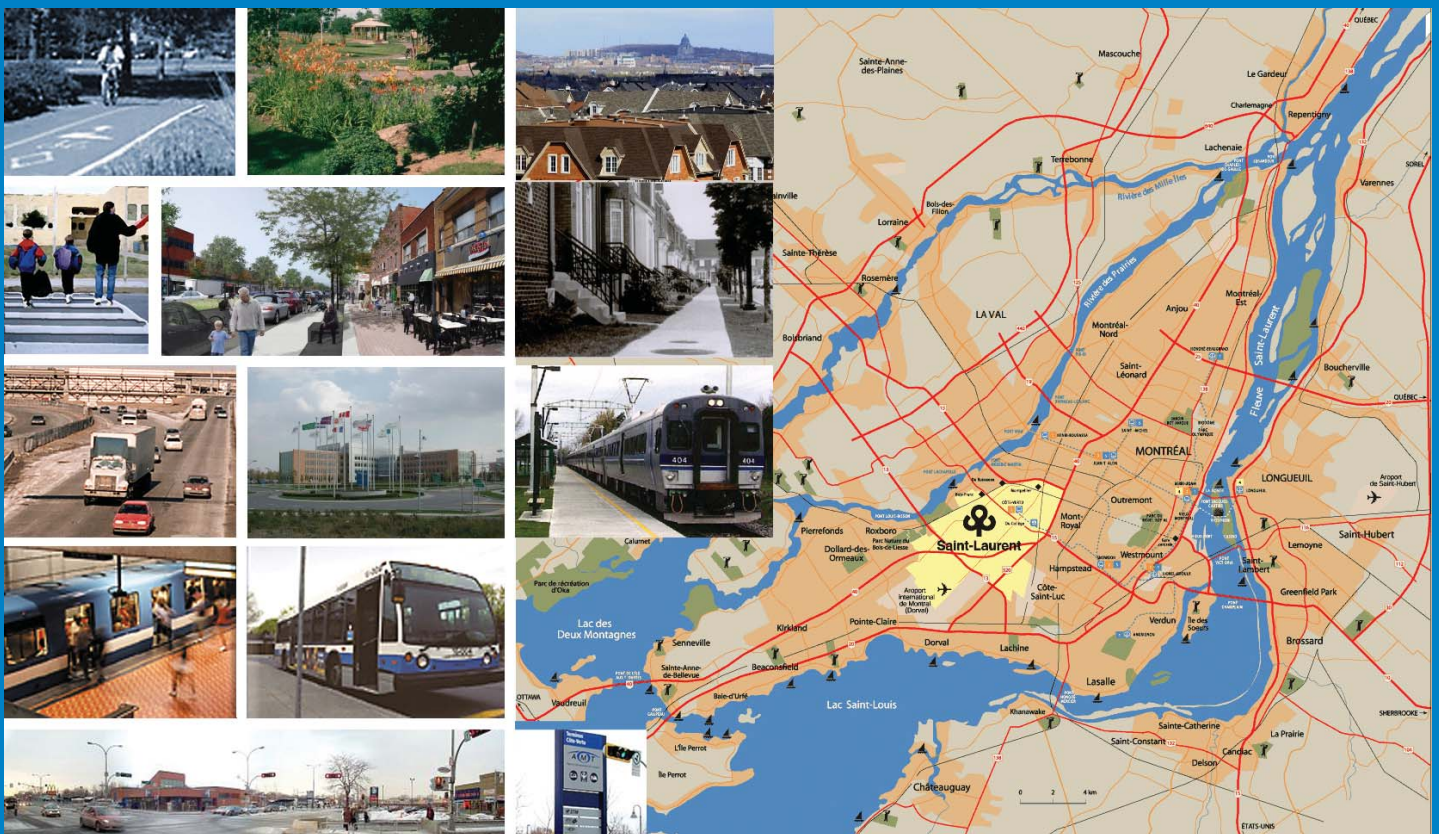


Plan de transport local de Saint-Laurent



Document pour adoption

Ville de Montréal - Arrondissement de Saint-Laurent

Mai 2009

Plan de transport local de Saint-Laurent

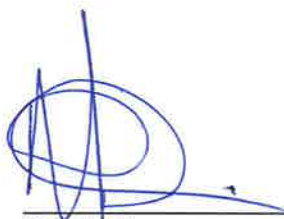
Document pour adoption

Ville de Montréal – Arrondissement de Saint-Laurent

0516260-RF-001-01

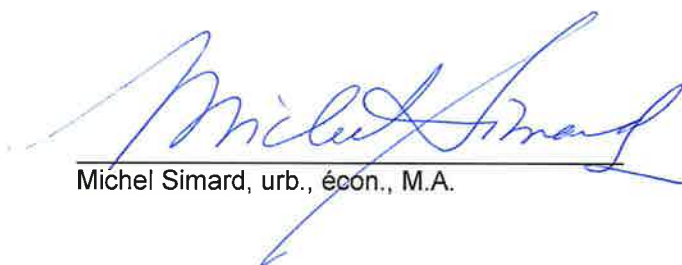
Mai 2009

Ce rapport a été préparé par le personnel de Tecsult Inc.
avec la collaboration particulière des professionnels suivants :



Le 15 mai 2009

Yves Dallaire, M. Urb.
Frédéric Lamarche, ing., MBA
Samuel Rousseau, M. Urb.
Chee F. Chan, M. Urb.
Stéphane Jean, tech.
Sébastien Goulet, tech.
Stéphane Ocheron, tech.
Joyce Gunnoo, secr.



Le 15 mai 2009

Michel Simard, urb., écon., M.A.

Table des matières

1	INTRODUCTION.....	1
1.1	Mandat et objectifs	1
1.2	Démarche du Plan de transport local.....	1
1.3	Plan du document	2
2	CONTEXTE DE PLANIFICATION.....	3
2.1	Vision et objectifs stratégiques	3
2.2	Cibles d'intervention et actions	3
2.3	Caractéristiques du territoire.....	4
2.3.1	Territoire, localisation et utilisation du sol	4
2.3.2	Population, emploi et déplacements	4
2.3.3	Développement prévisible.....	8
3	STRATÉGIES D'INTERVENTION ET PROJETS	9
3.1	Transports collectifs et actifs.....	9
3.1.1	Augmenter l'offre de transport en commun	9
3.1.2	Favoriser les usages collectifs de l'auto et la gestion des déplacements.....	23
3.1.3	Améliorer les conditions de déplacement à pied	29
3.1.4	Favoriser l'usage du vélo	36
3.2	Sécurité des déplacements et qualité de vie	41
3.2.1	Conjuguer sécurité et qualité de vie	41
3.2.2	Gérer le déplacement des camions	49
3.3	Réseau routier et stationnement.....	51
3.3.1	Optimiser l'utilisation du réseau routier.....	51
3.3.2	Réviser la gestion du stationnement sur rue	56
4	MISE EN ŒUVRE ET SUIVI.....	61
4.1	Plans d'action triennaux	61
4.2	Suivi et révision du Plan de transport local	62
4.2.1	Bilan annuel	62
4.2.2	Indicateurs de suivi	62
4.2.3	Révision en 2013	62
4.2.4	Comité de transport local	63

ANNEXES

Annexe A	Cibles d'intervention et principales actions proposées par le Plan de transport de Montréal
Annexe B	Mesures d'apaisement de la circulation – Synthèse des mesures applicables à Saint-Laurent
Annexe C	Programme de réfection des routes (2008, 2009 et 2010) - Arrondissement de Saint-Laurent
Annexe D	Plans d'actions triennaux (2009, 2010 et 2011) - Arrondissement de Saint-Laurent

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 3.1	Plan d'amélioration des services de transport en commun de la STM.....	18
Tableau 3.2	Covoiturage en entreprise à Saint-Laurent (2008).....	24
Tableau 4.1	Plans d'actions triennaux – Plan de transport local	61

LISTE DES FIGURES

Figure 2.1	Utilisation du sol sur le territoire de Saint-Laurent	5
Figure 2.2	Densité de population sur le territoire de Saint-Laurent.....	5
Figure 2.3	Localisation des entreprises de 150 employés et plus à Saint-Laurent	6
Figure 2.4	Origines des déplacements à destination de Saint-Laurent – Période de pointe du matin	7
Figure 2.5	Destinations des déplacements en provenance de Saint-Laurent – Période de pointe du matin	7
Figure 2.6	Projets de développement connus à Saint-Laurent	8
Figure 3.1	Prolongement du métro.....	12
Figure 3.2	Améliorations des services autobus dans certains secteur	14
Figure 3.3	Mesures préférentielles pour bus (MPB).....	16
Figure 3.4	Améliorations de services autobus par la STM (2008-2009).....	17
Figure 3.5	Utilisation de l'antenne Doney pour le transport en commun	20
Figure 3.6	Interventions proposées - Trains de banlieue	21
Figure 3.7	Interventions envisagées pour favoriser le covoiturage.....	25
Figure 3.8	Stations de véhicules d'autopartage actuelles et potentielles.....	27
Figure 3.9	Gestion actuelle des traverses piétonnes aux intersections avec feux.....	31
Figure 3.10	Types d'aménagement de traversées pour piétons	32
Figure 3.11	Mesures de sécurité proposées aux abords des écoles.....	34
Figure 3.12	Réseau cyclable existant et projeté	37
Figure 3.13	Tronçons type du réseau cyclable réalisés en 2008 ou à réaliser en 2009	38
Figure 3.14	Principaux itinéraires de circulation de transit.....	44
Figure 3.15	Accidents avec blessés aux intersections.....	45
Figure 3.16	Secteurs d'intervention prioritaire pour l'apaisement de la circulation	48
Figure 3.17	Modifications proposées au projet de plan de camionnage.....	50
Figure 3.18	Interventions à prioriser sur le réseau autoroutier	53
Figure 3.19	Interventions proposées sur le réseau municipal.....	55
Figure 3.20	Révision de la réglementation du stationnement sur rue.....	57

1 Introduction

1.1 Mandat et objectifs

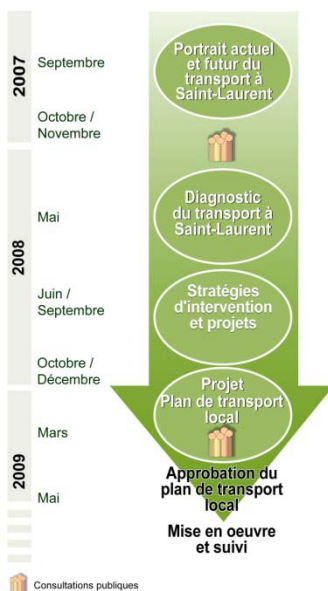
L'Arrondissement de Saint-Laurent à Montréal a confié à Tecsult en septembre 2007 le mandat de réaliser un Plan de transport local pour son territoire. Élaboré dans la foulée du Plan de transport de la Ville de Montréal, le Plan de transport local de l'Arrondissement de Saint-Laurent doit répondre aux préoccupations des citoyens et des représentants du milieu en matière de transport. De façon plus spécifique, le Plan doit répondre aux principaux objectifs suivants :

- Établir un diagnostic des conditions de transport actuelles et futures;
- Définir et proposer des solutions viables, conformes au contexte de planification élargi, notamment à l'égard du Plan de transport de la Ville de Montréal;
- Doter l'Arrondissement d'une approche et d'une politique d'ensemble répondant aux préoccupations des citoyens/autres intervenants et aux problématiques de transport identifiées sur le territoire;
- Proposer des mesures et des interventions efficaces et adaptées, permettant l'amélioration des conditions globales de transport en matière de :
 - transport en commun, notamment en ce qui a trait à la desserte des pôles d'emploi;
 - réseau piétonnier;
 - réseau cyclable;
 - transport sur l'ensemble du réseau routier local actuel et futur;
 - stationnement;
 - transport des marchandises.
- Mettre en valeur les pôles d'intérêt de l'Arrondissement (commercial, industriel, institutionnel et autres), en conformité avec le Plan d'urbanisme de l'Arrondissement.

1.2 Démarche du Plan de transport local

Le présent document pour adoption regroupe les résultats des différentes activités réalisées dans le cadre de l'élaboration du Plan de transport local de Saint-Laurent, dont les principaux jalons sont indiqués à la figure présentée en marge. La démarche d'élaboration du Plan de transport local de Saint-Laurent a notamment été ponctuée par deux étapes de consultation publique, soit :

- À l'étape du **portrait/diagnostic** : deux séances de consultation publique tenues en soirée le 30 octobre 2007 et le 1^{er} novembre 2007, regroupant plus d'une centaine de participants sous forme d'ateliers de 8 à 10 personnes, ont permis de recueillir les principaux enjeux, problématiques et des pistes de solutions en matière de transports. Ces deux séances de consultation publique ont été complétées par la tenue de séances de groupes de discussions sur des besoins particuliers (entreprises, services d'urgence, établissements scolaires, secteur Toupin, transport en commun).
- À l'étape du **Projet de Plan local de transport** : présentation publique le 17 mars 2009 des principaux éléments du Plan de transport local de transport, soit la synthèse du portrait/diagnostic, les stratégies d'intervention et projets de même que les plans d'actions.



1.3 Plan du document

Le document est constitué des chapitres suivants :

- Contexte de planification (chapitre 2);
- Stratégies d'intervention et projets (chapitre 3);
- Mise en œuvre et suivi (chapitre 4).

2 Contexte de planification



Les arrondissements et les villes liées ont pour mission de mettre en œuvre des volets importants du Plan de transport de la Ville de Montréal puisque leurs compétences sont en lien direct avec le développement des quartiers montréalais. Ainsi, il incombe aux arrondissements de réaliser des plans locaux de déplacements, dont découleront notamment des plans d'action concernant l'ensemble des modes de transport, en favorisant les modes collectifs et actifs. Ces plans locaux doivent définir la nature des interventions selon la Vision du Plan de transport et les hiérarchiser sur chacun des 34 territoires administratifs de Montréal. Dans ce cadre, l'objectif du Plan de transport local de l'arrondissement de Saint-Laurent est donc d'identifier les problématiques de transport sur le territoire de l'arrondissement, de définir et de hiérarchiser les interventions à mettre en œuvre pour remédier aux problématiques en adéquation avec la Vision du Plan de transport de Montréal.

2.1 Vision et objectifs stratégiques

La vision du Plan de transport de Montréal, guidant les orientations et objectifs stratégiques et qui a largement été endossée dans le cadre des consultations publiques, consiste à :

« Assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais, en faisant de notre agglomération un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, Montréal veut réduire de manière significative la dépendance à l'automobile par des investissements massifs dans les modes de transport collectif et actif tels le tramway, le métro, l'autobus performant, le train, le vélo et la marche ainsi que sur des usages mieux adaptés de l'automobile tels le covoiturage, l'autopartage et le taxi. »

Les objectifs stratégiques découlant de cette vision sont les suivants :

- Offrir des conditions optimales de déplacement en termes de temps, de confort, d'accessibilité, de sécurité et de coût;
- Améliorer la qualité de vie des citoyens, notamment dans les domaines de la santé et de la sécurité;
- Améliorer la qualité de l'environnement;
- Soutenir le dynamisme de l'économie montréalaise;
- Planifier conjointement le transport et l'aménagement du territoire.

2.2 Cibles d'intervention et actions

Pour réaliser sa Vision et ses objectifs stratégiques, Montréal identifie dans son Plan de transport neuf cibles d'intervention, regroupant les principales actions proposées¹ :

¹ Les principales actions proposées dans le Plan de transport de la Ville de Montréal sont présentées par cible d'intervention à l'annexe A.

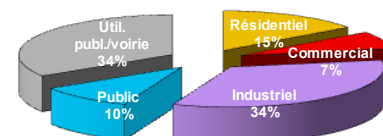
- Prioriser le piéton en améliorant les conditions de pratique de la marche;
- Faire du transport en commun la pierre angulaire du développement de Montréal;
- Développer les infrastructures cyclables et mettre en place de nouvelles mesures propres à favoriser un usage accru du vélo partout dans la ville;
- Favoriser les usages collectifs de l'automobile;
- Assurer le leadership en matière de sécurité des déplacements sur son territoire et adopter la vision « zéro accident »;
- Partager la voie publique pour accroître la place de la marche, du vélo et du transport en commun;
- Gérer le stationnement comme un outil stratégique de réduction de l'utilisation de l'automobile;
- Favoriser les déplacements à vocation économique et le transport des marchandises;
- Utiliser les technologies innovatrices les plus performantes en transport.

Le Plan de transport de Montréal constitue par ailleurs un document stratégique complémentaire aux autres documents adoptés par Montréal tels que le *Plan d'urbanisme* et le *Premier Plan stratégique de développement durable*. Le Plan d'urbanisme est toutefois le document de planification qui présente le lien le plus étroit avec le Plan de transport. En élaborant ces deux documents, la Ville s'est donné une vision de planification intégrée de l'urbanisme et du transport en plus de proposer à la communauté des choix collectifs s'inscrivant dans la Vision de transport axée sur le développement d'un réseau de transport en commun performant, les transports actifs et sur la protection des milieux de vie.

2.3 Caractéristiques du territoire

2.3.1 Territoire, localisation et utilisation du sol

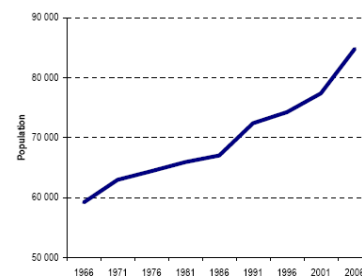
Le territoire de l'arrondissement de Saint-Laurent occupe une position centrale par rapport à l'île et à la région de Montréal, ce qui en fait un point de passage et de convergence des déplacements des personnes et des biens. D'une superficie de l'ordre de 42,8 km² (correspondant à 8,5% de la surface de l'île de Montréal), le territoire de l'arrondissement possède un développement majoritairement industriel dans sa partie ouest et résidentiel dans sa partie est (figure 2.1). Le territoire compte également plusieurs axes commerciaux (Décarie, Cavendish, Marcel-Laurin, Côte-Vertu, Côte-de-Liesse, etc.) et de nombreux établissements d'enseignement dont deux cégeps (Saint-Laurent et Vanier). Enfin, les utilités publiques et la voirie occupent une superficie significative du territoire de l'arrondissement.

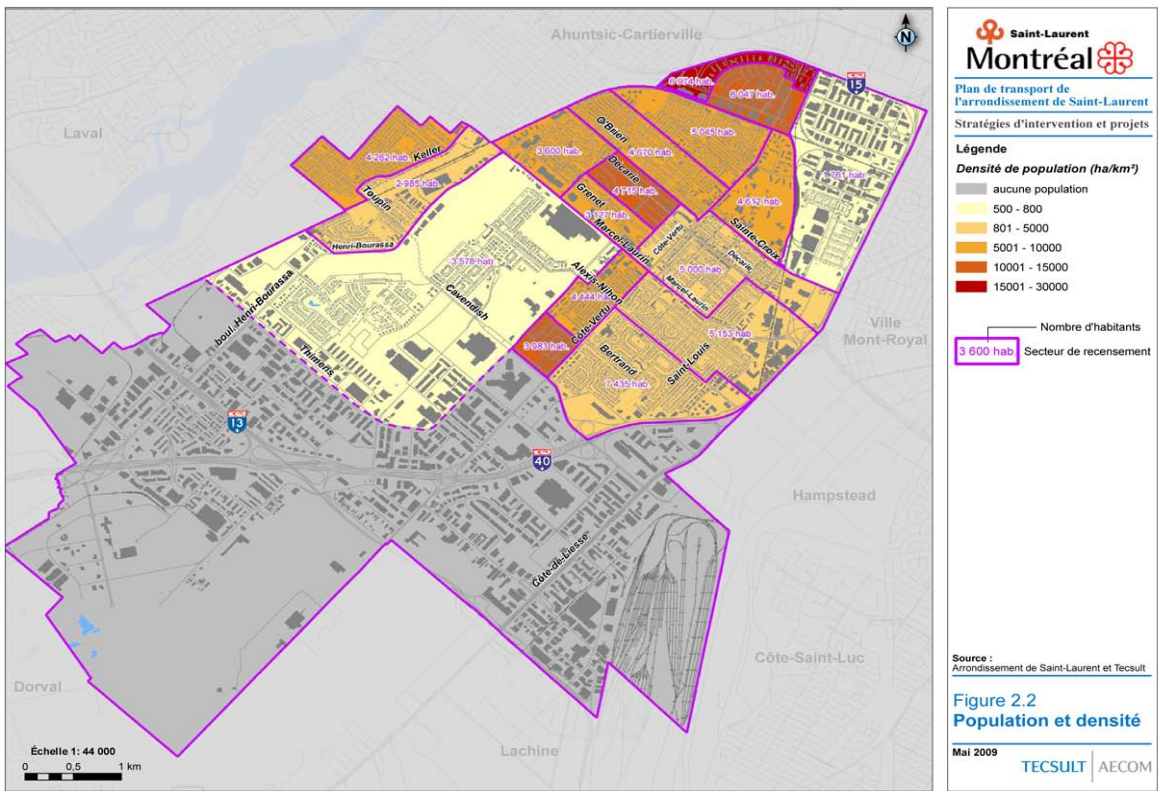
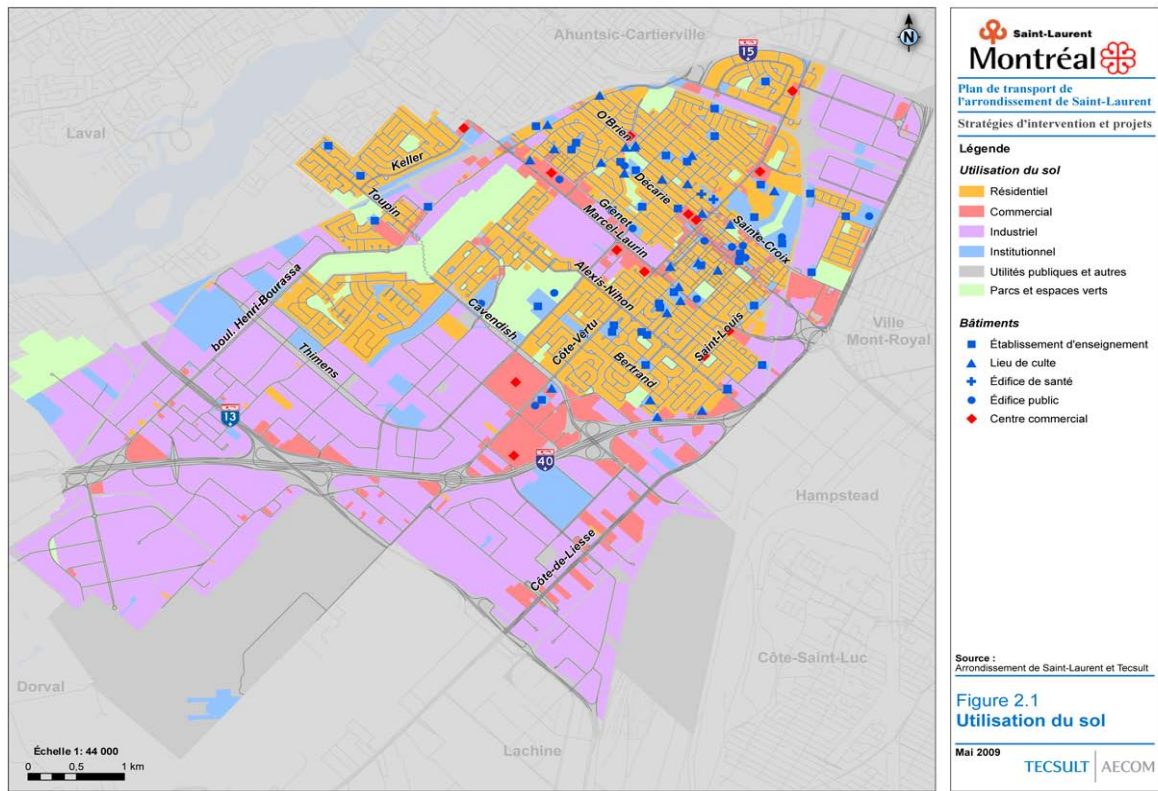


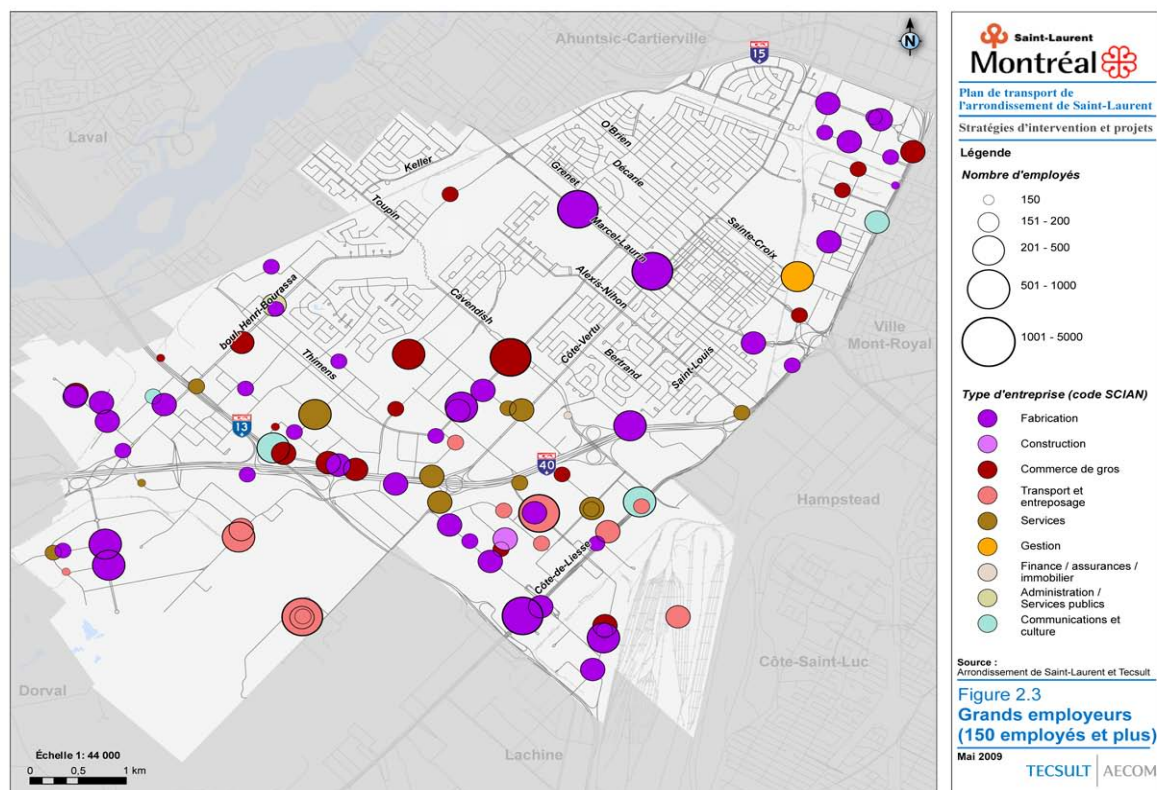
2.3.2 Population, emploi et déplacements

Le territoire de Saint-Laurent regroupe une population d'environ 86 700 habitants en 2009 et dont la croissance se poursuit, notamment dans les secteurs de Bois-Franc et de Nouveau Saint-Laurent. La densité de population (figure 2.2) et la motorisation des familles (possession automobile) correspondent à la moyenne de l'île de Montréal, mais la motorisation des familles est en croissance.

Saint-Laurent constitue par ailleurs le deuxième pôle d'activités économiques de la région de Montréal avec quelque 111 000 emplois, répartis dans environ 3 600 entreprises. Les entreprises dans les secteurs fabrication, commerce de gros, transport et entreposage représentent environ 80 % des entreprises de plus de 20 employés. Les entreprises de plus de 150 employés représentent quant à elles environ 42 000 emplois, soit 38 % du total (figure 2.3).



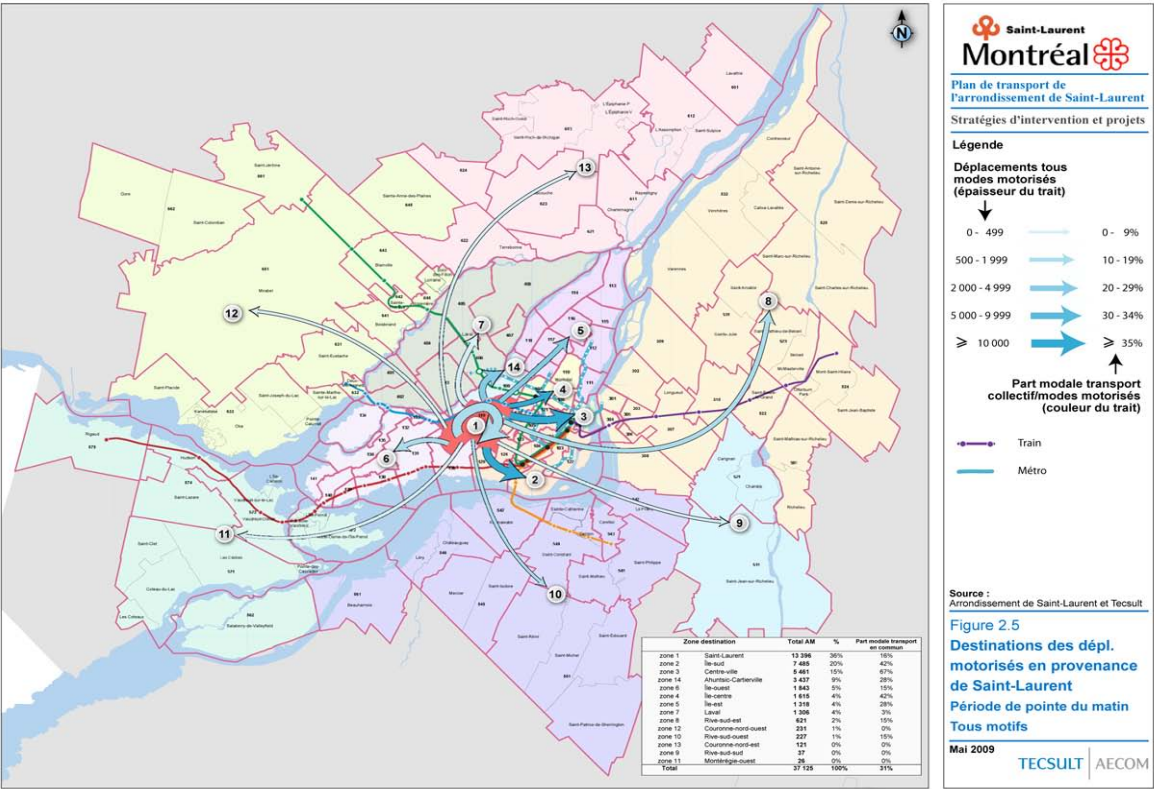
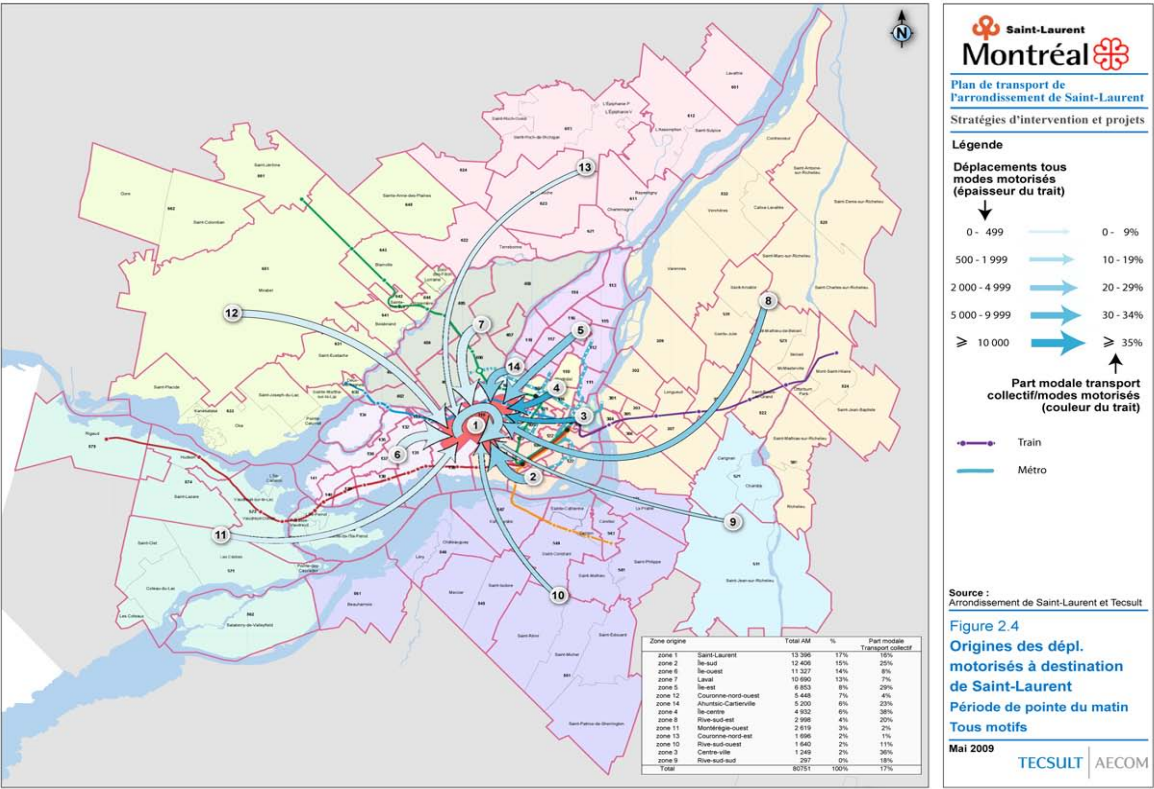




Cette population et ces emplois génèrent quotidiennement, en liaison avec le territoire de Saint-Laurent, environ 400 000 déplacements, tous modes de transport confondus. Les déplacements des résidents comptent pour 40% de ce nombre dont une majorité s'effectue en liaison avec l'extérieur de Saint-Laurent. Toutefois, la plus grande part des déplacements à Saint-Laurent est attribuable aux travailleurs provenant de l'extérieur de Saint-Laurent.

En période de pointe du matin, environ 80 000 déplacements se destinent à Saint-Laurent dont la moitié vers les secteurs industriels, par un usage relativement faible du transport en commun de la part des travailleurs en provenance de l'extérieur de l'arrondissement (figure 2.4). Cette situation contraste avec celle des cégeps où les usagers font une bonne utilisation du transport en commun pour y accéder.

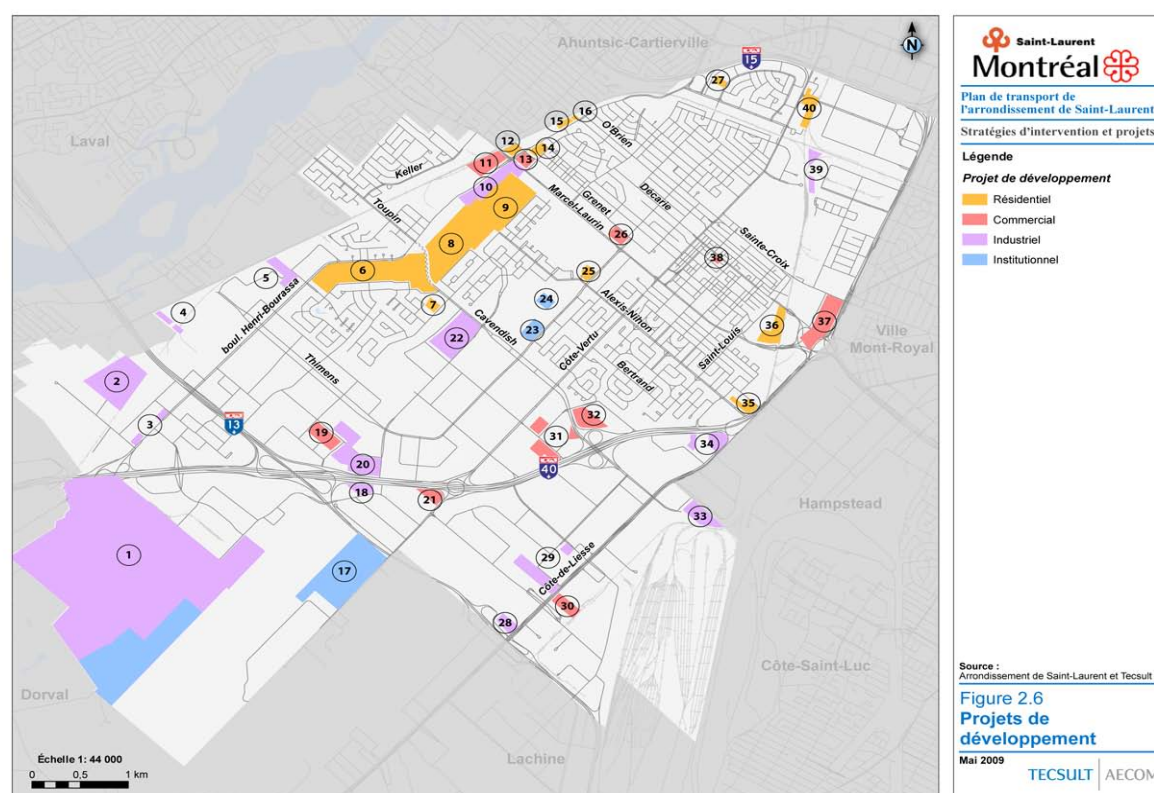
Environ 37 500 déplacements sont effectués de la part des résidents de Saint-Laurent en période de pointe du matin dont la presque totalité vers l'île de Montréal (figure 2.5). Le transport en commun assure environ un déplacement sur trois, ce qui traduit la bonne offre de transport en commun vers des destinations principales, notamment vers le centre-ville de Montréal. À l'inverse, la part de marché du transport en commun pour les déplacements internes est plus faible, ce qui constitue toutefois une situation généralement observée.



2.3.3 Développement prévisible

Le territoire de Saint-Laurent continuera à se développer au cours des prochaines années. Selon les données de prévision du Plan de transport de Montréal, Saint-Laurent comptera en 2021 environ 105 000 habitants et 128 000 emplois, ce qui constitue des hausses respectives de 21 % et 15% par rapport à la situation actuelle.

Selon les projets de développement connus (figure 2.6), plus de 5 300 nouveaux logements et plus d'un million de mètres carrés d'activités industrielles et commerciales seront construits. Un des effets probables du développement prévisible est la hausse de la circulation de transit dans l'axe d'environ 10% d'ici 20 ans. Compte tenu des problématiques de transport déjà présentes sur le territoire de Saint-Laurent, cela pose notamment l'enjeu d'arrimer le développement résidentiel, les pôles d'emploi et la desserte par les modes de transport collectif et actifs.



3 Stratégies d'intervention et projets

STRATÉGIES D'INTERVENTION ET PROJETS

AXE 1 – TRANSPORTS COLLECTIFS ET ACTIFS

- Augmenter l'offre de transport en commun
 - Métro
 - Réseau d'autobus
 - Train de banlieue
 - Autres services de transport en commun en site propre
- Favoriser les usages collectifs de l'auto/la gestion des déplacements
 - Covoiturage
 - Autopartage
 - Transport par taxi
 - Gestion de la demande
- Améliorer les conditions de déplacement à pied
 - Traverses piétonnes
 - Corridors scolaires/abords des écoles
 - Politiques d'urbanisme
- Favoriser l'usage du vélo
 - Réseau cyclable
 - Stationnement pour vélos
 - Vélos en libre-service

AXE 2 – SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DE VIE

- Conjuguer sécurité et qualité de vie
 - Apaisement de la circulation – secteurs résidentiels
- Gérer les déplacements des camions
 - Réseau de camionnage

AXE 3 – RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

- Optimiser l'utilisation du réseau routier
 - Réseau autoroutier
 - Réseau municipal
- Réviser la gestion du stationnement
 - Secteurs résidentiels
 - Secteurs commerciaux
 - Autres

Ce chapitre présente les stratégies d'intervention et les projets en réponse aux problématiques identifiées à l'étape du portrait/diagnostic. Plusieurs stratégies d'intervention ou projets présentés ici peuvent regrouper des projets existants de l'arrondissement de Saint-Laurent ou de ses partenaires, notamment ceux du Plan de transport de Montréal (incluant la Société de transport de Montréal - STM), de l'Agence métropolitaine de transport, du ministère des Transports du Québec, des autres villes et arrondissements, etc.

En plus de ceux-ci pour lesquels le positionnement de l'Arrondissement est précisé, le chapitre présente d'autres stratégies d'interventions et projets issus directement de la démarche d'élaboration du Plan de transport local. Ces derniers sont indiqués à l'aide du logo de l'Arrondissement de Saint-Laurent (🌸).

L'ensemble des stratégies d'intervention et des projets proposés pour le Plan de transport local de Saint-Laurent sont présentés suivant trois grands axes :

AXE 1 - TRANSPORTS COLLECTIFS ET ACTIFS;

AXE 2 - SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DE VIE;

AXE 3 - RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT.

3.1 Transports collectifs et actifs

L'énoncé de la Vision du Plan de transport identifie clairement l'importance du rôle que Montréal entend donner aux transports collectifs et actifs afin de réduire la dépendance à l'automobile dans le cadre des déplacements quotidiens. Pour y parvenir, Montréal prévoit d'ailleurs « des investissements massifs dans les modes de transport collectif et actif tels le tramway, le métro, l'autobus performant, le train, le vélo et la marche ainsi que sur des usages mieux adaptés de l'automobile tels le covoiturage, l'autopartage et le taxi ».

Cette section présente les différents projets, interventions et mesures proposés en matière de transports collectifs et actifs dans le cadre du Plan de transport local de l'arrondissement de Saint-Laurent, répondant aux stratégies d'intervention suivantes :

AXE 1 – TRANSPORTS COLLECTIFS ET ACTIFS

- Augmenter l'offre de transport en commun;
- Favoriser les usages collectifs de l'auto et la gestion des déplacements;
- Améliorer les conditions de déplacement à pied;
- Favoriser l'usage du vélo.

3.1.1 Augmenter l'offre de transport en commun

Le portrait/diagnostic réalisé dans le cadre du Plan de transport local permet de mettre en relief certains éléments de l'offre et la demande de transport en commun à Saint-Laurent :

- L'arrondissement jouit d'une relativement bonne offre de service dans sa partie est, là où l'on retrouve les plus fortes densités de population et d'emploi, notamment grâce à la présence de stations de métro et de gares de trains de banlieue. L'accessibilité par transport en commun aux lieux d'emploi localisés dans les secteurs situés à l'ouest du boulevard Marcel-Laurin est toutefois plus problématique, surtout dans les secteurs industriels;

- Plus d'une trentaine de lignes d'autobus complètent l'offre de service du métro et du train de banlieue. La desserte autobus utilise notamment la plupart des principaux axes artériels et collecteurs de l'arrondissement, en relation avec les stations de métro : Côte-Vertu, Côte-de-Liesse, Thimens, Henri-Bourassa, Saint-Louis, Marcel-Laurin, Cavendish, Alexis-Nihon, Décarie, O'Brien – Sainte-Croix, etc.;
- Au chapitre de l'utilisation du transport en commun à Saint-Laurent, les déplacements des résidents de Saint-Laurent à destination de l'extérieur en pointe du matin ont une part de marché de l'ordre de 39 % (part modale supérieure à la moyenne de l'île de Montréal de 32 %), alors que ceux des résidents en provenance de l'extérieur et se destinant à Saint-Laurent ont une part de marché de l'ordre de 11%. Or, la moitié des déplacements à destination de Saint-Laurent en pointe du matin le sont dans les secteurs industriels;
- Au cours des consultations publiques tenues à l'automne 2007, plusieurs améliorations souhaitées par les participants ont pu être relevées, notamment :
 - la hausse de la fréquence et la régularité de service d'autobus sur certaines lignes en période de pointe, mais aussi en période hors pointe;
 - l'accroissement de la desserte des secteurs industriels ou des secteurs résidentiels Bois-Franc et Nouveau Saint-Laurent (en liaison ou non avec la gare de train de banlieue de Bois-Franc);
 - l'accroissement de l'offre de service de la ligne de train de banlieue de Deux-Montagnes;
 - l'amélioration du confort et de la sécurité aux points d'attente (terminus, métro, stations/gare, abribus, etc.)
 - l'implantation de mesures préférentielles pour autobus;
 - le prolongement de la ligne de métro jusqu'à Bois-Franc.

Les paragraphes qui suivent présentent les interventions et mesures proposées en fonction des analyses sommaires réalisées dans le cadre du présent Plan de transport local, lesquelles sont complétées par celles effectuées par la STM, notamment pour les fins de son Plan d'amélioration des services de transport en commun (PASTEC) sur le territoire de Saint-Laurent.

3.1.1.1 Métro

❖ Moderniser le réseau de métro

- Moderniser le matériel roulant et les autres systèmes

Un programme de modernisation du matériel roulant du métro de Montréal est en cours et permettra de renouveler progressivement la flotte des voitures du métro à compter de 2012. À court terme, les voitures utilisées pour le service de la ligne 2 Ouest (Orange) seront rénovées et réaménagées, ce qui permettra notamment d'augmenter leur capacité de 10 %. Outre le matériel roulant, la modernisation d'autres équipements est également prévue dans le cadre du programme Réno-système afin de maintenir la qualité, la fiabilité et la sécurité du service du métro.

❖ Étendre le réseau de métro

- Prolonger la ligne 2 (orange) de Côte-Vertu à Bois-Franc
 - ✿ Créer un pôle intermodal TC majeur (métro/train/autobus) – point de correspondance pour la desserte des nouveaux secteurs résidentiels (Bois-Franc / Nouveau Saint-Laurent) et des secteurs industriels de la partie ouest de l'arrondissement

Transport en commun à Saint-Laurent

- 2 stations de métro (prolongement ligne 2 Ouest)
 - du Collège
 - Côte-Vertu (station terminale dotée d'un terminus autobus)
- 3 gares (ligne Deux-Montagnes)
 - Bois-Franc (stationnement)
 - Montpellier
 - Du Ruisseau (stationnement)
- 32 lignes d'autobus STM :
 - 16 - Graham
 - 17 - Décarie
 - 54 - Charland / Chabanel
 - 64 - Grenet
 - 70 - Bois-Franc
 - 72 - Alfred-Nobel
 - 73 - Dalton
 - 76 - Mc Arthur
 - 100 - Crémazie
 - 117 - O'Brien
 - 121 - Sauvé / Côte-Vertu
 - 124 - Victoria
 - 126 - Polyvalente-Émile-Legault
 - 128 - Ville-Saint-Laurent
 - 135 - De l'Esplanade
 - 164 - Dudemaine
 - 170 - Keller
 - 171 - Henri-Bourassa
 - 174 - Côte-Vertu Ouest
 - 175 - Griffith / Saint-François
 - 177 - Thimens
 - 196 - Parc industriel
 - 202 - Dawson
 - 213 - Parc-Industriel-Saint-Laurent
 - 214 - Des Sources
 - 215 - Henri-Bourassa
 - 216 - Transcanadienne
 - 220 - Kieram
 - 225 - Hymus
 - 268 - Trainbus Pierrefonds
 - 460 - Métropolitaine
 - 470 - Express Pierrefonds
- 1 service d'appoint par taxi collectif STM
- 4 lignes d'autobus STL
 - 55 - Laval-Ouest
 - 144 - Sainte-Dorothée
 - 151 - Sainte-Rose
 - 902 - Terminus Carrefour Laval
- 1 ligne d'autobus AMT
 - 40 - Express Vaudreuil



Le Plan de transport local de Saint-Laurent fait sienne la proposition de prolonger la ligne 2 (orange) du métro de deux stations après la station Côte-Vertu, à l'ouest de la ligne (figure 3.1). Les deux stations seraient ajoutées sur une portion de 2,2 km.

Le Plan de transport local de Saint-Laurent propose également d'implanter à la future station de métro un pôle intermodal d'importance (métro/train/autobus). La station de métro devra être située à proximité de la gare la ligne de train Montréal/Deux-Montagnes du même nom afin de faciliter les correspondances métro/train, à l'image de la nouvelle station de métro intermodale Concorde, qui est aussi jumelée à une gare de train de banlieue (ligne de train Saint-Jérôme-Blainville/Montréal).

De plus, un terminus d'autobus pourra assurer des liaisons par autobus avec ces deux modes (métro/train). L'implantation de ce pôle intermodal de transport en commun vise à améliorer la desserte des résidents et des travailleurs de l'arrondissement de Saint-Laurent, notamment ceux des secteurs Bois-Franc et Nouveau Saint-Laurent et des secteurs industriels.

Par ailleurs, dans le cadre de ces travaux d'envergure, l'élargissement du passage sous le viaduc ferroviaire (ligne de train Deux-Montagnes) devrait être considéré, notamment afin d'atténuer les problèmes de congestion rencontrés actuellement.

La localisation de la station de métro intermédiaire (entre Côte-Vertu et Bois-Franc) reste quant à elle à déterminer. Au moins deux options de localisation peuvent être examinées : sur le boulevard Marcel-Laurin, au coin de la rue Poirier comme le propose le Plan de transport de Montréal ou sur le boulevard Marcel-Laurin, au coin du boulevard Thimens comme le propose le Centre de gestion des déplacements (CGD) de Saint-Laurent.

❖ *Améliorer l'accessibilité, la propreté, la sécurité, la convivialité et l'information*

- Implanter progressivement l'accessibilité universelle
 - stations Côte-Vertu, du Collège et futures (Poirier et Bois-Franc)
- Améliorer la propreté du réseau de métro
- Améliorer la sécurité dans le métro
- Améliorer l'offre de services commerciaux
- Améliorer l'information aux usagers du métro

Outre l'accroissement de la capacité et de la fréquence du métro de Montréal, il est nécessaire d'améliorer son environnement global. L'accessibilité universelle au métro est progressivement mise en place, notamment par l'installation d'ascenseurs. Les améliorations se réalisent en phase, touchant d'abord les stations de métro les plus achalandées ou proches de clientèles spécifiques (stations de métro Bonaventure, Henri-Bourassa, Lionel-Groulx, Berri-UQAM et Côte-Vertu). Les trois nouvelles stations implantées récemment à Laval disposent déjà de ces installations, et la STM planifie poursuivre l'implantation de l'accessibilité universelle au rythme de trois stations par année. Les nouvelles stations prévues à Saint-Laurent seraient équipées d'ascenseurs. En plus de l'accessibilité, la STM renforce ses programmes de propreté et d'entretien, de sécurité des usagers, de développement des espaces commerciaux à l'intérieur des stations de métro et de système d'information en temps réel.

Légende

-  Métro
-  Métro (prolongement proposée)
-  Métro (prolongement ultérieur)
-  Station de métro actuelle
-  Station de métro proposée
-  Train de banlieue actuel
-  Gare de train de banlieue actuelle
-  Stationnement incitatif
-  Terminus d'autobus actuel
-  Terminus d'autobus proposé
-  Pôle intermodal majeur
-  Pôle intermodal potentiel

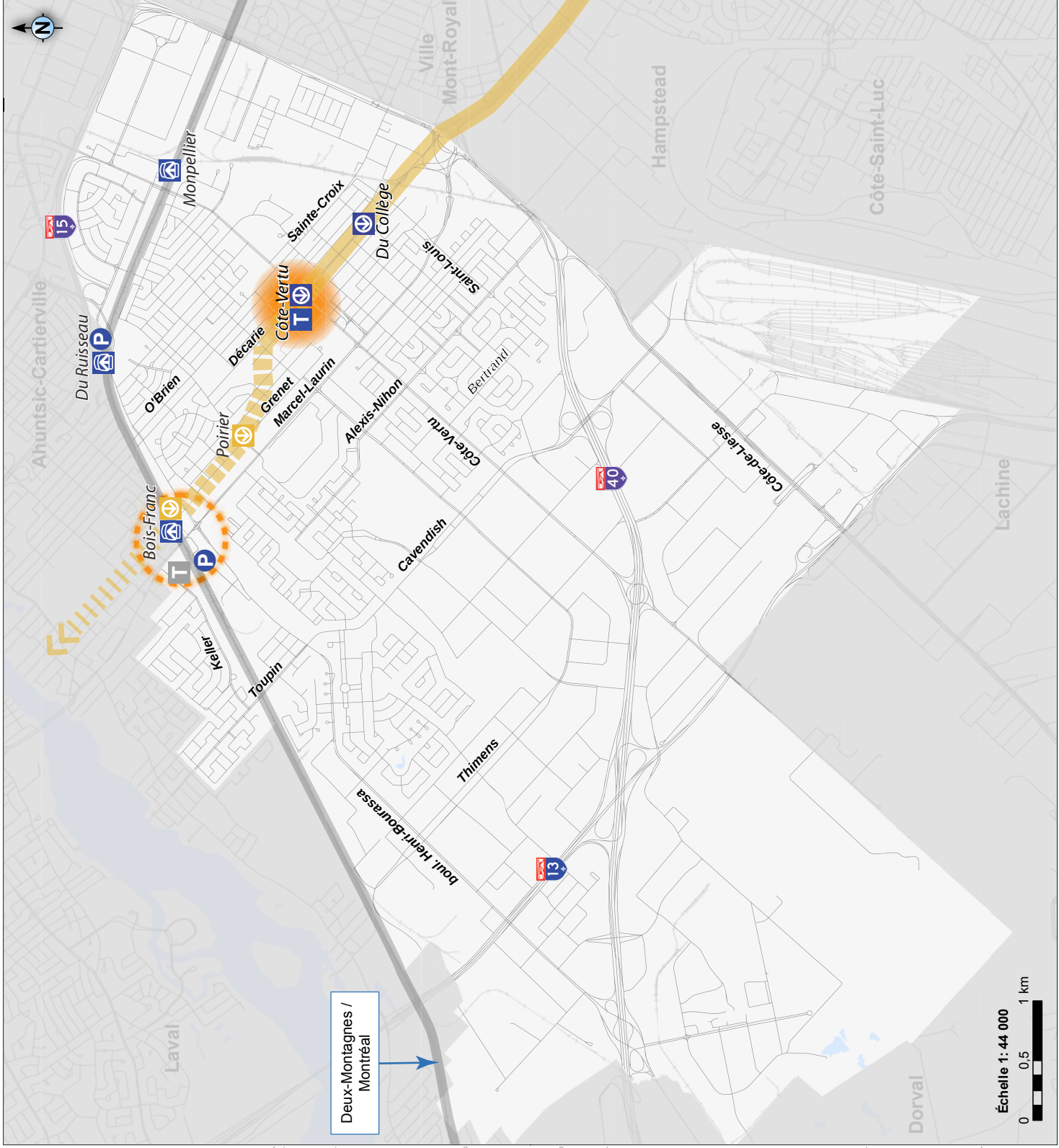
Source : Arrondissement de Saint-Laurent et Tecsum

Figure 3.1

Prolongement du métro

Mai 2009

TECSUM | AECOM





3.1.1.2 Réseau d'autobus

Les principaux éléments d'amélioration de l'offre de service de transport en commun par autobus sont illustrés aux figures 3.2 et 3.3. Les paragraphes qui suivent présentent ces différents projets et interventions plus en détails.

❖ *Améliorer l'intermodalité entre l'autobus et le train de banlieue*

- ✿ Augmenter les services (nombre de lignes ou fréquence) d'autobus en lien avec le réseau de train de banlieue (gares de la ligne Deux-Montagnes/Montréal)
- ✿ Améliorer la desserte des secteurs industriels et autres, notamment en liaison avec la gare de train de banlieue Bois-Franc (ligne Deux-Montagnes/Montréal)
 - Gare intermodale (métro/train/bus) à plus long terme

L'amélioration de l'intermodalité entre les modes de transport en commun peut rendre plus attrayante l'utilisation de ce mode par une part plus large de navetteurs se destinant à Saint-Laurent à des fins d'emploi, d'études ou encore de magasinage. L'amélioration de l'intermodalité entre le train de banlieue et le réseau autobus pourra, dans certains cas, signifier d'accroître les services d'autobus (nombre de lignes ou fréquence de service) en liaison avec les gares de train de banlieue du territoire de Saint-Laurent.

À court terme, l'augmentation des services autobus pour l'amélioration de la desserte de transport en commun des secteurs industriels et des secteurs résidentiels Nouveau Saint-Laurent et Bois-Franc s'effectuera d'abord en liaison avec les terminus Côte-Vertu à Saint-Laurent et Fairview à Pointe-Claire (figure 3.2). À moyen et long termes, de nouveaux services de transport en commun par autobus pourraient également s'effectuer en liaison avec la gare Bois-Franc (pouvant éventuellement devenir un pôle intermodal d'importance métro/train/bus) et avec la nouvelle gare prévue à proximité de l'A-13.

❖ *Accroître la capacité de transport par autobus*

- Augmenter la disponibilité des autobus
- Implanter des mesures préférentielles pour bus (MPB) sur les artères
 - Henri-Bourassa, Côte-Vertu, Côte-de-Liesse, Marcel-Laurin et Cavendish
- Mise en service d'autobus articulés sur circuits à fort achalandage
 - Ligne 121 - Côte-Vertu (gain de capacité significatif)



Afin d'offrir une alternative efficace en terme de temps et de confort, la STM planifie d'augmenter le parc d'autobus et d'implanter des autobus articulés sur les circuits à fort achalandage. En ce qui concerne la desserte du territoire de l'arrondissement de Saint-Laurent, la STM prévoit d'implanter en 2010 des

autobus articulés sur la ligne 121 – Côte-Vertu, ce qui se traduira, à fréquence de service égale, en une hausse de la capacité de service significative.

L'accroissement et la modernisation du parc d'autobus nécessiteront par ailleurs le réaménagement des garages, des stations de métro et des terminus d'autobus. De plus, le programme d'acquisition prévoit l'achat de véhicules utilisant des carburants ou des technologies plus propres, notamment des autobus à propulsion hybride diesel/électrique ou des trolleybus modernes.

Légende

- Méto
- Méto (prolongement proposée)
- Méto (prolongement ultérieur)
- Station de méto actuelle
- Station de méto proposée
- Tran de banlieue actuel
- Tran de l'Est
- Gare de tran de banlieue actuelle
- Gare de tran de banlieue proposée
- Antenne Doney
- Stationnement incitatif
- Stationnement proposé
- Terminus d'autobus actuel
- Terminus d'autobus proposé
- Voie réservée pour autobus existante
- Pôle intermodal majeur
- Pôle intermodal potentiel

Secteurs nécessitant une amélioration de
l'offre de transport en commun

Résidentiel

Industriel

Liaison court terme

Liaison moyen / long terme

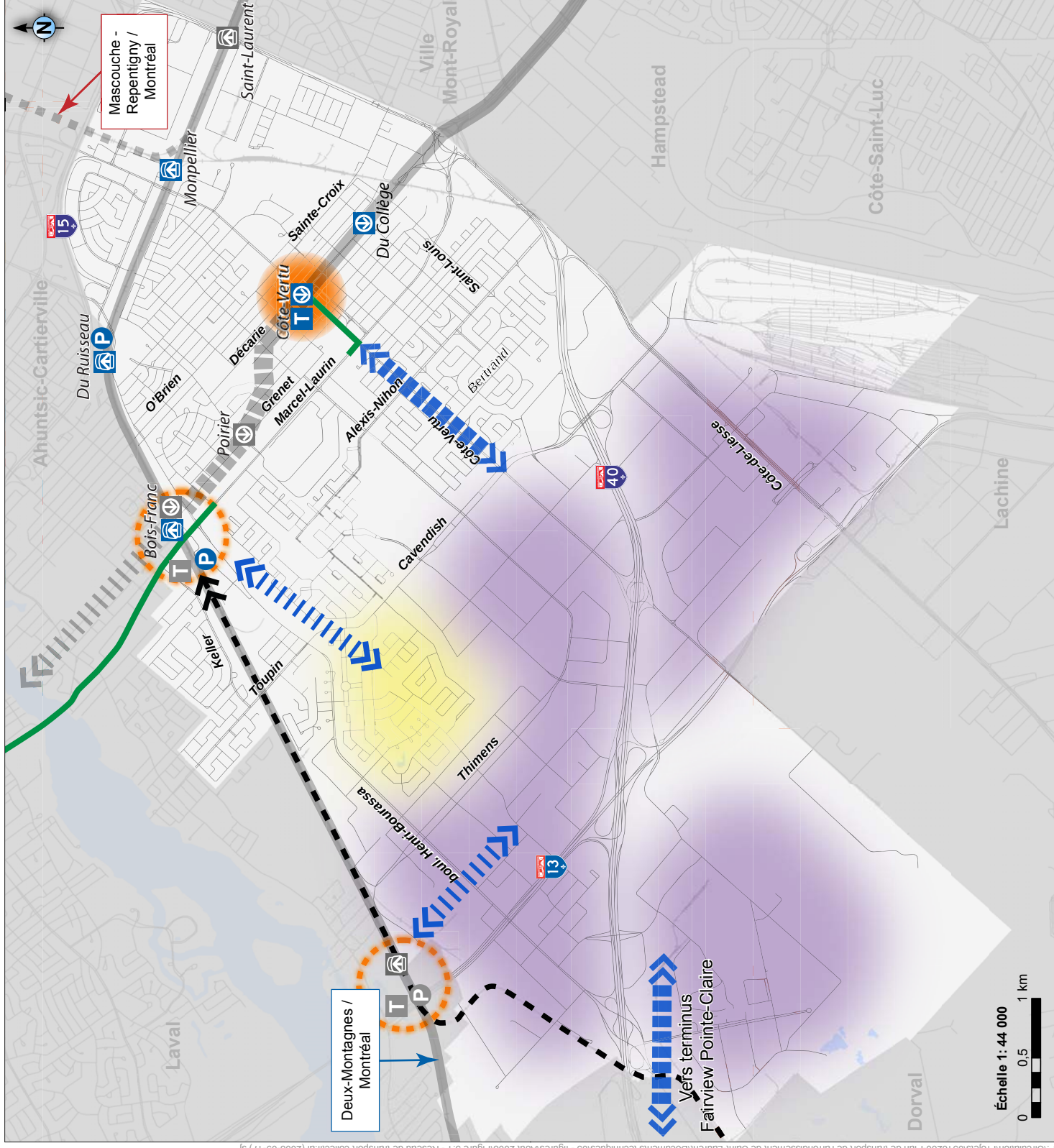
Source : Arrondissement de Saint-Laurent et Tecsum

Figure 3.2

**Amélioration des services
autobus dans certains
secteurs**

Mai 2009

TECSUM | AECOM





Enfin, l'accroissement de la capacité de transport par autobus peut être réalisé par l'augmentation de la rapidité, de la fiabilité et de la régularité de service. À cette fin, un réseau d'axes à mesures préférentielles pour bus (MPB), pouvant comprendre ou non l'aménagement de voies réservées, a été identifié par la STM à l'échelle de l'île de Montréal. Sur le territoire de Saint-Laurent, les axes suivants feront l'objet de MPB : Henri-Bourassa, Côte-Vertu, Côte-de-Liesse, Marcel-Laurin et Cavendish. Au cours des cinq prochaines années, la STM prévoit réaliser à Saint-Laurent les interventions de MPB suivantes (figure 3.3) :

- Feux prioritaires sur l'axe Côte-Vertu entre la station de métro Sauvé et l'A-40;
- Voie réservée sur la rue Grenet entre Thimens et Gouin avec MPB aux feux de circulation (deux directions) ;
- Voie réservée sur l'axe Cavendish avec MPB aux feux de circulation (deux directions) ;
- Voie réservée sur l'axe Henri-Bourassa jusqu'à la gare de train Du Ruisseau avec MPB aux feux de circulation (deux directions).

❖ Adapter le service à des clientèles spécifiques

- Mettre en place des lignes d'autobus durant la journée pour relier directement les résidences de personnes âgées
- Revoir l'aménagement intérieur des autobus pour les jeunes familles
- ✿ Instaurer un tarif familial – Réseau STM (autobus et métro)
- Améliorer l'offre de service en fin de soirée et la nuit
- Rendre toutes les lignes du réseau d'autobus de la STM accessibles aux personnes en fauteuil roulant

Afin de répondre aux besoins spécifiques de certaines clientèles, la STM poursuit ses efforts pour développer et adapter ses services. Depuis plusieurs années, la STM propose un service « Entre deux arrêts » pour permettre aux femmes voyageant le soir ou la nuit de descendre entre deux arrêts. Pour les personnes âgées, des dessertes relieront les résidences des personnes âgées aux CLSC, centres commerciaux et centres de loisirs, pendant le jour en-dehors des périodes de pointe.

Dans les autobus, des espaces seront aménagés pour les poussettes des enfants des jeunes familles. La STM a de plus adopté récemment un tarif familial, permettant à un adulte, grâce à son titre de transport, de voyager avec jusqu'à 5 enfants de moins de 12 ans sur le réseau de la STM, les fins de semaine et les jours fériés. Cette offre fait suite à une demande en ce sens faite par l'Arrondissement, par le biais de sa Politique familiale.

L'offre de transport de soir et de nuit sera par ailleurs modifiée pour répondre aux besoins des travailleurs aux horaires atypiques et des jeunes. Enfin, la STM souhaite rendre accessible l'ensemble des lignes du réseau aux personnes en fauteuil roulant.

❖ Améliorer l'accessibilité du TC dans certains secteurs particuliers

- Assurer et accroître l'accessibilité aux secteurs en développement,
 - ✿ Secteurs Bois-Franc, Nouveau Saint-Laurent, Technoparc et autres secteurs industriels
 - ✿ Nouvelle bibliothèque sur le boulevard Thimens
 - ✿ Aménagement de trottoirs sur principaux itinéraires/aires d'attente

Les secteurs en développement, notamment les quartiers de Bois-Franc, Nouveau Saint-Laurent, le Technoparc et d'autres secteurs industriels doivent bénéficier d'une accessibilité adéquate par transport en commun. Tel que mentionné précédemment, les solutions envisagées ont trait à l'implantation de nouvelles dessertes d'autobus, la

Légende

-  Métro
-  Métro (prolongement proposée)
-  Métro (prolongement ultérieur)
-  Station de métro actuelle
-  Station de métro proposée
-  Train de banlieue actuel
-  Train de l'Est
-  Gare de train de banlieue actuelle
-  Gare de train de banlieue proposée
-  Antenne Doney
-  Stationnement incitatif
-  Stationnement proposé
-  Terminus d'autobus actuel
-  Terminus d'autobus proposé
-  Voie réservée pour autobus existante
-  Axe pour bus avec mesures prioritaires projetées (MPB)
-  Plan de transport Montréal (2008)
-  (MPB) prévus pour les 5 prochaines années
-  Pôle intermodal majeur
-  Pôle intermodal potentiel

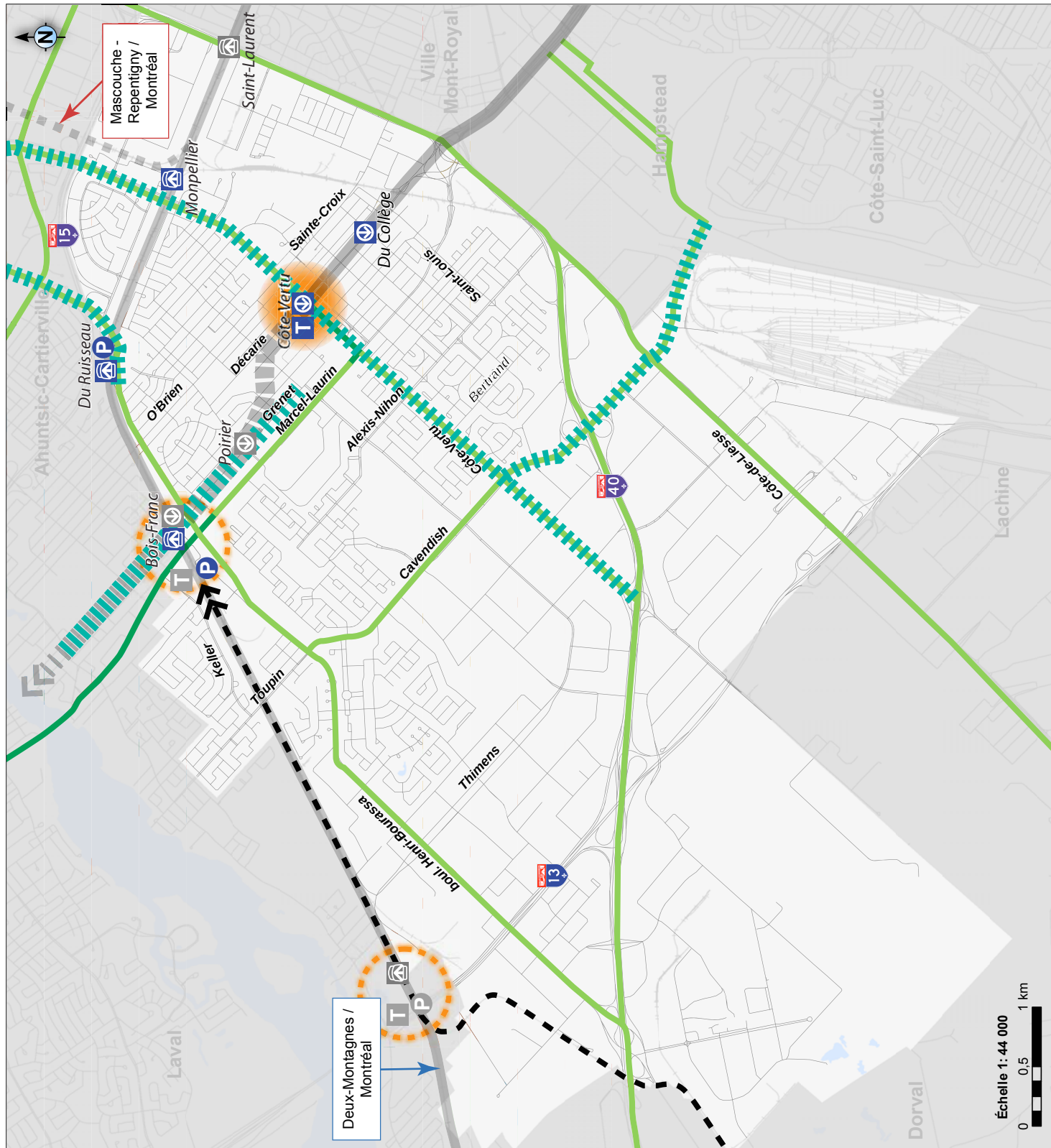
Source : Arrondissement de Saint-Laurent et Tecsum

Figure 3.3

**Mesures préférentielles
pour bus (MPB)**

Mai 2009

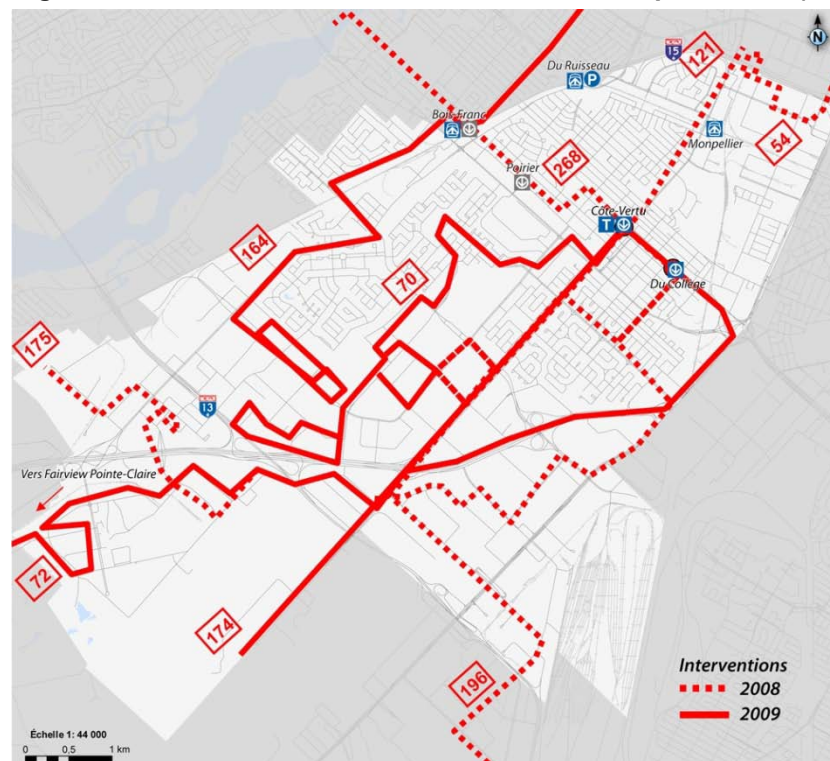
TECSUM | AECOM



3.1.1.3 Plan d'améliorations des services de la STM

Les principales interventions et mesures issues de cet exercice, mené en étroite collaboration avec l'Arrondissement de Saint-Laurent, sont comprises à l'intérieur d'un Plan d'action, présenté de façon synthétique au tableau 3.1. Il présente les interventions réalisées en 2008 et 2009, de même que celles prévues en 2009, à moyen terme (2010-2012) et à long terme. Ces interventions répondent majoritairement à l'objectif d'accroître l'accessibilité par transport en commun aux secteurs industriels de Saint-Laurent, notamment le Technoparc, et aux secteurs résidentiels récents de Bois-Franc et du Nouveau Saint-Laurent. La figure 3.4 illustre les lignes touchées par les interventions en 2008 et 2009.

Figure 3.4 Améliorations de services autobus par la STM (2008-2009)



Source : STM - Service planification et développement, mars 2009.

Tableau 3.1 Plan d'amélioration des services de transport en commun de la STM

Date	Service	Mesures/interventions
Interventions réalisées en 2008		
Janvier 2008	Métro	Amélioration de la fréquence en période hors pointe (+17%)
	Ligne 121 – Sauvé/Côte-Vertu	Allongement des périodes de pointe
	Ligne 54 – Charland/Chabanel	Ajout de service en périodes hors pointe
Juin 2008	Ligne 220 - Kieran	- Création de la ligne en partenariat - Service du lundi au vendredi en après-midi (13h45-14h45)/soirée (21h45-23h45)
	Ligne 268 - Trainbus Pierrefonds	- Prolongement jusqu'au métro Côte-Vertu - Ajout de service hors pointe/pointe (deux directions)
Septembre 2008	Ligne 268 - Trainbus Pierrefonds	Allongement du service en pointe du soir jusqu'à environ 19h00
	Ligne 460 - Métropolitaine	Allongement des heures de pointe
	Ligne 202 - Dawson	Départs à partir de 7h00 le dimanche
Novembre 2008	Taxi collectif	Service entre la gare Sunnybrooke et le Technoparc Saint-Laurent
	Lignes 175 Griffith Saint-François et 196 Parc-Industriel-Lachine	Service aux 30 minutes en périodes hors pointe
	Ligne 72 – Alfred-Nobel (Technoparc)	Amélioration de l'intervalle de service en périodes de pointe (de 25 à 12 min)
Interventions réalisées/prévues en 2009		
Janvier 2009	Ligne 72 – Alfred-Nobel (Technoparc)	Allongement de la plage horaire entre les deux périodes de pointe
Mars 2009	Ligne 72 – Alfred-Nobel (Technoparc)	- Prolongement du parcours au terminus Fairview et Côte-Vertu - Ajout d'un voyage en fin d'après-midi - Maintien de l'intervalle de service en pointe aux 15-16 minutes
Juin 2009	Ligne 70 - Bois-Franc	- Améliorer la fréquence en pointe (intervalle de service de 15 min) - Prolonger la plage horaire en soirée jusqu'à la fermeture du métro
	Ligne 174 - Côte-Vertu Ouest	Allongement de la plage horaire entre les deux périodes de pointe et service le soir jusqu'à 20h00
	Ligne 164 - Dudemaine	Modification du parcours pour desservir la rue Steinberg
Interventions prévues à moyen terme (2010-2012)		
		- Mesures prioritaires pour bus (MPB) sur Côte-Vertu, Henri-Bourassa et Cavendish Sud (amélioration de rapidité, fiabilité et régularité du service) - Mise en place des autobus articulés sur l'axe Côte-Vertu (hausse du confort à bord des autobus) - Évaluer l'opportunité d'une desserte autobus à partir de la future gare de train A-13/gare Bois-Franc - Évaluer l'opportunité d'un nouveau lien de transport grâce au prolongement du boulevard Cavendish (entre Ernest-Hemingway et Henri-Bourassa)
Intervention prévue à long terme		
		- Métro : - Prolonger la ligne 2 - orange du métro de la station Côte-Vertu au secteur Bois-Franc (ajout des stations Poirier et Bois-Franc) - Moderniser le réseau de métro (matériel roulant et autres systèmes) - Améliorer l'accessibilité, la propreté, la sécurité, la convivialité et l'information (implantation de l'accessibilité universelle) - Autobus : - Améliorer l'intermodalité (autobus/train de banlieue) - Améliorer l'accessibilité du TC dans certains secteurs particulier (secteurs en développement Bois-Franc, Nouveau Saint-Laurent, Technoparc et autres secteurs industriels). - Adapter le service à des clientèles spécifiques (résidences de personnes âgées - offre de service améliorée en fin de soirée et la nuit - nouvelle rampe d'accessibilité autobus). - Évaluer les besoins en matière de transport en commun en vue de la construction de la nouvelle bibliothèque sur le boulevard Thimens

Source : STM - Service planification et développement, mars 2009.

3.1.1.4 Autres services de transport en commun en site propre

❖ *Mettre en place des services TC guidés ou rapides par bus (SRB)*

- Implanter le tram-train/tramway ou service rapide par autobus (SRB) dans l'emprise ferroviaire de l'antenne Doney (Liaison Pointe-Claire/Bois-Franc)

Les emprises ferroviaires inutilisées de l'île de Montréal offrent de forts potentiels de développement pour des services rapides par bus (SRB). Dans l'arrondissement de Saint-Laurent, le corridor de l'emprise ferroviaire de l'antenne Doney, au sud de l'autoroute 40 dans l'ouest, répondrait à un besoin important, notamment vers le Technoparc. Le lien, d'une distance d'environ 10 km, pourrait ainsi relier Pointe-Claire (Terminus Fairview) à la ligne de train de banlieue de Deux-Montagnes à proximité de la gare A-13 projetée et ultimement rejoindre la future gare intermodale de Bois-Franc (figure 3.5). Différentes options de modes peuvent être considérées dans le cadre de cette liaison. L'AMT envisage actuellement un tram-train/tramway pour cette desserte, mais il pourrait également s'agir d'un service rapide par bus, pouvant notamment mettre à profit des autobus articulés.

3.1.1.5 Train de banlieue

❖ *Accroître la desserte de l'arrondissement par les trains de banlieue*

- Améliorer l'offre de service de la ligne Deux-Montagnes - Montréal
 - Accroissement de la fréquence de service, notamment en périodes de pointe
 - ✿ Optimiser l'utilisation du stationnement incitatif à Bois-Franc
 - Implanter une nouvelle gare à proximité de l'A-13 :
 - ✿ Créer un pôle intermodal (comprenant un stationnement incitatif et un terminus autobus)
 - ✿ Implanter une gare à Saint-Laurent sur la ligne du Train de l'Est (Mascouche/Repentigny – Montréal)



L'accroissement de la desserte de l'arrondissement par les trains de banlieue passe essentiellement par l'amélioration de la capacité d'accueil sur la ligne Deux-Montagnes – Montréal et par l'implantation d'une gare à Saint-Laurent sur la ligne du Train de l'Est, assurant la liaison entre Mascouche/Repentigny et Montréal (figure 3.6).

La ligne de train de banlieue Montréal/Deux-Montagnes est la plus achalandée de la région de Montréal, assurant plus de 25 000 déplacements lors des jours ouvrables. Elle constitue une liaison stratégique entre le centre et le nord-ouest de la région. Différentes améliorations à l'offre de service sur cette ligne sont prévues, notamment à l'aide des interventions suivantes :

- L'acquisition de voitures à deux étages permettant d'augmenter la capacité de 70 %;
- Le doublement de la voie ferrée de la ligne entre les gares Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds afin d'accroître la fréquence de service;
- La réalisation d'une gare à la jonction de l'A-13 avec un stationnement incitatif de l'ordre de 2 000 places. En plus du stationnement incitatif, la gare pourrait servir de point de correspondance pour desserte par autobus des secteurs industriels.

Légende

-  Métro
-  Métro (prolongement proposé)
-  Métro (prolongement ultérieur)
-  Station de métro actuelle
-  Station de métro proposée
-  Train de banlieue actuel
-  Train de l'Est
-  Gare de train de banlieue actuelle
-  Gare de train de banlieue proposée
-  Antenne Doney phase initiale
-  Antenne Doney phase ultérieure
-  Stationnement incitatif
-  Stationnement proposé
-  Terminus d'autobus actuel
-  Terminus d'autobus proposé
-  Voie réservée pour autobus existante
-  Axe pour bus avec mesures prioritaires projetées (MPB)
-  Plan de transport Montréal (2008)
-  (MPB) prévus pour les 5 prochaines années
-  Pôle intermodal majeur
-  Pôle intermodal potentiel

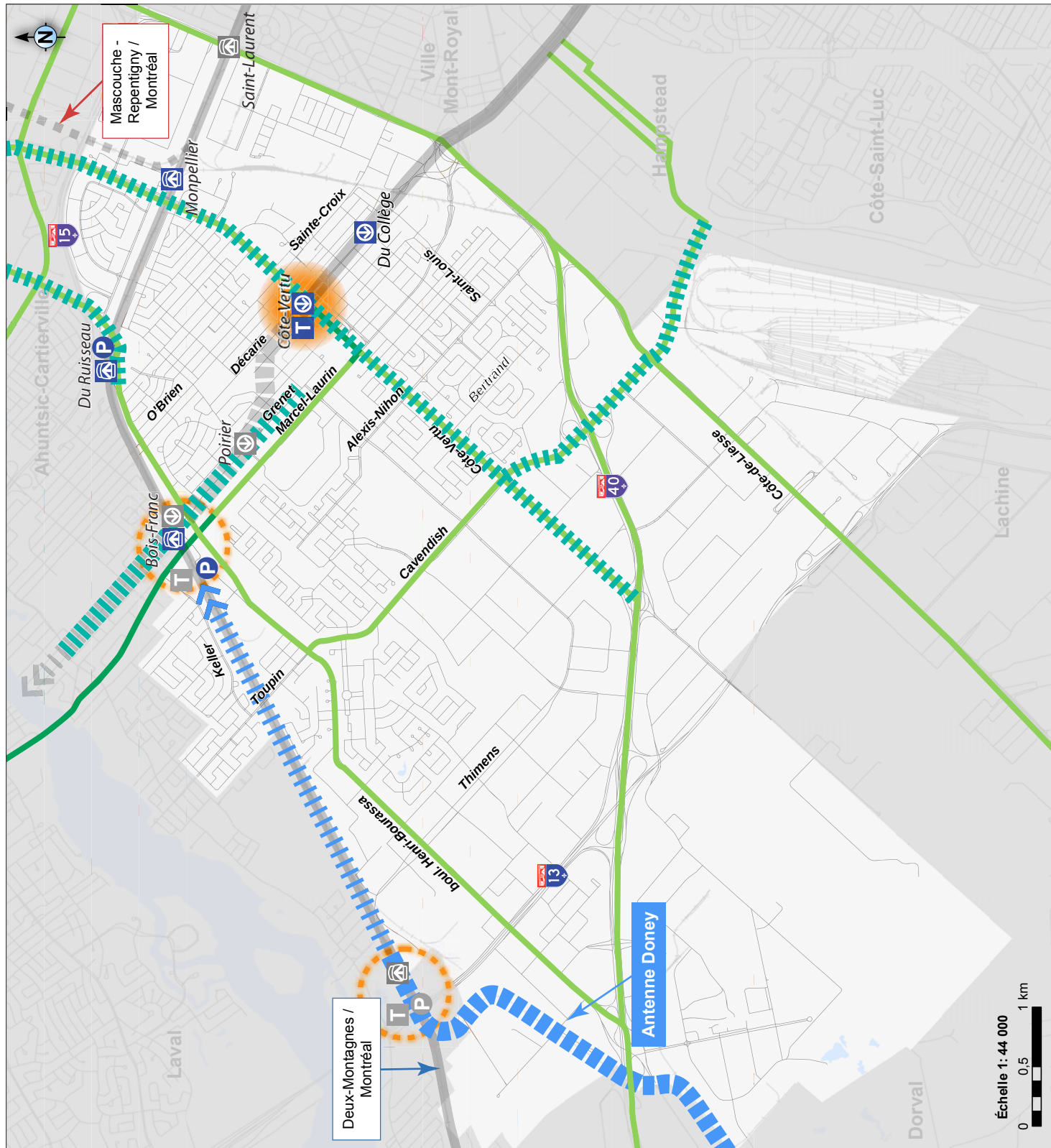
Source : Arrondissement de Saint-Laurent et Tecsum

Figure 3.5

**Utilisation de l'antenne
Doney pour le transport
en commun**

Mai 2009

TECSUM | AECOM



Légende

-  Métro
-  Métro (prolongement proposée)
-  Métro (prolongement ultérieur)
-  Station de métro actuelle
-  Station de métro proposée
-  Train de banlieue actuel
-  Train de l'Est
-  Gare de train de banlieue actuelle
-  Gare de train de banlieue proposée
-  Antenne Doney
-  Stationnement incitatif
-  Stationnement proposé
-  Terminus d'autobus actuel
-  Terminus d'autobus proposé
-  Pôle intermodal majeur
-  Pôle intermodal potentiel

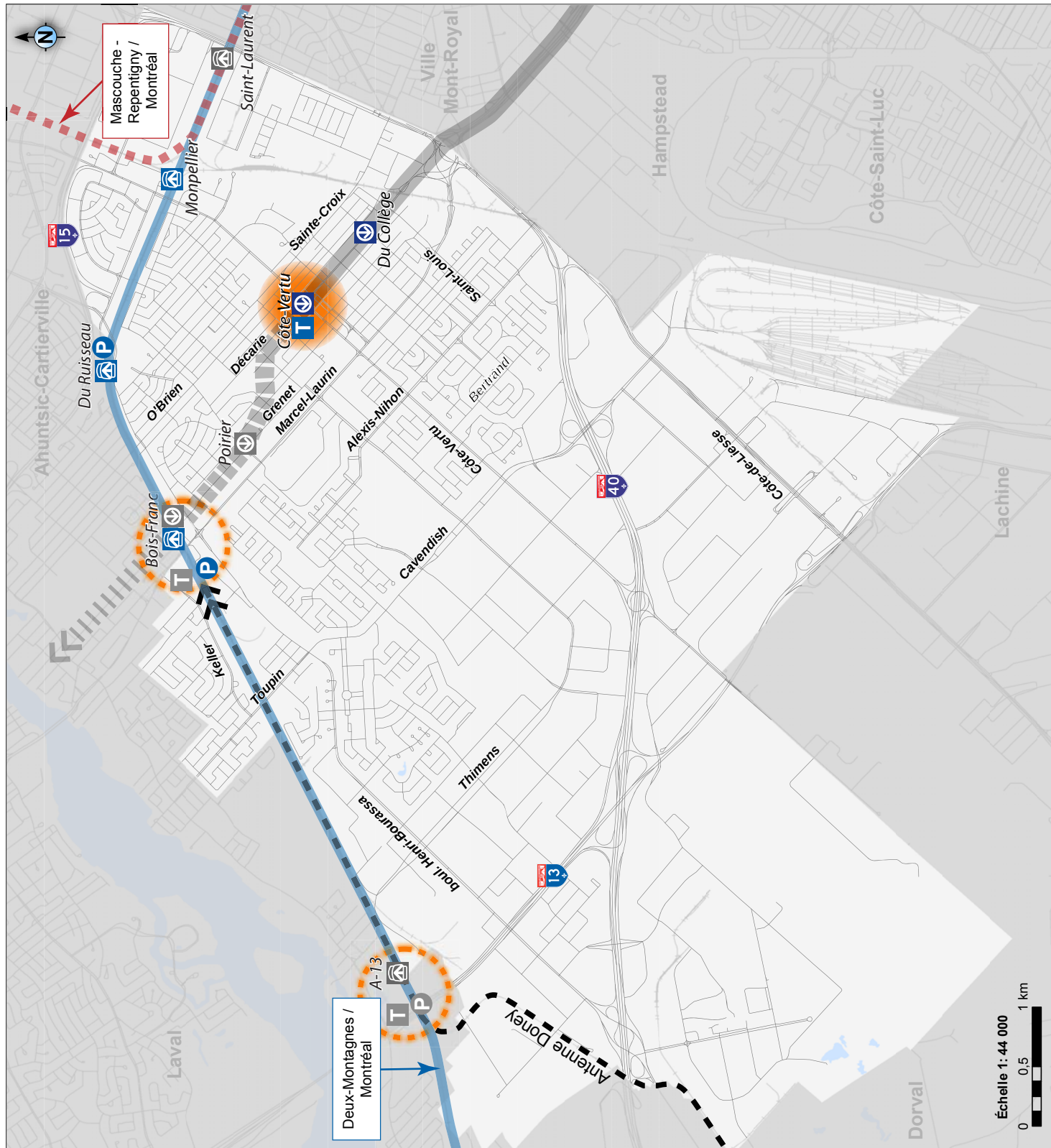
Source : Arrondissement de Saint-Laurent et Tecsum

Figure 3.6

**Interventions proposées -
Train de banlieue**

Mai 2009

TECSUM | AECOM



Par ailleurs, l'AMT prévoit réaménager des sections du stationnement incitatif pour optimiser son utilisation. Cela devrait notamment se traduire par l'ajout à court terme d'environ 50 places de stationnement. À moyen-long terme, Saint-Laurent souhaite mettre en valeur les abords de la gare Bois-Franc, notamment par une consolidation du développement des terrains adjacents. Ce projet s'inscrit dans le cadre plus vaste de la mise en valeur du corridor Laurentien/Lachapelle-Marcel/Laurin qui constitue un secteur de planification détaillée identifié au Plan d'urbanisme (voir encadré).

Enfin, l'Arrondissement de Saint-Laurent propose l'implantation d'une gare sur son territoire sur la future ligne du Train de l'Est qui assurera la liaison entre Mascouche/Repentigny et la gare centrale de Montréal. La future ligne de train insérera le corridor de la ligne de Deux-Montagne au sud de la gare Montpellier (figure 3.6). Il serait possible d'implanter une gare un peu au nord du chemin de la Côte-de-Liesse. Cette gare permettrait de desservir le secteur industriel avoisinant de même que le développement commercial majeur prévu dans le cadre du projet de réaménagement de l'échangeur Décarie.

❖ *Autres interventions et mesures*

- ❖ Instaurer un seul tarif (zone 1) aux trois gares actuelles de Saint-Laurent
- ❖ Aménager une piste cyclable dans le corridor de la ligne de train Deux-Montagnes - Montréal

Outre les interventions proposées précédemment pour l'amélioration des services de train de banlieue, d'autres mesures ou modifications sont souhaitées par l'Arrondissement de Saint-Laurent en lien avec ces services. La première mesure a trait à la tarification des services de train à Saint-Laurent : les gares Du Ruisseau et Bois-Franc se retrouvent en zone tarifaire 2 (tarification plus élevée) tandis que la gare Montpellier se retrouve en zone tarifaire 1 (tarification moins élevée). L'Arrondissement réitère sa demande à l'AMT qu'un seul et même tarif s'applique aux trois gares actuelles de Saint-Laurent, soit celui lié à la zone 1.

Par ailleurs, l'Arrondissement souhaite que des démarches soient entreprises auprès de l'AMT afin qu'une piste cyclable puisse être aménagée dans le corridor de la ligne de train Deux-Montagnes – Montréal.

Mise en valeur du corridor Laurentien/Lachapelle-Marcel/Laurin

Entrée de ville importante sur le territoire montréalais et axe de transit majeur entre Laval et Montréal, le corridor Laurentien/Lachapelle-Marcel/Laurin a été identifié dans le Plan d'urbanisme en tant que secteur de planification détaillée. Une meilleure gestion des déplacements par une réorganisation des flux de transit et de transport en commun et une consolidation/revitalisation des activités résidentielles et commerciales présentes aux abords des axes du corridor sont essentiellement souhaitées dans le cadre de cet exercice qui s'inscrit dans une volonté de réaménagement et de mise en valeur, notamment des abords de la gare de train de banlieue Bois-Franc (ligne Deux-Montagnes/Montréal). Outre la circulation véhiculaire les analyses en cours pour ce corridor doivent par ailleurs intégrer l'implantation d'une piste cyclable et un meilleur partage de la chaussée (élargissement de trottoirs).

3.1.2 Favoriser les usages collectifs de l'auto et la gestion des déplacements

Outre les modes de transport en commun conventionnels (métro, train, autobus, tramway, trolleybus, etc.), Montréal veut encourager d'autres alternatives de transport collectif, notamment des usages collectifs de l'automobile tels le covoiturage, l'autopartage et le taxi. Par ailleurs, l'implantation à grande échelle de mesures de gestion de la demande peut également contribuer à améliorer l'efficacité des déplacements.

3.1.2.1 Covoiturage, autopartage et transport par taxi

❖ *Accroître le covoiturage en entreprise*



- ✿ Poursuivre le travail de promotion du covoiturage et d'assistance technique auprès des entreprises du territoire (CGD de Saint-Laurent)
- Implanter des stationnements dédiés aux covoitureurs
- Implanter un réseau de voies réservées TC/covoiturage

Le covoiturage peut être défini comme un mode de transport collectif par lequel plusieurs personnes utilisent un même véhicule pour faire le même trajet, ou presque, et dont la pratique présente souvent des avantages économiques et environnementaux. L'atteinte d'un impact significatif sur les déplacements à l'échelle d'une région à l'aide de ce mode exige au préalable la création ou l'appui d'un ou de plusieurs organismes coordonnateurs permettant notamment le jumelage des covoitureurs. Cette tâche fait partie de celles qu'assument actuellement les centres de gestion des déplacements présents dans la région de Montréal. Ils facilitent la recherche d'un équipage dans le cadre de déplacements vers les lieux de travail ou d'études ou encore vers un stationnement incitatif.

Saint-Laurent fait figure de chef de file au chapitre du covoiturage dans la région de Montréal. Créé en 2001, le Centre de gestion des déplacements (CGD) de Saint-Laurent a été l'un des premiers organismes coordonnateurs de la région. Fruit d'un partenariat entre la Ville de Saint-Laurent (aujourd'hui l'Arrondissement), des entreprises de Saint-Laurent, le Service de Développement économique de Saint-Laurent (aujourd'hui DESTL), le ministère des Transports du Québec (MTQ), l'Agence métropolitaine de transport (AMT), la Société de transport de Montréal (STM) et la Société de transport de Laval (STL), le CGD de Saint-Laurent a notamment pour mission de fournir l'aide technique et professionnelle pour implanter le covoiturage dans de grandes entreprises du territoire. Ainsi, au cours des dernières années, il a œuvré en cette matière avec plus d'une vingtaine d'entreprises du territoire de l'arrondissement, dont Aéroport de Montréal (ADM), Air Transat, Aldo, Bombardier Aéronautique, CAE, L'Oréal, Wyeth, etc., notamment dans le cadre du programme *ALLÉGO* (programme favorisant les solutions de rechange à l'auto sol (transport en commun, covoiturage, vélos, etc.)). L'Arrondissement de Saint-Laurent est lui-même client du CGD depuis 2004.

Chacun des programmes mis sur pied par les entreprises avec l'aide du CGD constitue, à leur échelle, un succès; plusieurs d'entre eux sont encore actifs après plusieurs années d'existence. Le CGD travaille également actuellement à d'autres projets d'implantation de programmes de covoiturage en entreprise.

Sur la douzaine de programmes où le CGD agit auprès d'entreprises ou d'institutions, touchant au total plus de 10 000 personnes, la majorité ont un volet covoiturage (tableau 3.2).

CGD de Saint-Laurent

Relevant de Développement économique Saint-Laurent, le Centre de gestion des déplacements (CGD) offre différents services afin d'assurer l'accès des travailleurs aux pôles d'emplois de l'arrondissement de Saint-Laurent, dans une optique de transport durable. Destiné aux entreprises et aux employés, le CGD offre des solutions aux problèmes d'accessibilité des lieux de travail, de recrutement et de rétention du personnel ainsi qu'au manque d'espaces de stationnement. Il accompagne les entreprises dans l'établissement de mesures et de services adaptés à leurs besoins, notamment :

- Élaboration de plans de transport personnalisés
- Expertise-conseil en organisation et en gestion de services de transport alternatif
- Promotion des modes alternatifs de transport
- Représentation des besoins de l'entreprise auprès des organismes en transport collectif et des instances gouvernementales
- Mise en place de comités interentreprises
- Accompagnement dans les projets d'implantation ou de délocalisation
- Mise en place d'outils et de mesures
- Montage budgétaire et recherche de partenariats financiers

Tableau 3.2 Covoiturage en entreprise à Saint-Laurent (2008)

Employeurs	Employés	Début programme	Diagnostic	Transport collectif	Promotion	Amélioration des services	Taxi collectif	Covoiturage	Transport actif	Accès vélo
Groupe Aldo	1 000	Janvier 2004			■	■	■			
Arr. Saint-Laurent	576	2004-2005			■			■	■	■
Air Transat	452	Janvier 2005						■		
L'Oréal Canada (centre de distribution)	350	Juin 2005						■		
L'Oréal Canada (usine manufacturière)	345	Avril 2006						■		
Wyeth Montréal	1 357	Mars 2007	■		■			■		
Transport Canada	316	Septembre 2007						■		
Hôpital Sainte-Anne	1 116	Octobre 2007			■			■	■	■
Aéroports de Montréal	563	Novembre 2007	■							
Groupe Montoni		Janvier 2008				■				
Dév. écon. Saint-Laurent	22	Juin 2008			■			■		■
Cégep Saint-Laurent (employés et étudiants)	4 300	Été 2008	■							
Total	10 397									

Source : CGD de Saint-Laurent, 2008; Traitement Tecsult 2008.

L'action des CGD doit toutefois être appuyée par l'implantation d'un réseau de voies réservées et de stationnements dédiés aux covoitureurs à l'échelle de l'île et de la région de Montréal. C'est ce que prévoit le Plan de transport de Montréal en identifiant de façon préliminaire les premiers axes d'un réseau de voies réservées au transport collectif (autobus, taxis et covoiturage). Ce réseau est principalement constitué de tronçons autoroutiers et de ponts donnant accès à l'île, bien qu'il soit souhaité par Montréal qu'il s'étende à plus long terme à l'ensemble du réseau autoroutier de la région métropolitaine, voire aux principaux axes routiers municipaux. Pour la desserte immédiate du territoire de Saint-Laurent, les axes autoroutiers identifiés sont l'A-13 et l'A-40 (figure 3.7) de même que les accès à l'A-15. Pour ce qui est du réseau municipal, les principaux axes artériels doivent à priori être considérés pour l'implantation de voies réservées pour le covoiturage, notamment les axes identifiés pour l'implantation de mesures préférentielles au transport en commun (Henri-Bourassa, Côte-Vertu, Côte-de-Liesse, Marcel-Laurin et Cavendish). En ce qui a trait au stationnement dédié aux covoitureurs, Montréal prévoit, dès 2008, négocier avec les exploitants de terrains de stationnement la possibilité de réserver au moins 10 % des places pour le covoiturage.

❖ Poursuivre le développement de l'autopartage à Saint-Laurent

- Réserver d'autres places de stationnement hors rue/sur rue pour les véhicules d'autopartage
- ❁ Favoriser l'utilisation des véhicules d'autopartage dans le cadre des activités des employés de l'Arrondissement

L'autopartage permet d'effectuer un usage collectif de l'automobile par le biais d'un système géré par une société, une agence publique, une coopérative ou une association et qui met à la disposition de ses membres une flotte de véhicules répartis dans plusieurs stations. Cette forme d'utilisation de l'automobile fait partie des nouveaux produits



Légende

- Méto
- Méto (prolongement proposée)
- Méto (prolongement ultérieur)
- Station de méto actuelle
- Station de méto proposée
- Covoiturage en entreprise
- 1 Air Transat
- 2 Mairie d'arrondissement
- 3 Centre des loisirs
- 4 Bibliothèque
- 5 Ateliers municipaux
- 6 Dév. écon. St-Laurent (DESTL)
- 7 L'Oréal Canada
- 8 L'Oréal Canada
- 9 Wyeth Montréal

- Mesures en faveur du transport collectif sur des axes du réseau supérieur (PTM 2008)
- Axes artériels potentiels (Covoiturage)

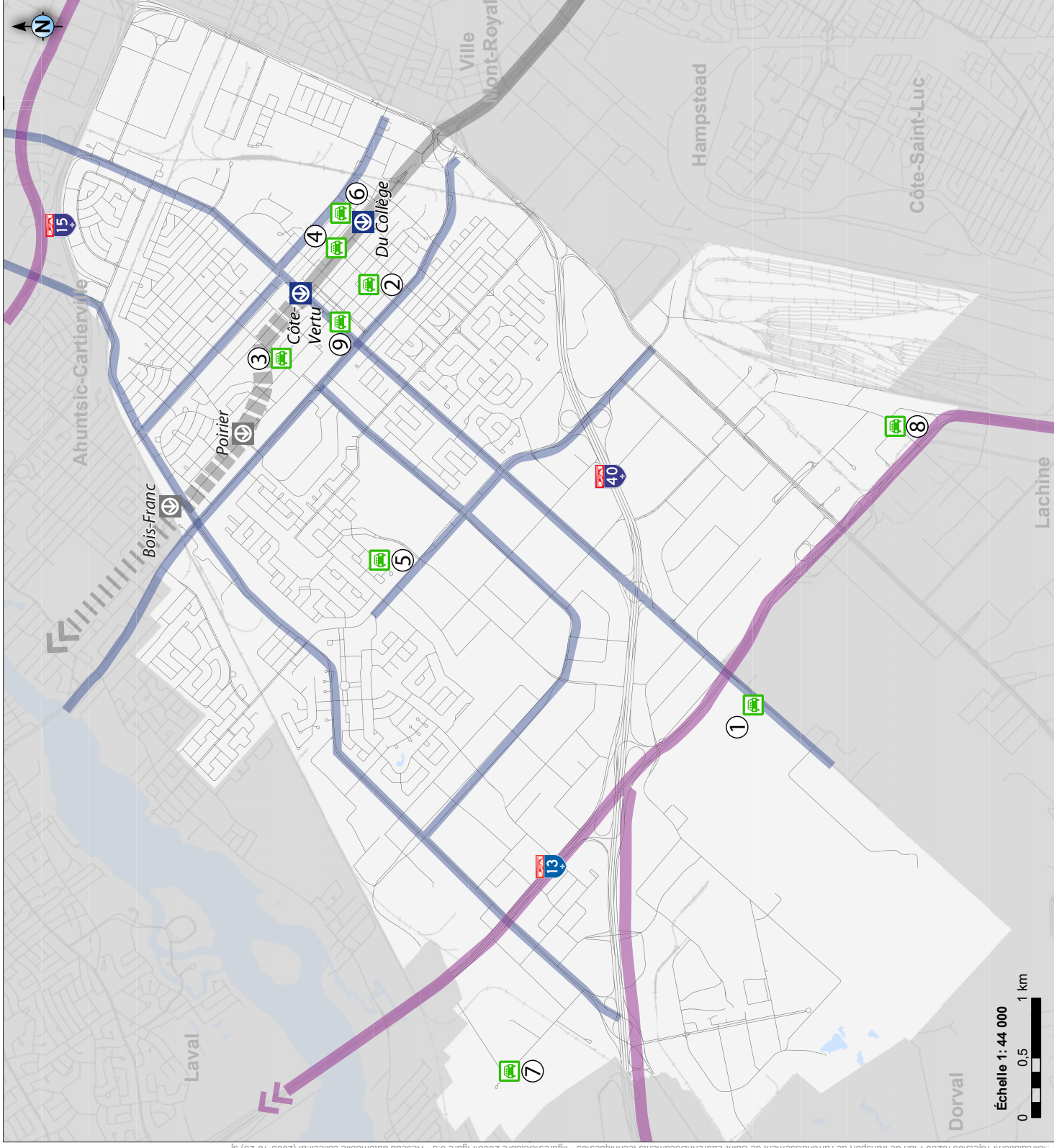
Source : Arrondissement de Saint-Laurent et Tecsum

Figure 3.7

Interventions envisagées pour favoriser le covoiturage

mai 2009

TECSUM | AECOM



attrayants sur le marché des déplacements et a de nombreux avantages, en particulier dans les milieux denses de Montréal. Il s'agit d'une alternative intéressante à la propriété d'une automobile personnelle ou d'une deuxième automobile et, par conséquent, une solution dans la réduction de la dépendance à l'automobile. De fait, l'autopartage s'inscrit dans une optique de complémentarité avec les différents moyens de transport existants (taxi, métro, train, autobus et transports actifs), d'où son intérêt compte tenu qu'aucun mode, pris isolément, est en mesure de rivaliser efficacement avec l'automobile personnelle.

Un tel système est offert à Montréal par Communauto depuis près de 15 ans et dans l'arrondissement de Saint-Laurent depuis septembre 2005 par l'implantation d'une station (deux véhicules) dans le stationnement municipal situé sur la rue Ouimet (côté ouest), au nord de De l'Église (figure 3.8). Une seconde station de deux véhicules à Saint-Laurent a été implantée en octobre 2008 dans le stationnement de la mairie d'arrondissement de Saint-Laurent et l'Arrondissement prévoit l'implantation prochaine d'autres stations ailleurs sur son territoire. De plus, il est également envisagé d'implanter sur le territoire de Saint-Laurent d'autres stations et de places de stationnement sur rue/hors rue pour des véhicules d'autopartage de même que de favoriser l'utilisation de véhicules d'autopartage dans le cadre des activités de l'arrondissement.

Parmi les sites potentiels pour l'implantation de futures stations de véhicules d'autopartage, mentionnons notamment (figure 3.8) :

- Stationnement municipal sur le boulevard Édouard-Laurin;
- Centre commercial Norgate en face du métro Côte-Vertu;
- Centre des Loisirs;
- Future bibliothèque municipale sur le boulevard Thimens;
- Secteur Chameran;
- Secteur Montpellier/Muir.

De façon générale, les stations de véhicules d'autopartage sont habituellement situées près des stations de métro et dans des secteurs urbains denses.

❖ *Encourager le transport par taxi*

- Définir une politique d'implantation des postes d'attente de taxis
- Implanter des mesures incitatives favorisant l'augmentation de taxis munis de supports pour vélos
- Inciter les chauffeurs de se doter de véhicules à faible consommation de carburant

L'industrie du taxi détient une place importante dans l'intermodalité des modes de transport collectif par sa complémentarité. De façon à améliorer l'adéquation entre l'offre et la demande des services de transport par taxi, une politique d'aménagement des postes d'attente de taxis sera élaborée par la Ville de Montréal, en collaboration avec les arrondissements. Elle visera à offrir un plus grand nombre de postes, de plus petite dimension, mais mieux équipés en mobilier urbain, mieux entretenus et mieux déneigés. Montréal souhaite également développer le marché des taxis adaptés à la demande : des taxis accessibles aux personnes handicapées, des taxis munis de supports à vélo et des taxis « verts », c'est-à-dire des véhicules écoénergétique ou à faible émission de polluants.

L'autopartage à Montréal et à Saint-Laurent

Le service d'autopartage offert à Montréal par Communauto compte 13 000 abonnés appuyés par un parc de plus de 600 véhicules répartis dans près de 200 stations dont deux stations sont localisées sur le territoire de Saint-Laurent :

- **station 111** – Ouimet et de l'Église, près des stations de métro Côte-Vertu et Du Collège (2 véhicules)
- **station 219** - Mairie d'arrondissement de Saint-Laurent, 777 boulevard Marcel-Laurin (2 véhicules)

Légende

- Métro
- Métro (prolongement proposée)
- Métro (prolongement ultérieur)
- Station de métro actuelle
- Station de métro proposée
- Station de véhicules
d'autopartage actuelle
- Station de véhicules
d'autopartage potentielle

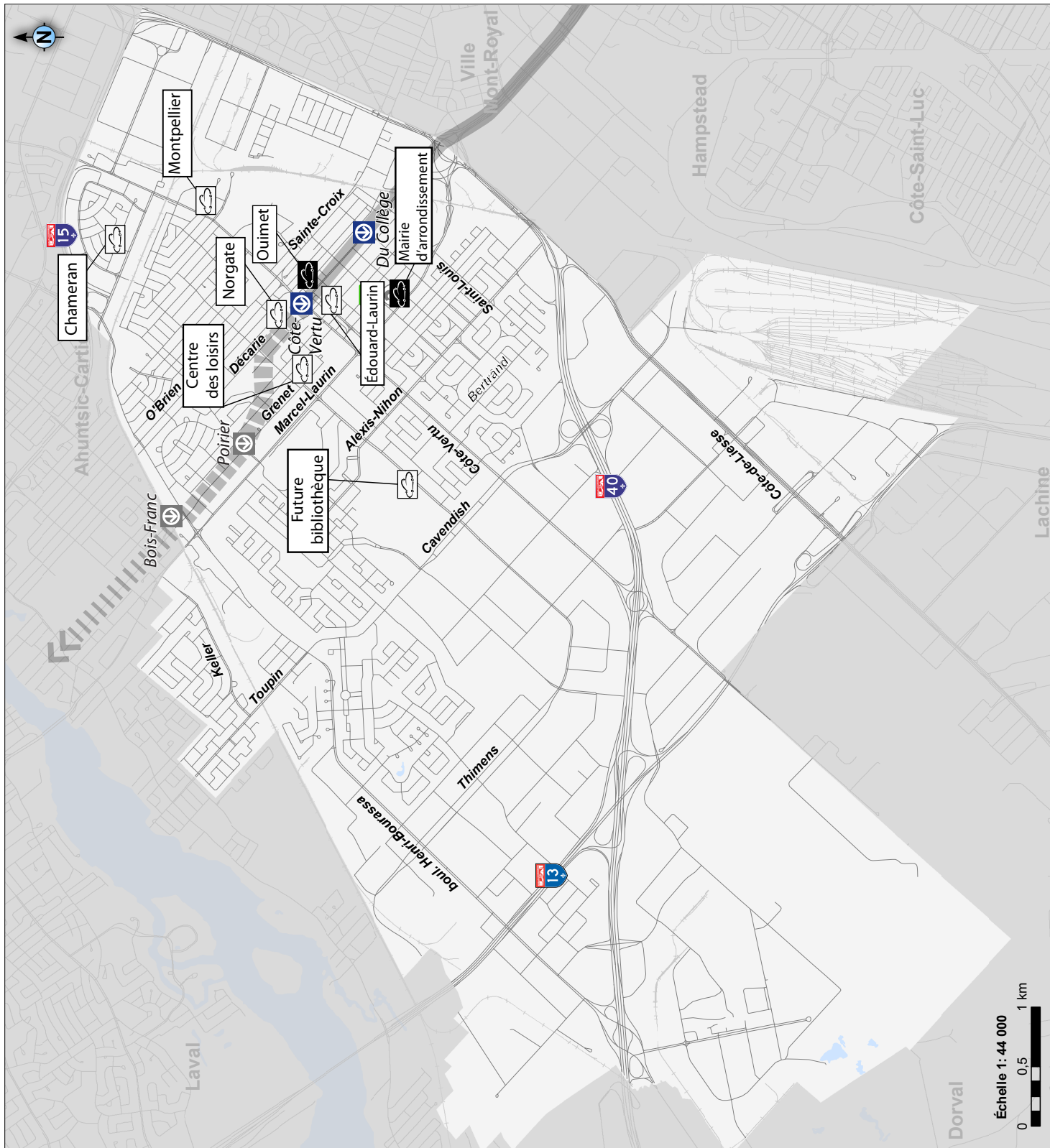
Source : Arrondissement de Saint-Laurent et Tecsum

Figure 3.8

**Stations de véhicules
d'autopartage actuelles
et potentielles**

Mai 2009

TECSUM | AECOM



3.1.2.2 Gestion des déplacements

- ❖ *Inciter les entreprises de plus de 100 employés à élaborer un plan de gestion des déplacements*

- Rendre obligatoire le programme ALLÉGO

L'Agence métropolitaine de transport a développé le programme ALLÉGO qui a pour objectif de promouvoir l'adoption de mesures de gestion de la demande par les grands employeurs de la région de Montréal. Depuis 2001, le programme ALLÉGO est assuré par les CGD de la région dont celui de Saint-Laurent. Montréal propose d'inciter les entreprises et institutions de plus de 100 employés, pouvant bénéficier d'une subvention du MTQ pour mettre en place un programme ALLÉGO, à élaborer un plan de gestion de déplacements de leurs employés. De tels programmes sont développés chez les employeurs de manière volontaire. Le fait de rendre obligatoire le programme ALLÉGO chez les entreprises et institutions de plus de 100 employés permettrait d'obtenir des résultats plus significatifs à l'échelle de l'île ou de la région de Montréal.

Rappelons qu'un plan de gestion des déplacements s'appuie généralement sur un ensemble de mesures visant à promouvoir des choix de transport attrayants et compétitifs à l'automobile en solo afin de réduire l'impact de la forte demande en déplacements aux périodes de pointe. Les mesures mises de l'avant vont de l'implantation du covoiturage en entreprises à l'implantation de services de transport en commun dédiés ou de la gestion des horaires de travail à l'implantation de stationnements pour vélos sécuritaires et fonctionnels (comprenant casiers et douches) pour les employés.

- ❖ *Exiger des plans de gestion des déplacements pour les grands projets de développement*

- Mettre à profit l'expertise du CGD de Saint-Laurent (assistance technique et professionnelle en matière de gestion des déplacements)

Montréal exige maintenant de la part des promoteurs un Plan de gestion de la demande, présentant les mesures qui seront mises en place pour atténuer l'impact automobile du projet sur son environnement. Le CGD de Saint-Laurent (voir encadré de la page 25) sera appelé à jouer un rôle important dans le cadre de l'élaboration de ces plans de gestion de la demande, compte tenu de son expertise en matière de mesures de déplacements alternatifs à l'automobile en solo. Les projets visés sont classés en quatre catégories :

- Projet résidentiel, institutionnel, commercial ou industriel générant moins de 300 dépl./h et comportant un des éléments suivants :
 - Un accès sur le réseau artériel;
 - Un nouveau carrefour doté de feux de circulation;
 - Au moins une mesure de mitigation due à la détérioration des niveaux de service dans la zone d'étude du projet.
- Projet résidentiel, institutionnel, commercial ou industriel générant plus de 300 dépl./h mais moins de 800 dépl./h;
- Projet résidentiel, institutionnel, commercial ou industriel générant 800 dépl./h ou plus;
- Projet majeur d'infrastructure de transport de type réfection du réseau routier, remplacement d'infrastructure de transport, requalification urbaine du réseau artériel.

Les exigences à l'égard des plans de gestion des déplacements pour les grands projets de développement sont indiquées dans un guide disponible via l'hyperlien suivant :

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/TRANSPORT_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/ETUDES_DIMPACT_SUR_LES_DEPLACEMENTS.PDF.

Gestion de la demande

De façon générale, la gestion de la demande des déplacements s'appuie sur un ensemble de mesures visant à promouvoir des choix de transport attrayants et compétitifs à l'automobile en solo afin de réduire l'impact de la forte demande en déplacements aux périodes de pointe. Les mesures de gestion de la demande, agissant sur le comportement des individus en influençant le besoin, le moment et le choix du mode de transport, sont diverses : améliorations des services de transport en commun (mesures préférentielles et incitative), covoiturage, gestion des horaires, gestion du stationnement, tarification, etc.

Accessibilité universelle

Le Plan d'action 2008 en matière d'accessibilité universelle de Montréal prévoit de :

- réviser les normes d'aménagement du domaine public pour le rendre universellement accessible et intégrer ces normes dans le Guide d'aménagement piéton;
- poursuivre l'installation des feux piétons à décompte numérique, tel qu'il a été présenté précédemment;
- poursuivre l'installation des dalles tactiles sur les bateaux pavés pour la détection des intersections par les personnes ayant des limitations visuelles (projet pilote) ;
- poursuivre l'installation des signaux sonores aux 30 intersections ciblées afin d'améliorer l'accessibilité pour les personnes ayant des limitations visuelles.

3.1.3 Améliorer les conditions de déplacement à pied

La nouvelle Vision des transports à Montréal est fortement axée sur la promotion de la marche afin de lui permettre de reprendre le terrain perdu au fil des ans par rapport aux déplacements motorisés. La marche constitue non seulement un mode de transport durable, mais un élément de renforcement de la qualité de vie des citoyens et de dynamisation des quartiers. Au moins trois facteurs peuvent être identifiés pour expliquer la baisse de la part modale des déplacements à pied, soit : une insécurité croissante, un manque d'espace et des politiques d'aménagement peu orientées vers les besoins de ce type de déplacement, en termes de continuité d'itinéraires, d'accessibilité et de convivialité. Le Plan de transport local de Saint-Laurent intègre cette dimension dans le cadre d'un plan d'action à l'échelle de l'arrondissement en instaurant de nouvelles pratiques en faveur des piétons et en planifiant de nouveaux aménagements². De façon plus précise, Saint-Laurent entend :

❖ *Mettre en œuvre un plan local d'action systématique en faveur du piéton*

La Ville de Montréal souhaite dans son Plan de transport que les arrondissements et villes de l'agglomération de Montréal, élaborent un plan d'action local en faveur du piéton. Ainsi, Saint-Laurent planifie les actions suivantes :

- Évaluer les parcours piétons majoritaires (incluant notamment les corridors scolaires) et les zones d'insécurité majeures à traiter en priorité;
- Intégrer une priorité des aménagements en faveur du piéton à tout projet de construction ou de réhabilitation, notamment par les éléments suivants :
 - trottoirs larges/alignement des obstacles (ex.: réaménagement du boulevard Décarie entre Côte-Vertu et du Collège);
 - cheminements continus, homogènes, pourvus d'une bonne visibilité;
 - mobilier urbain convivial.

Le réaménagement récent du boulevard Décarie, au sud de Côte-Vertu, répond à ces objectifs d'aménagement en faveur du piéton (trottoirs larges, alignement des obstacles et mobilier urbain convivial, etc.). Il est aussi prévu que le réaménagement projeté en 2009 du boulevard Poirier intègre des paramètres d'aménagement similaires. Dans un autre ordre d'idée, Saint-Laurent prévoit relier les arrêts d'autobus aux zones d'attente et destinations importantes dans les secteurs industriels.

❖ *Compléter l'équipement des feux en traverses piétonnes*

L'amélioration de la sécurité des piétons passe également par l'implantation de dispositifs de feux ou autres à un plus grand nombre d'intersections. Ainsi, Saint-Laurent prévoit :

- ❧ Équiper les traverses non encore munies des feux piétons (ex. Cavendish/Thimens)
- ❧ Implanter des traverses sonores aux intersections avec feux :
 - Côte-Vertu/Grimard et Tassé/Grenet
 - Analyse d'opportunité dans les secteurs à concentration de résidences pour personnes âgées

² Le Plan de transport de Montréal 2008 précise que les principes d'aménagement pour les piétons, incluant les critères d'accessibilité universelle, seront énoncés dans un guide.

❖ Réviser la gestion de certaines traversées piétonnes

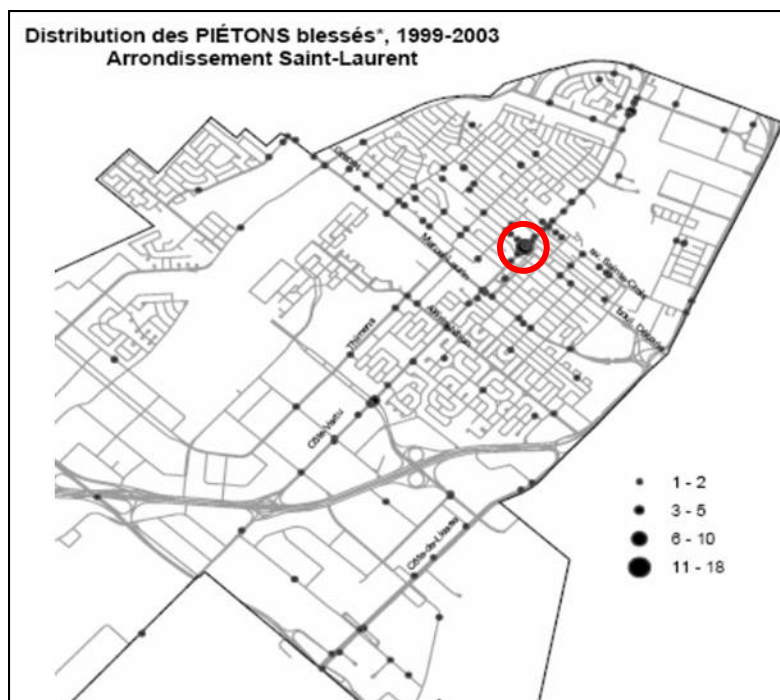
- ❖ Réévaluer la gestion, l'aménagement et l'équipement à certaines intersections gérées à l'aide de feux de circulation
 - Alignement, feux/signaux, décompte numérique, visière, bateau-pavé, etc.

Différents types de traversées piétonnes existent actuellement aux intersections gérées par des feux de circulation du territoire de l'arrondissement : traversées exclusives, en un temps (protégées ou non) ou en deux temps (figure 3.9). La traversée en deux temps est très largement implantée sur les axes majeurs de l'arrondissement (Marcel-Laurin, Côte-Vertu et Henri-Bourassa) alors que des traversées exclusives se retrouvent majoritairement sur des axes de circulation moins importants tels Décarie, O'Brien, Alexis-Nihon et Saint-Germain.

La traversée en deux temps comporte des avantages intéressants (moins d'impact sur la circulation véhiculaire, mouvements des piétons entièrement sans conflit véhiculaire, rappel automatique à chaque phase), mais aussi certains inconvénients (accumulation de piétons sur le terre-plein, potentielle ambiguïté des signaux pour l'usager non familier, temps d'attente important sur le terre-plein dans une des deux directions de la traversée, etc.). Il est notamment fréquent de constater le non-respect de la traversée en deux-temps par certaines clientèles qui préfèrent traverser en un temps, avec les risques que cela peut comporter.

Il est donc recommandé de procéder à une évaluation complète des intersections piétonnes de l'arrondissement gérées à l'aide de feux de circulation, afin de valider ou modifier le type de traversée implantée, en fonction de plusieurs paramètres tels que les débits de véhicules et piétons, la présence d'une synchronisation des feux de circulation de l'axe, les périodes d'achalandage, les catégories de piétons, leurs motifs de déplacement, la largeur des voies et du terre-plein, etc. Une évaluation sommaire permet d'estimer environ 20 % des traversées pourraient faire l'objet d'une telle évaluation.

Afin de maximiser la sécurité des piétons, il serait pertinent de favoriser le plus possible les traversées protégées en un temps ou exclusives à proximité des plus importants pôles générateurs de piétons tels les stations de métro. À noter, l'intersection Décarie/Côte-Vertu desservant la station de métro et le terminus d'autobus Côte-Vertu est celle où est observé le plus grand nombre d'accidents impliquant des piétons blessés.



Source : Direction de la santé publique.

Par ailleurs, dans le cas des traversées en deux temps, les plans de feux devraient être programmés en vue de favoriser à chaque période de pointe la direction de traversée la plus achalandée.

Légende

- Traverse**
- Exclusif
 - 1 temps
 - 2 temps
 - Rien

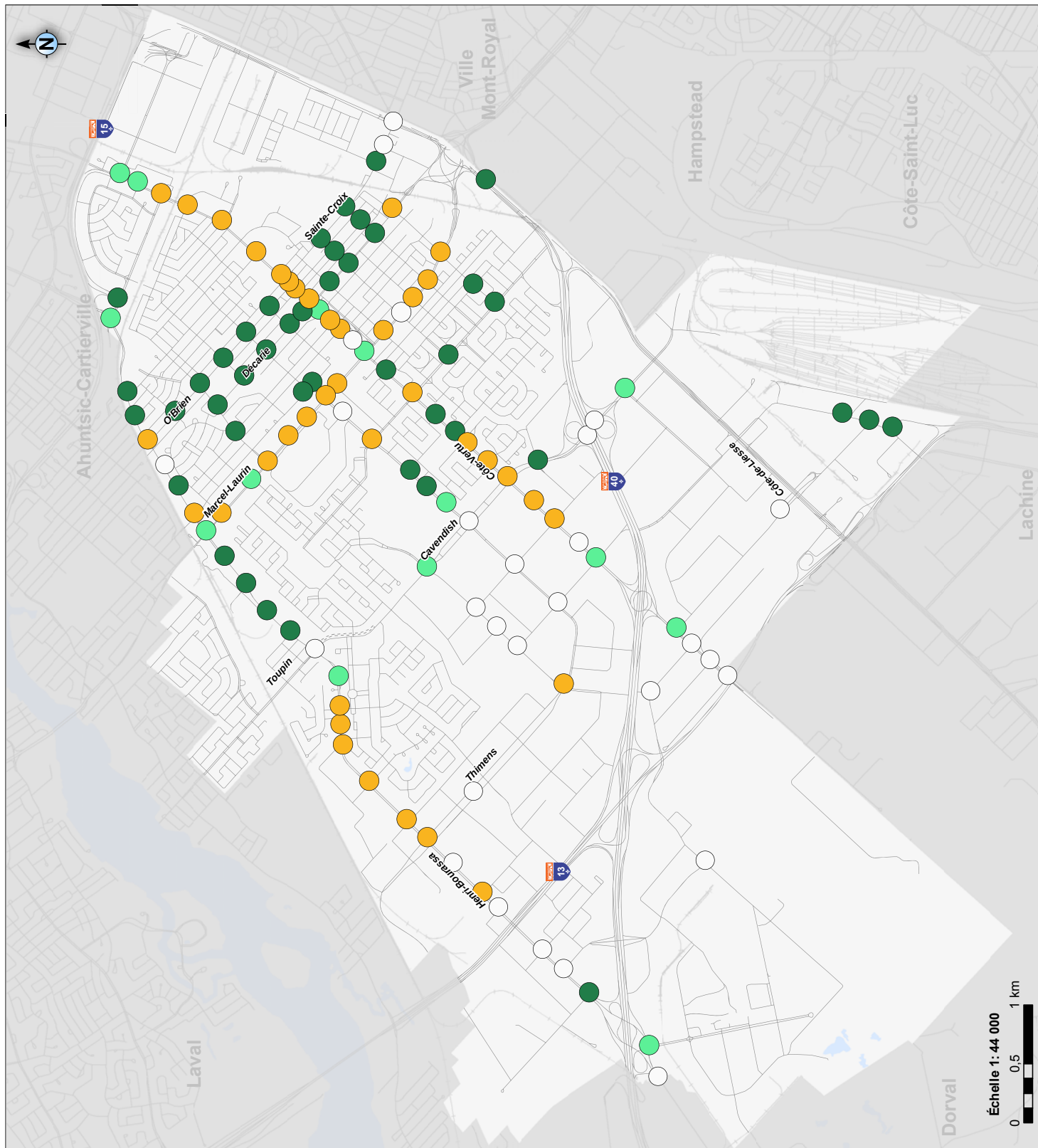
Source : Arrondissement de Saint-Laurent et Tecsum

Figure 3.9

**Gestion actuelle des
traverses piétonnes aux
intersections avec feux**

Mai 2009

TECSULT | AECOM



❖ *Améliorer l'aménagement et les équipements des traversées à deux temps, là où requis*

La révision de l'aménagement et des équipements des traversées à deux temps consiste essentiellement à :

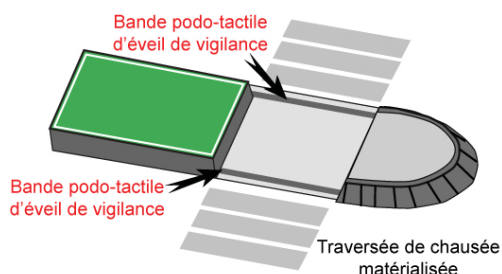
- Munir les feux piétons de lentilles polarisées ou de visières
- Informer le piéton à l'aide de la signalisation

La traversée en deux temps est une mesure pertinente de sécurisation des traversées piétonnes aux intersections d'axes importants de circulation. Par contre, l'équipement utilisé doit limiter au maximum les ambiguïtés liées à la présence de deux affichages différents dans l'axe de la traversée piétonne. À cette fin, des lentilles polarisées ou des « visières » sont souvent utilisées afin de limiter l'angle de visibilité des signaux piétons. Elles doivent cependant être implantées de manière systématique. Par ailleurs, les deux traversées peuvent être décalées ou désaxées au lieu d'être alignées (figure 3.10). Il apparaît en effet pertinent de désaxer les traversées, parfois davantage dans certains cas, afin de limiter les ambiguïtés liées au faible décalage d'angle de vision des deux feux de piétons, d'accroître la zone de stockage dans le terre-plein et enfin, par la rupture de cheminement, d'inciter les piétons à traverser en deux temps. Enfin, dans un objectif de sensibilisation des piétons, il apparaît aussi souhaitable d'implanter une signalisation indiquant le caractère particulier de la traversée en deux temps.



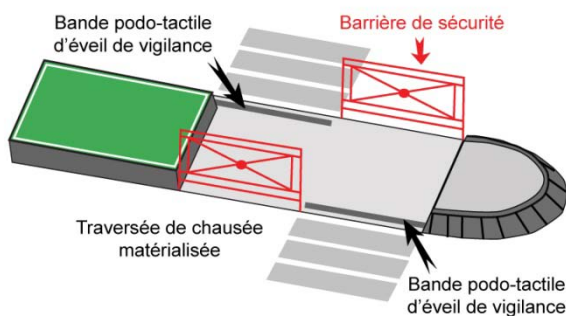
Figure 3.10 Types d'aménagement de traversées pour piétons

Zone de refuge sur l'îlot avec passages piétons en alignement



Traversée piétonne alignée – Boulevard Décarie

Zone de refuge sur l'îlot avec passages piétons décalés



Traversée piétonne désaxée – Boulevard Côte-Vertu

Source : www.environnement-transport.hauts-de-seine.net/Ressources/pdf/03_chapitre2_15987.pdf et Tecsult, 2008.

❖ *Sensibiliser les piétons au fonctionnement des traverses*

Outre l'aménagement physique et la signalisation, des campagnes de sensibilisation seront menées pour informer les usagers du fonctionnement des traversées, notamment celles en deux temps et sur les risques associés à leur non-respect.



❖ *Bonifier les corridors scolaires*

- ✿ Ajouter les tronçons manquants
- ✿ Élargir les trottoirs (cible 1,80m) / réaligner les obstacles, là où requis (ex. Côte-Vertu et Henri-Bourassa)
- ✿ Implanter des mesures d'apaisement de la circulation (ex. : indicateur de vitesse)
- ✿ Privilégier les traverses exclusives sur les corridors scolaire (ex. : Marcel-Laurin/Decelles)
- ✿ Réduire la largeur de traversée au moyen d'avancées de trottoirs
- ✿ Accroître la visibilité aux intersections des corridors

Les corridors scolaires constituent par définition un réseau de cheminements piétons sur lesquels est concentrée la majorité des déplacements des écoliers accédant à l'école par la marche. Les corridors scolaires se retrouvent notamment sur les itinéraires desservis par des brigadiers aux points importants de traversées et sont identifiés à l'aide de panneaux de signalisation visibles pour rappeler aux automobilistes de conduire avec prudence aux heures d'entrée et de sortie des élèves. Ces corridors font de plus l'objet d'une surveillance policière particulière.

Créé en 1991 à Saint-Laurent, le réseau de corridors scolaires a été révisé en 1997 et 2003. Aujourd'hui ce réseau fait environ 16,5 km et dessert pas moins de 70 écoles présentes sur le territoire de l'arrondissement. Quelques écoles n'ont pas été intégrées à ce réseau. Il s'agit donc de compléter les liens manquants. Les modifications proposées à cet égard sont indiquées à la figure 3.11.

Par ailleurs, les corridors scolaires peuvent faire l'objet de mesures autres que la signalisation en vue d'améliorer la sécurité et le confort des cheminements piétons. Ainsi, l'élargissement des trottoirs (une cible de 1,80 m serait appropriée) et la réduction des longueurs de traversées sont des interventions à considérer. Les traversées piétonnes exclusives ou semi-protégées à un temps doivent également être privilégiées. Enfin, une autre mesure d'amélioration de la sécurité des corridors scolaires concerne la visibilité aux intersections de ceux-ci. L'accroissement de la visibilité aux intersections peut notamment consister en l'interdiction de stationnement sur une plus longue distance à partir de l'intersection de manière à y accroître le dégagement visuel.

❖ *Réévaluer la signalisation de tous les abords d'école*

- ✿ Uniformiser les zones 30 km/h
- ✿ Privilégier les sens uniques pour réduire les risques de conflits
- ✿ Modérer efficacement les vitesses de circulation des véhicules
- ✿ Implanter des zones de débarcadères (automobiles et autobus scolaires) conformes aux besoins
- ✿ Améliorer la visibilité aux intersections par un dégagement suffisant
- ✿ Renforcer la signalisation
- ✿ Prioriser le déneigement des abords d'écoles

Légende

- École préscolaire et primaire
- Autre établissement d'enseignement
- Garderie

Axe protégé

- Zone de 30 km/h
- Corridor scolaire
- Zone de 30 km/h et
corridor scolaire

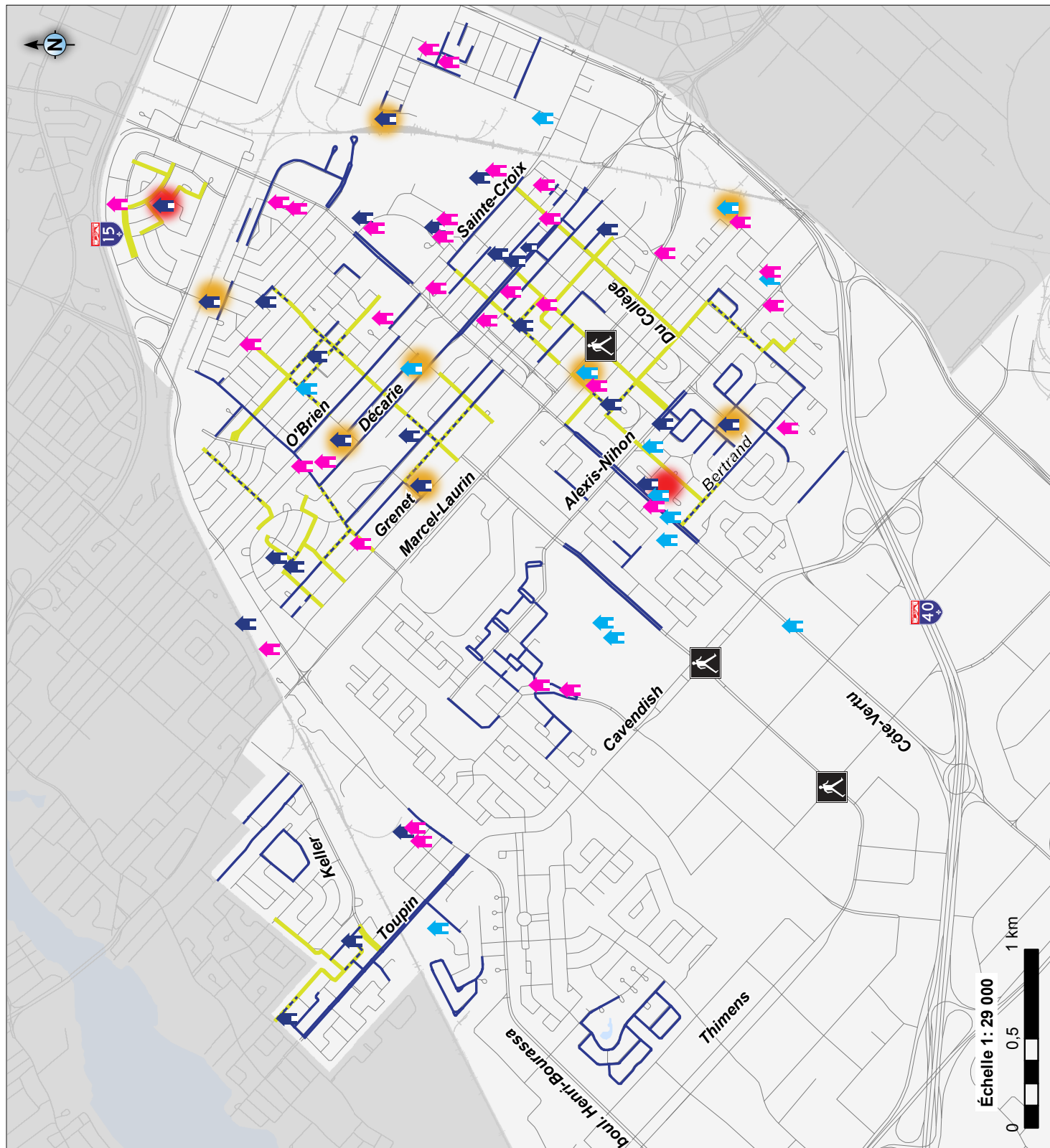
Mesures proposées

- Corridor scolaire vers l'école
à compléter
- École sans zone de 30 km/h
(à ajouter)
- Garderie sans zone de 30 km/h
(à ajouter)
- Feux piéton à implanter

Source : Arrondissement de Saint-Laurent et TecSult

Figure 3.11
Mesures de
sécurités proposées
aux abords des écoles

Mai 2009



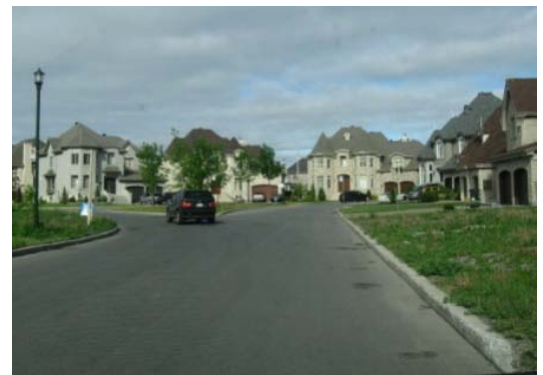
La sécurisation des abords d'écoles en toutes saisons doit constituer une priorité au moyen d'un plan d'évaluation systématique, en concertation avec les responsables d'écoles, afin de cibler leurs besoins spécifiques. En 2008, l'Arrondissement n'a pas attendu l'adoption de son Plan de transport local pour implanter de telles mesures aux abords de l'école primaire Cardinal-Léger (2000, rue Decelles), du pavillon Saint-Germain de l'école secondaire Saint-Laurent (1870, rue Decelles) et du pavillon Katimavik de l'école Katimavik/Hébert (880, rue Cardinal). Les interventions et mesures implantées ont consisté en l'implantation de sens uniques et en l'aménagement de zones de débarcadères (automobiles et autobus scolaires).

❖ *Favoriser la marche dans les politiques d'urbanisme*

- ✿ Évaluer les nouveaux projets par leur capacité à favoriser les déplacements par les modes actifs et de transport collectif
- ✿ Promouvoir le développement de grands projets multifonctionnels, rassemblant des services de proximité (commerces, écoles, parcs, services de santé, etc.)

Tout nouveau projet à Saint-Laurent devra avoir un objectif affiché de réduire la part de déplacements motorisés. En ce sens, les projets de développement urbain futurs devraient être considérés dans leur capacité d'intégrer les différents services et équipements de proximité : commerces, écoles, parc, service de santé, etc. En effet, les projets multifonctionnels permettent de réduire les distances de plusieurs déplacements à des fins de magasinage, loisirs, santé et autres et ainsi de favoriser les déplacements par les modes actifs, qu'il s'agisse des déplacements à pied ou à vélo, et par transport collectif. En ce qui concerne ce dernier mode, la STM a récemment publié un guide³ suggérant des paramètres d'aménagement pour favoriser une forme de développement propice au transport en commun.

Des développements récents effectués sur le territoire de Saint-Laurent ne répondent que très partiellement à cette orientation, la majorité des unités d'habitation étant situées à des distances qui n'encouragent pas l'usage de modes actifs pour les motifs de déplacements mentionnés plus haut. Le secteur de Bois-Franc, par exemple, ne comporte aucune école primaire, malgré la population de ce secteur.



³ www.stm.info/en-bref/guide-amenagement.htm

3.1.4 Favoriser l'usage du vélo

La pratique du vélo comme moyen de transport utilitaire a gagné un grand nombre d'adeptes à Montréal au cours des dernières années. Les avantages liés à ce mode sont évidents : consomme peu d'espace, rapide, efficace et non polluant en plus d'être bénéfique pour la santé. La mise en place d'équipements (voie cyclable, stationnement pour vélos, etc.) peut par ailleurs favoriser une plus grande utilisation du vélo et se traduire par plusieurs avantages, notamment l'amélioration de la santé publique et l'augmentation de la qualité de vie en milieu urbain. En effet, l'aménagement de voies cyclables permet souvent de modifier le caractère d'un axe de circulation en le rendant davantage accueillant, plus convivial et sécuritaire. En plus de constituer une mesure d'apaisement de la circulation, l'aménagement de voie cyclable s'inscrit parfaitement dans l'orientation du Plan de transport d'assurer un partage plus équitable de la voirie urbaine.



Saint-Laurent reconnaît le vélo comme une composante essentielle du système de transport actuel et entend mettre en place de nouvelles mesures aptes à favoriser une utilisation accrue du vélo pour tous les types de déplacements : travail, loisir, étude, etc. Or, le réseau cyclable actuel, à l'échelle de l'agglomération ou de l'arrondissement de Saint-Laurent, n'est pas adéquat pour répondre à cet objectif : nombre limité de liens cyclables en direction des pôles d'emplois, des services, des écoles, des parcs, des stations de métro, faible nombre de places de stationnement et nombreuses discontinuités du réseau. De plus, des améliorations doivent être apportées au chapitre des stationnements pour vélos et de l'intégration de ce mode aux différents systèmes de transports publics tels le métro, les autobus, les taxis et les trains de banlieue.

Les principales interventions et mesures proposées en matière de déplacements à vélo sont les suivantes :

❖ *Développer un réseau complet, relié à celui de l'île*

- ✿ Mettre en œuvre le Plan directeur du réseau cyclable de Saint-Laurent
- Procéder à une mise aux normes du réseau cyclable existant

Montréal s'est donné pour objectif dans son Plan de transport de doubler le réseau cyclable de l'île, en le faisant passer de 400 km à 800 km sur une période de cinq à sept ans. Saint-Laurent prévoit pour sa part décupler son réseau actuel en le faisant passer de 8,2 km à 82 km comme prévu dans son Plan directeur du réseau cyclable, dont 49 km seront disponibles d'ici les cinq prochaines années (figure 3.12).

Le réseau de voies cyclables complet projeté par Saint-Laurent vise à accroître la desserte des principaux points de services de transport en commun, établissements publics, secteurs résidentiels, commerciaux et industriels (incluant le secteur du Technoparc). Par ailleurs, dans certains cas, l'aménagement de voies cyclables pourra être jumelé à des mesures d'apaisement de la circulation.

Dans la foulée du Plan directeur du réseau cyclable de Saint-Laurent, réalisé en parallèle avec le Plan de transport local, certains nouveaux tronçons cyclables ont été réalisés en 2008 ou le seront en 2009, notamment les tronçons sur rue dans les axes suivants : O'Brien, Cavendish entre Thimens et Henri-Bourassa et Toupin entre Henri-Bourassa et limite nord de l'arrondissement (figure 3.13). Une piste cyclable en site propre a également été réalisée sur Thimens entre A-Nihon et Cavendish en 2008. L'annexe D présente l'ensemble des tronçons de voies cyclables dont la réalisation est prévue au cours des trois prochaines années (2009, 2010 et 2011).



Légende

- Métro
- Métro (prolongement proposée)
- Métro (prolongement ultérieur)
- Station de métro actuelle
- Station de métro proposée
- Tram de banlieue actuel
- Tram de l'Est
- Gare de train de banlieue actuelle
- Gare de train de banlieue proposée

Voies cyclable

- Existantes 8,2 km
- Projetées 0-5 ans 49,1 km
- Projetées + 5 ans 24,9 km

Total : 82 km

Source : Arrondissement de Saint-Laurent et Tecsuit

Figure 3.12
Réseau cyclable
existant et projeté

Mai 2009

TECSUIT AECOM

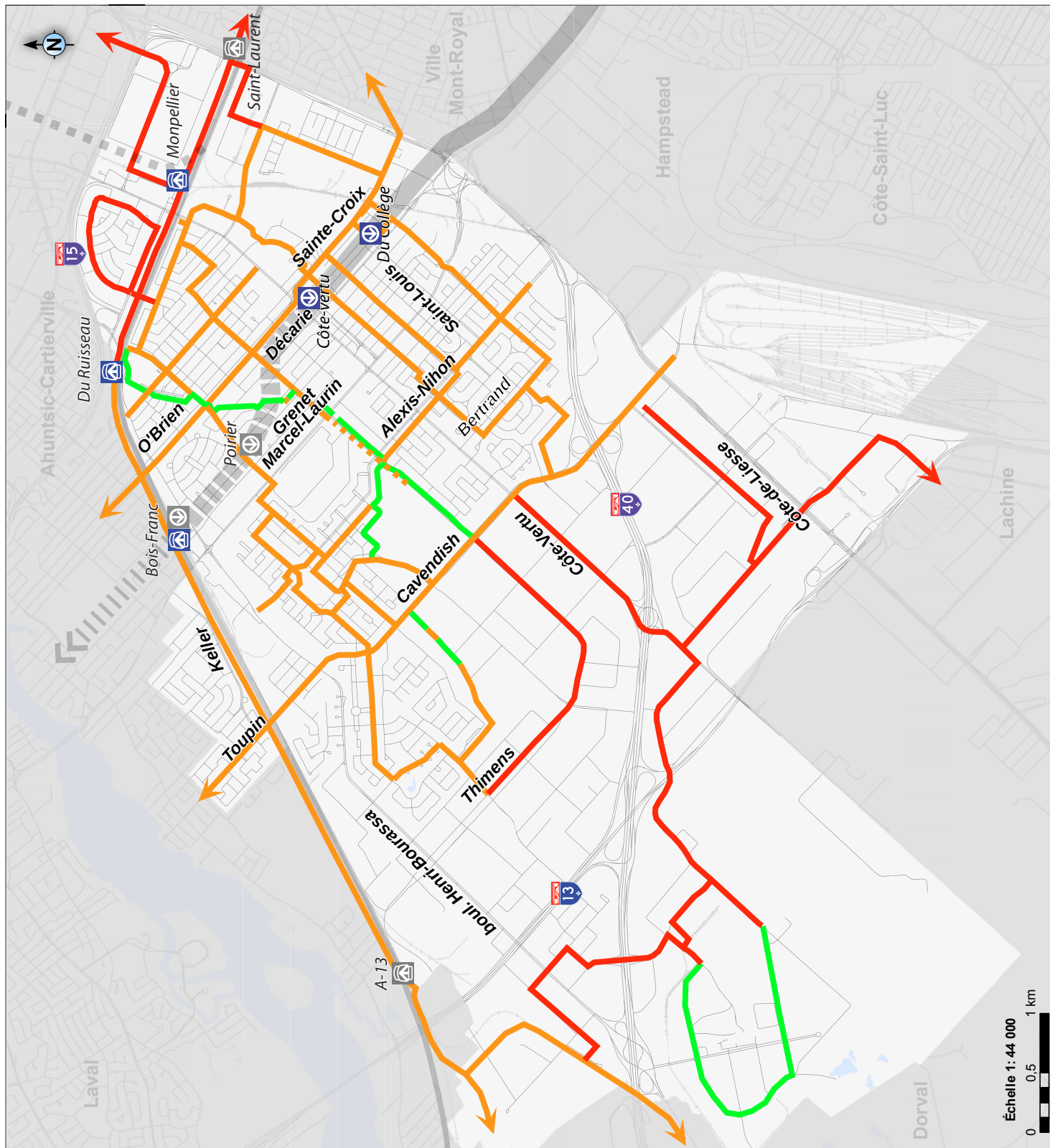
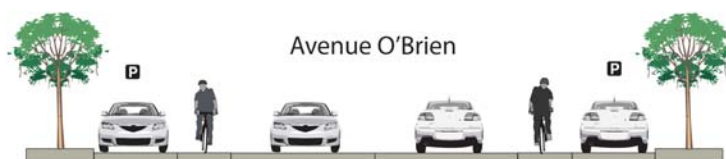
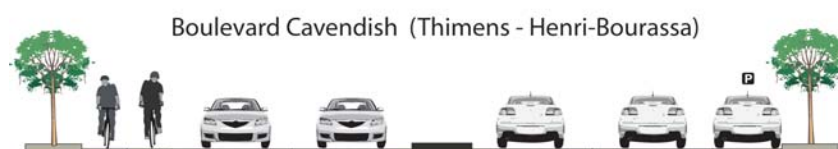


Figure 3.13 Tronçons type du réseau cyclable réalisés en 2008 ou à réaliser en 2009

**Réalisée
en 2008**



Projetée



Boulevard Toupin (Henri-Bourassa - limite nord de l'arrondissement)



❖ *Procéder à une mise aux normes du réseau cyclable existant*

La mise aux normes du réseau cyclable, selon les paramètres techniques reconnus au Québec, est une nécessité énoncée dans le Plan d'urbanisme et reprise dans le Plan de transport de Montréal, dans l'objectif de rendre sécuritaire et convivial les cheminements cyclistes. Ainsi, Saint-Laurent procédera dans un premier temps à l'évaluation et l'identification des mesures correctives à apporter de manière à accroître le niveau de confort et de sécurité des cyclistes. À cet effet, des interventions ponctuelles et régulières sont privilégiées afin d'accroître la longévité de l'infrastructure. Ces travaux qui toucheront l'ensemble du réseau cyclable s'échelonneront au cours des prochaines années.

❖ *Développer les stationnements pour vélos*

Le développement du réseau de voies cyclables doit être accompagné par le développement de places de stationnement pour vélos, notamment par l'ajout de stationnements sécuritaires, facilement accessibles et en quantité suffisante, dans les principaux pôles générateurs de déplacements, comme les édifices à bureaux, les établissements publics ou les secteurs industriels. Cette mesure passe par l'implantation de stations pour vélos qui seront aménagées pour accueillir une grande quantité de vélos dans un endroit sécuritaire, pouvant parfois inclure des services de réparation et sanitaires associés.



L'implantation de nouveaux stationnements pour vélos aux stations de métro et aux gares de train de banlieue, dont l'offre peut comprendre ces casiers à vélos, permettrait d'accroître l'intermodalité entre le vélo et le transport en commun.

❖ *Promouvoir les vélos en libre-service*

- ♣ Poursuivre le développement du système de vélos en libre-service
AccèsVélo pour les entreprises du territoire
- ♣ Implanter des stations vélos *BIXI* sur le territoire de Saint-Laurent

Vélos en libre-service

Des systèmes de vélos en libre-service existent déjà dans plusieurs villes européennes et rencontrent un grand succès. Ces systèmes mettent à la disposition d'abonnés des milliers de vélos répartis dans des centaines de stations localisées à des endroits stratégiques. Le fonctionnement est simple :

l'abonné se rend à une station pour y prendre un vélo (A), pédale et puis rapporte le vélo (B), dans n'importe quelle station.

Le paiement est facile et rapide et s'effectue à une borne de paiement automatisée, par carte de crédit ou par la carte d'accès des abonnés. Cette carte d'accès permet aussi de prendre un vélo rapidement, directement au point d'ancrage.

Source : <http://bixi.ca>



Montréal a lancé en mai 2009 un système de vélos en libre-service, connu sous le nom de *BIXI*. Ayant pour objectif d'être en complément au réseau de transport en commun et en alternative pratique et peu coûteuse à la voiture, ce système prévoit ainsi rendre disponible des milliers de vélos dans des stations placées stratégiquement, notamment aux points de service du transport en commun (métro et gare), à proximité des établissements publics ou scolaires (cégeps et universités), des pôles d'emplois, etc. *BIXI* vise à permettre à un abonné de prendre un vélo à une station d'origine et de le rendre à une autre station de destination souvent différente.

Dans un premier temps, il est prévu que *BIXI* mette à la disposition des Montréalais environ 2 400 vélos répartis dans 300 stations dans les arrondissements de Rosemont–La Petite-Patrie, du Plateau Mont-Royal et de Ville-Marie. Saint-Laurent souhaite que des stations *BIXI* soient implantées sur son territoire dans le cadre d'une phase d'expansion du système initial.

Il existe déjà actuellement à Saint-Laurent un système de vélos en libre-service, nommé *AccèsVélo*. Ce système est offert par le CGD de Saint-Laurent aux entreprises du territoire dans le cadre d'un forfait clé en main. À l'aide de ce programme, des entreprises peuvent ainsi mettre à la disposition de leurs employés une flotte de vélos pour des rendez-vous d'affaires, des balades-santé ou des courses personnelles. Les bicyclettes sont disponibles pendant les heures d'affaires et peuvent être empruntées à l'accueil de l'édifice en échange d'une pièce d'identité. Depuis 2005, l'Arrondissement met à la disposition de ses employés des vélos qui sont utilisés dans le cadre de leurs déplacements. Saint-Laurent entend poursuivre la promotion d'*AccèsVélo* auprès des entreprises de son territoire.



AccèsVélo à Saint-Laurent

Offert par le CGD de Saint-Laurent aux entreprises du territoire dans le cadre d'un forfait clé en main, le programme comprend :

- des vélos équipés et identifiés;
- la gestion des emprunts
- un service d'entretien des vélos;
- des outils de communications;
- un bilan statistique;
- et un atelier de sensibilisation en entreprise.

Des vélos électriques pouvant rouler sans effort jusqu'à 30 km/h, sont aussi offerts, en option.

Source : CGD Saint-Laurent, 2008.

Apaisement de la circulation

Déviation verticale

- Bande sonore
- Dos d'âne allongé
- Coussin (« Speed Cushion »)
- Intersection surélevée
- Passage piéton texturé
- Passage piéton surélevé
- Prolongement de trottoir

Déviation horizontale

- Avancée de trottoir
- Bordure à rayon réduit
- Chicane - 1 voie/2 voies
- Îlot circulaire
- Stationnement sur rue
- Resserrement chaussée
- Terre-plein

Entrave

- Avancée à mi-chaussée
- Îlot de canalisation
- Îlot de tourne-à-droite
- Impasse
- Terre-plein continu en carrefour
- Terre-plein diagonal

Signalisation

- Accès interdit
- Arrêt
- Cédez le passage
- Interdiction de virage à droite / à gauche
- Mesures d'apaisement de la circulation
- Sens unique
- Vitesse maximale
- Coordination des feux de circulation

Autre

- Voie cyclable
- Îlot de traversée (refuge)
- Porte d'entrée (zone résidentielle/ scolaire)
- « Woonerf » ou zone de rencontre
- Radar avec vitesse affichée
- Arrêt

(Détails présentés en annexe B)

3.2 Sécurité des déplacements et qualité de vie

L'enjeu de la sécurité des déplacements constitue un élément central dans la perception de la qualité de vie des citoyens. En effet, la qualité de vie des citoyens en milieu urbain, particulièrement dans les milieux résidentiels, se mesure souvent par la capacité de préserver les milieux de vie des nuisances liées à la circulation, notamment les situations d'insécurité ressenties principalement liées à l'intensité et à la vitesse de la circulation ou à la présence importante des camions.

Le portrait/diagnostic a permis d'identifier que la congestion sur le réseau routier principal génère des itinéraires de contournement (circulation de transit) qui empruntent notamment des collectrices et rues locales dans secteurs résidentiels ou « sensibles » (écoles, garderies, parcs, corridors scolaires, etc.). L'intensité et les vitesses pratiquées par cette circulation de transit y accroissent les risques en terme de sécurité tout en affectant la qualité de vie des résidents.

Les deux grandes stratégies du Plan de transport local de Saint-Laurent liées à l'enjeu de la sécurité des déplacements et de la qualité de vie sont les suivantes :

AXE 2 – SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DE VIE

- Conjuguer sécurité et qualité de vie
- Gérer les déplacements des camions

3.2.1 Conjuguer sécurité et qualité de vie

3.2.1.1 Apaisement de la circulation dans les secteurs résidentiels

De façon générale, les mesures visant à accroître la sécurité des déplacements contribuent également à augmenter la qualité de vie des citoyens en rendant les milieux plus conviviaux par la réduction de la vitesse et des débits de véhicules. Ces mesures sont souvent appelées des mesures d'apaisement de la circulation (« Traffic Calming »). Un éventail de mesures d'apaisement de la circulation existe, notamment les mesures dites de déviation verticale ou horizontale, d'entrave, ou de signalisation (voir encadré). Les paragraphes qui suivent décrivent succinctement ces différentes mesures tandis que l'annexe B les présente de façon détaillée, en identifiant leur applicabilité, leur efficacité, leurs impacts et leurs principaux avantages/inconvénients.

Les *mesures de déviation*, qu'elles soient verticales ou horizontales, ont pour effet direct de réduire la vitesse, de limiter la circulation de transit et améliorer la sécurité et l'environnement (nuisances sonores, émissions).

Les *mesures d'entrave* réduisent plus efficacement les débits de transit, mais limitent l'accessibilité des quartiers.

Les *mesures de signalisation* sont relatives soit à la vitesse (affichage de vitesse limitée, panneaux d'arrêt, panneaux de sensibilisation de type « attention à nos enfants ») ou à une entrave (accès ou mouvement de virage interdit, sens unique). La signalisation peut être statique ou dynamique. À ces mesures s'ajoute la réduction de la largeur des voies de circulation.

La *signalisation*, lorsque mise en place seule, est en grande partie peu efficace sur la limitation de la vitesse. En particulier, les panneaux d'arrêts sont peu respectés

lorsqu'utilisés à cette fin. L'affichage statique de la vitesse est aussi d'une efficacité limitée, car il est de plus en plus démontré par l'expérience que la multiplication des panneaux de signalisation n'a pas forcément les effets de sensibilisation escomptés. Toutefois, une signalisation dynamique, comme l'affichage de la vitesse des usagers, apparaît une mesure efficace de sensibilisation, et par conséquent de limitation.

Des interventions sur le milieu physique de circulation, venant modifier la perception du conducteur, peuvent être des plus efficaces pour modérer la circulation : mesures de déviation verticales et horizontales, réduction de la largeur des voies.

Le contrôle policier est bien sûr une mesure efficace de contrôle de la vitesse, mais reste impossible à implanter en permanence sur tous les axes souhaités. La tendance à l'implantation de cinémomètres photographiques, communément appelés photos-radars, est en ce sens bénéfique à moyen terme.

Concernant l'arrondissement de Saint-Laurent, les objectifs d'amélioration de la sécurité et du cadre de vie des citoyens doivent être recherchés tout en préservant l'accessibilité des quartiers. Il est apparu pertinent de privilégier l'apaisement de la circulation plutôt que l'entrave, à condition de ne pas se contenter de mesures de signalisation, réputées moins efficaces, et donc d'intervenir sur le milieu physique de circulation.



3.2.1.2 Interventions et mesures proposées

Les interventions et mesures proposées en matière de sécurité des déplacements et d'amélioration de la qualité de vie des résidents sont les suivantes :

❖ *Réduire la vitesse sur les rues locales à 40 km/h*

Une nouvelle limitation de vitesse à 40km/h dans les rues locales devrait prochainement s'appliquer à l'échelle de l'île de Montréal. Les effets escomptés sur la sécurité des rues résidentielles sont importants, puisque, comme mentionné dans le Plan de transport de la Ville de Montréal, « la probabilité de décès d'un piéton qui se fait heurter par une automobile à 50 km/h est de 70% comparativement à 25% s'il est frappé à 40 km/h ». En revanche, il faut garder à l'esprit qu'une simple modification de la vitesse affichée pourrait donner peu de résultats en l'absence de mesures d'accompagnement visant à faire respecter efficacement la limite de vitesse prescrite (aménagement physiques, contrôle policier, sensibilisation des usagers, etc.).

❖ *Limiter les zones de 30 km/h aux abords des écoles et des parcs*

De façon générale, les vitesses affichées doivent être cohérentes avec la nature de l'axe et de ses activités riveraines. Dans le cas des zones 30 km/h, il est important de les limiter aux abords des écoles et parcs. Cette désignation des vitesses permises et affichées à Saint-Laurent répond généralement aux principes suivants :

- 40 km/h, par défaut prochainement sur les rues locales à l'échelle de l'agglomération;
- 30 km/h en tous temps sur des axes locaux, collecteurs ou artériels secondaires de secteurs particuliers, où l'on retrouve des établissements scolaires, des parcs ou toute autre activité apparentée (ex. : garderie);
- 30 km/h à certaines heures de la journée seulement sur des artères principales bordées d'établissements scolaires;
- 50 km/h, par défaut sur les axes artériels et collecteurs. Sur certains axes artériels principaux, les vitesses affichées peuvent même être de 60 km/h ou de 70 km/h.

❖ *Faire respecter efficacement les vitesses autorisées*

- ❖ Élaborer un programme de limitation de vitesse, pouvant inclure :
 - Relevés de vitesse actuelle sur différents tronçons;
 - Opérations policières;
 - Mesures d'apaisement aux points critiques (aménagements physiques/affichage de la vitesse instantanée).

Le Plan de transport local de Saint-Laurent mise sur un meilleur respect de la vitesse affichée autant que sur une réduction de la vitesse affichée pour diminuer la circulation de transit sur les axes qui ne doivent pas avoir à jouer ce rôle.

Les principaux axes de circulation plus particulièrement exposés à la circulation de transit ont été identifiés dans le cadre du Plan (figure 3.14). Ces axes ne sont pas uniquement des rues résidentielles. Il peut s'agir d'axes collecteurs ou même d'axes artériels secondaires traversant des secteurs résidentiels. La limitation de vitesse sur les axes de transit n'est donc pas forcément à 40 km/h, mais de 50 km/h sur les collectrices et artères, et de 30 km/h dans les voisinages situés à proximité des écoles, parcs et garderies. Saint-Laurent prévoit élaborer un programme de mesures de limitation de vitesse, pouvant comprendre notamment les éléments suivants :

- mesure de vitesse actuelle sur différents tronçons;
- mise en place de mesures spécifiquement aux points critiques, impliquant un aménagement physique;
- signalisation dynamique d'accompagnement.

La mise en place de mesures physiques d'apaisement de la circulation devra être réalisée au cas par cas en fonction des axes considérés. Les mesures de déviation verticale (type dos d'âne allongé ou traverse piétonne surélevée) sont toutefois à éviter dans le cas des itinéraires de véhicules de transport en commun ou d'urgence. Ce type de mesure est cependant efficace et peut être considéré sur des axes locaux, hors des trajets usuels de transport collectif et des itinéraires majoritaires des services d'urgence. Les voies cyclables peuvent également être mises à profit dans des aménagements physiques visant à réduire la largeur des voies de circulation, ce qui contribue à y réduire la vitesse des véhicules. Toutefois, les voies cyclables en site propre sont à privilégier.

❖ *Renforcer la sécurité des intersections*

- ❖ Prioriser les intersections accidentogènes (carte des accidents)
- ❖ Améliorer la visibilité par un dégagement suffisant aux abords des intersections

La figure 3.15 indique les intersections les plus accidentogènes de l'arrondissement, en termes de piétons ou de passagers de véhicules. Ces intersections doivent être traitées en priorité afin de renforcer la sécurité des déplacements dans l'arrondissement. Les mesures à mettre en œuvre sont relatives au dégagement des champs de visibilité, l'installation de feux piétons, la modification du phasage et du minutage des feux, le réaménagement géométrique, la bonification de l'éclairage, le renforcement et 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 en fonction des problématiques de sécurité de chaque intersection. La priorité conférée aux intersections les plus accidentogènes ne réduit pas le niveau d'effort des autres mesures relatives aux piétons mentionnées par ailleurs (corridors scolaires, traverses piétonnes).

Légende

-  Garderie
-  École préscolaire et primaire
-  Autre établissement d'enseignement
-  Parc

Axe protégé

-  Zone de 30 km/h
-  Corridor scolaire
-  Zone de 30 km/h et
corridor scolaire

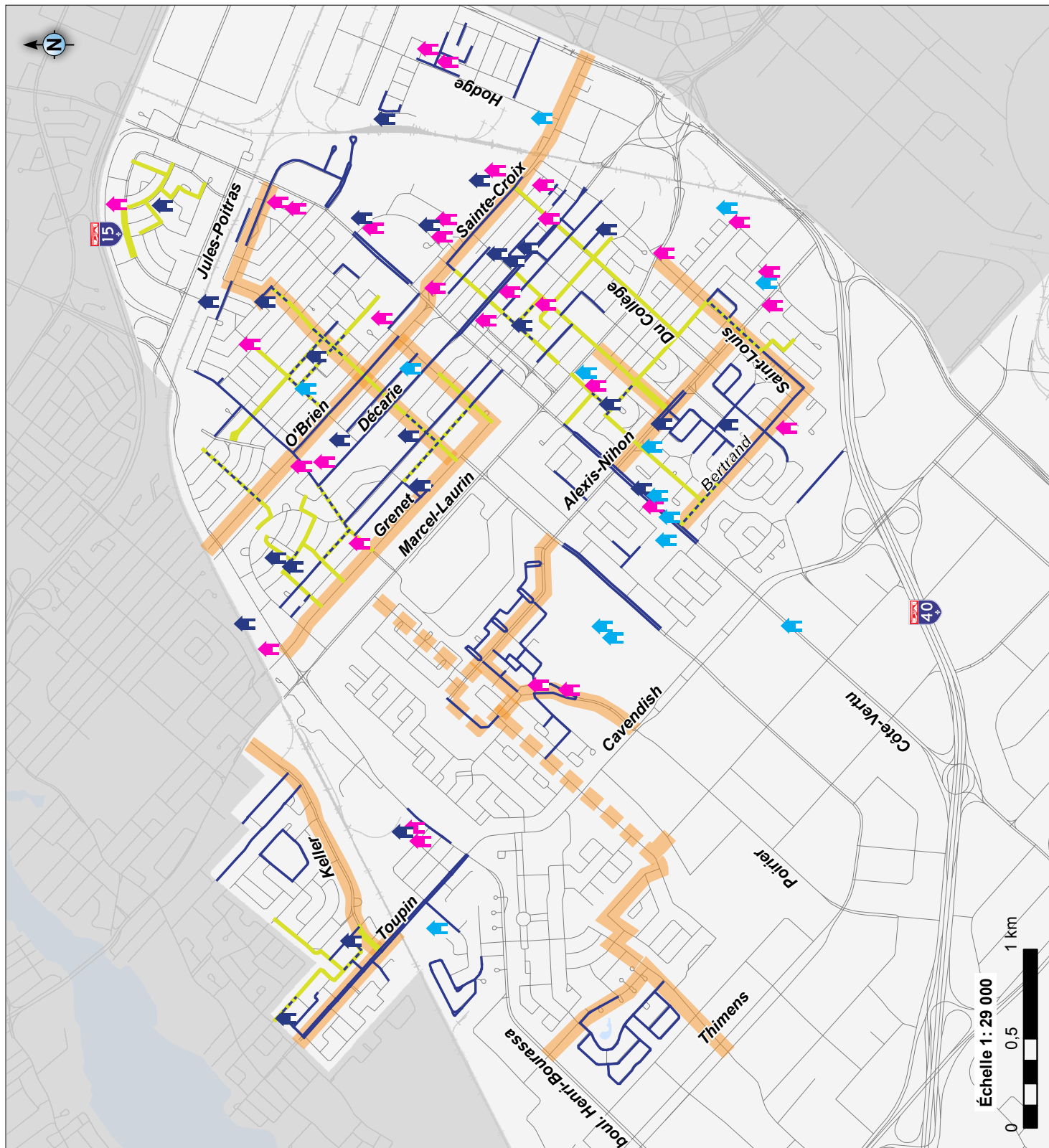
Mesures proposées

-  Itinéraire de transit actuel
-  Itinéraire de transit prévisible

Source : Arrondissement de Saint-Laurent et TecSult

Figure 3.14
Principaux itinéraires de
circulation de transit

Mai 2009

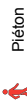


Échelle 1 : 29 000

0 0,5 1 km

Légende

Intersections à traiter en priorité
(accidents avec blessés)



Piéton

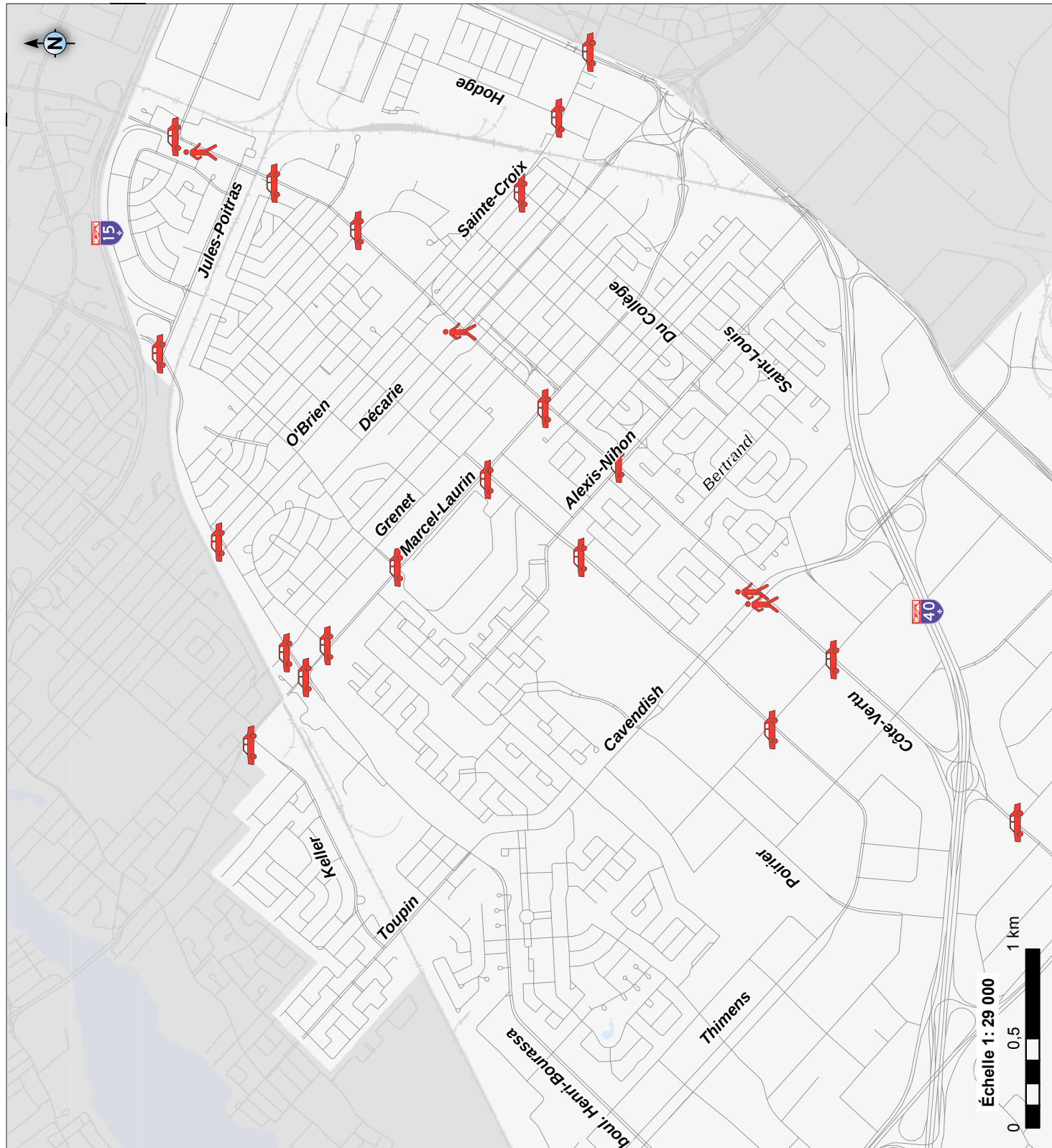


Automobile

Source : Arrondissement de Saint-Laurent et TecSult

Figure 3.15
Accidents avec blessés
aux intersections

Mai 2009



❖ *Planter des quartiers verts à Saint-Laurent*

- ✿ Considérer en priorité les secteurs suivants :
- Voisinages bordant le boulevard Toupin et la rue Keller;
 - Voisinages situés à l'est du boulevard O'Brien, au nord du chemin de la Côte-Vertu;
 - Voisinages délimités par les axes Cavendish, A-40, Marcel-Laurin et Côte-Vertu.

Une des mesures du Plan de transport de Montréal consiste à créer des quartiers verts pour augmenter la sécurité et la qualité de vie des résidents. Il est prévu que les quartiers verts se distinguent du reste du territoire montréalais, notamment par l'implantation des mesures suivantes :

- Une signalétique particulière aux accès signifiant aux usagers l'entrée d'un quartier vert;
- L'implantation de mesures d'apaisement de la circulation pour décourager la circulation de transit et réduire les vitesses des automobiles;
- La fermeture permanente ou temporaire de rues ou de ruelles à la circulation automobile;
- L'augmentation du couvert végétal et l'embellissement des quartiers, pouvant être coordonnés à des aménagements d'apaisement de la circulation automobile;
- L'augmentation du marquage des traverses de chaussées et le rajustement de l'éclairage de la rue;
- La baisse de la vitesse maximale autorisée de 50 km/h à 40 km/h sur l'ensemble des rues locales dans la zone;
- L'inclusion de zones de 30 km/h autour des écoles, des parcs et autres secteurs nécessitant une baisse importante de la vitesse de circulation;
- Une modification à la réglementation du stationnement et des sens de circulation.

Montréal définira prochainement les diverses modalités de création des quartiers verts. Dans un premier temps, dans un souci d'harmonisation, des critères d'implantation de ces quartiers seront identifiés. En plus de tenir compte de la hiérarchisation du réseau routier, ces critères devront protéger les axes structurants de transport.

L'implantation des mesures d'apaisement de la circulation doit être considérée de manière systématique dans le traitement des quartiers verts. À cet effet, la Ville de Montréal se dotera donc d'un processus comprenant une politique et des règlements d'harmonisation fournissant ainsi un encadrement et des principes d'implantation. Dans le cas de nouveaux développements résidentiels, les aménagements proposés par les promoteurs immobiliers devront favoriser l'apaisement de la circulation.

La définition et la désignation de quartiers verts sur le territoire montréalais est de responsabilité locale et devra faire partie des plans locaux de déplacements des villes et des arrondissements. Il est prévu que cette démarche de planification des quartiers verts puisse s'appuyer sur une série d'outils qui seront développés à court terme par la Ville de Montréal, en complément aux orientations contenues dans la Charte du piéton, soit :

- Un guide d'aménagement des mesures d'apaisement de la circulation pour l'agglomération (incluant des critères de sélection de rues, des solutions prescrites et des modalités d'application), découlant de la politique d'apaisement de circulation et des règlements d'harmonisation de la Ville;
- Un guide d'aménagement pour les piétons, incluant les critères d'accessibilité universelle;

Qu'est-ce qu'un quartier vert ?

« Un quartier vert est un secteur désigné par une signalisation et un réaménagement du domaine public (chaussées, trottoirs, squares, parcs) qui favorise davantage la marche et le vélo et rend l'usage de ces modes conviviaux pour toutes les personnes. L'accès au transport en commun à partir de ces zones est facilité et à l'intérieur de son périmètre, la circulation automobile est restreinte aux déplacements locaux et se fait à de faibles vitesses, adressant ainsi la problématique que représente la circulation dite de transit. Ce concept est applicable aux quartiers résidentiels ainsi qu'autour des établissements scolaires, des hôpitaux et autres établissements publics ou encore pour certains secteurs ou rues à vocation commerciale ou touristique. »

Plan de transport de Montréal 2008

- Un plan directeur de gestion des déplacements;
- Une hiérarchie révisée du réseau routier;
- Un plan de camionnage pour le territoire de l'agglomération;
- Un bureau d'aide technique.

De façon préliminaire, des quartiers verts sur le territoire de l'arrondissement de Saint-Laurent peuvent être envisagés aux endroits suivants :

- Dans des secteurs résidentiels à plus forte exposition à la circulation de transit;
- Dans des secteurs comportant une concentration d'axes avec une vitesse affichée de 30 km/h (écoles, parcs, garderies);
- Dans des secteurs commerciaux spécifiques.

La figure 3.16 indique les secteurs pouvant faire l'objet d'une intervention prioritaire pour l'apaisement de la circulation ou être désignés comme des quartiers verts, soit :

- Les voisinages bordant le boulevard Toupin et la rue Keller;
- Les voisinages situés à l'est du boulevard O'Brien, au nord du chemin de la Côte-Vertu;
- Les voisinages délimités par les axes Cavendish, A-40, Marcel-Laurin et Côte-Vertu.

D'autres secteurs ont déjà fait l'objet de mesures d'apaisement de la circulation au cours des dernières années ou ont été conçus de façon à y limiter la circulation de transit. Il s'agit des abords du boulevard Décarie au sud du chemin de la Côte-Vertu et des secteurs résidentiels Bois-Franc et Nouveau Saint-Laurent.

❖ *Maintenir le contrôle policier (vitesse, intersections)*

- ❖ Renforcer le contrôle policier (vitesse, intersections)
- ❖ Mener des campagnes de sensibilisation en matière de sécurité
- ❖ Installer à des endroits problématiques des dispositifs d'affichage instantané de la vitesse

Le renforcement du contrôle policier ne peut être que bénéfique à la sécurité, car plusieurs accidents surviennent en situation d'infraction, de la part de conducteurs de véhicules, de piétons ou de cyclistes. Alors que les piétons ne traversent pas, pour la plupart, durant les phases adéquates des feux de circulation, certains automobilistes ne respectent pas la vitesse affichée ou les feux (passage sur le feu jaune, voire sur le feu rouge). Le contrôle policier sera avec profit accompagné de la mise en place de cinémomètres photographiques, communément appelé photos-radars.

En complémentarité au renforcement du contrôle policier proposé, des campagnes de sensibilisation de l'ensemble de ces usagers doivent également être prévues. Plusieurs messages peuvent être transmis dans le cadre des campagnes de sensibilisation, selon l'usager visé :

- Piéton : le respect de leur signalisation et en particulier le fonctionnement des traverses en deux temps;
- Cyclistes : le respect du code de la route, notamment à l'égard de leur espace de circulation (trottoirs et traverses piétonnes) et du respect de la signalisation aux intersections;
- Conducteurs de véhicules : le respect de la vitesse et de la signalisation aux intersections. L'emploi de cinémomètres à affichage instantané (par exemple, sur Bellechasse dans Rosemont-Petite-Patrie) est un outil de sensibilisation intéressant concernant la vitesse.



Légende

-  Garderie
-  École préscolaire et primaire
-  Autre établissement d'enseignement
-  Parc

Axe protégé

-  Zone de 30 km/h
-  Corridor scolaire
-  Zone de 30 km/h et
corridor scolaire

Mesures proposées

-  Mesures de modération de la vitesse
sur axes de transit actuels
-  Itinéraire de transit prévisible
-  Corridor scolaire vers l'école
à compléter
-  École sans zone 30 km/h (à traiter)
-  Garderie sans zone de 30 km/h
(à ajouter)
-  Parc sans zone de 30 km/h
(à traiter)
-  Secteur d'intervention prioritaire
(quartier vert potentiel)
-  Secteurs avec mesures en place

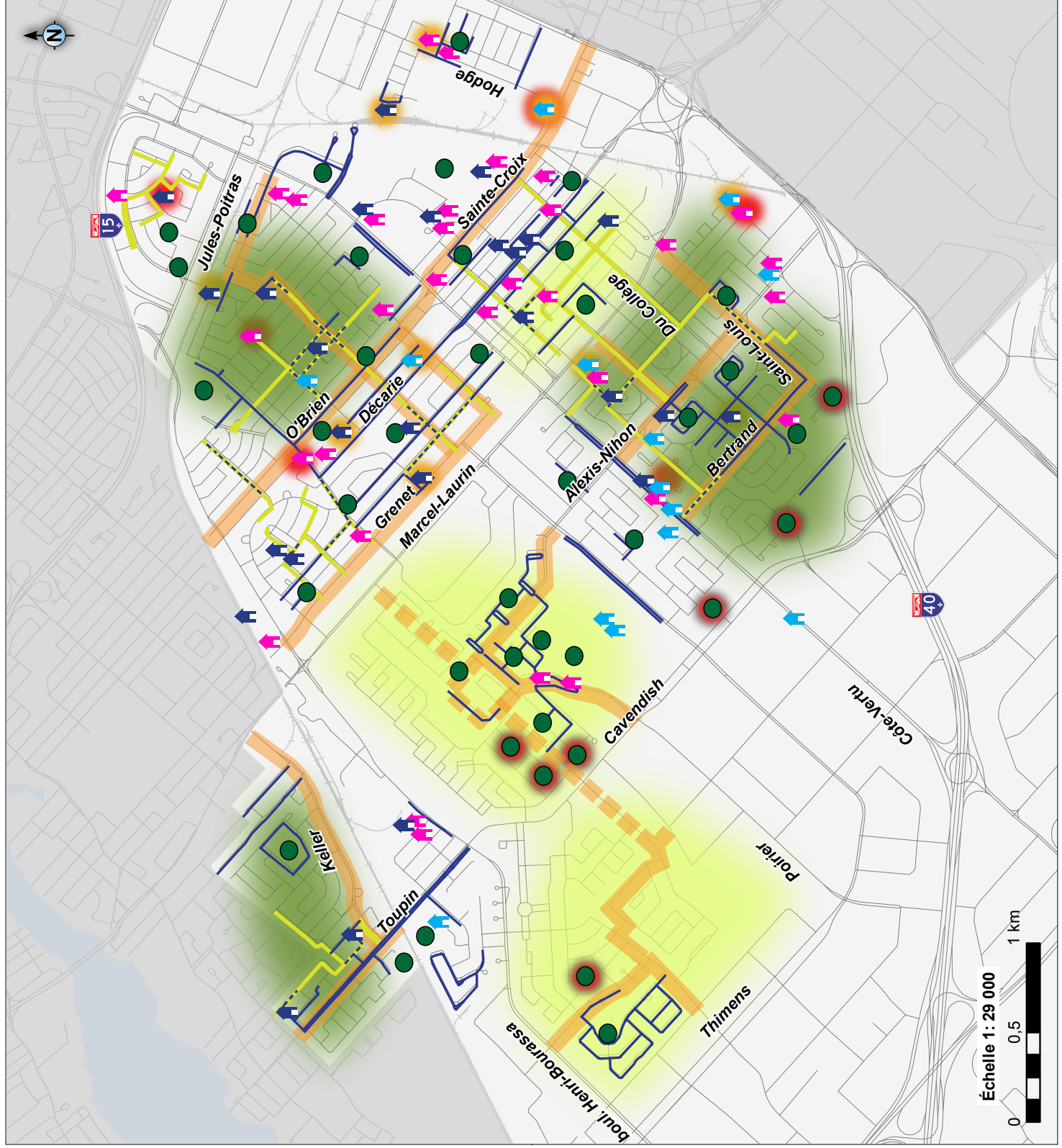
Source : Arrondissement de Saint-Laurent et Tecsuit

Figure 3.16

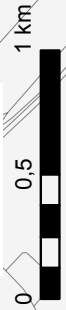
**Secteurs d'intervention
prioritaire pour l'apaisement
de la circulation**

Mai 2009

TECSUIT | AECOM



Échelle 1 : 29 000





3.2.2 Gérer le déplacement des camions

De façon générale, la circulation des camions se fait dans le respect de la signalisation actuelle. Le principal outil pour gérer le déplacement des camions est le plan de camionnage de l'arrondissement. Celui-ci prescrit les axes routiers de l'arrondissement que doivent emprunter les véhicules lourds ainsi que les périodes d'utilisation, sauf en cas de livraison locale. Le camionnage est essentiellement autorisé en tout temps dans les secteurs industriels, à l'exception du Technoparc, sur le réseau artériel et sur quelques autres axes. Ce plan a fait l'objet d'une analyse en 2008, notamment dans le cadre d'un exercice d'harmonisation à l'échelle de l'agglomération de Montréal. Suite aux analyses effectuées dans le cadre du Plan de transport local, Saint-Laurent entend :

❖ Adopter le projet de plan de camionnage

- ❧ Interdire le camionnage de 19 h à 7 h sur le boulevard Décarie (au sud de Côte-Vertu)
- ❧ Interdire le camionnage de 19h à 7h sur le boulevard Cavendish, au nord de Raymond-Lasnier
- ❧ Interdire le camionnage en tout temps sur les rues Hodge et Houde



La figure 3.17 présente le projet de plan de camionnage auquel les éléments de révision proposée ont été ajoutés ainsi que les principaux pôles d'activités susceptibles de générer du camionnage. Cette révision du plan de camionnage sur le territoire de l'arrondissement consiste en l'interdiction du camionnage de 19h à 7h sur le boulevard Décarie, au sud du chemin de la Côte-Vertu et sur le boulevard Cavendish, au nord de Raymond-Lasnier de même qu'en l'interdiction du camionnage en tout temps sur les rues Hodge et Houde.

La signalisation actuelle sur l'axe Décarie, au sud de Côte-Vertu, autorise la circulation du camionnage en tout temps. En vertu de son statut de collectrice et de sa vocation de rue commerciale de même qu'à la suite des aménagements réalisés afin d'améliorer le confort des utilisateurs de cet axe (clientèle des commerces et piétons), il est recommandé d'interdire la circulation aux camions en soirée et durant la nuit (19h à 7h).

En prévision du raccordement du boulevard Cavendish au boulevard Henri-Bourassa, Saint-Laurent prévoit interdire la circulation du camionnage sur cet axe afin de préserver la quiétude des résidents riverains en soirée et la nuit.

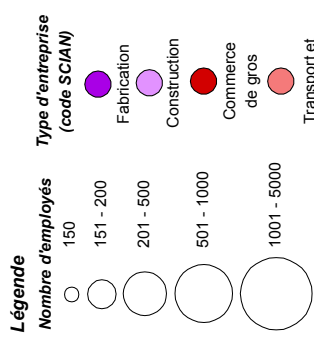
En ce qui concerne les rues Hodge et Houde, l'interdiction du camionnage en tout temps, sauf pour livraison locale, aura pour but de limiter les nuisances liées au camionnage dans un voisinage résidentiel.

❖ Renforcer la signalisation du réseau de camionnage

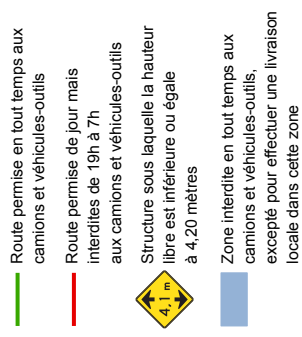
Outre la carte du plan de camionnage indiquant aux conducteurs de camions les axes de circulation et les périodes d'utilisation permises dans le cadre de leurs déplacements sur le territoire de Saint-Laurent, la présence d'une signalisation adéquate du réseau de camionnage s'avère essentielle. Une révision et un renforcement de cette signalisation doivent être effectués, notamment à la suite de l'adoption du plan de camionnage de l'arrondissement.

❖ Accentuer le contrôle

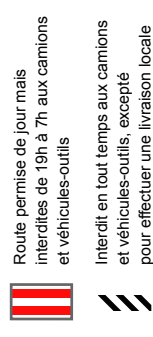
À la suite de l'adoption du plan de camionnage, un contrôle policier pourra être réalisé afin d'assurer le respect du réseau de camionnage. Saint-Laurent entend prévoir les disponibilités humaines et financières pour les fins de ce contrôle.



Réseau de camionnage actuel



Modifications proposées

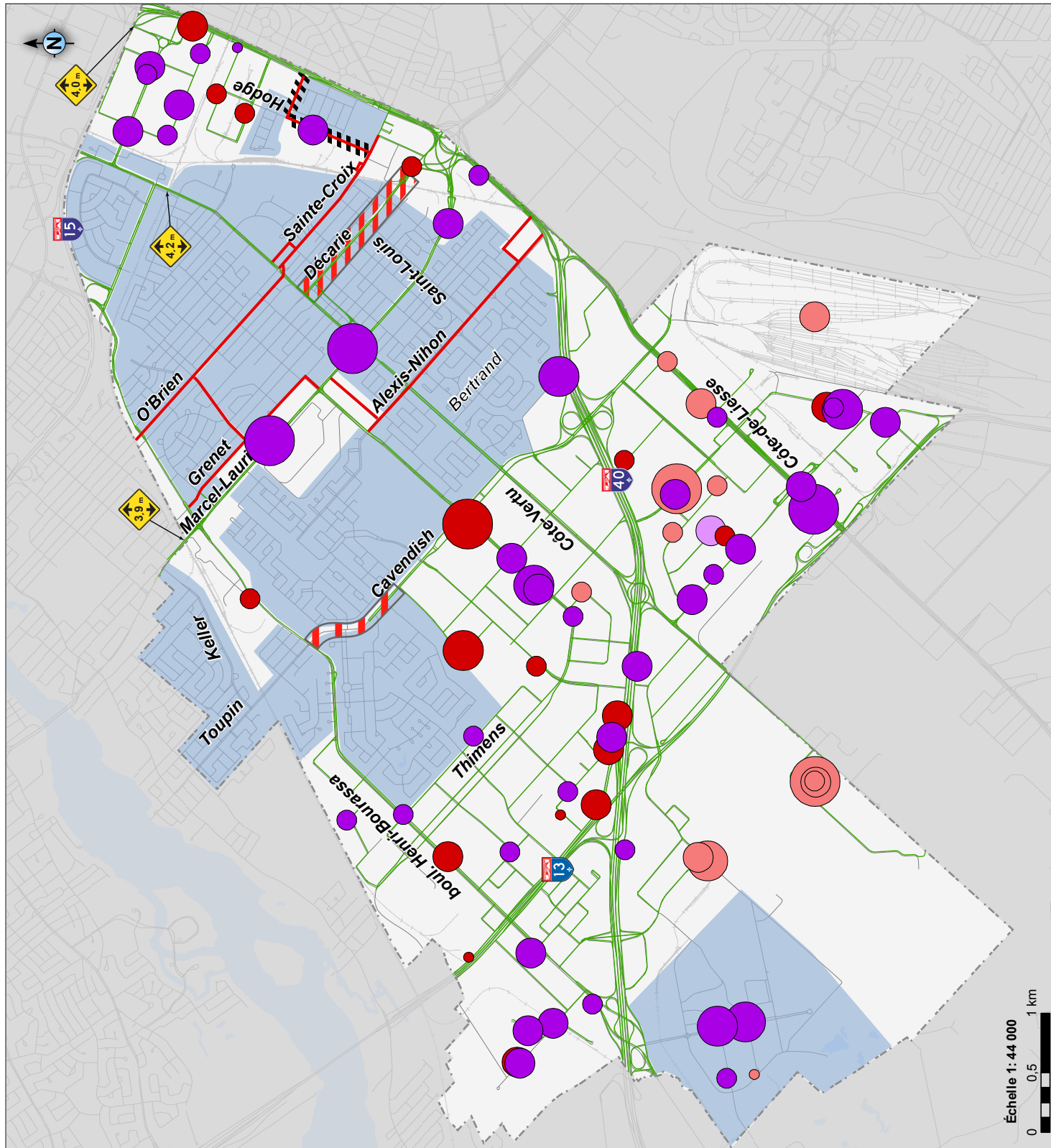


Source : Arrondissement de Saint-Laurent et Tecsuat

Figure 3.17

**Modifications proposées
au projet de plan de
camionnage**

Mai 2009



3.3 Réseau routier et stationnement

Le réseau routier et le stationnement constituent deux composantes majeures du système de transport d'un territoire. Compte tenu du niveau d'activités présent à Saint-Laurent, ces deux composantes sont très développées en plus d'être fortement sollicitées. D'où l'importance d'optimiser et de bien gérer leur utilisation.

AXE 3 – RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

- Optimiser l'utilisation du réseau routier
- Réviser la gestion du stationnement

3.3.1 Optimiser l'utilisation du réseau routier



Le réseau routier accueille la très grande majorité des déplacements sur le territoire de l'arrondissement de Saint-Laurent. À cet égard, il faut notamment souligner la saturation du réseau autoroutier, notamment aux échangeurs, occasionnant des débordements sur le réseau routier municipal et la grande utilisation des principales artères de l'arrondissement, telles Marcel-Laurin et Côte-Vertu, ce qui génère également souvent des débordements sur des rues locales résidentielles lors des périodes de pointe.

Ainsi, l'optimisation de l'utilisation du réseau routier constitue un enjeu important. Cette optimisation passe par la rénovation des chaussées, l'optimisation du réseau autoroutier et de ses accès depuis l'arrondissement, le complément du maillage des axes municipaux, l'optimisation de la synchronisation de ces axes, mais aussi par un nouveau partage de la chaussée en faveur des modes de transport collectif et actif.

Les interventions et projets proposés en matière de réseaux routiers touchent aussi bien le réseau autoroutier relevant du MTQ que le réseau routier municipal artériel relevant de l'agglomération. Les principales interventions sont illustrées aux figures 3.18 et 3.19.

3.3.1.1 Réseau autoroutier

❖ Améliorer l'efficacité du réseau supérieur adjacent

- Optimiser l'autoroute Métropolitaine (A-40)
 - Échangeurs Décarie, Côte-Vertu, et rond-point Côte-de-Liesse;
 - ✿ Échangeur Halpern;
 - ✿ Continuité des voies de service
 - ✿ Réévaluer l'aménagement du chemin de la Côte-de-Liesse
 - Potentiel de réaménagement en boulevard urbain

Le MTQ mène des études en vue de l'optimisation de l'autoroute Métropolitaine (A-40) entre l'autoroute 13 et l'autoroute 25. Le réaménagement du rond-point de L'Acadie a été réalisé dans le cadre de ce projet. D'autres travaux visant l'optimisation de l'A-40 sont envisagés par le Ministère, notamment à proximité du territoire de Saint-Laurent. Les travaux projetés comprendraient une série d'interventions, telles des corrections géométriques ponctuelles, une révision du schéma d'entrées/sorties et le réaménagement de l'échangeur Décarie et du rond-point Côte-de-Liesse (figure 3.18). Le réaménagement envisagé pour l'échangeur Décarie inclut également une modification de la connexion avec Sainte-Croix. Il est prévu que les différentes interventions en matière d'optimisation de l'A-40 soient réalisées en plusieurs phases. L'horizon de réalisation de ces différentes phases n'est toutefois pas connu pour l'instant.

Par ailleurs, le diagnostic a identifié quelques points du réseau supérieur sur lesquels des améliorations devraient être apportées :

- Échangeur Côte-Vertu / A-40;
- Connexions entre le viaduc Halpern et les voies de service de l'A-40, en vue de permettre un lien entre le secteur industriel et l'A-40 ouest;
- Accès à l'A-13 entre les axes Henri-Bourassa et Gouin, afin de limiter les situations de congestion sur les voies de service et y accroître la sécurité;
- Réaménagement des voies de services afin d'assurer leur continuité entre Sainte-Croix et le rond-point Côte-de-Liesse.

À l'instar du corridor Laurentien/Lachapelle-Marcel/Laurin où Saint-Laurent projette sa mise en valeur, la transformation de l'autoroute de la Côte-de-Liesse en boulevard urbain est envisagée par l'Arrondissement pour améliorer l'accessibilité générale au secteur par les modes de transports collectifs et actifs (voir encadré).

3.3.1.2 Réseau municipal

❖ *Revoir le partage de la chaussée en faveur des modes de transport collectif et actif*

L'objectif d'optimisation du fonctionnement du réseau routier ne vise pas une plus grande utilisation de l'automobile, mais plutôt une plus grande efficacité des déplacements par les différents modes de transport présents dans l'emprise routière (automobile, camions, transport en commun et cyclistes). Cette optimisation va donc de pair avec un plus grand partage en faveur des modes de transport collectif et actif, par le biais de voies réservées, ou de mesures préférentielles en faveur des autobus, ainsi que de voies cyclables. Ce nouveau partage de la chaussée peut s'appliquer sur des axes artériels (principaux et secondaires) et collecteurs, notamment les rues Poirier et de l'Église.

❖ *Rénover les chaussées du réseau municipal*

Une chaussée bien entretenue diminue les risques d'accidents habituellement associés à une surface de roulement en mauvais état, sans parler du confort pour les usagers, notamment les cyclistes et les usagers du transport en commun qui circulent souvent dans les voies en rive. Pour ces derniers usagers, l'implantation des entrées de puisards en avaloir (en opposition aux entrées de puisards traditionnelles localisées dans la voie en rive) peut également être envisagée lors de travaux majeurs de réfection d'infrastructures afin d'augmenter le confort et même la sécurité. Par ailleurs, un réseau artériel en bon état peut notamment favoriser son utilisation (meilleur confort, fluidité accrue, etc.) et, par conséquent, y canaliser la plus grande part possible de la circulation de transit.

L'arrondissement de Saint-Laurent poursuit ses activités d'entretien de son réseau routier afin de le garder en bon état. Il s'est ainsi doté du programme de réfection des routes (PRR), prévoyant les travaux à cet égard pour trois ans (2008, 2009 et 2010). Le plan de l'annexe C présente les tronçons touchés par ce programme de réfection des chaussées au cours de cette période. Ces travaux de réfection constituent autant d'occasions de prévoir un nouveau partage de la chaussée ou d'implanter des mesures d'apaisement de la circulation.

Étude de transformation de l'autoroute Côte-de-Liesse en boulevard urbain

Les objectifs poursuivis par cette étude consistent à :

- Examiner la possibilité de transformer l'autoroute De La Côte-de-Liesse et ses voies de service en un boulevard urbain pour améliorer l'accès aux diverses parties du secteur, permettre une desserte adéquate en transport collectif, faciliter les déplacements des cyclistes et des piétons et améliorer l'image générale du secteur.
- Revoir la configuration des jonctions du chemin De La Côte-de-Liesse avec la 55e Avenue, l'autoroute 13, la montée De Liesse et les échangeurs Décarie et Dorval.
- Améliorer la signalisation afin de faciliter les déplacements à l'intérieur du secteur.
- Inciter des entreprises commerciales et industrielles à s'implanter dans le secteur, y compris celles ayant des activités complémentaires à celles de l'aéroport.
- Exiger une architecture et un aménagement de qualité et harmoniser les exigences réglementaires quant aux usages autorisés afin de donner un caractère unifié au corridor.
- Améliorer l'encadrement de la voie publique en réduisant les marges de recul, en favorisant la construction de bâtiments au gabarit plus important et en aménageant des aires de stationnement mieux paysagées et intégrées.

Source : Ville de Montréal,
Plan d'urbanisme

Légende

Réseau autoroutier

-  Autoroute
-  Optimisation de l'A-40
-  Réaménagement d'échangeur
-  Réaménagement du chemin C-D-L à l'étude
-  Continuités des voies de services

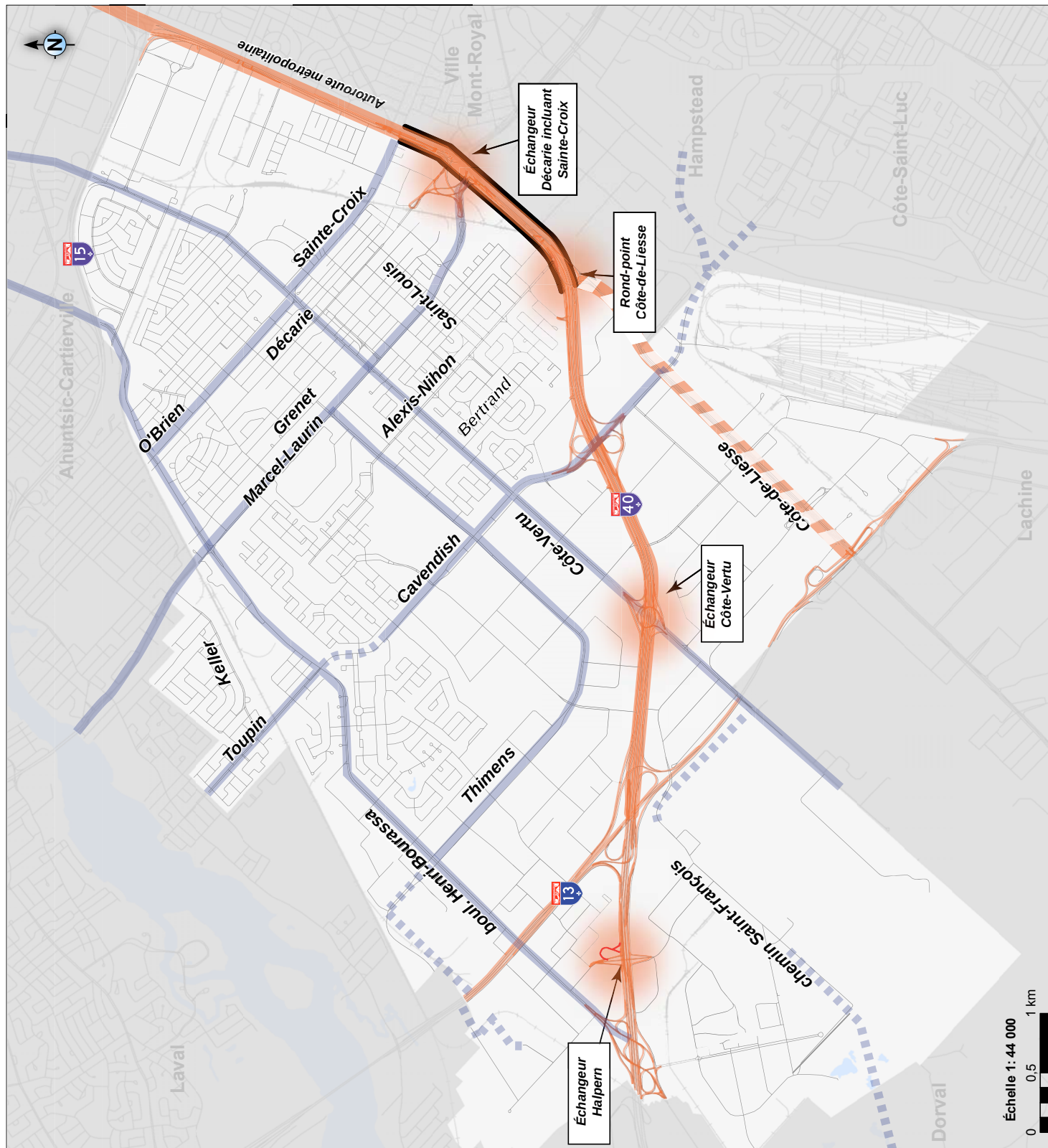
Réseau routier municipal

-  Artère
-  Axe à compléter

Source : Arrondissement de Saint-Laurent et Tecsuit

Figure 3.18
Interventions à prioriser
sur le réseau autoroutier

Mai 2009



❖ *Améliorer la fluidité sur le réseau artériel*

- ❖ Optimiser la synchronisation des feux de circulation sur les artères
 - Hausser le temps de cycle à 120 secondes
- ❖ Accroître la fluidité sur Henri-Bourassa et Marcel-Laurin – Laurentien dans le cadre du raccordement Cavendish/Toupin
- ❖ Réalignement du boulevard Marcel-Laurin
- ❖ Prioriser les opérations de déneigement sur Côte-Vertu pour favoriser le transport en commun

L'amélioration de la synchronisation des axes routiers municipaux majeurs de l'arrondissement, soit essentiellement Marcel-Laurin, Thimens, Côte-Vertu et Henri-Bourassa, a pour objectif sous-jacent de limiter la circulation de transit via les axes locaux, en concentrant les débits sur des axes efficaces en termes de fluidité. Une synchronisation existe déjà sur les axes précités. Afin d'accroître la capacité sur les artères, il est donc proposé de hausser le temps de cycle des feux de circulation à 120 secondes.

Par ailleurs, une attention particulière sera apportée à l'intersection Henri-Bourassa/Marcel-Laurin où des problèmes de congestion sont observés en périodes de pointe, notamment dans le cadre des travaux de raccordement Cavendish/Toupin. Outre la hausse de la durée de cycle des feux de circulation, l'implantation d'un double mouvement de virage à gauche à partir de certaines approches est prévue. L'amélioration de la fluidité sur Marcel-Laurin passe également dans le tronçon Poirier/Keller par le réalignement du boulevard (3.19).

Enfin, les opérations de déneigement accorderont une priorité au chemin de la Côte-Vertu afin de favoriser le transport en commun dans cet important corridor.

❖ *Compléter le maillage principal du réseau routier de l'arrondissement*

- Prolonger le boulevard Cavendish
 - ❖ Raccorder Cavendish à Henri-Bourassa
 - Prolonger Cavendish au sud de Côte-de-Liesse
- ❖ Prolonger le chemin Saint-François
 - Raccorder Saint-François à Reverchon
 - Raccorder Saint-François à Côte-Vertu
- ❖ Raccorder le boulevard Thimens et Kieran à l'A-13/lien Salaberry/Pitfield

Le prolongement du boulevard Cavendish proposé au Plan de transport de Montréal est constitué de deux tronçons, le premier étant situé au nord vers Henri-Bourassa, dans l'axe du boulevard Toupin, et le deuxième étant situé au sud du chemin de la Côte-de-Liesse. Le prolongement du boulevard Cavendish permettra de compléter la grille d'axes artériels nord-sud de l'arrondissement en plus de constituer un lien structurant du réseau municipal montréalais. Le futur axe Cavendish contribuera à l'amélioration de l'accessibilité et au désenclavement des secteurs de Bois-Franc et du Nouveau Saint-Laurent en plus de soulager quelque peu le boulevard Marcel-Laurin, fortement sollicité actuellement aux périodes de pointe.

Par ailleurs, le prolongement du chemin Saint-François jusqu'au boulevard de la Côte-Vertu, en bordure ouest de l'A-13, conjugué au réaménagement des connexions entre le viaduc Halpern et la voie de service de l'A-40 ouest, permettrait de désengorger le boulevard de la Côte-Vertu à l'ouest de l'A-13. Le prolongement du chemin Saint-François vers les limites ouest de l'arrondissement de Saint-Laurent, et ultimement jusqu'à la rue

Légende

Réseau autoroutier

- Autoroute
- Optimisation de l'A-40
- Réaménagement d'échangeur
- Réaménagement du chemin C-D-L à l'étude
- Continuités des voies de services

Réseau routier municipal

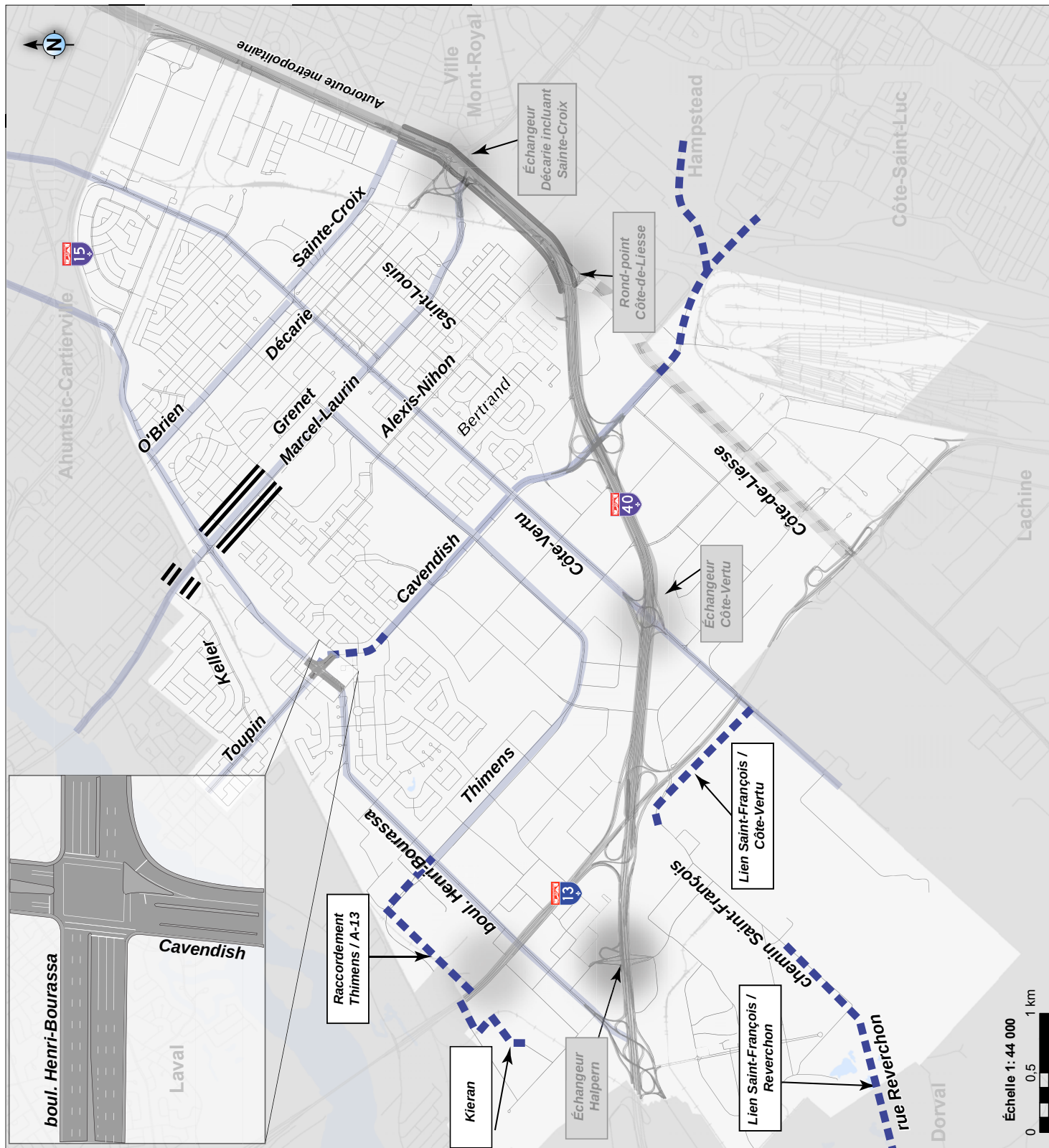
- Artère
- Axe à compléter
- Axe à réaligner

Source : Arrondissement de Saint-Laurent et Tecsult

Figure 3.19
Interventions proposées
sur le réseau municipal

Mai 2009

TECSULT AECOM



Reverchon dans l'arrondissement de Dorval, fournirait un axe de contournement et d'accès au nouveau pôle de développement aéroportuaire et industriel envisagé par ADM.

Enfin, le prolongement du boulevard Thimens, entre Henri-Bourassa et les voies de service de l'A-13, améliorerait l'accessibilité à l'A-13 depuis l'arrondissement de Saint-Laurent et favoriserait l'utilisation du boulevard Thimens, actuellement sous-utilisé par rapport à d'autres axes de l'arrondissement, notamment le boulevard Marcel-Laurin.

3.3.2 Réviser la gestion du stationnement sur rue

Le Plan de transport de la Ville de Montréal affiche sa volonté de mettre en œuvre des politiques de stationnement afin de réduire la dépendance à l'automobile. Les principales orientations de la politique de stationnement citées par le Plan de transport de la Ville de Montréal ont pour vocation de :

- « plafonner le nombre de places de stationnement dans les secteurs fortement desservis par le transport en commun;
- faciliter le stationnement pour les résidents afin qu'ils utilisent prioritairement le transport en commun et les modes actifs;
- réduire la circulation de transit dans les quartiers résidentiels;
- favoriser les activités d'affaires et commerciales;
- réduire les effets de l'îlot de chaleur urbain;
- convertir, lorsque cela est possible, les terrains de stationnement hors rue à ciel ouvert en projets immobiliers;
- améliorer l'information aux utilisateurs;
- développer un réseau de stationnements incitatifs;
- assurer la livraison des marchandises;
- mettre en place des conditions favorables à l'autopartage;
- imposer l'aménagement de places pour vélos dans tous les nouveaux projets. »

Les mesures et interventions présentées dans le Plan de transport local de l'arrondissement de Saint-Laurent s'inspirent de cette vision, avec pour objectif principal d'harmoniser la réglementation de stationnement sur rue tout en préservant les quartiers résidentiels du stationnement jugé indésirable, observé à proximité de grands générateurs de transport. Les mesures proposées dans le Plan de transport local de Saint-Laurent sont illustrées à la figure 3.20 et précisées dans les paragraphes qui suivent.

3.3.2.1 Secteurs résidentiels

❖ Uniformiser la réglementation du stationnement alterné en secteur résidentiel

- ✿ Conserver et généraliser le stationnement alterné 5 jours après évaluation de l'offre de places hors rue
- ✿ Retenir une plage horaire fonctionnelle et pratique pour les résidents (ex. : 8h-17h)

La réglementation du stationnement actuelle sur l'ensemble du territoire de l'arrondissement est hétérogène, notamment en matière de stationnement alterné de jour dans les secteurs résidentiels, pratiqué sur 5, 6 ou 7 jours (figure 3.20). D'autre part, certaines zones résidentielles n'ont pas de stationnement alterné alors que d'autres zones, ayant des caractéristiques similaires, en comportent. Enfin, les plages horaires

Légende

Réglementation actuelle

- Majorité alterné 3 heures / jour
- Majorité 120 mn (avec vignette)
- Majorité alterné 4 heures
- Majorité alterné jour de semaine (5 jours)
- Majorité alterné 6 jours
- Majorité alterné 7 jours
- Majorité interdit
- Majorité sans interdiction
- Payant (horodateur)
- Zone de débordement
- Stationnement municipal hors rue

Modifications proposées

- Stationnement alterné jours de semaine (5 jours)
- Stationnement payant et SRRR
- Stationnement réservé sur rue au résidents (SRRR)

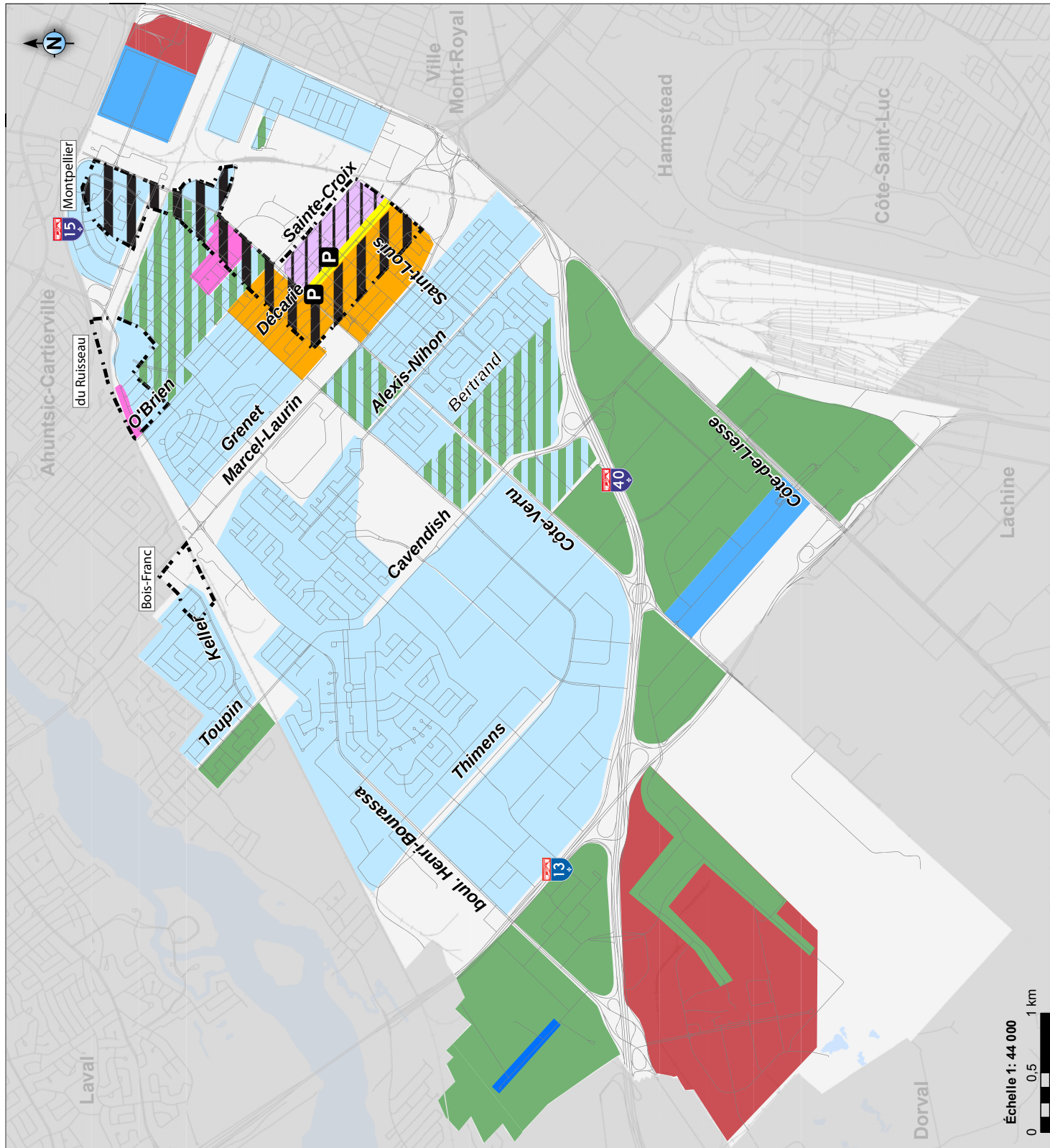
Source : Arrondissement de Saint-Laurent et Tecsum

Figure 3.20

Révision de la réglementation du stationnement sur rue

Mai 2009

TECSUM AECOM



d'interdiction varient selon les secteurs (7h-18h, 7h-19h, 8h-16h30, 8h-17h, 8h-18h, 8h-19h, 9h-16h30, 9h-17h).

Le stationnement alterné les jours de semaine (5 jours) comporte plusieurs avantages, notamment de faciliter l'entretien/déneigement sans signalisation supplémentaire et de localiser les véhicules abandonnés. Dans la mesure où le nombre de places hors rue est suffisant pour les résidents, il s'agirait de généraliser, autant que possible, le stationnement alterné en uniformisant les jours (lundi à vendredi) et les plages horaires. À ce sujet, plusieurs résidents ont signalé qu'un horaire trop matinal pouvait être gênant, notamment en relation avec les heures d'écoles ou du travail. Une plage horaire allant de 8h-17h semblerait plus adéquate. Dans les secteurs où cette mesure est envisagée, un bilan des places hors rue devra être effectué, au préalable afin d'éviter de forcer les résidents à utiliser leur voiture, faute de place de stationnement sur rue.

❖ *Protéger les résidents dans les zones de débordement*

- ❖ Remplacer le stationnement alterné 4 h par un système **SRRR** (Stationnement sur Rue Réservé aux Résidents)
 - avec principe d'alternance 5 jours
 - avec une part de places réservées aux visiteurs - 120 min. maximum

Le stationnement alterné 4h pratiqué actuellement, notamment dans les rue Gohier, Cardinal et Crevier, avait pour objectif de limiter, dans des secteurs résidentiels limitrophes à de grands pôles générateurs de déplacements (métro, gares, cégeps et commerces), les nuisances généralement associées au stationnement sur rue (circulation liée à la recherche de places de stationnement sur rue, difficulté pour les résidents ou leurs visiteurs de trouver des places de stationnement sur rue, etc. Or, il semble que cette réglementation s'est révélée désavantageuse pour les résidents eux-mêmes ou à leurs visiteurs, et les contraint parfois à utiliser leur automobile à la place du transport collectif, tout en n'étant pas entièrement efficace contre un stationnement indésirable. Il s'agirait de remplacer le stationnement alterné 4h par un système de stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR), tout en conservant un principe d'alternance aux 5 jours ouvrables. Une part de places pourrait être réservée aux visiteurs (durée de 120 min. maximum).

3.3.2.2 Secteurs commerciaux

❖ *Favoriser la rotation du stationnement dans les zones commerciales*

- ❖ Abandonner la réglementation de stationnement gratuit à durée limitée (60/120 minutes)
- ❖ Instaurer des zones de stationnement payant, jumelées à des zones de stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR)
- ❖ Accroître la visibilité des stationnements municipaux hors rue

Le secteur commercial situé, au sud de Côte-Vertu, entre Décarie et Sainte-Croix, est partiellement assujéti à une réglementation de stationnement à durée limitée (30 ou 60 min), à proximité de commerces ou d'institutions. La mixité commerciale / résidentielle du secteur, ainsi que la proximité des cégeps a aussi entraîné une réglementation « mixte » de durée limitée à 120 min, excepté pour les résidents du secteur. Cette réglementation est complexe à contrôler, car il faut vérifier la durée de stationnement et la présence d'une vignette de résident. Dans l'objectif de favoriser la rotation des véhicules à proximité de pôles commerciaux ou institutionnels, de préserver une partie du stationnement sur rue pour les résidents et de faciliter le contrôle, il serait plus adéquat d'implanter des zones de stationnement payant, jumelées à des zones de stationnement



sur rue réservées aux résidents (SRRR). De plus, il faudrait accroître la visibilité des parcs de stationnement par un affichage ou une signalisation plus adéquate. Le parc de stationnement municipal accessible par la rue Ouimet constitue un exemple de stationnement public dont la visibilité pourrait être accrue.

3.3.2.3 Autres mesures

- ❖ *Inciter les employeurs à donner des avantages aux utilisateurs de modes de transport collectif / alternatif/ actif en contrepartie de l'avantage du stationnement gratuit*

La concurrence du mode de transport automobile versus le transport collectif est fortement influencée par la très importante offre de stationnement gratuit que les employeurs du pôle industriel mettent à disposition de leurs employés. Il serait souhaitable que des avantages soient consentis par les employeurs aux usagers des transports collectifs, alternatifs (covoiturage et autres) ou actifs.(vélo, marche) Parmi ces mesures figurent le remboursement partiel du titre de transport collectif, la mise à disposition de stationnement pour les covoitureurs ou les cyclistes à proximité des accès à l'entreprise, l'octroi de quelques voyages en taxi pour le retour, etc.

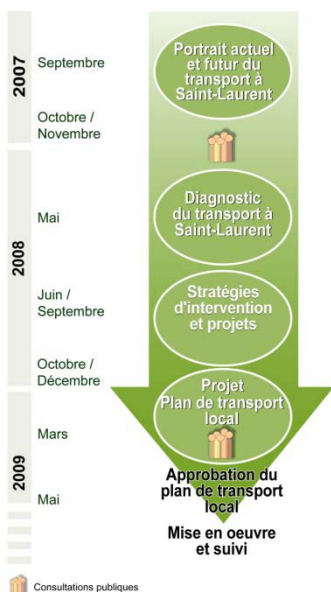
- ❖ *Adopter des maxima de cases de stationnement hors rue, en particulier à proximité du métro*

La réglementation d'urbanisme pour les nouveaux projets est un outil majeur pour la création de conditions futures favorables aux modes de transport durables, notamment en termes de places de stationnement par unités de logement. L'arrondissement a déjà pris cette considération en compte, en spécifiant, pour les résidences multifamiliales de type h4, l'obligation de construire en souterrain les places supplémentaires au minima requis. De plus, toutes les places de stationnement de projets de type H4, H5 et H6 (autres que HLM), situées dans des rayons de 500m autour des stations de métro et des gares de train de banlieue, doivent être construites en souterrain (sauf 10% réservées aux visiteurs). La même obligation est d'ailleurs faite aux commerces.

Les futures stations de métro et gares de train de banlieue doivent par ailleurs être intégrées à cette réglementation :

- ❖ *Accorder des réductions de places de stationnement pour des projets favorisant l'accès par les modes alternatifs à l'auto ou des projets **LEED (Leadership in Energy and Environmental Design)***

Dans le même esprit que la mesure précédente, l'Arrondissement envisage d'accorder des réductions de places de stationnement pour des projets favorisant l'accès par les modes alternatifs à l'auto ou des projets LEED. Ces modalités seront définies dans le cadre des activités de suivi du Plan de transport local de l'Arrondissement.



4 Mise en œuvre et suivi

Le Plan de transport local de l'Arrondissement de Saint-Laurent contient différentes stratégies d'interventions et mesures concrètes en vue d'atteindre les principaux objectifs liés à la nouvelle Vision des transports à Montréal et qui consiste essentiellement à réduire la dépendance à l'automobile en favorisant un usage accru des modes de transports collectifs et actifs. Certaines des stratégies d'intervention ou mesures sont issues du Plan de transport de Montréal, de la STM ou de documents de planification d'autres partenaires (MTQ, AMT, etc.).

4.1 Plans d'action triennaux

La mise en œuvre du Plan de transport local à court terme est définie par des plans d'actions triennaux (2009, 2010 et 2011) où une priorisation des interventions et mesures à réaliser a été établie. Le tableau 4.1 contient la synthèse des interventions et mesures, prévues dans ces plans d'action tandis que le détail est présenté en annexe D.

Tableau 4.1 Plans d'actions triennaux – Plan de transport local

AXE 1 – TRANSPORT COLLECTIFS ET ACTIFS	PLANS D'ACTION 2009, 2010 2011
- Augmenter l'offre de transport en commun - Favoriser les usages collectifs de l'auto/ la gestion des déplacements - Améliorer les conditions de déplacement à pied - Favoriser l'usage du vélo	Plans d'action Transport en commun (Services STM et AMT) Plan d'action Usages collectifs de l'auto / gestion des déplacements - Promotion du CGD - Communauto Plan d'action Réseau piéton - Marquage permanent - Traverses de piétons en deux temps (36/132 traverses) - Sécurité - traverses illicites sur les artères - Trottoirs - Passage à niveau Montpellier Plan d'action Écoles - Marquage supplémentaire récurrent pour 30 écoles - Signalisation : Ajouts de feux clignotants 30 km/h (zone scolaire), Panneaux additionnels zones scolaire (débarcadère, dégagement intersection) Plan directeur du réseau cyclable - Aménagement de voies cyclables
AXE 2 - SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DE VIE	
- Conjuguer sécurité et qualité de vie - Gérer les déplacements des camions	Plan d'action - Parcs - Marquage supplémentaire récurrent pour 30 parcs - Dos d'âne allongés sur rues locales entre 2 intersections - abords des parcs Plan d'action - Apaisement de la circulation - Analyse en circulation : Bacs à fleurs / rétrécissement de chaussée - projet pilote (coûts d'entretien), Afficheurs de vitesse, Zone 40 km/h - Réseau camionnage
AXE 3 – RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT	
- Optimiser l'utilisation du réseau routier - Réviser la gestion du stationnement	Plan d'action optimisation - Synchronisation des feux sur réseau artériel - Signalisation - Analyse intersection Pitfield/Thimens - Analyse pour le possible raccord du boulevard Thimens à l'A-13 Plan d'action Stationnement - Implantation d'une nouvelle politique d'émission de vignettes de stationnement sur rue privilégiant le résident

4.2 Suivi et révision du Plan de transport local

La mise en œuvre du Plan de transport local de Saint-Laurent porte sur un horizon de dix à vingt ans. Dans le cadre de sa mise en œuvre, l'Arrondissement effectuera le suivi des interventions et mesures, à l'aide d'indicateurs qui seront définis en 2009, en concertation avec les services centraux de la Ville de Montréal et de ses grands partenaires.

4.2.1 Bilan annuel

L'Arrondissement de Saint-Laurent produira un bilan de son Plan de transport local sur une base annuelle. Ce bilan contiendra les interventions et mesures réalisées par l'Arrondissement, Montréal et ses partenaires au cours de la dernière année. La présentation de résultats à l'aide d'indicateurs permettra de suivre l'évolution de la réalisation du Plan de transport local et du niveau d'atteinte des effets recherchés. Les bilans annuels feront l'objet d'un dépôt auprès du Conseil d'arrondissement et seront présentés aux citoyens sous la forme de bulletins spéciaux.

4.2.2 Indicateurs de suivi

Le suivi du Plan de transport local à l'aide d'indicateurs a pour objectif de mesurer la progression des interventions et mesures mises en place et les effets apportés, notamment sur les habitudes de déplacement en liaison avec le territoire.

De façon non exhaustive, plusieurs indicateurs peuvent être considérés en matières d'interventions et de mesures, soit : heures ou km de services du transport en commun (métro, autobus, train, etc.), km de voies avec mesures préférentielles bus (MPB), km de voies cyclables, nombre de places de stationnement pour vélos, nombre d'intersections sécurisées, km de corridors scolaires, km de voies de circulation ayant fait l'objet de réfection, nombre d'entreprises et effectifs participant à un programme de gestion de la demande des déplacements, etc.

Quant aux effets ou aux résultats des interventions et mesures mises en places, les indicateurs suivants peuvent être considérés : évolution de la part de marché des différents modes de transport des personnes (auto, transport en commun, vélo, marche, etc.), achalandage des services de transport en commun, débits véhiculaires sur le réseau artériel, nombre d'accidents impliquant des blessés, production de GES, etc.

Il faut toutefois préciser que dans le cas de la mesure de l'évolution de la part de marché des différents modes de transport des personnes, celle-ci ne peut être effectuée qu'à partir des données de l'enquête quinquennale origine-destination réalisée par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et ayant été réalisée pour la dernière fois en 2008.

4.2.3 Révision en 2013

Le suivi annuel des interventions et mesures des Plans d'action triennaux et de leurs résultats rendra possible des mises à jour du Plan de transport local. Celles-ci pourront conduire à la révision des projets, à la définition de nouvelles interventions, mesures ou actions ou encore, à l'établissement de nouvelles priorités et échéances. Quant à la révision du présent document, celle-ci pourrait s'effectuer à compter de 2013.

4.2.4 Comité de transport local

Le suivi du Plan de transport local et des Plans d'actions qui en découlent sera confié à un comité statutaire de l'Arrondissement, le Comité de *Transport local*. Il pourrait s'agir du Comité de *Circulation* actuel dont le mandat serait élargi afin de prendre en considération l'ensemble des modes de transport des personnes et des biens visés par le Plan de transport local.

Annexe A

**Cibles d'intervention et principales actions
proposées par le Plan de transport de Montréal**

- Prioriser le piéton en améliorant les conditions de pratique de la marche
 - améliorer les conditions de déplacement à pied;
 - améliorer la sécurité des déplacements à pied;
 - intégrer les besoins d'accessibilité piétonnière en matière de planification de voirie et d'aménagement d'espaces publics;
 - prendre en compte l'accessibilité universelle dans toutes les interventions.
- Faire du transport en commun la pierre angulaire du développement de Montréal
 - accroître la rapidité;
 - améliorer la qualité du service, l'accessibilité et le confort;
 - accroître l'intermodalité;
 - augmenter la capacité;
 - implanter progressivement l'accessibilité universelle dans le réseau;
 - modifier les technologies de propulsion;
 - améliorer le service du transport adapté.
- Développer les infrastructures cyclables et mettre en place de nouvelles mesures propres à favoriser un usage accru du vélo partout dans la ville
 - doubler le réseau cyclable en le faisant passer de 400 kilomètres à 800 kilomètres;
 - améliorer l'état du réseau cyclable actuel;
 - augmenter le nombre de places de stationnement pour vélos;
 - améliorer l'interface entre le vélo et les transports publics;
 - permettre une plus grande accessibilité aux vélos;
 - rendre accessible à l'année une partie du réseau cyclable.
- Favoriser les usages collectifs de l'automobile
 - assurer la couverture de tous les secteurs de l'agglomération de Montréal par des Centres de gestion des déplacements;
 - aménager des stationnements pour l'autopartage, les véhicules écoénergétiques, les microvoitures et le covoiturage;
 - développer un réseau de voies réservées au covoiturage;
 - encourager la pratique du covoiturage et de l'autopartage.
- Assurer le leadership en matière de sécurité des déplacements sur son territoire et adopter la vision « zéro accident »
 - améliorer la sécurité des réseaux, notamment des intersections, en priorisant les piétons et les cyclistes;
 - s'assurer du respect du Code de sécurité routière.
- Partager la voie publique pour accroître la place de la marche, du vélo et du transport en commun
 - assurer un partage adéquat des emprises routières;
 - améliorer la gestion de la circulation;
 - améliorer la hiérarchie et la fonctionnalité du réseau routier;
 - compléter le maillage du réseau routier;
 - augmenter la proportion du réseau routier en bon état.
- Gérer le stationnement comme un outil stratégique de réduction de l'utilisation de l'automobile
 - revoir les exigences en matière de places de stationnement;
 - amener les entreprises à donner les mêmes avantages aux utilisateurs du transport en commun que ceux qu'ils donnent aux automobilistes;
 - adapter l'offre de stationnement aux pratiques de transport durable;
 - améliorer l'information aux utilisateurs.
- Favoriser les déplacements à vocation économique et le transport des marchandises
 - accroître l'accessibilité terrestre du port de Montréal;
 - soutenir la croissance du système aéroportuaire;
 - préserver la position stratégique du système ferroviaire;
 - implanter des mesures favorables au transport par autocar;
 - assurer une circulation efficace des camions et une meilleure cohabitation des camions dans le milieu urbain;
 - réduire les risques reliés au transport routier des matières dangereuses.
- Utiliser les technologies innovatrices les plus performantes en transport
 - assurer une veille technologique en transport;
 - adopter un plan sur les systèmes de transport intelligents (STI);
 - implanter une grappe industrielle en transport terrestre avancé ;
- Contribuer à la mise sur pied de l'observatoire scientifique et du Forum québécois de la mobilité durable.

Annexe B

**Mesures d'apaisement de la circulation – Synthèse
des mesures applicables à Saint-Laurent**

Mesures de modération de la circulation pouvant être considérées sur le territoire de l'arrondissement Saint-Laurent

				Applicabilité					Efficacité			Impacts					Avantages / inconvénients principaux	
	Réduction des vitesses et sécurité des piétons	Illustrations	utilisable en configuration temporaire	artère	collectrice / locale	secteur résidentiel	secteur commercial	Zone/corrid or scolaire	Limitation vitesse	Réduction du transit	Sécurité des piétons	Résidents ³	Cyclistes	Bus STM/bus scolaires	services d'urgence	entretien / déneigement	Avantages	Inconvénients
A - Déviation verticale	1- Dos d'âne	A 1	oui	non	locale	oui	non	non	++	+	++	0 ¹	-	--	--	0	vitesse, transit, sécurité piétonne, entretien	bruit, services urgence, autobus, éventuellement drainage
	2- Dos d'âne allongé/plateau ("speed humps" and "tables")	A 2	oui ²	non	oui	oui	oui	oui	++	+	++	0 ¹	0	-	-	-	vitesse, transit, sécurité piétonne	services urgence, autobus, déneigement, risque de report vers axes adjacents
	3- Coussin ("speed cushion")	A 3	oui ²	non	oui	oui	non	oui	++	+	++	0 ¹	0	0	0	-	vitesse, sécurité piétonne, transit, services urgences/autobus	déneigement
	4- Traitement de surface (intersections ou passages texturés)	A 4	non	oui	oui	oui	oui	oui	0	0	+	0	0	0	0	-	sécurité piétonne, déneigement	entretien
	5- Passage piéton surélevé	A 5	non	secondaire	oui	oui	oui	oui	++	+	++	0	0	--	-	-	vitesse, transit, sécurité piétonne	services urgence, autobus, déneigement, risque de report vers axes adjacents
	6- Intersection surélevée	A 6	non	secondaire	oui	oui	oui	oui	++	+	++	0	0	-	-	-	vitesse, transit, sécurité piétonne	services urgence, autobus, déneigement, risque de report vers axes adjacents
B - Déviation horizontale	1- Avancée de trottoir	B 1	non	secondaire	oui	oui	oui	oui	+	0	+	- ¹	-	-/0	0	-	vitesse, sécurité piétonne	cyclistes, virages des autobus ou véh. d'urgence, déneigement
	2- Bordure à rayon réduit	B 2	non	secondaire	oui	oui	oui	oui	+	0	+	0	0	-/0	0	-	vitesse, sécurité piétonne	virages des autobus ou véh. d'urgence
	3- Chicane	B 3	oui	non	oui	oui	non	oui	++	++	+	- ¹	0	-	-	-	vitesse, sécurité piétonne	stationnement, déneigement
	4- Îlot circulaire	B 4	oui ²	non	oui	non	non	non	++	+	-/0	0	-	--	--	-	vitesse, transit	Cyclistes, piétons (si forts débits), Manœuvres de grands véhicules (dont autobus et urgences)
	5- Resserrement de chaussée (physique ("chokers") ou marquage ou stationnement)	B 5	oui	oui	oui	oui	oui	oui	+	0	+	-/+ ¹	-	0	0	-	vitesse, sécurité piétonne, stationnement (si places créées par aménagement)	stationnement, entretien, déneigement
	6- Ajout de terre-plein (physique ou marquage)	B 6	oui	oui	oui	oui	oui	oui	+	0	+	- ¹	0	0	0	-	vitesse, sécurité piétonne	déneigement
C - Entrave	1- Fermeture partielle de rue	C 1	oui	non	oui	oui	non	+	0	++	+	-	0	-	-	-	transit, sécurité piétonne	accessibilité résidents et autobus/services d'urgence, entretien/déneigement
	2- Fermeture complète de rue	C 2	oui	non	oui	oui	oui	++	0	++	++	--	--	-	--	+	transit, sécurité piétonne, entretien	accessibilité résidents et autobus/services d'urgence
	3- Terre-plein diagonal	C 3	oui	non	locale	oui	oui	0	0	+	+	--	-	-	--	-	transit, sécurité piétonne	accessibilité résidents, cyclistes et autobus/services d'urgence, entretien/déneigement
D - Autre	1- Voie cyclable	D 1	oui	oui	oui	oui	oui	oui	+	0	-	-/0	++	0	0	-	cyclistes	entretien, déneigement, stationnement
	2- Îlot de traversée (refuge pour piétons)	D 2	non	non	oui	oui	oui	oui	0	0	++	0	0	0	0	-	sécurité piétonne	déneigement
	3- Porte d'entrée d'un quartier/zone scolaire	D 3	non	oui	oui	oui	oui	oui	+	0	0	0	0	0	0	-	vitesse, sécurité piétonne	déneigement
	4- "Woonerf" ⁴ ou zone de rencontre	D 4	non	non	oui	non	oui	non	++	++	+	- ¹	++	-	--	--	vitesse, transit, sécurité piétonne, cyclistes	stationnement, services d'urgence, entretien/déneigement
	5- Radar avec affichage vitesse	D 5	oui	oui	oui	oui	oui	oui	+	0	+	0	0	0	0	0	vitesse, sécurité piétonne	pas d'inconvénients

¹ Attention aux emplacements d'entrées charretières par rapport aux aménagements

² Voir installation par firmes Traffic Logix : <http://www.trafficlogix.com/index.asp> ou http://www.traffic-innovation.com/fra/produits_services.htm

³ Impacts sur les résidents : réduction du stationnement sur rue et de l'accessibilité

⁴ Un woonerf (mot néerlandais qui signifie " espace de vie " est une rue conçue d'abord et avant tout pour les piétons et les cyclistes, où les enfants peuvent jouer librement, bien que la présence des véhicules y soit tolérée. La rue comporte des obstacles qui en limitent l'accès aux automobilistes locaux (résidents et visiteurs) et les obligent à rouler à une vitesse très réduite (moins de 15 km/h). Le woonerf peut être considéré comme une combinaison de mesures de modération de la circulation appliquées de façon extrême (p. ex., chicanes et aménagement paysager combinés).

Légende	
--	Impact négatif
-	
0	Impact nul
+	
++	Impact positif

Note : Ce tableau n'est pas exhaustif. D'autres mesures de modération existent, mais elles n'ont pas été jugées pertinentes dans le cas de l'arrondissement Saint-Laurent

Procédures

voir guide ATC pages 1-10 à 1-14

Critères minimaux pour considération d'implantation de mesures

- Appui de la population (sondage / pétition)
- Mesure de vitesse
- Présence ou projet de trottoirs
- Pas de pente
- Débits minimaux et maximaux à respecter
- Consulter STM et services d'urgence
- Considérer un ensemble de rues et non pas un axe ou des sites ponctuels afin d'éviter des reports de circulation

Mesures de modération de la circulation

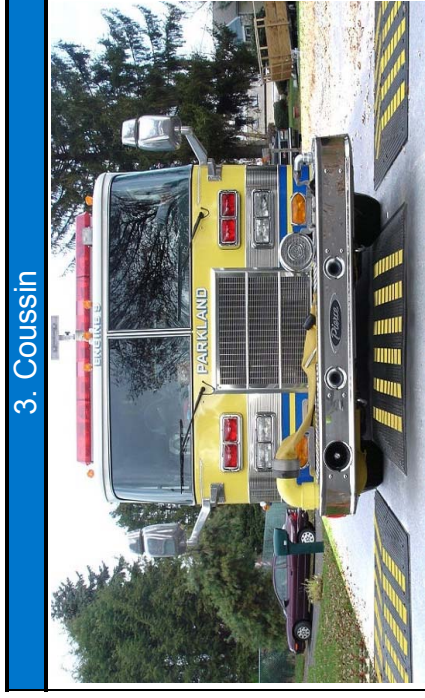
A - Déviation verticale



Source: TECSULT | AECOM



Source: TECSULT | AECOM



Source: en.wikipedia.org/wiki/Speed_cushion



Source: TECSULT | AECOM

A - Déviation verticale

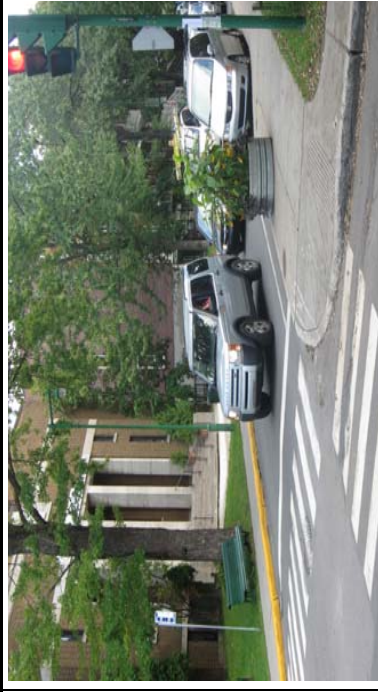
5. Passage piéton surélevé



Source: <http://www.ottawa.ca/residents/onthemove/driving/traffic/atm/appendices>

B - Déviation horizontale

1. Avancée de trottoir



Source: TECSULT | AECOM

6. Intersection surélevée



Source: TECSULT | AECOM

2. Bordure à rayon réduit



Source: TECSULT | AECOM

B - Déviation horizontale

3. Chicane



Source : Ville de Gatineau - Tecslult,
Aménagement de mesures d'atténuation de vitesse - 2008

4. Îlot circulaire



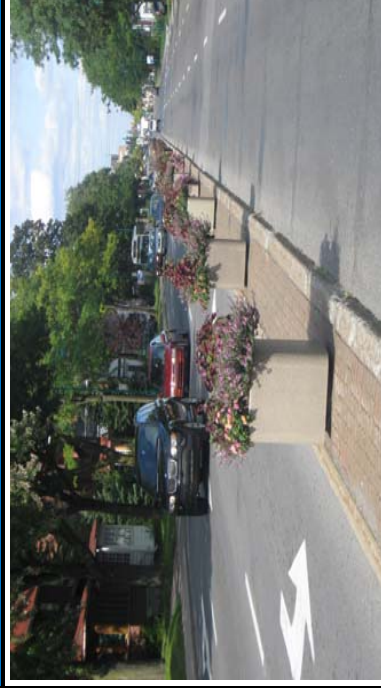
Source : Non déterminée

5. Resserrement de chaussée



Source: TECSULT | AECOM

6. Terre-plein



Source: TECSULT | AECOM

C - Entrave

1. Fermeture partielle de rue



Source: TECSULT | AECOM

2. Fermeture complète de rue



Source: TECSULT | AECOM

3. Terre-plein diagonal



Source: Traffic Calming Toolkit, CITY OF SAN JOSE, Department of Transportation

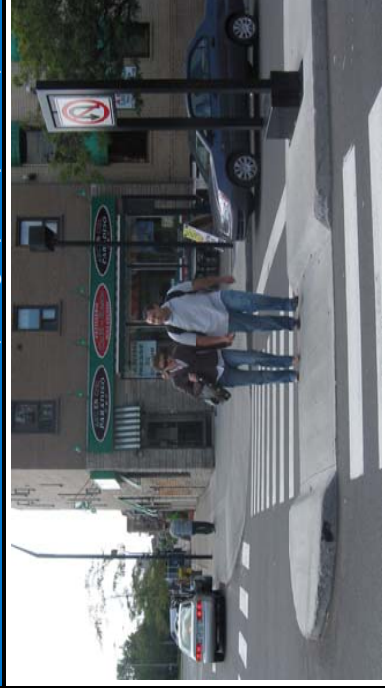
D - Autre

1. Voie cyclable



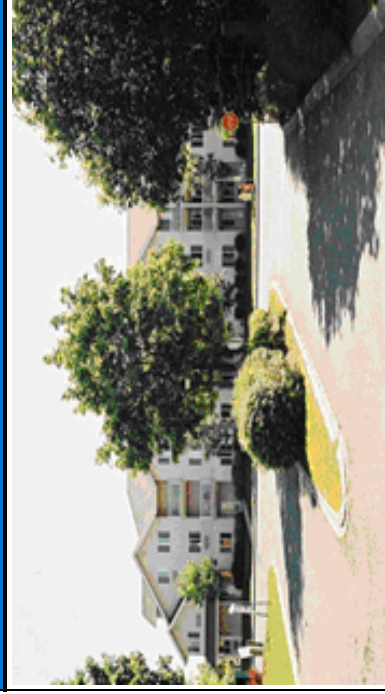
Source: TECSULT | AECOM

2. Îlot de traversée (refuge pour piétons)



Source: TECSULT | AECOM

3. Porte d'entrée



Source: www.ottawa.ca/residents/onthemove/driving/traffic/atm/appendices

4. Woonerf ou zone de rencontre



Source : Planum Bieme SA

5. Radar de vitesse



Source : www.lelacstjean.com/.../VITESSE_QUARTIERS.jpg

Signalisation

Accès interdit



Arrêt



Interdiction de virage à droite (à gauche)



Sens unique



Cédez le passage



Mesures de modération de la circulation



ID-32S
600 mm x 225 mm



ID-32SF
600 mm x 225 mm

Vitesse maximale



Annexe C

Programme de réfection des routes (2008, 2009 et 2010) - Arrondissement de Saint-Laurent

Travaux de réfection des rues 2008-2009-2010



- 2008 Artérielle
- 2008 Collectrice
- 2008 Locale résidentielle
- 2008 Locale industrielle
- - 2009 Locale résidentielle
- - 2009 Locale industrielle
- . . 2010 Locale résidentielle
- . . 2010 Locale industrielle

MARS 2008

1:30 000

Annexe D

**Plans d'actions triennaux (2009, 2010 et 2011) -
Arrondissement de Saint-Laurent**

AXE 1 – TRANSPORTS COLLECTIFS ET ACTIFS

• Augmenter l'offre de transport en commun

- Métro
- Réseau d'autobus
- Train de banlieue
- Autres services de transport en commun en site propre

**Plans d'action Transport en commun
(Services STM et AMT)**

• Favoriser les usages collectifs de l'auto/la gestion des déplacements

- Covoiturage
- Autopartage
- Transport par taxi
- Gestion de la demande

**Plan d'action Usages collectifs /
gestion des déplacements** ➤

• Améliorer les conditions de déplacement à pied

- Traverses piétonnes
- Corridors scolaires/abords des écoles
- Politiques d'urbanisme

**Plan d'action Réseau piéton ➤
Plan d'action Écoles ➤**

• Favoriser l'usage du vélo

- Réseau cyclable
- Stationnement pour vélos
- Vélos en libre-service

Plan directeur du réseau cyclable ➤

Plan d'action Usages collectifs / gestion des déplacements

	2009	2010	2011
Promotion du CGD			
Faire connaître les services du CGD afin de que plus d'entreprises adhèrent à ce service.		☐	☐
Communauto			
Augmenter le nombre de points de chute de cette entreprise sur le territoire; encourager les abonnements corporatifs en devenant membre.	☐	☐	☐



Plan d'action Écoles

	2009	2010	2011
Marquage supplémentaire récurrent pour 30 écoles			
2 intersections / site dont 4 traverses de 12 bandes blanches chacune	☐	☐	☐
Signalisation  3			
AJOUTS DE FEUX CLIGNOTANTS 30 KM/H (zone scolaire)			
Marcel-Laurin/Decelles (4)	☐		
Henri-Bourassa/Duchesne (4)		☐	
PANNEAUX ADDITIONNELS ZONE SCOLAIRE (débarcadère, dégagement intersection)			
JMC, Henri-Beaulieu, Maimonide, Katimavik, Hébert, Laurentide, Morand-Nantel	☐		
Jean-Grou, Edouard-Laurin, Enfant-Soleil, Beauséjour, Gardenview		☐	
Peter-Hall (Côte-Vertu), CEGEP Saint-Laurent et Vanier			☐

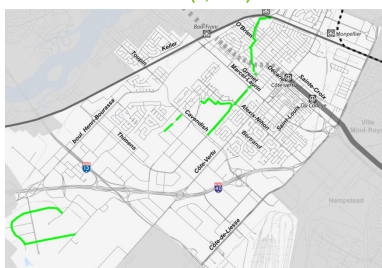


Plan directeur du réseau cyclable

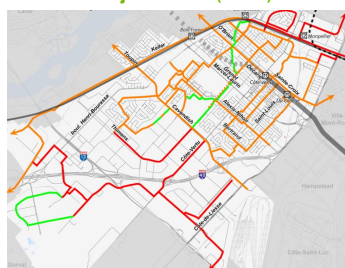
Saint-Laurent
Montréal

TECSULT | AECOM

2009 (8,2 km)



Projeté 2019 (82 km)



Plan directeur du réseau cyclable

Pistes cyclables



	2009	2010	2011
Toupin (Henri-Bourassa à Jean-Brouillet)	1,4 km		
Cavendish (Henri-Bourassa à Thimens)	1,8 km		
De l'Église (Sainte-Croix à Alexis-Nihon)	1,5 km		
Decelles (Sainte-Croix à Cavendish)	3,6 km		
Alexis-Nihon (Thimens à De l'Église)	1,0 km		
Sainte-Croix (Rochon à Du Collège)	1,0 km		
Poirier (Marcel-Laurin au parc Saint-Laurent)	1,9 km		
Hodge (Sainte-Croix à Muir)		1,9 km	
Ernest-Hemingway et Saint-Exupéry		2,0 km	
Saint-Louis (Bertrand à Sainte-Croix)			2,8 km
Alexis-Nihon (Ward à de l'Église)			1 km
Autres tronçons à déterminer		5 km	5 km



AXE 2 – SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DE VIE

- Conjuguer sécurité et qualité de vie
 - Apaisement de la circulation – secteurs résidentiels

Plan d'action - Parcs ►

Plan d'action - Apaisement de la circulation ►

- Gérer les déplacements des camions
 - Réseau de camionnage

Plan d'action Parcs

Marquage supplémentaire récurrent pour 30 parcs

2 intersections / site dont 4 traverses de 12 bandes blanches chacune

2009	2010	2011
☐	☐	☐

Dos d'âne allongés sur rues locales entre 2 intersections (aux abords des parcs)

Beauzèle, Jean-Gascon, Claude-Henri-Grignon, des Harfangs,
Nantel, Poirier

2009	2010	2011
☐	☐	☐

Plan d'action Apaisement de la circulation

	2009	2010	2011
Analyse en circulation	☐	☐	☐
Apaisement de circulation			
BACS À FLEURS / RÉTRÉCISSEMENT DE CHAUSSEE- PROJET PILOTE (coûts d'entretien)			
Crevier, Bois-Franc, Ernest-Hemingway, Félix-Leclerc, Saint-Exupéry, Muir/Fortier	☐	☐	☐
AFFICHEURS DE VITESSE  5			
Félix-Leclerc (1), Bois-Franc (1), Ernest-Hemingway (2), Toupin (2), Poirier E (2), Muir (2)	☐	☐	☐
Saint-Germain (2), O'Brien (2), Bertrand (2), Saint-Louis (2), Saint-Exupéry (2), Dutrisac (2)	☐	☐	☐
40 KM/H	☐	☐	☐
Dans les secteurs résidentiels	☐	☐	☐
Réseau camionnage			
Nombre de panneaux requis = 2 / intersection du quadrilatère	☐	☐	☐



AXE 3 – RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

- Optimiser l'utilisation du réseau routier

- Réseau autoroutier
- Réseau municipal

[Plan d'action Optimisation](#)


- Réviser la gestion du stationnement

- Secteurs résidentiels
- Secteurs commerciaux
- Autres

[Plan d'action Stationnement](#)


Plan d'action Optimisation

	2009	2010	2011
Synchronisation des feux sur réseau artériel			
Mise au norme (comptage véhicules) et stagiaire circulation 8 mois	☐		
Signalisation			
Panneaux de noms de rue sur réseau artériel (lors de réfection)	☐		
Analyse intersection Pittfield/Thimens	☐		
Analyse pour le possible raccord du boulevard Thimens à l'A-13	☐		

Stationnement

IMPLANTATION D'UNE NOUVELLE POLITIQUE D'ÉMISSION DE VIGNETTES DE STATIONNEMENT SUR RUE PRIVILÉGIANT LE RÉSIDENT

Vieux Saint-Laurent et secteur alternatif 4 h

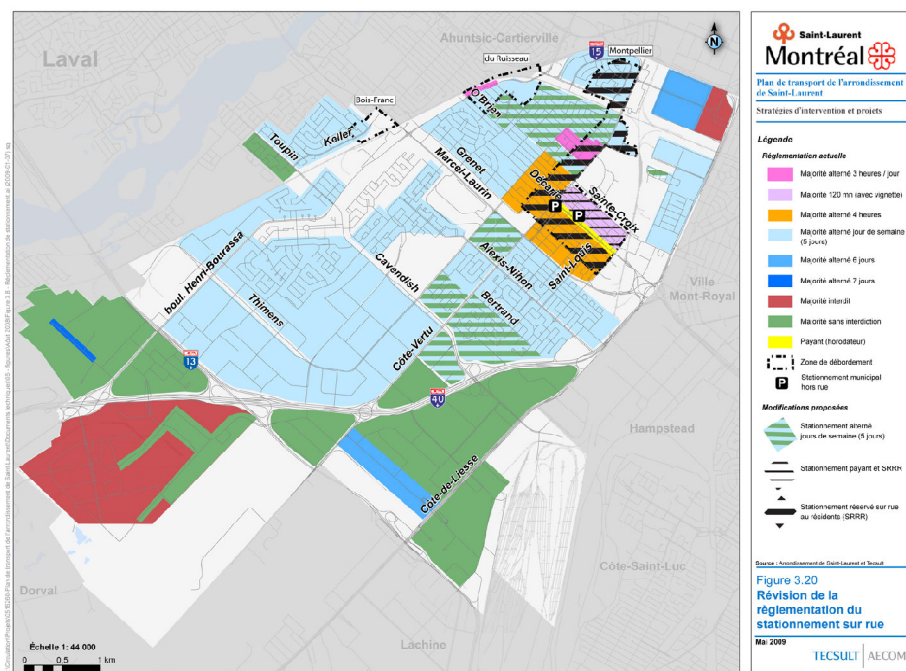
Gares Montpellier, Du Ruisseau, Bois-Franc

Chameran (Henri-Beaulieu) et autres rues affectées par établissement scolaire

2009 2010 2011

2010

2011



À propos d'AECOM

AECOM est un fournisseur mondial de services professionnels de soutien technique et de gestion dans une grande variété de marchés comme le transport, les installations, l'environnement et l'énergie. Avec un réseau de plus de 43 000 employés œuvrant dans 100 pays, AECOM est un leader dans les marchés qu'elle dessert. AECOM offre une combinaison d'excellence technique et d'innovation de portée mondiale avec une présence locale en fournissant des solutions qui améliorent et soutiennent les environnements naturels, sociaux et bâtis dans le monde.

À propos de TECSULT

TECSULT est une importante société d'experts-conseils offrant des services d'ingénierie, de conception et de gestion de projets au Canada et dans 35 pays. TECSULT est un chef de file dans de nombreux champs d'expertise dont l'hydroélectricité, les barrages, les infrastructures, le transport, le génie urbain, l'environnement, la gestion du territoire, l'industrie et le bâtiment. L'entreprise emploie plus de 1 200 personnes. TECSULT est une société d'exploitation du groupe AECOM.

Tecsum Inc.

85, rue Sainte-Catherine Ouest
Montréal (Québec) Canada H2X 3P4
Tél.: 514 287-8500
Télec.: 514 287-8643
www.tecsult.aecom.com