modes.
- Améliorer la qualité de l'air et réduire les émissions de GES.
- Création de milieux de vie sécuritaires favorisant les déplacements de proximité et les transports actifs.

Lieu d'implantation recommandé

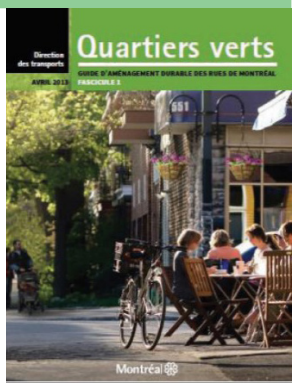
- Ensemble du territoire de Saint-Laurent, en priorisant les grands générateurs de déplacements.

Ruelle champêtre à l'intersection des rues Henri-Julien et Drolet à Montréal, verdie depuis 2000

Interventions à mettre en place

1 Bonifier et poursuivre l'aménagement de Quartiers verts sur le territoire de Saint-Laurent

- Un Quartier vert est un secteur dans lequel l'accès au transport en commun est facilité et dont la circulation automobile est restreinte aux déplacements locaux et se fait à de faibles vitesses afin de rendre l'utilisation des modes actifs conviviale. À ce jour, trois Quartiers verts sont situés dans l'arrondissement de Saint-Laurent : secteurs Toupin, Bois-Franc et Vieux-Saint-Laurent. Toutefois, afin que ces secteurs répondent à l'ensemble des exigences requises d'un Quartier vert, les éléments suivants doivent faire l'objet de bonification :
  - Aménager des équipements civiques au cœur des quartiers;
  - Implanter des commerces de voisinage;
  - Assurer un accès facile et direct au transport en commun à partir des habitations.



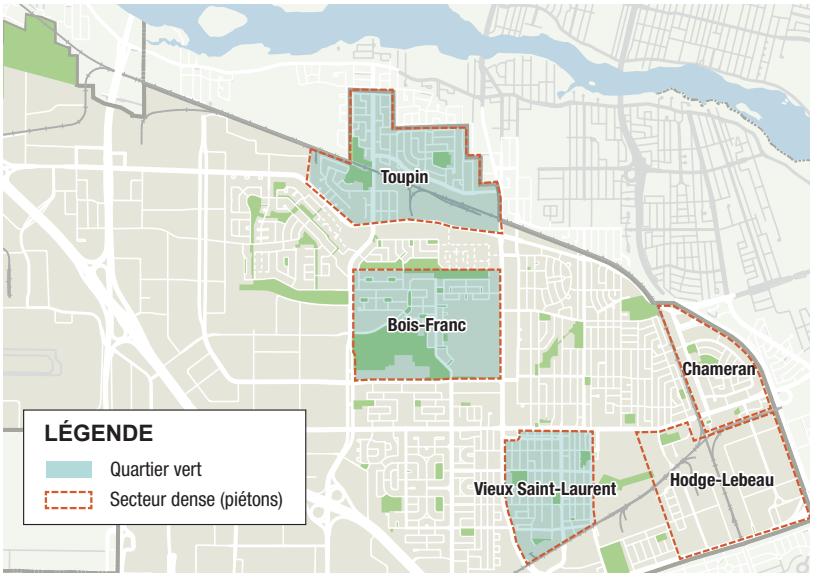
Source : Ville de Montréal

2 Poursuivre l'aménagement de rues piétonnes et partagées sur le territoire laurentien

- Le programme des rues piétonnes et partagées mis en place par la Ville de Montréal s'inscrit dans la mise en œuvre d'initiatives de piétonnisation pour redonner aux piétons la place qui leur revient. Dans le cadre du projet immobiler Kilmer, situé au sud de l'intersection du boulevard Marcel-Laurin et de la rue Saint-Louis, une rue partagée sera aménagée dès la mise en œuvre du projet. À long terme, l'implantation d'un lien multifonctionnel (lien vert) est prévu afin de relier le projet à la station de métro Du Collège qui se trouve à moins d'un kilomètre du site.
- Les secteurs suivants pourraient faire l'objet d'un projet pilote pour l'aménagement de rues piétonnes :
  - Chameran, en raison de sa forte densité;
  - Bois-Franc, par son titre de Quartier vert;
  - Hodge-Lebeau, dans l'optique de revitalisation du secteur en TOD industriel et dans la continuité de la traverse piétonne sur le boulevard Montpellier;
  - Vieux-Saint-Laurent, dans l'objectif d'aménager en ruelles vertes celles situées à proximité des deux stations de métro.

Source : Ville de Montréal

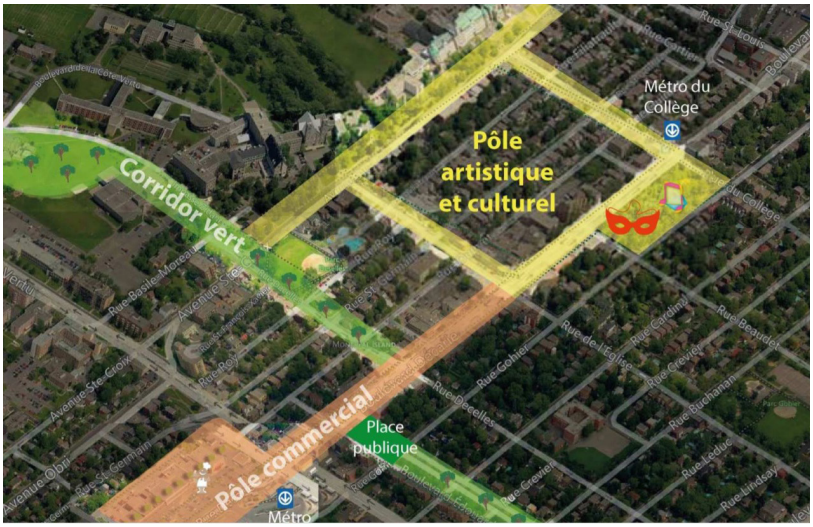
Quartiers verts et rues piétonnes potentielles



3 Poursuivre l'aménagement des Promenades urbaines

Le projet des Promenades urbaines s'inscrit dans la vision élaborée par la Ville de Montréal de « vivre la ville à pied », en proposant l'aménagement d'un réseau d'infrastructures vertes alliant biodiversité et urbanité à l'échelle métropolitaine.

Le projet pilote des Promenades urbaines de Saint-Laurent vise le secteur du Vieux-Saint-Laurent comme point de départ. Trois pôles spécifiques ont été identifiés pour orienter le projet : le pôle commercial, le corridor vert ainsi que le pôle artistique et culturel. Ce dernier inclut l'aménagement, au cours de l'été 2017, d'une place publique située à proximité de la station de métro Côte-Vertu.



Source : Ville de Montréal, aménagement de Promenades urbaines

Maîtres d'ouvrage

- Arrondissement de Saint-Laurent
- Ville de Montréal

Partenaire

- S.O.

Indicateurs de suivi

- Nombre d'aménagements piétonniers
- Longueur du réseau de rues piétonnes

Action liée

2-03 Amélioration de l'expérience piétonne

Références

- Ville de Montréal - Direction des transports, *Quartiers verts : Guide d'aménagement durable des rues de Montréal* - Fascicule 1, avril 2013, 194 pages
- Ville de Montréal, *Programme d'implantation de rues piétonnes ou partagées*, document préliminaire, édition 2016, 16 pages
- Ville de Montréal, *Promenades urbaines – La vision*, mai 2012, 69 pages

2-08 SENSIBILISATION DES CITOYENS AU RESPECT DU CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Source : SPVM

Objectif spécifique

› Sensibiliser les usagers de la route aux bons comportements à adopter pour un partage harmonieux et sécuritaire de la route pour tous les modes.

Lieu d'implantation recommandé

› Ensemble du territoire de Saint-Laurent, en priorisant les grands générateurs de déplacements et les secteurs sensibles à forte concentration d'usagers vulnérables.

Interventions à mettre en place

1 Poursuivre et bonifier l'échange d'information entre l'arrondissement et le SPVM

- L'arrondissement envisage d'organiser, de façon régulière, des rencontres avec le SPVM afin de prendre en compte les principaux problèmes rencontrés sur le réseau routier (automobilistes, piétons et cyclistes) et d'apporter des solutions pour y remédier.

2 Poursuivre les activités de sensibilisation auprès des parents et de leurs jeunes

- En collaboration avec le SPVM, l'arrondissement poursuivra ses différentes activités de sensibilisation sur le territoire laurentien, soit :
  - Campagne « 100 % vigilant »;
  - Opération annuelle de sensibilisation des parents;
  - Opérations quotidiennes sur le terrain afin de sanctionner les automobilistes les plus récalcitrants.

3 Sensibiliser les citoyens sur les comportements à adopter sur le réseau routier

- Informer les citoyens par le biais d'ateliers sur la sécurité, de conférences, de sorties éducatives sur le terrain, etc.;
- Rappeler la priorité de passage aux traverses piétonnes par le biais de campagnes (dépliant, affiche, activités éducatives, etc.);
- Sensibiliser les conducteurs à la valeur monétaire et humaine des infractions au Code de la route.

Maître d'ouvrage

› Arrondissement de Saint-Laurent

Partenaires

› SPVM
› Vélo Québec

Indicateurs de suivi

› Nombre de collisions impliquant des piétons et cyclistes
› Nombre d'opérations de sensibilisation réalisées

Action liée

2-01 Mise en place de mesures de modération de la circulation sur les axes routiers sensibles

Références

› Article 386 du Code de la 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, 16 pages

AXE 3

Transport routier et stationnement

Axe 3 - Transport routier et stationnement

Saint-Laurent est l'un des rares secteurs de l'île de Montréal qui attire plus de déplacements qu'il n'en produit. Sa grande attractivité, due à son pôle d'emplois et à ses institutions scolaires, contribue toutefois à la concentration de déplacements constatée sur les liens assurant une liaison avec les secteurs voisins, tels que les boulevards Henri-Bourassa, de la Côte-Vertu et Marcel-Laurin, et aux points d'accès du réseau autoroutier. L'arrondissement tient à conserver un certain équilibre entre la fluidité et la congestion sur les artères afin d'éviter, entre autres, l'utilisation des rues locales adjacentes à des fins de transit. Dans ce sens, il mène présentement des études pour offrir d'autres options quant à l'accès au réseau autoroutier.

Le futur REM et la Véloroute représentent également des projets pouvant réduire la congestion routière par le transfert modal de l'auto-solo vers les transports collectifs et actifs. De plus, afin d'assurer une bonne desserte des nouveaux secteurs et de permettre l'écoulement des débits véhiculaires, une planification de la trame de rue doit être faite en amont des projets. La hiérarchie routière constitue en ce sens un bon outil de planification.

Le stationnement, quant à lui, représente une composante importante du système de transport à intégrer à la planification des transports à l'échelle locale. Il exerce, en effet, une influence déterminante sur les comportements et les habitudes de déplacement des usagers du réseau de transport. L'offre abondante de stationnement et sa gratuité incitent les usagers à utiliser l'automobile, alors que sa rareté amène une plus grande utilisation des autres modes comme les transports collectifs et actifs.

Dans l'ensemble, l'arrondissement répond bien à la demande de stationnement, sauf dans certains secteurs attractifs. L'enjeu consiste à investir dans l'aménagement des stationnements existants et futurs, afin qu'ils soient davantage durables et sécuritaires pour les usagers. De plus, Saint-Laurent souhaite simplifier la gestion des stationnements sur rue en uniformisant les restrictions en fonction du type de rues, des heures et des jours de semaine.

6.1 Objectifs et interventions

Les objectifs du PLD de l'arrondissement pour cet axe sont notamment :

- Raffiner la hiérarchie routière;
- Assurer la perméabilité de la trame de rue;
- Uniformiser et simplifier la réglementation en stationnement;
- Sécuriser les déplacements actifs dans les stationnements de grandes surfaces;
- Favoriser la mobilité durable par la mise en place de mesures novatrices.

Les interventions découlant des objectifs énumérés ci-haut ainsi que du portrait et du diagnostic sont détaillées dans les fiches suivantes :

3-01 Raffinement de la hiérarchie routière;

3-02 Élaboration d'un plan directeur des limites de vitesse;

3-03 Fluidification de la circulation sur les grands axes;

3-04 Révision de la gestion du stationnement sur rue;

3-05 Sécurisation des déplacements actifs dans les stationnements de grandes surfaces;

3-06 Aménagement de stationnements durables.

3-01 RAFFINEMENT DE LA HIÉRARCHIE ROUTIÈRE

Objectifs spécifiques

- Définir une hiérarchie adaptée à la réalité du territoire.
- Assurer un maillage adéquat des rues (de la rue locale à la rue collectrice puis à l'artère) en termes de vitesse affichée et de configuration des voies.
- Assurer l'adéquation entre la vitesse affichée et la fonction de l'axe.

Lieu d'implantation recommandé

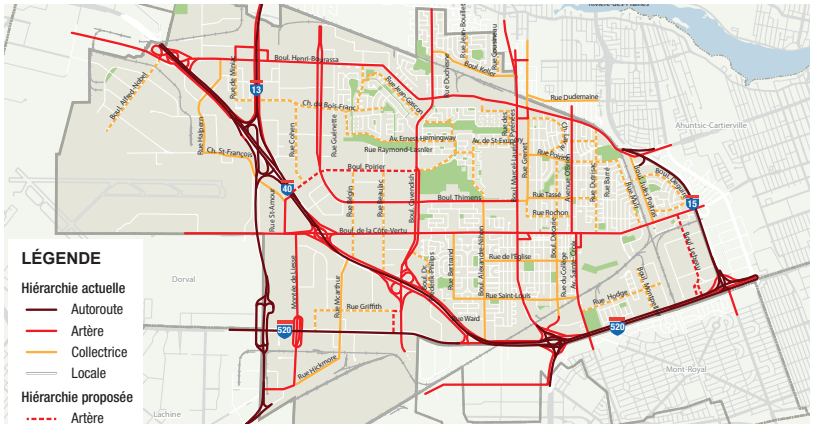
- Ensemble du territoire de l'arrondissement.

Interventions à mettre en place

1 Réviser la hiérarchie routière de l'arrondissement

- Un exercice d'analyse de la grille de rues a été effectué, afin d'établir une hiérarchie adaptée à la réalité du territoire laurentien. Cet outil de planification du réseau devra évoluer en fonction des nouveaux développements immobiliers.

Hiérarchie routière proposée



2 Établir un gabarit/standard des aménagements routiers pour les différents types de rues

Lors de la réfection des rues, l'arrondissement devra en profiter pour adapter les gabarits des rues en fonction de la hiérarchie routière et pour intégrer des aménagements pour les modes actifs.

Maître d'ouvrage

- Arrondissement de Saint-Laurent

Partenaire

- Ville de Montréal

Indicateur de suivi

S.O.

Actions liées

1-07 Ajustement de l'offre en transport collectif

2-01 Mise en place de mesures de modération de la circulation sur les axes routiers sensibles

Référence

S.O.

3-02 ÉLABORATION D'UN PLAN DIRECTEUR DES LIMITES DE VITESSE

Objectifs spécifiques

- Apaiser la circulation dans les rues locales.
- Réduire le différentiel de vitesse entre celle affichée et celle pratiquée.

Lieu d'implantation recommandé

- Ensemble du territoire de Saint-Laurent.

Intervention à mettre en place

1 Élaboration d'un plan directeur des limites de vitesse

La Ville de Montréal étudie présentement la possibilité d'instaurer une conduite apaisée en ville en faisant passer la vitesse autorisée à 30 km/h sur les rues locales. Cette mesure aurait les avantages suivants :

- Améliorer la sécurité et le cadre de vie;
- Inciter à privilégier la marche et le vélo pour les déplacements de proximité;
- Diminuer la consommation de carburant (si la fluidité de la circulation n'est pas affectée) ainsi que l'émission d'oxyde d'azote, en limitant les freinages soudains et les accélérations brusques;
- Éviter le transit par les rues locales.

L'élaboration d'un plan directeur des limites de vitesse permet d'assurer que le déploiement de la limite de vitesse à 30 km/h dans les quartiers résidentiels est en harmonie avec l'application du 40 km/h pour les rues collectrices et les artères.

Maître d'ouvrage

- Arrondissement de Saint-Laurent

Partenaire

- Ville de Montréal

Indicateur de suivi

- Réalisation d'un plan directeur de limite de vitesse

Action liée

2-01 Mise en place de mesures de modération de la circulation sur les axes routiers sensibles

Référence

S.O.

3-03 FLUIDIFICATION DE LA CIRCULATION SUR LES GRANDS AXES

Objectif spécifique

› Réduire la congestion sur les liens assurant une liaison avec les secteurs voisins (Henri-Bourassa, Côte-Vertu, Sainte-Croix, Marcel-Laurin, etc.).

Lieux d'implantation recommandés

› Réseau artériel et points d'accès au réseau supérieur.

Interventions à mettre en place

1 Favoriser la synchronisation des feux de circulation sur les grands axes

- Le programme de mise aux normes (MAN) des feux de circulation réalisé par la Direction des transports de la Ville de Montréal permet entre autres d'augmenter la longueur de la bande verte sur les artères et de réduire le transit dans les rues locales adjacentes. Actuellement, les travaux de MAN ont été effectués pour plus de 24 intersections de l'arrondissement.

2 Investir dans les modes alternatifs à l'automobile afin de favoriser un transfert modal

- La réalisation de grands projets tels que le REM et la Véloroute contribuera grandement à atteindre cet objectif.

3 Sensibiliser les automobilistes à l'usage des modes alternatifs à l'auto-solo en amont des points de congestion

- En collaboration avec les intervenants dans le domaine du transport, l'arrondissement pourrait mettre sur pied un comité afin de définir les moyens permettant d'inciter les gens à modifier leurs habitudes de déplacement. Plusieurs campagnes peuvent être réalisées aux points de congestion (publicité, panneaux d'information sur l'emplacement des modes lourds, essais gratuits des différents services offerts, etc.).

4 Collaborer avec le MTMDET pour évaluer la possibilité de créer une sortie au niveau de la rue Wright

- La création d'une sortie de l'A-15 Sud vers la rue Wright permettrait de désenclaver le secteur Lebeau, de réduire les risques de collisions liés à l'entrecroisement sur une courte distance à la hauteur du boulevard de la Côte-Vertu et de répondre aux besoins actuels et futurs du réseau routier en termes de capacité. Il permettra également d'améliorer la desserte en autobus de la future gare du REM A-40.

Maîtres d'ouvrage

› MTMDET
› Ville de Montréal
› Arrondissement de Saint-Laurent

Partenaires

› STM
› STL
› RTM
› MOBA
› Vélo Québec
› Grands employeurs

Indicateur de suivi

› Nombre d'intersections mises aux normes

Action liée

S.O.

Référence

S.O.

3-04 RÉVISION DE LA GESTION DU STATIONNEMENT SUR RUE

Objectifs spécifiques

- Uniformiser et simplifier la réglementation existante en stationnement.
- Protéger les résidents dans les zones de débordement.

Lieu d'implantation recommandé

- Ensemble du territoire de Saint-Laurent.

Interventions à mettre en place

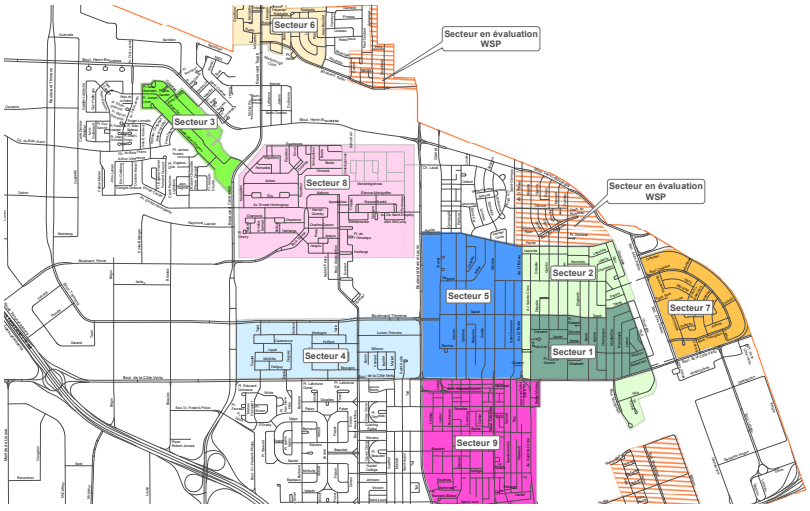
1 Offrir du SRRR dans les zones de débordement

- Le stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR) vise à accorder une vignette aux résidents, afin de faciliter la recherche d'un stationnement. Avec la venue du REM, l'arrondissement devra évaluer la nécessité d'instaurer des zones de SRRR près des gares.

2 Uniformiser la réglementation en stationnement

- L'arrondissement uniformise les restrictions au stationnement sur rue en autorisant graduellement le stationnement des deux côtés de la rue avec des périodes d'entretien. Le service Auto-mobile de Communauto en profitera pour élargir sa zone de desserte. La réglementation des secteurs identifiés à la figure ci-dessous sera évaluée et modifiée d'ici 2020.

Évaluation des restrictions de stationnement



Maître d'ouvrage

- Arrondissement de Saint-Laurent

Partenaire

- Ville de Montréal

Indicateurs de suivi

- Nombre de secteurs SRRR
- Nombre de secteurs dont la réglementation a été uniformisée

Action liée

1-09 Bonification de l'offre de mobilité partagée

Référence

S.O.

3-05 SÉCURISATION DES DÉPLACEMENTS ACTIFS DANS LES STATIONNEMENTS DE GRANDES SURFACES

Objectifs spécifiques

- Sécuriser les mouvements piétonniers dans les stationnements de grandes surfaces.
- Réduire les distances de marche entre les accès des bâtiments (commerces, industries, etc.) et le réseau de transport en commun.

Lieu d'implantation recommandé

- Ensemble du territoire de Saint-Laurent.

Interventions à mettre en place

1 Réduire le transit via les aires de stationnement

- L'arrondissement pourrait réaliser une étude de circulation pour évaluer la possibilité d'aménager des liens officiels via les aires de stationnement, ou encore de trouver une solution d'aménagement qui limite le passage des véhicules en transit.

2 Sécuriser les mouvements piétonniers dans les stationnements de grandes surfaces commerciales

- Les « stationnements de courtoisie » sont des places de stationnement réservées pour les futures mamans et les familles avec de jeunes enfants aménagées à proximité des entrées, afin de réduire l'exposition des usagers les plus vulnérables aux zones de conflits automobiles/piétons. L'arrondissement pourrait établir un ratio pour le nombre de cases de stationnement de courtoisie à aménager pour chaque projet.
- L'arrondissement pourrait, pour toute nouvelle construction d'un stationnement de 100 cases et plus, obliger l'aménagement de corridors piétonniers longeant les allées de circulation, afin de répondre aux besoins des piétons qui se dirigent vers les entrées des édifices.

Maître d'ouvrage

- Arrondissement de Saint-Laurent

Partenaires

- MOBA
- Commerces
- Entreprises

Indicateur de suivi

S.O.

Action liée

2-03 Amélioration de l'expérience piétonne

Référence

S.O.

3-06 AMÉNAGEMENT DE STATIONNEMENTS DURABLES

Objectifs spécifiques

- Diminuer l'étendue des stationnements pour réduire les îlots de chaleur.
- Améliorer le cadre bâti.
- Favoriser la densification urbaine.
- Promouvoir les modes alternatifs aux véhicules à essence.

Lieux d'implantation recommandés

- Grands espaces de stationnement asphaltés.
- Îlots de chaleur reconnus.
- Principaux générateurs de déplacements. de l'arrondissement.

Interventions à mettre en place

1 Poursuivre l'aménagement de stationnements à moindre impact sur l'environnement

- En 2010, l'arrondissement a appliqué sa nouvelle réglementation encadrant l'aménagement des espaces de stationnement axés sur le développement durable. De nombreux espaces de stationnement ont été aménagés ou réaménagés selon cette réglementation, au niveau industriel et commercial, ainsi que résidentiel. La réglementation prévoit :
  - Une diminution du nombre de cases de stationnement exigé pour certains usages et la réduction de la largeur minimale des cases;
  - L'aménagement de stationnements souterrains;
  - L'établissement d'un nombre maximal de cases de stationnement pouvant être aménagées par propriété;
  - L'ajustement des exigences en nombre de cases de stationnement en fonction de l'offre en transport en commun;
  - La plantation d'une canopée d'arbres matures couvrant 40 % de l'aire de stationnement lorsque celui-ci a plus de 20 cases;
  - L'élimination de l'obligation d'aménager un stationnement pour les industries et les habitations unifamiliales si l'absence de besoin est démontrée;
  - L'utilisation de pavé perméable pour le revêtement des stationnements.
- La nouvelle réglementation s'applique pour :
  - Toute nouvelle construction de plus de 20 cases de stationnement;
  - Tout agrandissement d'un stationnement de plus de 20 cases existant à la suite d'un changement d'usage ou à un agrandissement du bâtiment (dans la partie agrandie du stationnement);
  - Toute réfection d'un stationnement de plus de 20 cases (dans la partie visée par les travaux).
- L'arrondissement pourrait exiger la réalisation d'un plan de gestion des déplacements (PGD), afin de favoriser l'usage des modes alternatifs à l'auto-solo dans les entreprises établies depuis plusieurs années pour tout agrandissement ou réfection d'un bâtiment qui dispose de plus de 100 cases de stationnement.

De plus, Saint-Laurent devra s'assurer que les mesures minimales exigées dans le PGD soient implantées en effectuant des inspections triennales.

2 Encourager le stationnement partagé

- L'arrondissement encouragera le stationnement partagé entre différents usagers dont les pointes d'utilisation des aires de stationnement se produisent à des périodes différentes, de manière à réduire les surfaces asphaltées. De plus, Saint-Laurent pourrait évaluer la possibilité de revoir sa réglementation en stationnement, afin de réduire de cinq le nombre minimal de cases exigé pour chaque stationnement de covoiturage aménagé.

3 Poursuivre l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques dans les stationnements du domaine public

- La métropole s'est dotée en juin 2016 d'une stratégie d'électrification des transports 2016-2020 qui propose l'implantation d'un réseau de près de 1 000 bornes de recharge desservant l'ensemble de son territoire d'ici 2020. Dans cette optique, Saint-Laurent pourrait promouvoir auprès des entreprises et des citoyens les différentes sources de financement offertes par la Ville de Montréal et le gouvernement du Québec.

4 Analyser les avenues réglementaires permettant d'exiger des espaces de stationnement pour les véhicules électriques dans les projets immobiliers

5 Promouvoir la certification de stationnement écoresponsable

- La certification de stationnement écoresponsable est en cours de développement par le Conseil régional de l'environnement de Montréal. Elle permettra d'instaurer un haut standard pour les meilleures pratiques d'aménagement et de gestion du stationnement. L'arrondissement informera les propriétaires de stationnements de cette attestation lors d'une demande de permis de réfection ou de construction de stationnement.

Maître d'ouvrage

› Arrondissement de Saint-Laurent

Partenaires

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

Indicateurs de suivi

› Nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques
› Nombre d'aires de stationnements partagés
› Nombre de PGD réalisés par les entreprises existantes

Action liée

1-09 Bonification de l'offre de mobilité partagée

Référence

S.O.

AXE 4

Transport à vocation économique

Axe 4 - Transport à vocation économique

L'arrondissement de Saint-Laurent bénéficie d'une position géographique stratégique pour le transport des marchandises grâce à son excellente desserte par les réseaux routier, ferroviaire et aérien. L'accessibilité entre les différents réseaux de transport et leur proximité ont une influence positive sur l'efficacité du transport des marchandises.

Lors des consultations, les employeurs d'entreprises en camionnage ont souligné la possibilité d'optimiser les chargements de véhicules lourds. Toutefois, les enjeux sont le manque d'information quant aux activités de camionnage ainsi que le respect de la confidentialité au sujet des marchandises. Les résidents, de leur côté, souhaitent réduire la circulation des camions dans les rues résidentielles et limiter la taille des véhicules.

Enfin, l'amélioration de la cohabitation entre les véhicules lourds et les usagers vulnérables (piétons et cyclistes) représente un autre enjeu qui touche également l'ensemble de la région métropolitaine. Le partage de la chaussée entre les cyclistes, les piétons, les automobilistes et les véhicules lourds est un défi en raison des nombreux angles morts de ces derniers. Des activités de sensibilisation et certains aménagements physiques pourraient permettre aux usagers de mieux comprendre les risques associés à la circulation des véhicules lourds.

Ainsi, le PLD de Saint-Laurent vise à identifier des interventions permettant d'établir un portrait du camionnage en plus d'améliorer la cohabitation entre les véhicules lourds, les automobiles, les piétons et les cyclistes.

7.1 Objectifs et interventions

Les objectifs du PLD de l'arrondissement pour cet axe sont notamment :

- Enrichir la base de données du camionnage;
- Améliorer la cohabitation entre les véhicules lourds et les cyclistes;
- Réduire les nuisances du camionnage dans les secteurs résidentiels;
- Améliorer la gestion des entraves.

Les interventions découlant des objectifs énumérés ci-haut ainsi que du portrait et du diagnostic sont détaillées dans les fiches suivantes :

4-01 Bonification des données sur le camionnage;

4-02 Amélioration de la cohabitation entre les véhicules lourds et les usagers vulnérables;

4-03 Réduction des nuisances du camionnage;

4-04 Bonification de la gestion des entraves.

4-01 BONIFICATION DES DONNÉES SUR LE CAMIONNAGE

Maître d'ouvrage

› Arrondissement de Saint-Laurent

Partenaires

› MOBA
› Cargo M
› Entreprises de camionnage établies à Saint-Laurent

Indicateur de suivi

› Nombre de comptages réalisés

Actions liées

2-03 Amélioration de l'expérience piétonne

2-05 Amélioration de l'expérience cycliste

4-02 Amélioration de la cohabitation entre les véhicules lourds et les usagers vulnérables

4-03 Réduction des nuisances du camionnage

Objectifs spécifiques

› Enrichir la base de données sur le camionnage.
› Proposer des actions concrètes adaptées au contexte laurentien.

Lieu d'implantation recommandé

› Ensemble du territoire de Saint-Laurent.

Intervention à mettre en place

1 En collaboration avec MOBA, dresser un profil du camionnage sur le territoire laurentien

- Des comptages pourraient être réalisés sur des axes préalablement identifiés, afin d'obtenir un ordre de grandeur du volume de camions circulant sur le territoire laurentien. Cette étude permettra de dresser un portrait du camionnage et de déterminer les axes où des mesures peuvent être mises en place pour augmenter la visibilité des usagers vulnérables.

Référence

S.O.

4-02 AMÉLIORATION DE LA COHABITATION ENTRE LES VÉHICULES LOURDS ET LES USAGERS VULNÉRABLES

Source : Istock/TommL

Objectif spécifique

› Assurer une cohabitation sécuritaire entre les usagers vulnérables et les véhicules lourds.

Lieu d'implantation recommandé

› Ensemble du territoire de Saint-Laurent.

Interventions à mettre en place

1 Soutenir les démarches de la Ville de Montréal dans le cadre de la stratégie Vision zéro

- Dans le cadre de la stratégie Vision zéro, la Ville de Montréal doit réviser son Plan de camionnage et explorer des pistes de solution pour assurer une cohabitation sécuritaire entre les usagers vulnérables et les véhicules lourds en milieu urbain. L'arrondissement soutiendra ces démarches en proposant son territoire ainsi que sa flotte de véhicules lourds pour la réalisation d'un projet pilote.

2 Distribuer des autocollants de sécurité « angle mort »

- En partenariat avec MOBA, l'arrondissement pourrait distribuer aux entreprises de camionnage des autocollants qui mettent en garde les usagers de la route relativement aux manœuvres de dépassement. Ces entreprises seraient incitées à poser ces autocollants sur leurs flottes de véhicules lourds.

Maître d'ouvrage

› Ville de Montréal

Partenaire

› Arrondissement de Saint-Laurent

Indicateurs de suivi

› Nombre d'accidents impliquant un camion et un cycliste

› Nombre d'entreprise de camionnage participantes

Actions liées

2-03 Amélioration de l'expérience piétonne

2-05 Amélioration de l'expérience cycliste

4-03 Réduction des nuisances du camionnage

Référence

› *Plan de camionnage*, Arrondissement de Saint-Laurent, 2012

4-03 RÉDUCTION DES NUISANCES DU CAMIONNAGE

Objectifs spécifiques

- Réduire le nombre de camions en transit dans les rues locales.
- Mettre à jour la politique de réglementation de la circulation des camions.

Lieu d'implantation recommandé

- Ensemble du territoire de Saint-Laurent.

Interventions à mettre en place

1 Participer à la mise à jour du Plan de camionnage de la Ville de Montréal

- L'arrondissement de Saint-Laurent souhaite réaliser un plan directeur de camionnage pour son territoire, dans lequel l'ensemble des rues seront analysées afin d'identifier la pertinence d'autoriser la circulation des camions pour d'autres fins que la livraison locale. De plus, des stratégies seront développées pour gérer les déplacements des véhicules lourds. Les recommandations qui découleront de ce plan directeur devront être transmises à la Ville de Montréal dans le cadre de la mise à jour de son Plan de camionnage.

2 Réaliser des projets pilotes en fonction des gabarits des camions et du partage des marchandises entre les commerces

- Afin de sécuriser les usagers vulnérables dans les secteurs résidentiels, en particulier sur les axes situés à proximité d'établissements scolaires, de parcs et de commerces de proximité, l'arrondissement pourrait évaluer la possibilité de modifier la réglementation du camionnage en fonction des gabarits des camions. De plus, une démarche de consultation impliquant MOBA, l'Association des marchands de Décarie et les entreprises de fabrication et de distribution pourrait être faite pour examiner la faisabilité de partager les flottes de camions afin de réduire les chargements à vide. Un projet pilote pourrait alors être réalisé. Les résultats obtenus pour ces projets pourraient être transférés à la Ville de Montréal pour enrichir ses bases de données dans le cadre de la mise à jour de son Plan de camionnage.

3 Inciter les employeurs à réserver un espace pour entreposer les colis de leurs employés

- Dans l'objectif de réduire les nuisances du camionnage dans les secteurs résidentiels, l'arrondissement, en collaboration avec MOBA, souhaite sensibiliser les employeurs à encourager leurs employés à faire livrer sur leur lieu de travail leurs produits commandés sur Internet. Cette mesure permettrait, d'une part, de diminuer le nombre de camions circulant dans les rues locales et, d'autre part, d'éviter que les usagers qui n'étaient pas à leur domicile lors de la livraison aient à chercher leur colis au point de dépôt.

4 Participer au projet de centre de distribution pour le commerce électronique

- Afin d'optimiser le nombre de déplacements, la Ville de Montréal a prévu, dans sa Politique de stationnement adoptée en juin 2016, l'implantation d'un projet unique en son genre. Il s'agit de la mise en place d'un centre de distribution urbain à l'échelle métropolitaine dont le concept principal est d'effectuer les « derniers kilomètres » d'une livraison via des véhicules électriques afin de réduire les nuisances relatives au camionnage. Ce projet inclura, entre autres, des places de stationnement munies d'une borne de recharge électrique qui seraient réservées aux utilisateurs de véhicules électriques.

  Dans cette optique, Saint-Laurent est très intéressé à accueillir le centre de distribution urbain sur son territoire, étant donné sa localisation géographique stratégique et son pôle d'emploi d'importance. De plus, les objectifs de cette initiative correspondent totalement aux valeurs de Saint-Laurent en matière de mobilité durable (réduction des GES) et de qualité de vie des citoyens.

Maîtres d'ouvrage

- Arrondissement de Saint-Laurent
- Ville de Montréal

Partenaires

- Association des marchands de Décarie
- MOBA
- Entreprises de fabrication et de distribution

Indicateur de suivi

S.O.

Actions liées

2-03 Amélioration de l'expérience piétonne

2-05 Amélioration de l'expérience cycliste

3-04 Fluidification de la circulation sur les grands axes

Référence

- « Montréal revoit la circulation des poids lourds sur son territoire », TVA nouvelles, 14 septembre 2016
- *Politique de stationnement*, Ville de Montréal, juin 2016

4-04 BONIFICATION DE LA GESTION DES ENTRAVES

Objectif spécifique

› Améliorer la gestion des entraves.

Lieu d'implantation recommandé

› Ensemble du territoire de Saint-Laurent.

Interventions à mettre en place

1 Tenir compte du passage des camions dans la déviation de la circulation lors d'entraves

- De plus en plus de chantiers sont réalisés simultanément sur le territoire laurentien, engendrant une quantité importante d'entraves à la circulation des personnes et des marchandises. Les détours proposés obligent parfois les camions à effectuer des virages serrés dans des rues résidentielles étroites, au détriment de la sécurité des usagers vulnérables et de la fluidité de la circulation. L'arrondissement participe déjà à la planification des travaux et vérifie les parcours prévus pour les camions, afin que les itinéraires de détour permettent la circulation de ces derniers de manière sécuritaire et fluide.

2 Bonifier la gestion des entraves sur le territoire laurentien

- Avec un nombre important de chantiers actifs et à venir à Saint-Laurent et sur les territoires limitrophes, la Ville de Montréal et l'arrondissement devront s'assurer que les travaux aient le moins d'impact possible sur les usagers de la route ainsi que sur les résidents, tant en termes de mobilité que de sécurité.

Maître d'ouvrage

› Arrondissement de Saint-Laurent

Partenaire

› Ville de Montréal

Indicateur de suivi

S.O.

Action liée

4-03 Réduction des nuisances du camionnage

Référence

S.O.

Mise en oeuvre, suivi et révision du Plan local de déplacements

8. Mise en œuvre, suivi et révision du Plan local de déplacements

8.1. Plan d'action

Parmi l'ensemble des interventions proposées dans le cadre du présent PLD, l'arrondissement de Saint-Laurent a identifié celles qui sont prioritaires pour la période 2017-2020. Rappelons que ces interventions découlent des grandes orientations dont les actions sont planifiées sur un horizon de réalisation de 15 ans (voir chapitre 1 - Introduction).

Saint-Laurent s'engage à réaliser les interventions prioritaires sous sa juridiction. En ce qui a trait aux projets dont l'arrondissement n'est pas le maître d'ouvrage, un soutien et une collaboration active seront offerts aux différents partenaires afin d'en mener à bien la réalisation.

Tableau 8.1 : Priorités 2017-2020 de l'arrondissement de Saint-Laurent découlant du PLD 2017*

Axe	Interventions	Projets	Maître d'ouvrage
Transports actifs et collectifs	Mettre en place les MPB et le SRB (soutien).	• MPB Henri-Bourassa (2017), Thimens, Côte-Vertu Ouest, Côte-de-Liesse; • SRB Côte-Vertu.	• STM
	Développer le cocktail transport et l'innovation en matière de mobilité (partenariat).	• Implantation de stations de mobilité durable à proximité de divers générateurs de déplacements. Ex. : le boulevard Décarie (BIXI, véhicules en libre-service, borne de recharge, bornes d'information, etc.).	• Ville de Montréal • CDPQ Infra
	Améliorer le service offert en transport en commun pour une satisfaction accrue de la clientèle (soutien).	• Programme iBus (information en temps réel aux usagers du transport en commun) (2017 et plus); • Optimisation des fréquences et des parcours des lignes de bus (2017 et plus); • Poursuite de l'implantation des abribus de la STM (2017 et plus).	• STM
	Évaluer et implanter des raccordements actifs et collectifs aux gares du REM (soutien).	• Implantation d'un nouveau lien multifonctionnel entre le secteur Bois-Franc et la gare Bois-Franc; • Réalisation d'une passerelle multifonctionnelle à la hauteur de la gare A-40 pour relier les rues Stinson et Deslauriers.	• Ville de Montréal • CDPQ Infra • Promoteur immobilier
	Implanter des liens actifs (marche et vélo) permettant de traverser les barrières physiques (soutien).	• Réalisation de la traverse Montpellier (2017); • Réalisation de la Véloroute (traverses aux autoroutes et chemins de fer); • Réalisation de la traverse Deguire.	• Ville de Montréal • Arrondissement
	Ajuster l'offre d'autobus en fonction du REM (soutien).	• Optimisation du réseau de rabattement des autobus vers les modes lourds.	• STM, STL et CITPI
	Effectuer des études de mobilité pour le développement des secteurs TOD.	• Réalisation d'une étude de circulation pour les secteurs Bois-Franc, Hodge/Lebeau et Technoparc (2017-2018).	• Ville de Montréal • Arrondissement • MOBA
	Évaluer le potentiel de piétonisation de certaines rues.	• Implantation d'une rue partagée dans le cadre du projet de développement immobilier Kilmer.	• Promoteur immobilier
	Réaménager les stations de métro (soutien).	• Réaménagement en faveur de l'accessibilité universelle de la station Du Collège (2017); • Implantation du nouveau garage de la STM au niveau de la station Côte-Vertu.	• STM
	Réaliser de nouveaux liens cyclables (partenariat).	• Prolongement de la piste cyclable sur le boulevard Cavendish, du boulevard Thimens au boulevard Dr. Frederik-Philips; • Implantation de liens cyclables prioritaires 2017-2020; • Poursuite de la réalisation de la Véloroute.	• Ville de Montréal
	Implanter le service de vélo en libre-service BIXI (soutien).	• Implantation de stations BIXI sur les grands axes cyclables, aux gares de train et aux stations de métro.	• BIXI
	Implanter de nouveaux services de véhicules en libre-service (soutien).	• Implantation du service Auto-mobile de Communauto (2018).	• Communauto
	Bonifier les services et les aménagements complémentaires à l'utilisation du vélo.	• Poursuite de l'installation de stationnements pour vélos; • Implantation de bornes de réparation de vélos.	• Arrondissement

** Dans la colonne 1, l'arrondissement est maître d'ouvrage de l'intervention mentionnée, à moins d'indication contraire (soutien ou partenariat). Lorsqu'il s'agit de soutien ou de partenariat, le nom des maîtres d'ouvrage figure dans la colonne 3.*

Axe	Interventions	Projets	Maître d'ouvrage
Sécurité et qualité de vie	Développer et sécuriser les déplacements actifs.	• Implantation de clôtures sur le terre-plein central des boulevards de la Côte-Vertu et Marcel-Laurin à proximité de l'école Saint-Laurent - édifice Saint-Germain, pour éviter les traverses illicites (2017); • Mise en place d'une zone tampon pour éviter l'emportiérage sur l'avenue O'Brien; • Implantation des panneaux 30 km/h dans les secteurs résidentiels, de parcs et d'écoles, ainsi que des panneaux 40 km/h sur certaines collectrices et artères, selon les orientations du programme Vision zéro de la Ville de Montréal; • Réaménagement sur certaines rues pour adapter la géométrie routière à la vitesse affichée; • Implantation de mesures de mitigation de la circulation dans les secteurs plus à risque (résidentiel, école, parc); • Réalisation d'un plan directeur du réseau piétonnier.	• Arrondissement • Ville de Montréal
	Réaliser différentes campagnes de sensibilisation.	• Implantation de panneaux « Respectons nos distances » afin de sensibiliser les usagers de la route à la cohabitation des véhicules et des cyclistes (2017); • Réalisation des campagnes scolaires annuelles en matière de sécurité routière.	• Arrondissement • SPVM • Vélo Québec
	Développer des outils de traitement des requêtes citoyennes.	• Mise en place d'un logiciel de traitement automatisé des requêtes.	• Arrondissement

Axe	Interventions	Projets	Maître d'ouvrage
Transport routier et stationnement	Continuer la mise aux normes des feux sur le réseau artériel (soutien).	• Optimisation des feux sur les boulevards Henri-Bourassa, Marcel-Laurin, de la Côte-Vertu (2017) et Cavendish.	• Ville de Montréal
	Harmoniser les restrictions de stationnement sur le territoire de l'arrondissement.	• Révision des restrictions de stationnement dans neuf secteurs.	• Arrondissement
	Développement de l'infrastructure autoroutière (soutien).	• Réalisation d'une nouvelle sortie d'autoroute (A-15) au niveau de la rue Wright.	• MTMDET • Ville de Montréal
	Faciliter la circulation et le stationnement dans les zones commerciales.	• Implantation d'une signalisation à message variable sur le boulevard Décarie (déneigement, travaux routiers, conditions de circulation, etc.).	• Ville de Montréal
	Installer de nouvelles bornes de recharge pour véhicules électriques (soutien).	• Implantation de 12 bornes en 2017 et de 10 en 2018.	• Ville de Montréal • Arrondissement

Axe	Interventions	Projets	Maître d'ouvrage
Transport à vocation économique	Réviser la réglementation de camionnage afin de réduire les nuisances et d'assurer une bonne fluidité du trafic (soutien).	• Réalisation d'un plan directeur de camionnage de l'arrondissement.	• Ville de Montréal • Arrondissement
	Faire le suivi du développement du camionnage (partenariat).	• Mise en place d'une base de données sur les activités de camionnage.	• Arrondissement • MOBA • Ville de Montréal

8.2 Indicateurs de suivi

Dans le cadre de la mise en œuvre des interventions proposées dans ce PLD 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 dresser un portrait évolutif de la mobilité de l'arrondissement et de vérifier si les tendances s'accordent avec les orientations et les objectifs qui les sous-tendent. Idéalement, le suivi devrait faire l'objet d'une évaluation tous les 5 ans.

Le tableau 8.2 présente les principaux indicateurs de suivi de l'arrondissement de Saint-Laurent.

8.3 Révision du Plan local de déplacements

L'arrondissement de Saint-Laurent s'engage à documenter les travaux réalisés dans le cadre du PLD de 2017, ainsi qu'à mesurer leurs effets. Par ailleurs, il continuera à réaliser la mise à jour de son PLD tous les 5 ans, afin d'ajuster ce document aux nouveaux enjeux et aux avancées de la mobilité sur son territoire.

Tableau 8.2 : Tableau de bord des principaux indicateurs de suivi - PLD de Saint-Laurent

AXE 1 : Transports collectifs et actifs		
	Fiches d'interventions	**Indicateurs de suivi**
1-01	Développement d'un réseau cyclable structurant à l'échelle de l'île de Montréal	• Nombre de kilomètres de réseau cyclable • Nombre de stationnements pour vélo • Nombre de stations pour vélos en libre-service • Part modale du transport actif • Nombre de kilomètres de voies réservées • Part modale du transport collectif • Part modale du covoiturage
1-02	Développement d'un réseau cyclable continu et efficace à l'échelle du territoire de Saint-Laurent	
1-03	Développement d'un réseau cyclable quatre saisons	
1-04	Bonification des services et des aménagements complémentaires à l'utilisation du vélo	
1-05	Développement d'un réseau piétonnier continu	
1-06	Poursuite du déploiement des mesures préférentielles pour bus	
1-07	Ajustement de l'offre en transport collectif	
1-08	Amélioration de l'expérience en transport collectif	
1-09	Bonification de l'offre de mobilité partagée	
1-10	Développement et promotion de l'intermodalité sur le territoire	

AXE 2 : Sécurité et qualité de vie		
	Fiches d'interventions	**Indicateurs de suivi**
2-01	Mise en place de mesures de modération de la circulation sur les axes routiers sensibles	• Nombre de mesures de modération mises en place • Nombre de collisions • Nombre de kilomètres de trottoirs • Nombre de sas vélo aménagés • Nombre de rues piétonnes
2-02	Traitement des requêtes citoyennes relatives à la circulation	
2-03	Amélioration de l'expérience piétonne	
2-04	Sécurisation des déplacements aux intersections pour les modes actifs	
2-05	Amélioration de l'expérience cycliste	
2-06	Sécurisation des déplacements aux abords des écoles et des parcs	
2-07	Implantation de mesures favorisant la mobilité durable	
2-08	Sensibilisation des citoyens au respect du Code de la sécurité routière	

AXE 3 : Transport routier et stationnement		
	Fiches d'interventions	**Indicateurs de suivi**
3-01	Raffinement de la hiérarchie routière	• Nombre d'intersections mises aux normes • Nombre de secteurs SRRR • Nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques • Nombre de secteurs dont la réglementation a été uniformisée
3-02	Élaboration d'un plan directeur des limites de vitesse	
3-03	Fluidification de la circulation sur les grands axes	
3-04	Révision de la gestion du stationnement sur rue	
3-05	Sécurisation des déplacements actifs dans les stationnements de grandes surfaces	
3-06	Aménagement de stationnements durables	

AXE 4 : Transport à vocation économique		
	Fiches d'interventions	**Indicateur de suivi**
4-01	Bonification des données sur le camionnage	• Nombre d'accidents impliquant un camion
4-02	Amélioration de la cohabitation entre les véhicules lourds et les usagers vulnérables	
4-03	Réduction des nuisances du camionnage	
4-04	Bonification de la gestion des entraves	

Annexe

Bilan des travaux 2009-2016

Depuis la publication de son premier PLD, en 2009, l'arrondissement de Saint-Laurent a effectué un bon nombre des interventions planifiées, seul ou avec des partenaires. Le bilan des travaux réalisés, ci-dessous, synthétise les principales interventions, déclinées selon les quatre axes structurants.

Transports actifs

- Implantation de trois nouvelles stations de Communauto (Centre des loisirs, Bibliothèque du Boisé, station de métro Côte-Vertu);
- Mise en place de plusieurs programmes de promotion du covoiturage (RTM, AlterAuto);
- Implantation du projet pilote Netlift;
- Construction de trottoirs sur plusieurs axes routiers de l'arrondissement;
- Amélioration de l'aménagement et des équipements des traverses piétonnes;
- Bonification des corridors scolaires;
- Réévaluation de la signalisation aux abords des écoles;
- Prolongement significatif du total des liens cyclables (2 km en 2009 vs 49 km en 2016);
- Réalisation du premier jalon (1,5 km) de la Véloroute;
- Installation de plus de 60 supports pour vélos;
- Installation de 100 délinéateurs pour la sécurisation du réseau cyclable;
- Application d'une mise aux normes du réseau cyclable existant;
- Développement et réalisation d'un Plan directeur de stationnements vélo.

Transports collectifs

- Réfection des stations du métro sur le territoire de l'arrondissement (Côte-Vertu et Du Collège);
- Amélioration de la fréquence au niveau des stations de métro en période hors pointe (+ 17%);
- Amélioration de la desserte en autobus sur tout le territoire de l'arrondissement (13 circuits de bus bonifiés);
- Projet-pilote d'embarquement toutes portes sur la ligne 121 Côte-Vertu;
- Prolongement du parcours de plusieurs lignes de bus pour une meilleure intermodalité bus – trains de banlieue (ex. ligne 171);
- Bonification de l'offre de service dans les secteurs en développement;
- Bonification du réseau de nuit existant (371, 378, 382) et ajout d'une nouvelle ligne de nuit (368);
- Implantation de voies réservées (10,8 km) et de mesures préférentielles pour bus (MPB) sur les axes Côte-Vertu, Marcel-Laurin, Côte-de-Liesse et Grenet;
- Implantation d'un service de taxi collectif au niveau du Technoparc;
- Implantation du nouveau garage Stinson de la STM.

Sécurité des déplacements et qualité de vie

- Diminution du nombre de collisions recensées sur le territoire, en passant de 1161 à 759 collisions entre 2011 et 2015 grâce aux interventions mises en place par l'arrondissement (balises flexibles, dos d'âne, avancées de trottoir, sensibilisation, etc.) et par la Ville de Montréal (feux piétons, réaménagement d'intersection, etc.);
- Reconnaissance par la Direction des transports de Montréal de trois quartiers verts (Bois-Franc, Toupin et Vieux-Saint-Laurent);
- Implantation de 17 dos d'âne;
- Implantation de 472 panneaux de signalisation 40 km/h dans les secteurs résidentiels;

- Implantation de 510 panneaux maximum 30 km/h aux abords des écoles et des parcs;
- Implantation de 18 panneaux scolaires clignotants 30 km/h sur les boulevards de la Côte-Vertu, Thimens, Henri-Bourassa, Marcel-Laurin et Cavendish;
- Implantation de 115 balises d'atténuation de la circulation;
- Installation de 2000 panonceaux d'indication en dessous de tous les panneaux d'arrêt du territoire;
- Réaménagements géométriques au niveau de 26 emplacements, afin de sécuriser les déplacements et améliorer la qualité de vie des résidents;
- Réfection d'une quinzaine de refuges piétons;
- Marquage permanent dans plus de 20 intersections importantes;
- Révision de la signalisation des restrictions de stationnement autour des écoles (débarcadères des autobus scolaires, débarcadères de courte durée pour les parents et dégagement des passages piétons).

Transport routier et stationnement

- Réalisation de nouveaux liens routiers, afin d'optimiser le maillage principal du réseau;
- Modification du règlement sur la régie interne des permis et certificats relativement au Plan de gestion des déplacements;
- Mise aux normes des feux de circulation sur le réseau artériel (Côte-Vertu, Marcel-Laurin, Henri-Bourassa et Sainte-Croix);
- Implantation de deux zones SRRR à proximité d'importants générateurs de déplacements;
- Extension de l'offre tarifée de stationnement avec l'implantation de plusieurs stationnements publics hors-rue;
- Révision des restrictions en matière de stationnement dans deux secteurs de l'arrondissement.

Transport à vocation économique

- Implantation de mesures d'apaisement (ex. interdiction du camionnage dans certaines rues);
- Installation de 500 panneaux de signalisation.

Arrondissement de Saint-Laurent

Chargés de projet
Arrondissement : Martin Bernier, Amine Bousoffara
CIMA+ : Audrey Véronneau

Collaborateurs internes
Myrna Bettati, Jacinthe Côté, Marjorie Doucet, Marie-Noël Pichelin, Pooya Rafiee, Bryan Wang

Collaborateurs externes – Équipe CIMA +
Karine Kalache, Chloé Lalancette, Geneviève Lefebvre, Charlene Saumure

Autres collaborateurs externes
BIXI : Nicolas Blain
CIT La Presqu'Île : Alexandre Villeneuve
Communauto : Nelson Molina
MOBA : Aline Berthe, Josiane Paradis
RTM : Floriane Vayssières
SPVM : Francesco Bertucci
STL : Catherine Beaulieu
STM : Olivier Notte
Ville de Montréal : Stéphane Brice, Thanh Do, Frédérik Giroux, Ralph Vicière

L'arrondissement remercie chaleureusement ses partenaires institutionnels et communautaires, de même que les citoyens et les employés municipaux qui ont participé à l'élaboration de ce plan.

/ArrSaintLaurent
#SaintLaurentMTL

saint-laurent@ville.montreal.qc.ca
ville.montreal.qc.ca/saint-laurent

Août 2017