



**ATELIER CITOYEN –
PISTE DE SOLUTIONS DU PLAN D’ACTION**



740, rue Notre-Dame Ouest, bureau 900
Montréal (Québec) H3C 3X6
T 514 337-2462
F 514 281-1632

Projet no : M03927A

21 septembre 2016

**ÉQUIPE DE RÉALISATION
CIMA+**

Geneviève Lefebvre, ing.
Geneviève Pharand, ing., D.E.S.S.

**ÉQUIPE DE RÉALISATION
Arrondissement LaSalle**

André Marcotte, Chargé de communication -
Info-Travaux

Christianne Cyrenne, Chef de division -
Développement et soutien technique

PRÉPARÉ PAR :



Geneviève Pharand, ing., D.E.S.S.
Ingénieure de projet
No membre OIQ : 5010393

VÉRIFIÉ PAR :



Geneviève Lefebvre, ing.
Directrice de projet
No membre OIQ : 114972

REGISTRE DES ÉMISSIONS ET RÉVISIONS

Identification	Date	Description de l'émission et/ou de révision
E01	2016-09-12	Émission préliminaire
E02	2016-09-21	Émission finale

Table des matières

1	Introduction	1
1.1	Mise en contexte	1
1.2	Objectifs de l'atelier	2
1.3	Format	2
1.4	Participation	2
2	Résultats	5
2.1	Table 1 – Mobilité durable (transports actif et collectif)	5
2.2	Table 2 : Cohabitation et partage de l'espace public	6
2.3	Table 3 : Infrastructures urbaines	7
2.4	Autres thèmes abordés	8
3	Rétroaction	9
4	Conclusion	11

Liste des figures

Figure 1 – Démarche participative dans le cadre du PLD de l'arrondissement de LaSalle (source : CIMA+)	1
---	---

Liste des photos

Photographie 1 – Période de travail en groupe lors de l'atelier (source : CIMA+)	3
--	---

Liste des annexes

Annexe A	Présentation réalisée lors de l'atelier
Annexe B	Document de travail transmis aux participants
Annexe C	Rétroaction des participants

1 Introduction

1.1 Mise en contexte

L'arrondissement de LaSalle réalise présentement le Plan local de déplacements (PLD) pour son territoire. Le PLD est un instrument de planification découlant d'une forte démarche de concertation. Il permet de définir les stratégies d'intervention pour améliorer les conditions de déplacements des personnes et des marchandises, mais également de maintenir, voire améliorer, la qualité de vie des résidents. Le PLD vise également à faire le point sur les déplacements afin d'optimiser les conditions de circulation, de diminuer le transit à travers le territoire et d'améliorer significativement la sécurité des déplacements, et ce peu importe le mode. Le PLD traite des plans d'interventions pour l'ensemble des modes de transports de biens et de marchandises présents dans l'arrondissement. Il établit également les échéanciers, les modes de financement ainsi que les coûts sommaires des actions à mettre en œuvre. Le PLD est un document officiel qui sera adopté à la fin du mandat par le Conseil d'arrondissement.

L'élaboration d'un PLD s'appuie sur le Guide des plans locaux de déplacements réalisé par le Service des infrastructures, du transport et de l'environnement de la Ville de Montréal et comprend plusieurs étapes : étape préparatoire, identification des objectifs locaux de transport, établissement du portrait et diagnostic, élaboration du plan d'intervention, projet de PLD et adoption du PLD. Il est à noter que l'arrondissement de LaSalle travaille actuellement à l'établissement des pistes de solutions.

L'atelier citoyen réalisé le mercredi 24 août 2016 s'inscrit dans la suite des activités participatives proposées dans le cadre du PLD (figure 1).

Figure 1 – Démarche participative dans le cadre du PLD de l'arrondissement de LaSalle (source : CIMA+)



1.2 Objectifs de l'atelier

L'atelier citoyen avait pour objectifs d'identifier avec les citoyens les pistes de solutions face aux problématiques et enjeux identifiés. Pour ce faire, l'arrondissement de LaSalle avait transmis aux citoyens et participants de l'atelier un tableau synthétisant les thématiques et enjeux qui furent tirés des activités du portrait et diagnostic du PLD de l'arrondissement. L'annexe A présente le document de travail qui a été fourni aux participants.

1.3 Format

D'une durée de trois heures et demie, l'atelier citoyen s'est tenu au Buffet Il Gabbiano (1550 rue Lapierre), le mercredi 24 août 2016. Le déroulement de l'activité était le suivant :

1. Mot de bienvenue et présentation de l'équipe de travail;
2. Mise en contexte du PLD;
3. Objectifs et déroulement de l'atelier de travail;
4. Tables de discussion sur les pistes de solutions : tables de travail selon les trois (3) thématiques, retour en plénière et échanges;
5. Mot de la fin.

La présentation réalisée par CIMA+ lors de la rencontre est présentée à l'annexe B du présent rapport.

Il est à noter que deux heures et demie ont été allouées aux tables de discussion. Lors de cette activité, les participants, invités à changer aux 3 tables durant 30 minutes (possibilité de changer de table toutes les 30 minutes), ont abordé les pistes de solutions en lien avec les enjeux suivants :

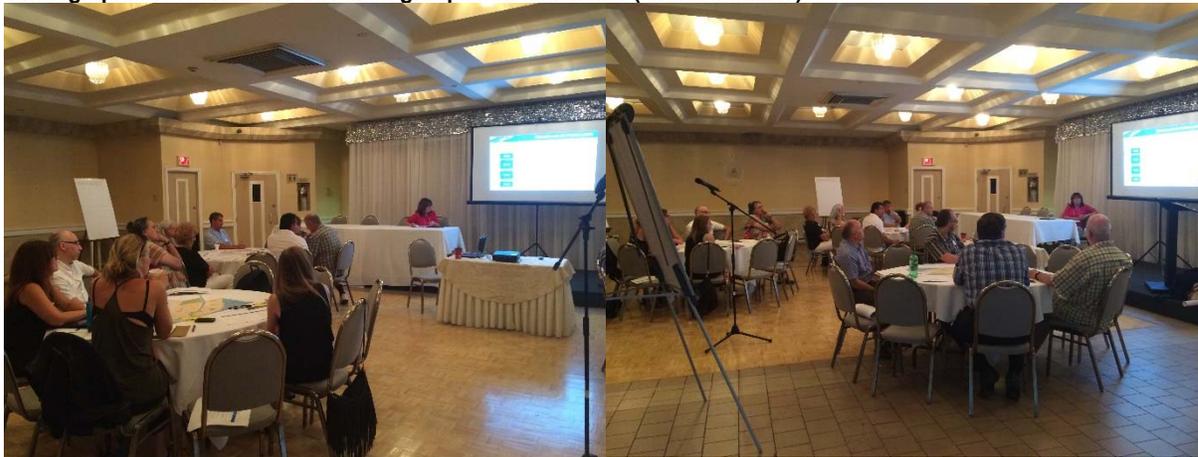
- Table 1 : Mobilité durable (transports collectif et actif);
- Table 2 : Cohabitation et partage de l'espace public;
- Table 3 : Infrastructures urbaines.

À la fin de l'activité de réflexion, les animatrices de chacune des 3 tables ont partagé, en plénière, les principales pistes de solutions qui ont émergé des discussions. Les citoyens étaient invités à continuer la discussion lors de la plénière.

1.4 Participation

Dix-sept (17) individus, soit des citoyens et représentants d'organismes ou institutions de LaSalle ont participé à l'atelier dont 1 personne de la TDS, 3 personnes représentant les industries et 13 citoyens. La photographie 1 illustre les tables de discussion lors de l'atelier.

Photographie 1 – Période de travail en groupe lors de l’atelier (source : CIMA+)



Z:\Cims-200\Transport\Projets\M03927A\070_REUNIONS\20160824_Atelier_citoyen\Rapport Atelier\M03927A_Rapport_Atelier_20160920_E02.docx

2 Résultats

La présente section relate les différentes pistes de solutions identifiées par les citoyens aux trois tables de travail :

- Table 1 : Mobilité durable;
- Table 2 : Cohabitation et partage de l'espace public;
- Table 3 : Infrastructures urbaines.

2.1 Table 1 – Mobilité durable (transports actif et collectif)

Les pistes de solutions et commentaires émis par les citoyens quant à la mobilité des transports actif et collectif :

Transport actif

- Offrir une connexion cyclable aux abords des nouveaux développements résidentiels situés dans l'arrondissement ou en périphérie de ce dernier. Une attention particulière a été portée aux futurs développements résidentiels de l'arrondissement Lachine (développements au nord du canal Lachine, entre l'avenue Dollard et le boulevard LaSalle), et à la nécessité d'implanter un lien cyclable nord-sud (passerelle) reliant LaSalle à Lachine, à l'ouest de l'avenue Dollard;
- Assurer une bonne connexion des liens cyclables futurs et existants. Certains liens cyclables (existants et/ou proposés par la Ville de Montréal) présentent une discontinuité dans leurs aménagements : Rue Saint-Patrick entre la rue Lapierre et l'avenue Dollard, la rue Lapierre entre la rue Cordner et la rue Saint-Patrick et le boulevard de La Vérendrye entre l'avenue Dollard et le parc Angrignon;
- Assurer une connexion entre les liens cyclables de l'arrondissement de LaSalle et le lien cyclable présentement en construction sur le pont Mercier;
- Aménager de nouveaux liens cyclables dans le quartier industriel de l'arrondissement : rue Elmslie et avenue Dollard;
- Aménager de nouveaux liens cyclables sur le boulevard de La Vérendrye, aux abords du parc Angrignon. Ces nouveaux liens permettraient une connexion entre les équipements du parc Angrignon et la passerelle multifonctionnelle de la rue Lapierre;
- Lien Vert : Les citoyens ont démontré un intérêt pour l'implantation d'aménagements dédiés aux transports actifs (plus particulièrement aménagements dédiés aux cyclistes) dans l'ancienne emprise ferroviaire de l'arrondissement de LaSalle;
- Implanter des voies partagées vélo/bus sur le réseau routier de l'arrondissement de LaSalle (ex. sur Newman);
- Permettre la circulation des vélos dans les voies réservées du boulevard Newman, hors des périodes de service de ces voies;

- Rénover le tunnel destiné aux usagers de la gare LaSalle afin que cette infrastructure soit accessible par les cyclistes et les personnes à mobilité réduite (accessibilité universelle);
- Déneiger les aménagements cyclables de l'arrondissement de LaSalle;
- Installer des supports à vélos dans les points névralgiques de l'arrondissement (ex. : Parcs);
- Aménager une nouvelle station BIXI aux abords du Cégep André-Laurendeau;
- Ajouter des liens cyclables au-dessus du canal de Lachine, dans le secteur ouest de l'arrondissement.

Transport collectif

- Optimiser l'offre en transport adapté de l'arrondissement. Cette intervention passe par une augmentation de la fréquence et une amélioration de la flotte de taxis et autobus (Navette Or) mise à la disposition des déplacements des personnes à mobilité réduite;
- Optimiser les parcours des circuits actuels de la STM : 106, 110, 112, 116, 406 et 495;
- Créer de nouveaux parcours d'autobus qui offriraient une desserte vers les arrondissements limitrophes à LaSalle;
- Créer de nouveaux parcours d'autobus qui offriraient une desserte directe à des pôles névralgiques hors de l'arrondissement (ex. : Aéroport);
- Implanter des navettes privées pour desservir le secteur industriel de l'arrondissement;
- Optimiser la fréquence et les heures de service du train de banlieue de la ligne Candiac qui dessert la gare de l'arrondissement de LaSalle.

Modes alternatifs à l'auto-solo

Covoiturage : Les citoyens jugent que le covoiturage est une alternative intéressante à l'auto-solo. Cependant, les citoyens estiment que cette piste de solution ne devrait pas être une priorité pour l'arrondissement.

2.2 Table 2 : Cohabitation et partage de l'espace public

Les pistes de solutions et commentaires émis par les citoyens quant à la cohabitation et au partage de l'espace public sont :

- Piétons : Les citoyens estiment que les déplacements des piétons et leur sécurité devraient être prioritaires dans l'arrondissement;
- Favoriser un partage équitable de la rue sur le boulevard Newman (espace suffisant pour les piétons et cyclistes);
- Sécuriser les déplacements des écoliers aux abords des établissements scolaires de l'arrondissement. Une attention particulière a été portée aux intersections Gagné/George et Gagné/Lévis-Sauvé, à l'école Henri-Forest et au secteur Orchard/Chatelle;

- Sécuriser la traversée des piétons aux intersections Elmslie/Dollard, Jean-Milot/Newman, Newman/Bédard/90^e Avenue, Champlain/Bishop-Power, Shevchenko/Jean-Brillon, Senkus/Cordner et Senkus/Saint-Patrick ;
- Aménager les abords du Terminus Newman-Lafleur de manière à ce qu'il soit accessible à la marche et sécuritaire pour les piétons;
- Retirer les îlots de virages à droite de manière à sécuriser les déplacements des piétons. Il est à noter que certains citoyens sont plutôt d'avis qu'il faudrait conserver les îlots et relocaliser les traverses piétonnes afin qu'elles soient plus visibles;
- Planter des équipements dédiés aux transports actifs (piétons et cyclistes) sur le boulevard de La Vérendrye;
- Mettre en place des incitatifs auprès des commerces et entreprises afin que ces derniers verdissent leur stationnement et les pourtours de leur bâtiment (réduction des îlots de chaleur et amélioration de l'expérience piétonne);
- Promouvoir et sensibiliser la plantation d'arbres auprès des citoyens (ex. : journée où l'arrondissement donne des arbres aux citoyens);
- Revoir le positionnement des panneaux de signalisation de même que leur état (entretien) afin que le message transmis par ces panneaux soit visible et compréhensible par les différents usagers de la route;
- Marquer la zone de 5 m aux abords des intersections où le stationnement est interdit. Cette mesure favorise les déplacements piétons en améliorant la visibilité de ces usagers;
- Promouvoir et sensibiliser les usagers de la route à la sécurité des piétons et écoliers : surveillance policière aux écoles, implantation de mesures de mitigation (afficheur de vitesse), annonces dans les journaux et autres;

Aménager des refuges pour piétons sur les grandes artères de l'arrondissement afin de sécuriser les déplacements des personnes à mobilité réduite. Ces refuges serviraient d'aire de repos aux usagers plus vulnérables.

2.3 Table 3 : Infrastructures urbaines

Les pistes de solutions et commentaires émis par les citoyens quant aux infrastructures urbaines sont :

Désenclavement de l'arrondissement - Réseau routier

- Créer un nouveau lien véhiculaire facilitant la connexion entre l'autoroute 20 (A-20) et le nouveau développement du secteur Lachine;
- Créer de nouveaux liens véhiculaires se connectant à la rue Notre-Dame, et ce, afin de faciliter l'accès à la portion nord de l'A-20;
- Créer un nouveau lien sur la rue Airlie (sous la voie ferrée et/ou Bergevin/Vézina) afin d'offrir un lien supplémentaire au secteur ouest de l'arrondissement;
- Créer un nouveau pont véhiculaire au-dessus du canal de l'Aqueduc;
- Ajouter une nouvelle bretelle d'accès à la route 138 direction nord, via la rue Airlie;

- Doubler la largeur des ponts traversant le canal de l'Aqueduc afin de faciliter l'accès à la portion sud du territoire.

Désenclavement de l'arrondissement - Transport collectif

- Aménager un pôle intermodal de transport collectif (terminus d'autobus et gare de train) dans le lot du projet Wanklyn;
- Utiliser la création du Lien Vert pour désenclaver les secteurs de l'arrondissement de LaSalle;
- Déplacer le terminus d'autobus à l'ouest de la gare de train actuelle.

Camionnage

- Favoriser des heures de camionnage pour les industries hors des heures de pointe;
- Promouvoir et sensibiliser les entreprises à l'instauration d'horaires de travail atypique de manière à favoriser le camionnage;
- Créer un nouveau lien destiné aux véhicules lourds dans le secteur est de l'arrondissement (proximité de la rue Irwin);
- Désenclaver les industries de Elmslie en créant de nouveaux liens routiers menant aux rues Cordner et/ou Saint-Patrick;
- Améliorer la géométrie des intersections afin de sécuriser et faciliter les manœuvres des camions.

2.4 Autres thèmes abordés

Outre les enjeux propres aux trois thématiques identifiées préalablement, certains citoyens ont fait mention des pistes de solutions suivantes :

- Mise à jour de la législation de l'arrondissement de LaSalle quant aux transports de matières dangereuses;
- Accessibilité universelle des équipements de transport collectifs de l'arrondissement (terminus Newman-Lafleur et gare LaSalle) et du métro Angrignon : Les intervenants ont précisé aux citoyens qu'il s'agissait d'un enjeu valable pour les équipements de transports collectifs de l'ensemble de l'Île de Montréal qui ne peut être résolu dans le cadre d'un PLD;
- Gratuité des transports collectifs pour les aînés : Les intervenants ont précisé aux citoyens qu'il s'agissait d'un enjeu valable pour les équipements de transports collectifs de l'ensemble de l'île de Montréal qui ne peut être résolu dans le cadre d'un PLD.

3

Rétroaction

Un carton de rétroaction permettant de tester l'appréciation de l'atelier a été distribué à la fin de l'atelier. Les résultats de ce questionnaire sont présentés à l'annexe D.

Les commentaires notés sur les cartons de rétroaction reflètent les opinions suivantes :

- En général, les participants sont satisfaits du dernier atelier, ont le sentiment que leurs demandes ont été écoutées et qu'il y avait une bonne réception des idées de la part des différents intervenants (écoute active).

Les participants souhaitent que tous les commentaires soient pris en compte et que les solutions du plan d'action soient précises et concrètes.

4 Conclusion

L'atelier de travail sur les pistes de solutions du PLD de l'arrondissement de LaSalle avait pour objectifs de valider les pistes de solutions des trois grands axes d'intervention : mobilité durable, cohabitation et partage de l'espace public et infrastructures urbaines. En rejoignant 17 citoyens mobilisés, l'échange a permis de bonifier les pistes de solutions communes sur ces enjeux et les problématiques associées.

Annexe A Présentation réalisée lors de l'atelier

Plan local de déplacements

Arrondissement de LaSalle



Atelier public – 24 août 2016

<http://realisonsmtl.ca/pldlasalle>

CIMA
Partenaire de génie

LaSalle
Montréal 



Déroulement de l'atelier public

18h00

Mot de bienvenue et introduction

18h05

Mise en contexte du PLD

18h15

Pistes de solution

- *Méthodologie*
- *Explication de l'atelier*
- *Tables de discussion*

19h45

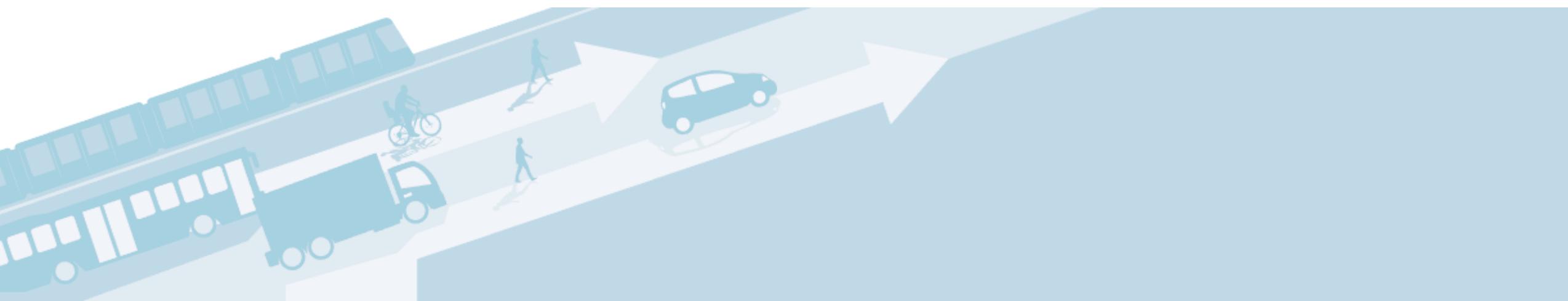
Plénière

- *Synthèse des tables de discussion*
- *Commentaires et interrogations des participants*

21h00

Conclusion

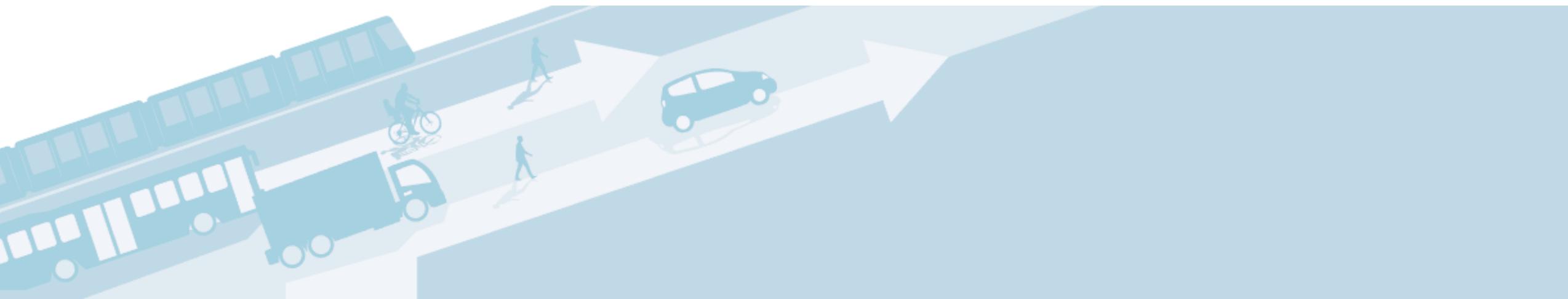
Mot de bienvenue et introduction



Partenaires et ressources techniques



Mise en contexte du PLD





Plan de transport de Montréal (2008) **Une vision ...**

« 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. »

Source : Plan de transport de Montréal

21 chantiers pour réinventer Montréal en dix ans!

La vision du Plan local de déplacements de l'arrondissement de LaSalle consiste à :

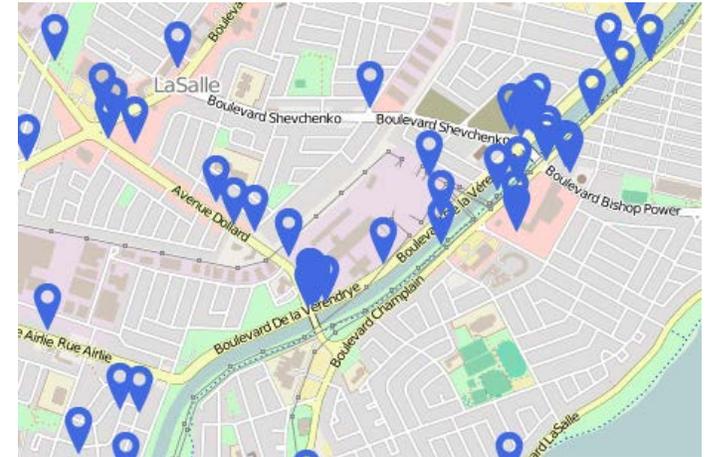
«Faire de LaSalle un milieu de vie agréable, sécuritaire, attrayant et prospère, en améliorant la mobilité des personnes et des biens dans le respect de l'environnement.»

Arrondissement de LaSalle

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



- Novembre 2015 : atelier de travail
- Décembre 2015 : plateforme en ligne
 - Carte interactive en ligne – positionnement des points problématiques
 - <http://realisonsmtl.ca/pldlasalle>



Source: CIMA+

- Décembre 2015 : stands et sondage en ligne
 - Carrefour Angrignon et bibliothèque l'Octogone
 - 167 personnes ont participé aux sondages
 - 121 marqueurs sur la carte des problèmes de sécurité
 - 80 % des participants sont LaSallois
- Avril 2016 : Forum
 - 24 participants
 - Identification des principaux enjeux
 - Nécessité d'organiser un atelier de travail



Source: CIMA+

18h00 Mot de bienvenue et introduction

18h05 Mise en contexte du PLD

18h15

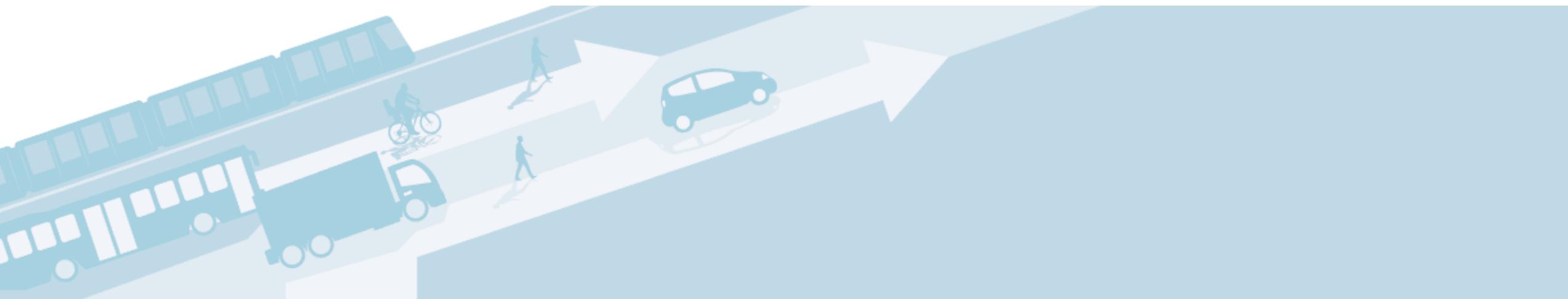
Pistes de solutions

- *Méthodologie*
- *Explication de l'atelier*
- *Tables de discussion*

19h45 Plénière

21h00 Conclusion

Pistes de solutions



Des pistes de solutions à différentes échelles :

- École/ lieux publics (hôpital, carrefour, etc.)
- Quartier
- Arrondissement

Certaines pistes de solutions sont générales.





Les pistes de solution sont issues :

- des constats du diagnostic réalisé par les intervenants techniques
- des études antérieures, dont l'étude de Vélo Québec
- des plans et politiques actifs sur le territoire (plan d'urbanisme, plan de transport, etc.)
- des commentaires et propositions faits par les citoyens et ateliers lors des stands (décembre 2015), du forum (avril 2016) et autres correspondances.

Les propositions faites par les participants de l'atelier public compléteront le plan d'action.



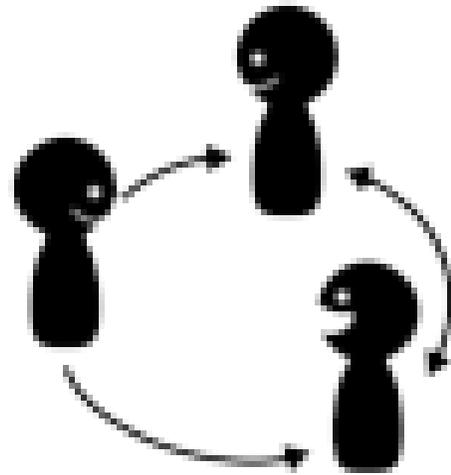
Source: CIMA+

Objectif de l'atelier de travail

- Identifier les pistes de solution face aux problématiques et enjeux identifiés

Déroulement

- 3 tables de travail abordant les thématiques suivantes:
 1. Mobilité durable (transports actif et collectif)
 2. Cohabitation et partage de l'espace: Sécurité et convivialité
 3. Infrastructures urbaines
- Discussion d'une durée de 30 minutes par table
- Possibilité de rester à la même table pour la durée de l'atelier (1h30)

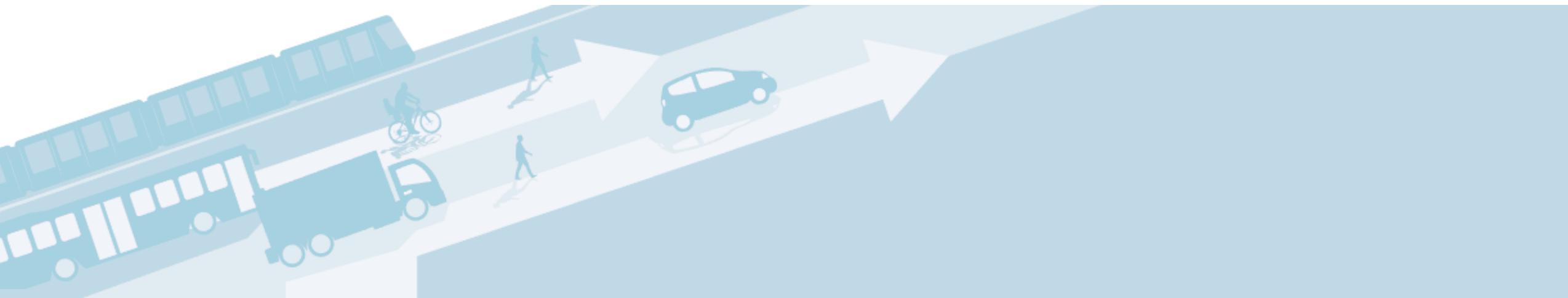


Atelier de travail



Plénière

Conclusion



Suite du processus

- Poursuite de la réflexion sur les pistes de solution
- Priorisation des différents types d'intervention
- Dépôt du rapport final (automne 2016)
- Diffusion du Plan local de déplacements (hiver 2017)

Suite du processus

- Révision du PLD à tous les 5 ans
- Bilan des actions mises en œuvre
- Révision des objectifs
- Identification des nouveaux besoins
- Identification des nouvelles priorités
- Identification des moyens à mettre en œuvre



Merci de votre attention

<http://realisationsmtl.ca/pldlasalle>

info.travaux.lasalle@ville.montreal.qc.ca

Annexe B Document de travail transmis aux participants

M03927A : Thèmes et actions abordés aux 3 tables de travail de l'atelier de travail du 24 août 2016

Tables de travail	Enjeux	Thèmes abordés	Actions proposées
Table1 Mobilité durable (transports actif et collectif)	Amélioration des liens inter et intra-arrondissement (actifs et collectifs)	Développement d'un réseau cyclable continu et connecté.	<ul style="list-style-type: none"> a) Prolonger le réseau cyclable existant en développant de nouveaux axes (liens nord/sud et est/ouest); b) Assurer les connexions entre les futurs liens cyclables et les liens existants; c) Sécuriser les liens cyclables existants.
		Aménagement du lien vert favorisant les transports actifs et collectifs.	<ul style="list-style-type: none"> a) Analyser le potentiel de désenclavement en utilisant l'ancienne emprise ferroviaire pour créer un nouveau lien fort de mobilité durable.
		Poursuite du déploiement des mesures préférentielles pour les autobus (MPB).	<ul style="list-style-type: none"> a) Collaborer à l'implantation des actions prévues au programme de MPB¹ de la STM; b) Collaborer à l'implantation des actions et mesures prévues par les AOT² de la Rive-Sud.
	Attrait du vélo comme mode de déplacement utilitaire (stationnement vélo, réseau cyclable et Bixi)	Amélioration de la mobilité cyclable pour les déplacements utilitaires.	<ul style="list-style-type: none"> a) Installer des stationnements pour les vélos sur le domaine public; b) Adopter d'une politique encadrant la mise en place de stationnements pour les vélos par des tiers (industriel, commercial et résidentiel); c) Installer des bornes de réparation pour les vélos; d) Étendre le réseau de vélo en libre-service (Bixi) sur le territoire laSallois (extension du réseau au niveau des principaux pôles générateurs et dans les secteurs plus denses); e) Dénéiger certains liens cyclables en établissant une nomenclature de priorisation de ces aménagements; f) Adopter une signalisation pour le réseau cyclable et les stationnements pour vélos dans une optique de mise en valeur du patrimoine et des pôles générateurs; g) Rénover le tunnel sous la voie ferrée afin qu'il puisse être accessible aux cyclistes.
Attrait du transport collectif (fréquence, circuit, voies réservées, accès à la gare, intermodalité)	Amélioration de l'expérience en transports collectifs.	<ul style="list-style-type: none"> a) Étudier la possibilité de simplifier le réseau d'autobus afin de voir si des bénéfices peuvent en être retirés par la clientèle; b) Collaborer avec les différents intervenants à l'implantation de mesures visant à optimiser l'offre en transport collectif du secteur industriel de l'arrondissement; c) Poursuivre le déploiement des nouveaux abribus conformément au plan établi sur le territoire montréalais; 	

¹ MPB : Mesures préférentielles pour autobus

² AOT : Autorité organisatrice de transport

Tables de travail	Enjeux	Thèmes abordés	Actions proposées
			<ul style="list-style-type: none"> d) Poursuivre le déploiement du programme iBus³ dans l'arrondissement; e) Étendre le projet pilote d'installation de supports à vélos sur les autobus de la STM à certains circuits d'autobus de l'arrondissement.
		Développement et promotion l'intermodalité sur le territoire.	<ul style="list-style-type: none"> a) Arrimer les horaires d'autobus et de train; b) Intégrer à l'offre de transport collectif, les nouveaux modes de mobilité (transport actif, vélos en libre-service, services d'autopartage, covoiturage, stationnement pour vélos et autres); c) Promouvoir l'intermodalité et diversifier les modes de mobilité vers les principaux pôles générateurs de l'arrondissement.
	Attrait des modes alternatifs à l'autosolo traditionnel et à l'autopartage	Développement et promotion des modes alternatifs à l'autosolo.	<ul style="list-style-type: none"> a) Développer et promouvoir le covoiturage auprès des résidents et commerçants comme étant une solution de mobilité durable; b) Développer et promouvoir le service d'autopartage (nouvelle station, réglementation d'urbanisme) auprès des résidents et commerçants comme étant une solution de mobilité durable; c) Développer le service de véhicule en libre-service; d) Aménager des places de covoiturage dans les stationnements publics; e) Promoteurs immobiliers: Étudier les avenues réglementaires visant à reconnaître l'autopartage comme étant une exigence en matière du nombre de constructions de cases de stationnement minimales.
Table2 Cohabitation et partage de l'espace: Sécurité et convivialité	Mobilité et sécurité des personnes (jeunes, aînés et PMR ⁴ et cyclistes) (éducation et aménagement)	Encouragement de la mobilité active des jeunes.	<ul style="list-style-type: none"> a) Mettre en œuvre des recommandations de Vélo Québec auprès des écoles (mise en œuvre d'une signature particulière auprès des écoles); b) Promouvoir et favoriser la marche pour les parcours maison-école et la mise en œuvre de programmes de Trottibus ou Pédibus; c) Mettre en place d'activités de sensibilisation auprès des parents et de leurs jeunes.

³ Système d'aide à l'exploitation dans les autobus

⁴ PMR : Personnes à mobilité réduite

Tables de travail	Enjeux	Thèmes abordés	Actions proposées
		Encouragement de la mobilité active des aînés.	<ul style="list-style-type: none"> a) Ajouter du mobilier urbain pour les aînés et les personnes à mobilité réduite (accessibilité universelle); b) Renforcer la présence du piéton par un marquage au sol et de la signalisation plus affirmée; c) Implanter des mesures visant à faciliter la traversée des aînés à des endroits névralgiques (augmenter le temps de traversée des feux piétons et renforcer la présence du piéton à l'aide de signalisation et de marquage); d) Promouvoir et favoriser la marche chez les aînés.
	Sécurité (intersections, vitesses élevées et modération de la circulation)	Sensibilisation au respect du code de la sécurité routière.	<ul style="list-style-type: none"> a) Sensibiliser les usagers des divers modes de transport au respect du Code de la sécurité routière.
		Sécurisation des intersections pour faciliter la traversée des modes actifs.	<ul style="list-style-type: none"> a) Sécuriser les intersections névralgiques⁵ de l'arrondissement (suppression îlot de virages à droite, révision du marquage, etc.); b) Appliquer le Code de la sécurité routière en matière de respect du 5 mètres de dégagement aux intersections; c) Compléter la mise aux normes des feux (MAN) - Enjeu de fluidité, mais aussi de sécurité.
		Mise en place de mesures de modération de la circulation dans les rues locales ⁶ .	<ul style="list-style-type: none"> a) Mettre en place une démarche d'évaluation systématique (grille de conception, analyse avant/après); b) Implanter des mesures de modération de la circulation;
		Mise en place de mesures de modération de la circulation sur les collectrices et les artères ⁷ .	<ul style="list-style-type: none"> a) Mettre en place une démarche d'évaluation systématique (grille de conception, analyse avant/après); b) Implanter des mesures de modération de la circulation ;
	Adhésion à la mobilité durable	Information et sensibilisation sur les nouvelles interventions mises en place dans le cadre du PLD.	<ul style="list-style-type: none"> a) Réaliser des activités de communication et de sensibilisation sur les nouvelles interventions mises en place dans le cadre du PLD.
		Sensibilisation des grands employeurs à se doter de mesures encourageant la mobilité durable.	<ul style="list-style-type: none"> a) Inviter les grands employeurs à se doter d'une politique encourageant la mobilité durable; b) Mettre en place une politique encourageant la mobilité durable pour les employés de l'arrondissement.
	Partage de l'espace dédié aux déplacements des différents modes	Création de mesures favorisant la mobilité durable.	<ul style="list-style-type: none"> a) Mettre en place une démarche d'évaluation systématique; b) Implanter des mesures favorisant la mobilité durable : quartier vert, rue piétonne, partage de la rue et autres.

⁵ Les intersections névralgiques seront clairement identifiées dans la fiche établie à cet effet

⁶ Mesures valables autant pour les nouvelles rues locales que pour les réfections de rues existantes

⁷ Mesures valables autant pour les nouvelles artères et collectrices que pour les réfections des axes existants

Tables de travail	Enjeux	Thèmes abordés	Actions proposées
		Lutte contre les îlots de chaleur et GES. ⁸	<ul style="list-style-type: none"> a) Lors des travaux de réfection routière, analyser systématiquement l'aménagement pour y intégrer des mesures de plantation et de verdissement; b) Installer des bornes de chargement pour véhicules électriques dans les stationnements du domaine public; c) Promouvoir et sensibiliser les résidents et commerçants quant à l'utilisation de véhicules électriques; d) Promoteurs immobiliers: Étudier les avenues réglementaires visant à reconnaître les véhicules électriques comme étant une exigence en matière du nombre de constructions de cases de stationnement minimales.
		Amélioration de l'expérience piétonne.	<ul style="list-style-type: none"> a) Améliorer l'expérience piétonne en intégrant les aménagements pour piétons tels que les saillies, les refuges piétons, les feux piétons et davantage de mobilier urbain; b) Ajouter du mobilier urbain visant à favoriser la marche et faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite (accessibilité universelle); c) Renforcer la présence du piéton par un marquage au sol plus affirmé (marquage permanent et temporaire).
Table3 Infrastructures urbaines	Création des liens inter et intra-arrondissement	Désenclavement de l'arrondissement de LaSalle – Réseau routier.	<ul style="list-style-type: none"> a) Améliorer l'accès à l'arrondissement depuis l'autoroute 20 et l'échangeur Saint-Pierre; b) Améliorer l'accès l'arrondissement depuis la route 138.
		Désenclavement de l'arrondissement de LaSalle – Transport collectif.	<ul style="list-style-type: none"> a) Promouvoir le potentiel de déplacement du terminus Newman; b) Promouvoir le potentiel de déplacement de la gare LaSalle; c) Sensibiliser les intervenants quant à la mise en place d'un mode lourd desservant l'arrondissement de LaSalle (métro, RÉM et autres).

⁸ GES : Gaz à effet de serre

Tables de travail	Enjeux	Thèmes abordés	Actions proposées
	Transport industriel et commercial dans le secteur Saint-Patrick, Newman/Angrignon	Maintien de la politique de camionnage en fonction des projets urbains et de transport.	a) Maintenir à jour de la politique de camionnage en fonction des projets urbains et de transport.

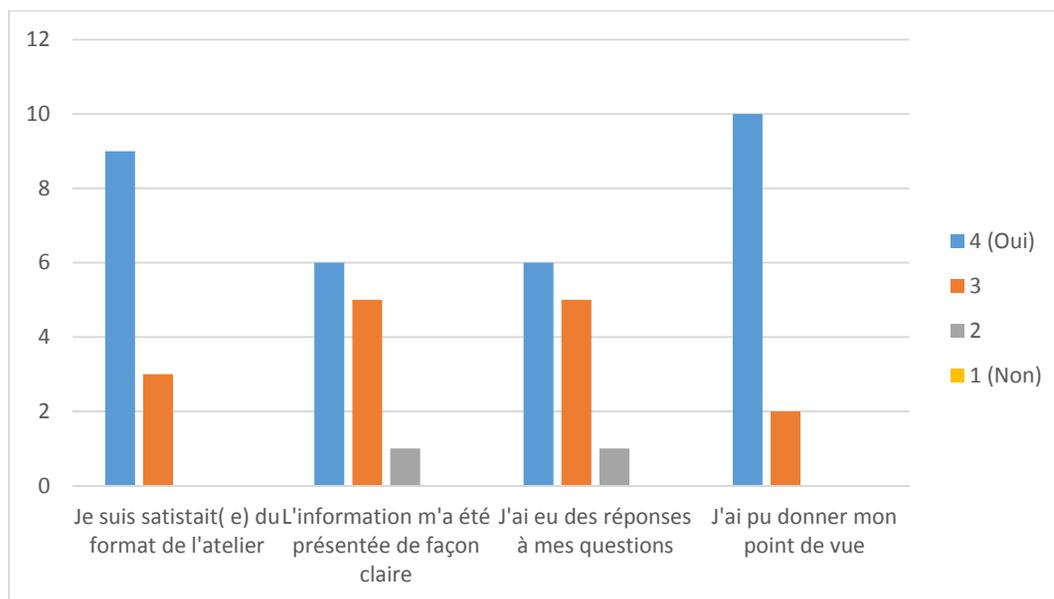
Annexe C Rétroaction des participants

Résultats de chaque répondant

Questions	Appréciation de l'atelier de chaque participant											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Je suis satisfait(e) du format de l'atelier	4	4	3	4	3	4	4	4	4	3	4	4
L'information m'a été présentée de façon claire	4	3	2	4	3	3	4	4	3	3	4	4
J'ai eu des réponses à mes questions	4	3	4	4	3	3	4	4	3	2	4	3
J'ai pu donner mon point de vue	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4

Synthèse des résultats

Appréciation de l'atelier	Appréciation de l'atelier Synthèse des résultats			
	4 (Oui)	3	2	1 (Non)
Je suis satisfait(e) du format de l'atelier	9	3	0	0
L'information m'a été présentée de façon claire	6	5	1	0
J'ai eu des réponses à mes questions	6	5	1	0
J'ai pu donner mon point de vue	10	2	0	0



Commentaires

- J'aimerais être informé par courriel pour les prochains événements (mouniar.fk@hotmail.com) disposé à vous aviser au sujet du règlement sur le transport de matières dangereuses;
- Les animateurs auraient pu diriger un peu plus les interventions en listant les problématiques déjà identifiées. Beaucoup de suggestions sont trop vagues. Côté positif: bonne réception des idées;
- Bravo pour avoir plus d'espace pour les commentaires citoyens. Bravo pour l'écoute active apparente et ressentie;
- Je trouve qu'on n'a pas beaucoup consulté la population (2 kiosques);
- Les pistes de solutions doivent avoir des recommandations précises et concrètes;
- Améliorer les pistes cyclables actuelles.
 - Appliquer le règlement RCG-14-043 de la ville de Montréal (signalisation, gestion des piétons sur les pistes cyclables, interdire le piéton sur les pistes cyclables;
 - Point 3 de RCG-14-043 Contrôler la croissance de la végétation le long des pistes.
- Il reste que tous les points soient retenus