

# Plan local de déplacements

## Arrondissement de LaSalle



Forum citoyen du 13 avril 2016

[www.realisonsmtl.ca/pldlasalle](http://www.realisonsmtl.ca/pldlasalle)

**HILL+KNOWLTON**  
STRATEGIES

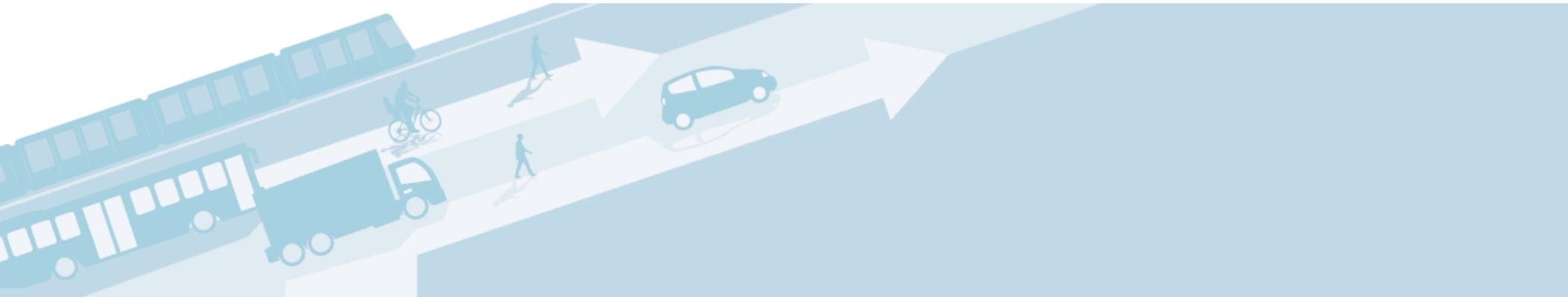
**CIMA**  
Partenaire de génie

LaSalle  
**Montréal** 

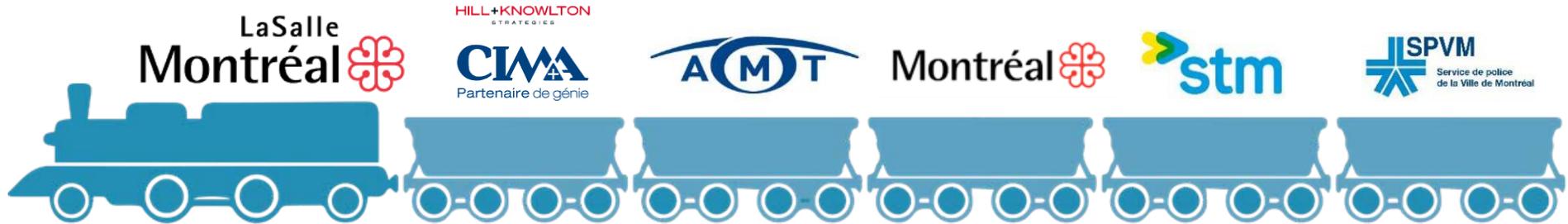
- Le présent document représente un résumé de la présentation du 13 avril 2016.
- Les commentaires émis par les citoyens seront quant à eux inclus dans un compte-rendu de la soirée qui sera disponible prochainement sur la plateforme [realisonsmtl.ca/pldlasalle](https://realisonsmtl.ca/pldlasalle)
- Les commentaires serviront à la validation du portrait et du diagnostic ainsi que l'élaboration des pistes d'actions.

# Mot de bienvenue

## Présentation de l'équipe



# Partenaires et ressources techniques



19h05

Mot de bienvenue et introduction

19h20

Mise en contexte

19h40

Présentation du diagnostic et des enjeux

- *Rétroaction des participants et discussion*

20h10

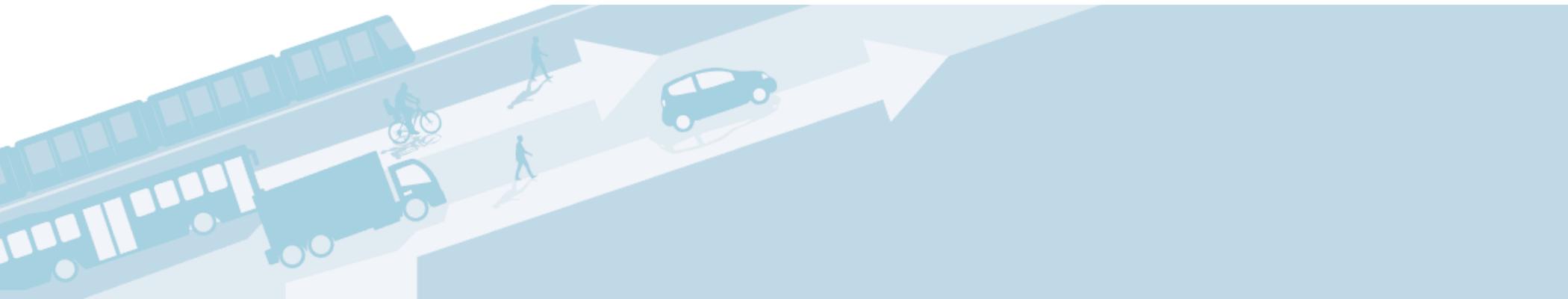
Pistes de solution

- *Rétroaction des participants et discussion*

21h25

Fermeture

# Présentation du télévoteur





## **Contexte - télévoteur**

À l'occasion du forum, les participants se prononceront sur différentes questions par l'entremise du télévoteur.



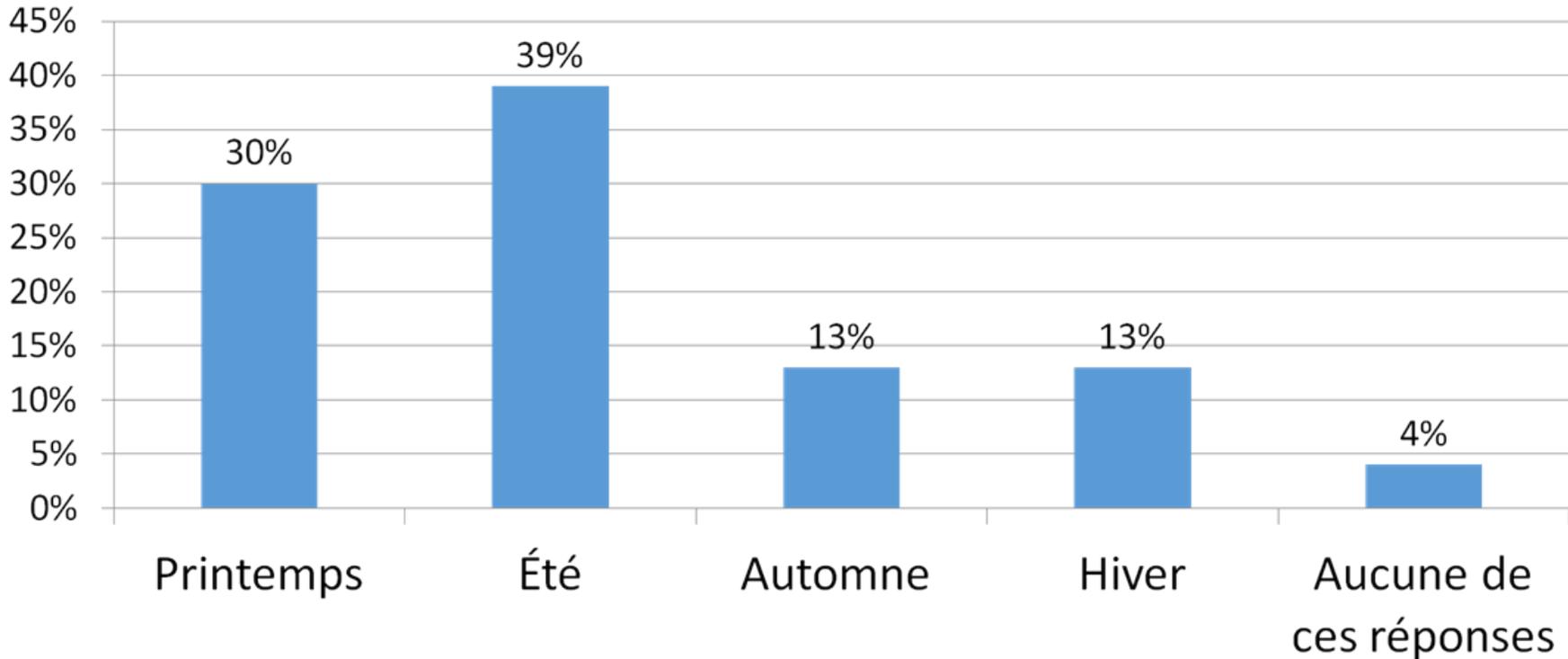
Quelle est votre saison préférée ?

1. Printemps
2. Été
3. Automne
4. Hiver
5. Aucune de ces réponses

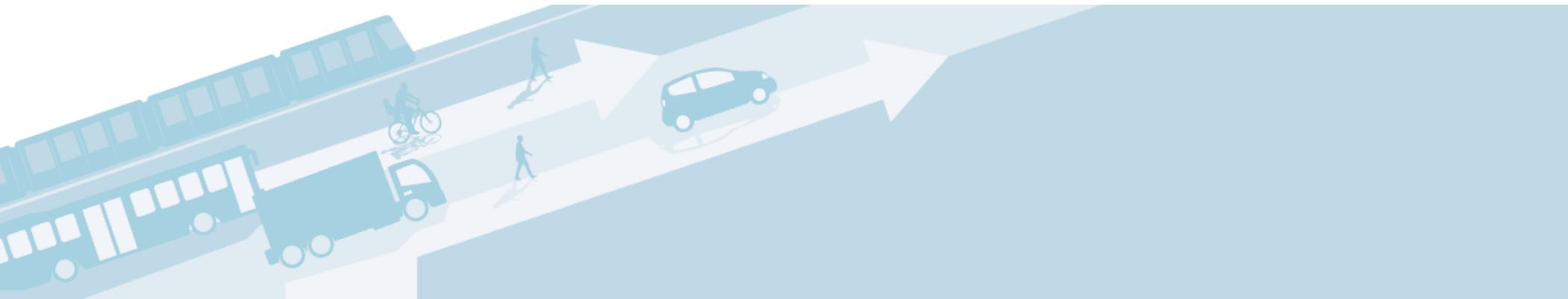




## Quelle est votre saison préférée ?



# Pour mieux vous connaître





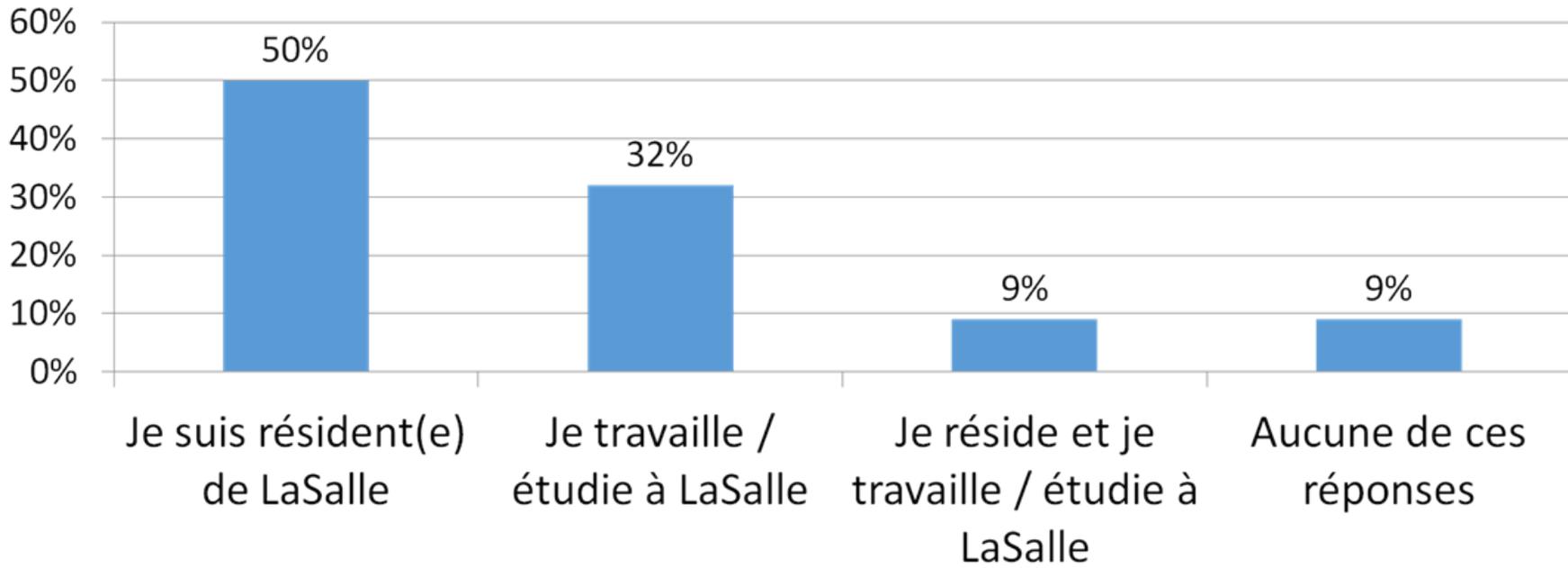
Quel est votre profil ?

1. Je suis résident(e) de LaSalle
2. Je travaille / étudie à LaSalle
3. Je réside et je travaille / étudie à LaSalle
4. Aucune de ces réponses





## Quel est votre profil ?





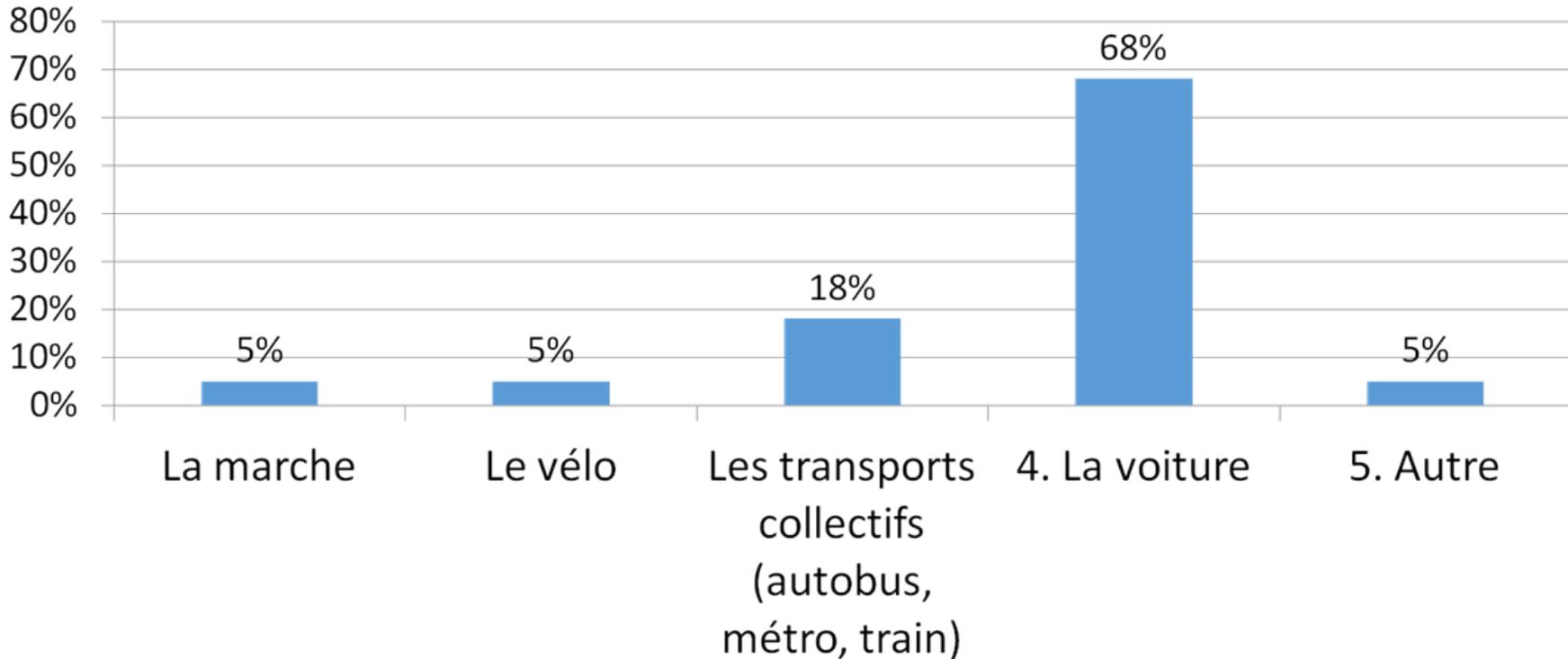
Quel est votre mode de transport principal dans vos déplacements quotidiens ?

1. La marche
2. Le vélo
3. Les transports collectifs (*autobus, métro, train*)
4. La voiture
5. Autre





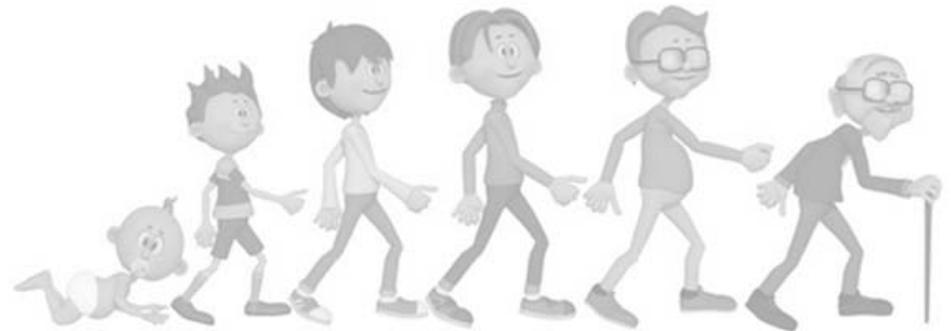
Quel est votre mode de transport principal dans vos déplacements quotidiens ?





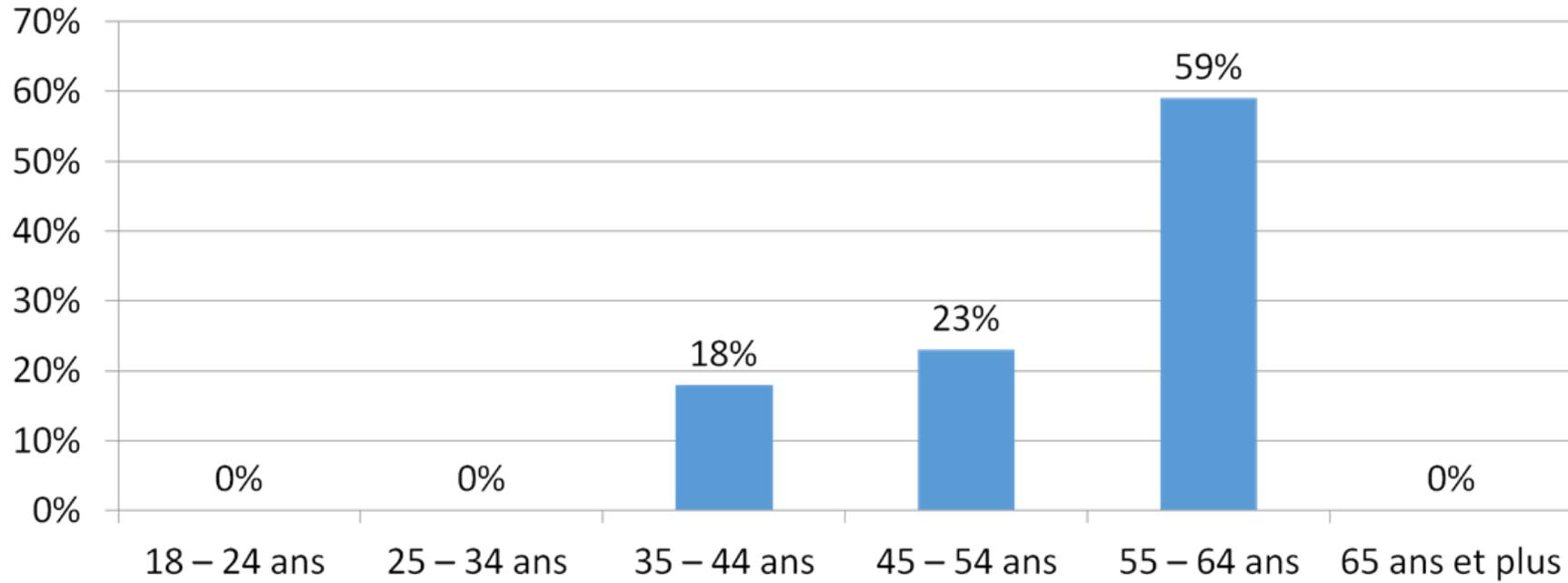
Dans quelle classe d'âge vous situez-vous ?

1. 18 – 24 ans
2. 25 – 34 ans
3. 35 – 44 ans
4. 45 – 54 ans
5. 55 – 64 ans
6. 65 ans et plus





## Dans quelle classe d'âge vous situez-vous ?





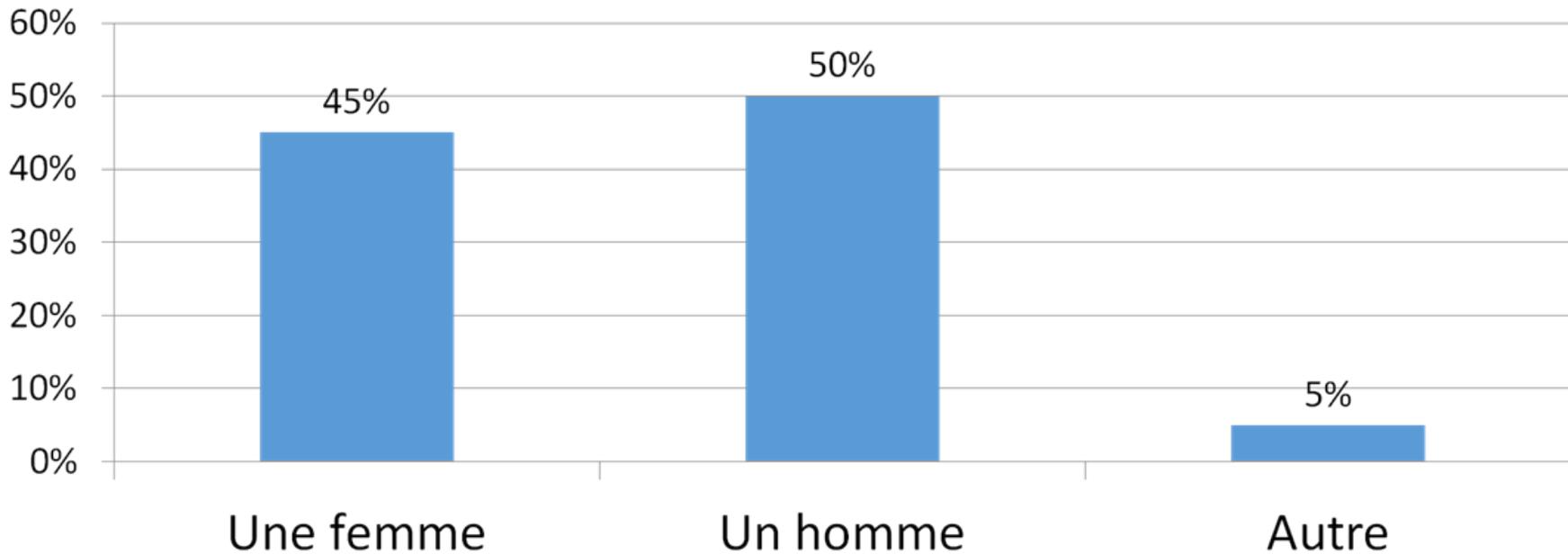
Êtes-vous ?

1. Une femme
2. Un homme
3. Autre



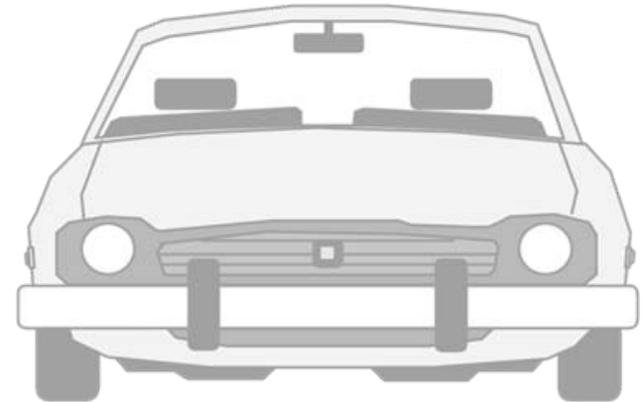


## Êtes-vous ?



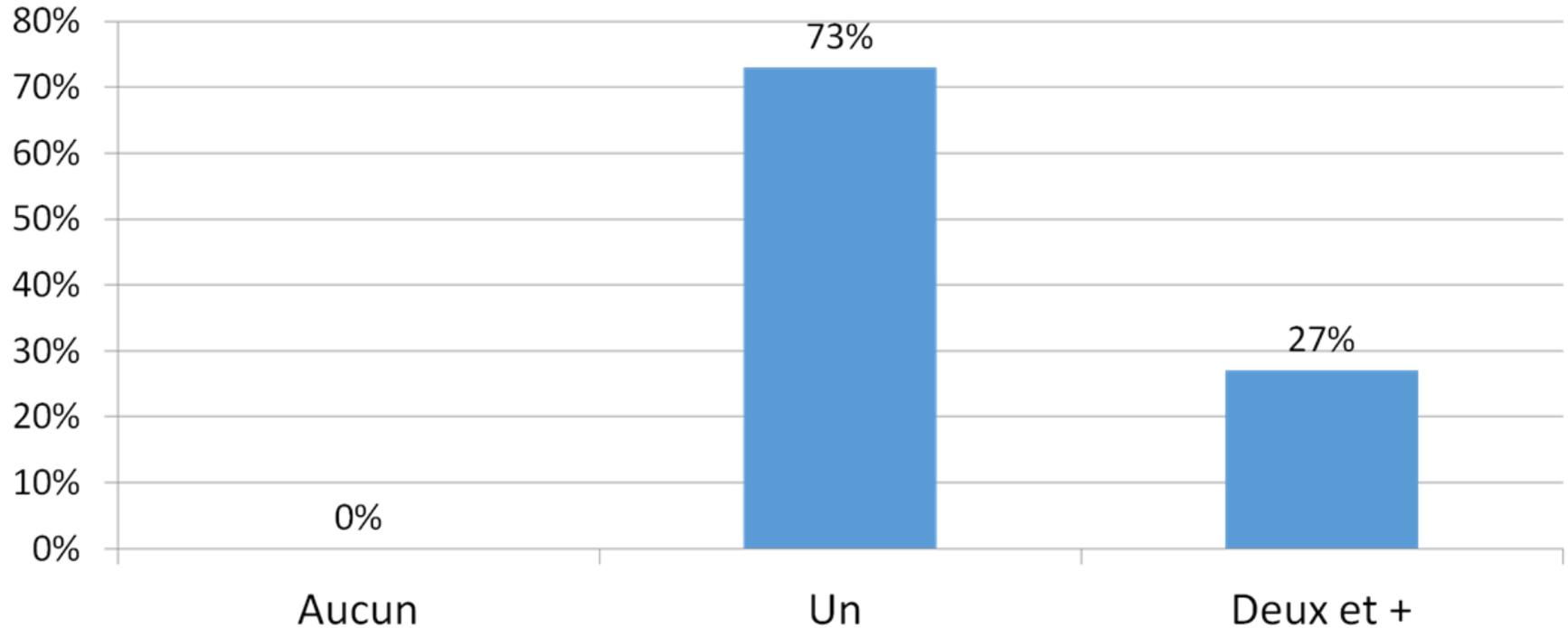
? ? ? De combien de véhicules dispose votre ménage ?

1. Aucun
2. Un
3. Deux et +

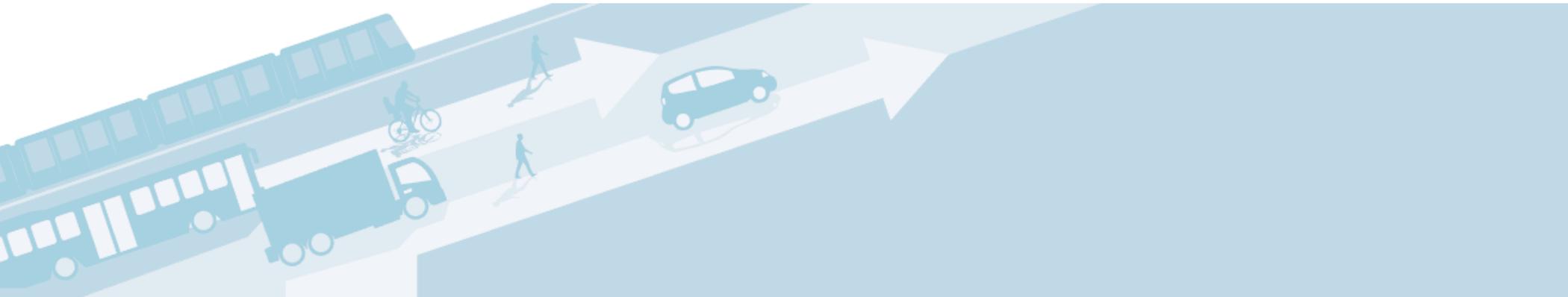




## De combien de véhicules dispose votre ménage ?



# Mise en contexte du Plan local de déplacements





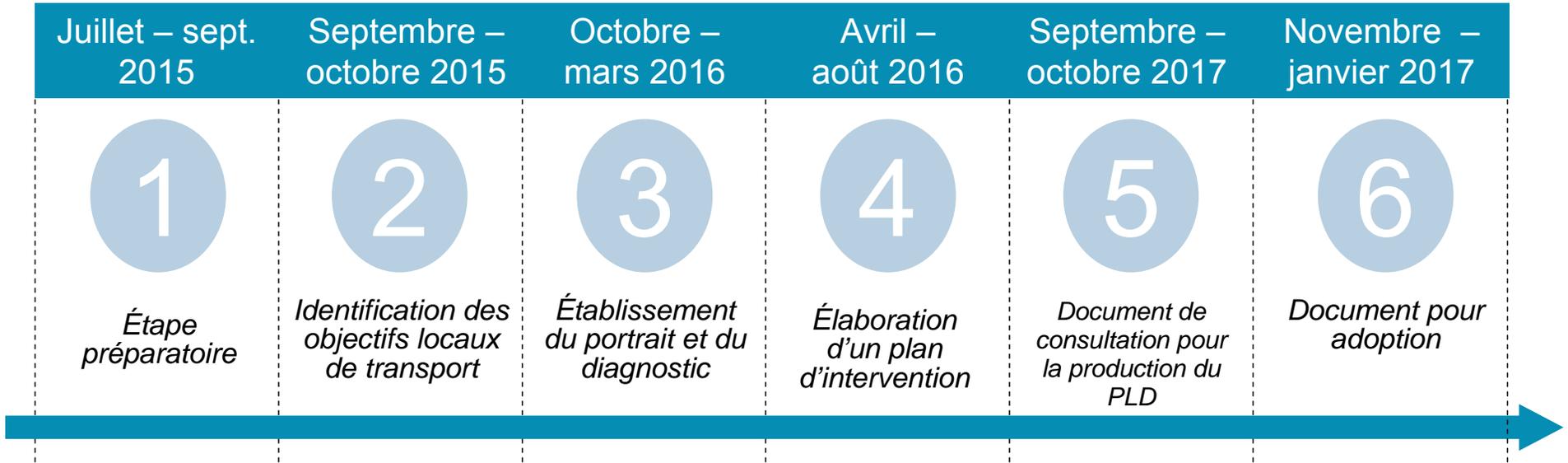
## Plan de transport de Montréal (2008) *Une vision ...*

« 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!*

# Processus en cinq étapes



Durée du processus:  
**18 mois**

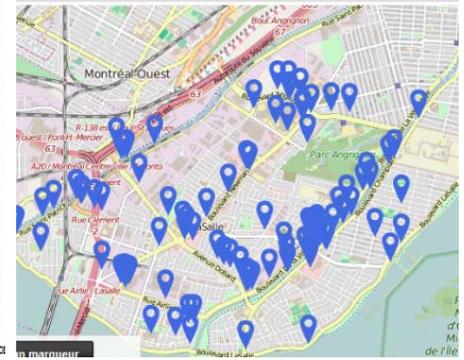
- Nombreux exercices préalables au PLD ont été intégrés à celui-ci (intrants citoyens et organismes)
- Le PLD s'appuie également sur les politiques en vigueur

Au total plus d'une vingtaine de rapports ont été consultés





- 20 organismes présents à l'atelier
- 167 personnes ont participé aux sondages
- 121 marqueurs sur la carte des problèmes de sécurité
- 80 % des participants sont LaSallois
- Création d'une plateforme [www.realisonsmtl.ca/pldLaSalle](http://www.realisonsmtl.ca/pldLaSalle)
- Dépôt de mémoires possible



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. »**

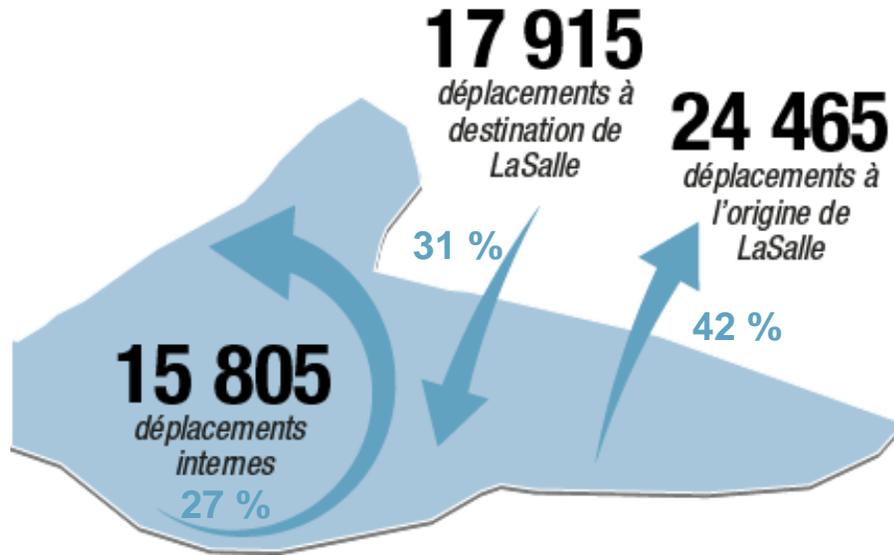
*Arrondissement de LaSalle*

- 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

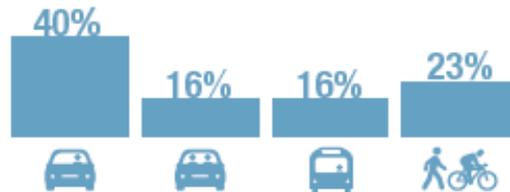




# Synthèse des déplacements période de pointe du matin



DÉPLACEMENTS INTERNES PPAM  
15 800



- Déplacements attirés

TOTAL DES DÉPLACEMENTS PPAM  
33 710 (100%)

Automobile conducteur	Covoiturage	Transport collectif	Transport Actif
17365	4380	6660	4255
52%	13%	20%	13%

- Déplacements produits

TOTAL DES DÉPLACEMENTS PPAM  
40 270 (100%)

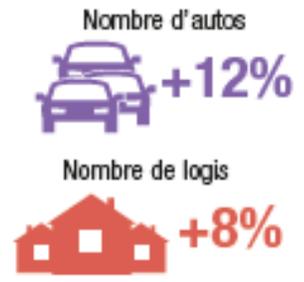
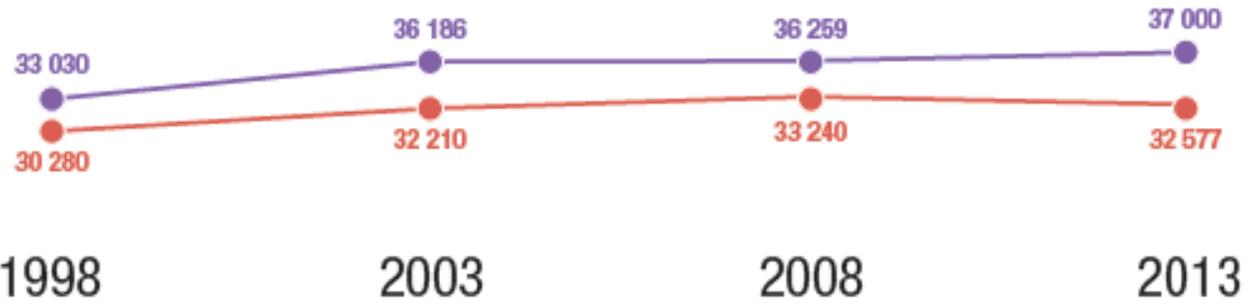
Automobile conducteur	Covoiturage	Transport collectif	Transport Actif
19740	5510	11450	3815
49%	14%	28%	9%

# Évolution de la mobilité à LaSalle



**2013**  
LASALLE

 74 410	 37 000	 1,14	 0,50
--	--	--	--



# Offre en transports collectifs

- 11 lignes locales et 2 lignes express
- Service pour les aînés
- 1 ligne de nuit
- Voies réservées : boul. Newman, rues Airlie et Saint Patrick
- 43% des arrêts équipés d'abribus
- Station terminale de métro Angrignon
- Deux terminus : Newman et Angrignon (bus CIT)
- Un stationnement incitatif
- 1 gare de train (ligne Candiac)



Source : STM



- Le territoire de LaSalle n'est desservi par aucune de ces lignes de métro. Néanmoins, 12 lignes d'autobus des réseaux local et express offrent un lien direct vers la station de métro Angrignon.
- La navette Or ainsi qu'un service de transport adapté aux résidences de personnes âgées, le Moulin Bus, desservent l'arrondissement de LaSalle. En plus, une navette de l'arrondissement du Sud-Ouest dessert le Carrefour Angrignon.
- L'AMT dispose d'un terminus d'autobus localisé à la station de métro Angrignon. Le terminus Angrignon compte 20 quais (différentes compagnies de transport : la STM, le CIT du Haut-Saint-Laurent (CITHSL), CIT Roussillon (CITROUS), CIT Sud-Ouest (CITSO)). Il dispose également de supports à vélo (91), d'un débarcadère et d'un stationnement incitatif payant de 733 places.
- La ligne d'autobus 106 relie le terminus Newman au terminus du métro Angrignon.

19h05

Mot de bienvenue et introduction

19h20

Mise en contexte

19h40

Présentation du diagnostic et des enjeux

- *Rétroaction des participants et discussion*

20h10

Pistes de solution

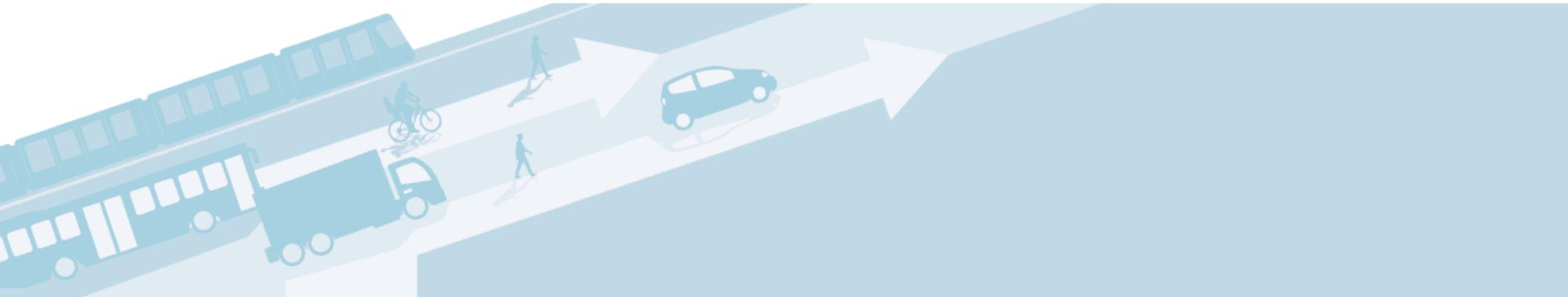
- *Rétroaction des participants et discussion*

21h25

Fermeture

# Portrait et diagnostic de LaSalle

## Identification des enjeux



## Désenclavement

Attrait du vélo Mobilité des jeunes

## Sécurité routière

Convivialité de la marche et accessibilité universelle

Optimisation du stationnement Développement des modes alternatifs à l'auto-solo

Planification intégrée développement urbain

Transport et mobilité dans le secteur industriel

Largeur des rues locales

Attrait du transport collectif

10 enjeux laSallois ont été identifiés lors des analyses réalisées en vue de définir le portrait et le diagnostic du PLD.

## Enjeu 1 : le désenclavement de l'arrondissement de LaSalle



## Enjeu 1 : le désenclavement de l'arrondissement de LaSalle

- Le réseau routier est marqué par les barrières naturelles et physiques (fleuve Saint-Laurent, canaux, etc.) et par un déficit de liaisons est-ouest et nord-sud. Les points d'entrées à l'arrondissement sont limités sur le réseau, et ce, par les différents modes de transport. Les barrières physiques et la configuration des rues locales entraînent les LaSallois à emprunter les artères principales, freinant ainsi l'intermodalité des transports.
- L'enclavement de l'arrondissement est une forte préoccupation des participants, qui soulignent qu'il est difficile de se rendre vers l'ouest et au nord (autoroute 20, Notre-Dame-de-Grâce, Montréal-Ouest, Lachine). De plus, le nombre d'accès pour traverser les canaux de Lachine et de l'Aqueduc sont peu nombreux. Les résidents souhaitent l'amélioration des liens à l'intérieur de l'arrondissement et vers les secteurs avoisinants.

## Enjeu 2 : la mobilité des jeunes et sécurité



## Enjeu 2 : la mobilité des jeunes et sécurité

- 15 % de la population de LaSalle est âgée de moins de 15 ans.
- De bonnes pratiques de mobilité durable peuvent être enseignées aux enfants et inscrites par la suite dans leurs habitudes de mobilité.
- Au niveau des établissements scolaires, certains problèmes de sécurité ont été identifiés, dont le mauvais comportement routier de certains automobilistes.

## Enjeu 3 : la sécurité routière



Source: Boulevard Newman, Google Maps



Source : Cima +

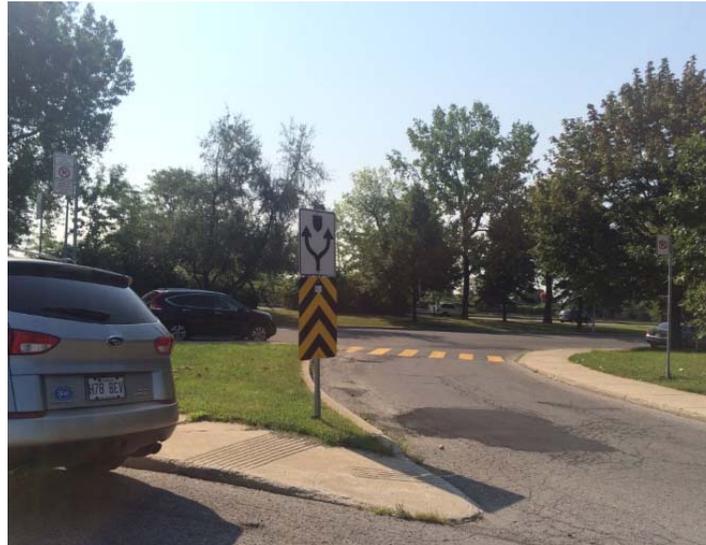
## Enjeu 3 : la sécurité routière

- Certaines artères sont perçues comme peu sécuritaires par les piétons et les cyclistes.
- À la suite de l'analyse des données de collisions de la SAAQ (2010-2014), la problématique suivante a été soulevée à certaines intersections :
  - La présence de véhicules stationnés à l'intérieur de la zone de 5 mètres d'une intersection crée une problématique de sécurité et de visibilité.

## Enjeu 4 : la convivialité de la marche et l'accessibilité universelle



Source: Bishop-Power/Centrale , Vélo Québec



Source: Cima +



Source: Cima +

## Enjeu 4 : la convivialité de la marche et l'accessibilité universelle

- La marche se pratique surtout dans les secteurs situés près des artères principales. Un effort doit être fait pour faciliter les déplacements des piétons.
- L'accessibilité universelle est un autre enjeu. En effet, le vieillissement de la population est un défi majeur quant à l'accessibilité de la population aux institutions de santé, aux services et au maintien à domicile des aînés.

## Enjeu 5 : l'attrait du vélo comme mode de déplacement utilitaire



**Vélo loisirs**



**Vélo utilitaire**

## Enjeu 5 : l'attrait du vélo comme mode de déplacement utilitaire

- Le réseau cyclable existant est à vocation récréative et se concentre à proximité des rives du Saint-Laurent, du canal de Lachine et du canal de l'Aqueduc. Il existe très peu d'aménagements cyclables à l'intérieur même de l'arrondissement, ce qui limite les déplacements d'un secteur à l'autre. Les aménagements cyclables sont discontinus et ne desservent pas les principaux pôles générateurs de l'arrondissement. Veuillez prendre note que dès l'été 2016, de nouveaux liens cyclables seront accessibles (ex. rue Lapierre).
- Par ailleurs, de nombreux pôles générateurs de déplacements ne disposent pas de stationnement sécuritaire pour les vélos.
- Enfin, une seule station Bixi est localisée à LaSalle (boulevard LaSalle/Sénécal).

## Enjeu 6 : la circulation automobile sur le réseau local en lien avec la largeur des rues

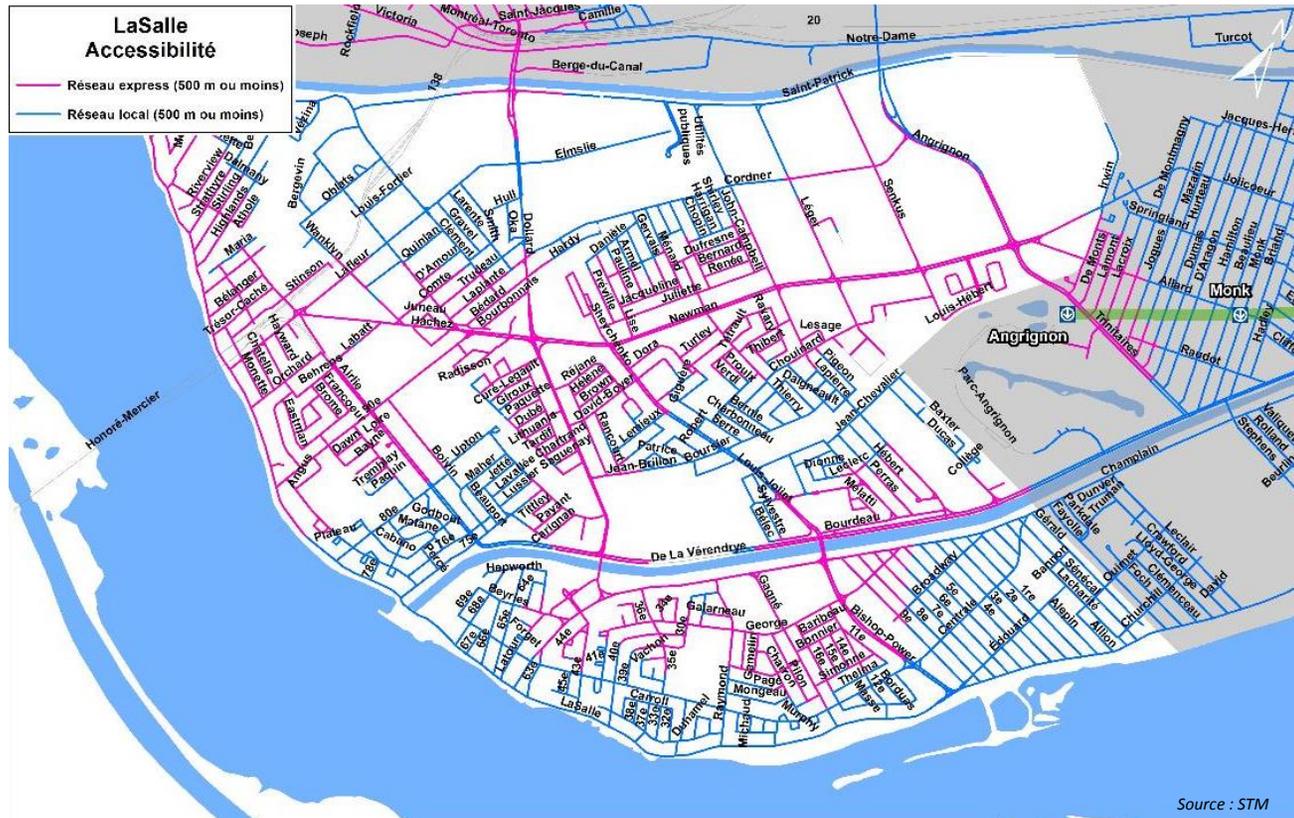


Source: Rue Serge, Google Maps

## Enjeu 6 : la circulation automobile sur le réseau local en lien avec la largeur des rues

- La majorité des rues locales de l'arrondissement sont très larges (14 mètres) et favorise la prise de vitesse des automobilistes.  
Cette situation augmente :
  - la distance de traversée des piétons et des cyclistes;
  - la surface en asphalte produisant des îlots de chaleur;
  - le coût d'entretien de la chaussée.
- La limite de vitesse est de 30 km/h est réservée aux zones scolaires et aux parcs. Dans les rues résidentielles, c'est 40 km/h.

## Enjeu 7 : l'attrait du transport collectif et des modes alternatifs à l'autosolo

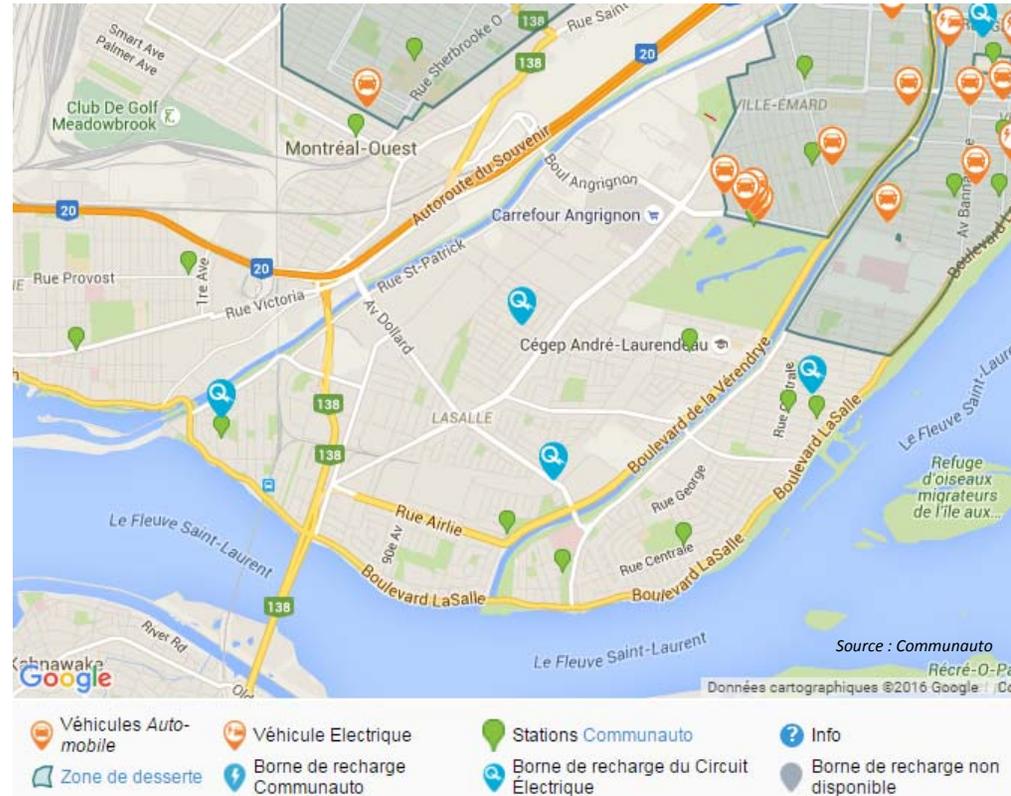


Source : STM

## Enjeu 7 : l'attrait du transport collectif et des modes alternatifs à l'automobile

- Sur le territoire de l'arrondissement, un arrêt d'autobus se trouve à moins de 5 minutes de marche ou à moins de 500 mètres d'un autre arrêt, respectant ainsi la norme d'accessibilité de la STM. La notion d'accessibilité aux arrêts ne tient pas compte de la fréquence de desserte ni du temps de parcours du trajet.
- La majorité des lignes donnent accès à une station de métro et/ou une gare de train.
- Néanmoins, les lignes qui composent le réseau d'autobus dans l'arrondissement sont complexes, entre autres par la présence de barrières physiques (canaux, voies ferrées et autoroute). La simplification du réseau est souhaitée par la clientèle de LaSalle.
- Les LaSallois optent pour l'automobile pour se déplacer à l'intérieur de l'arrondissement, plutôt que le transport en commun, parce que les aires de stationnement sont nombreuses et gratuites.

## Enjeu 7 : l'attrait du transport collectif et des modes alternatifs à l'automobile



## Enjeu 7 : l'attrait du transport collectif et des modes alternatifs à l'autosolo

- L'offre de transports alternatifs à l'autosolo (covoiturage et autopartage) est relativement limitée sur le territoire de LaSalle.
- Les espaces alloués à Communauto sont situés sur des terrains de stationnements municipaux suivants : le centre Henri-Lemieux, le terrain municipal près de la rue Centrale et de la 5e Avenue, l'Aquadôme, la mairie, l'aréna Jacques-Lemaire, le centre sportif Dollard-St-Laurent et le parc Riverside.

## Enjeu 8 : la problématique du stationnement sur rue



## Enjeu 8 : la problématique du stationnement sur rue

- La demande en stationnement semble supérieure à l'offre dans plusieurs secteurs résidentiels de l'arrondissement et à proximité des grands pôles générateurs de déplacements, notamment près de l'hôpital et du CÉGEP. La présence de nombreuses entrées charretières et de résidences avec des garages en dépression limite le nombre de places de stationnement sur rue.
- L'application de la réglementation interdisant le stationnement sur rue à moins de 5 mètres des intersections pourrait rendre le stationnement plus difficile.

## Enjeu 9 : le transport industriel et commercial dans le secteur Saint-Patrick, Newman/Angrignon



Source: Rue Saint-Patrick, Google Maps

## **Enjeu 9 : le transport industriel et commercial dans le secteur Saint-Patrick, Newman/Angrignon**

- Certaines entreprises ont mentionné l'attractivité du parc industriel de LaSalle par sa localisation géographique et son accès à une station de métro. Alors que d'autres entreprises mentionnent le manque de desserte en transport actif et collectif pour les travailleurs du secteur.
- Par ailleurs, la congestion sur réseau autoroutier provoque des retards dans les livraisons. Il a été mentionné que certaines entreprises ont modifié leurs horaires de livraison afin de limiter les impacts de la congestion sur leurs livraisons.

## Enjeu 10 : La planification intégrée et intégration des transports dans les projets



## **Enjeu 10 : La planification intégrée et intégration des transports dans les projets**

- En effet, plusieurs nouveaux résidents viendront augmenter la population LaSalle, d'ici quelques années. Les enjeux de stationnement et de circulation doivent être bien planifiés.
- Il est nécessaire de développer des modes alternatifs à l'automobile solo et d'inciter les citoyens à opter pour les transports actif et collectif.

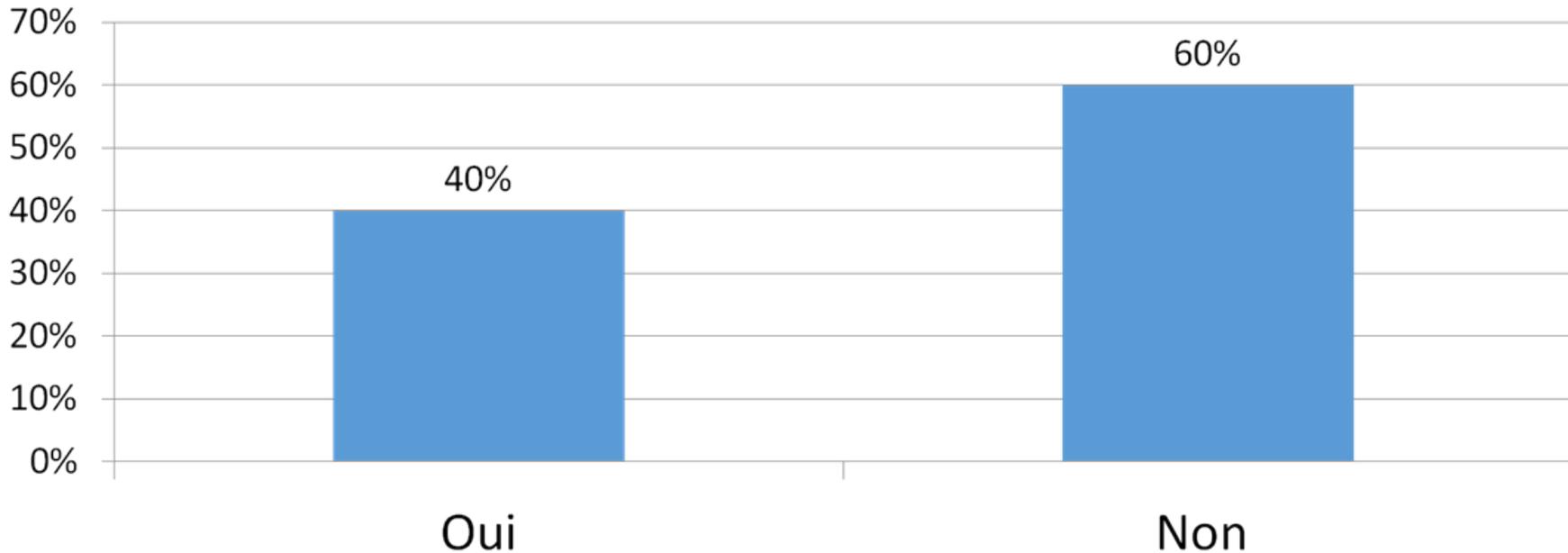


**Utilisez-vous régulièrement le transport collectif  
(bus, métro, train)?**

1. Oui
2. Non



Utilisez-vous régulièrement le transport collectif (bus, métro, train)?



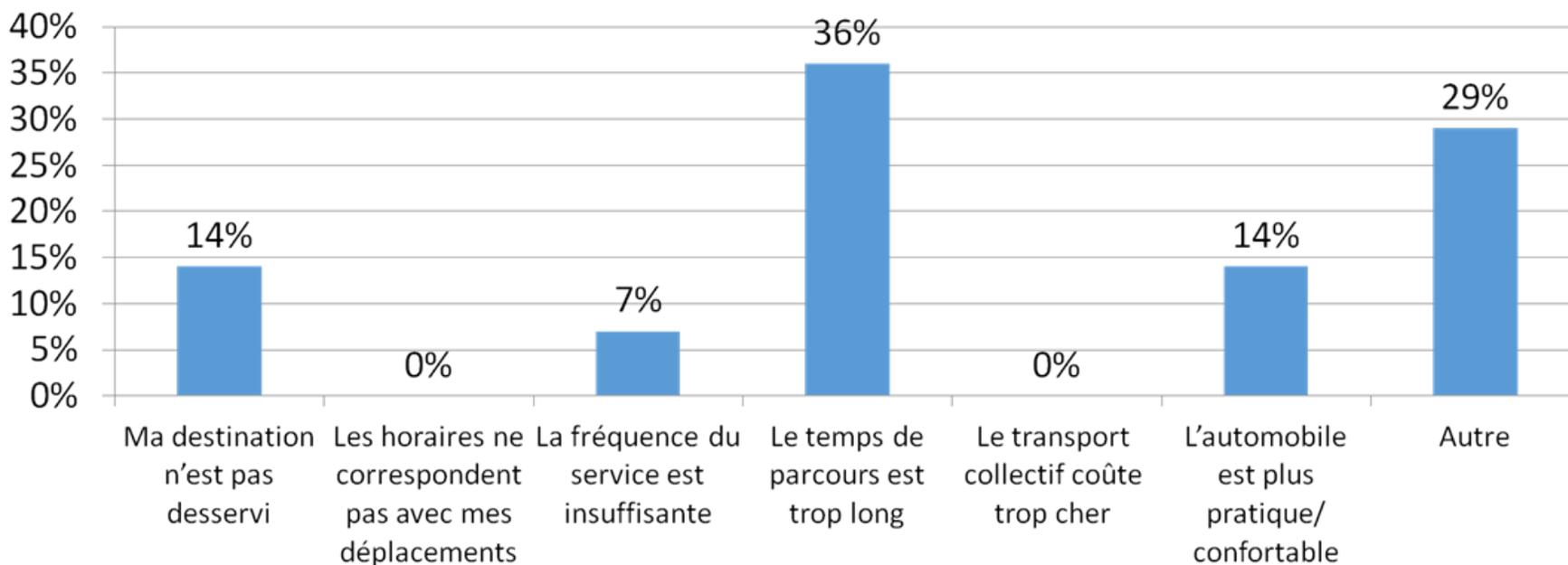


**Si non, quel est le frein principal à votre utilisation du transport collectif ?**

1. Ma destination n'est pas desservi
2. Les horaires ne correspondent pas avec mes déplacements
3. La fréquence du service est insuffisante
4. Le temps de parcours est trop long
5. Le transport collectif coûte trop cher
6. L'automobile est plus pratique/ confortable
7. Autre



## Si non, quel est le frein principal à votre utilisation du transport collectif ?





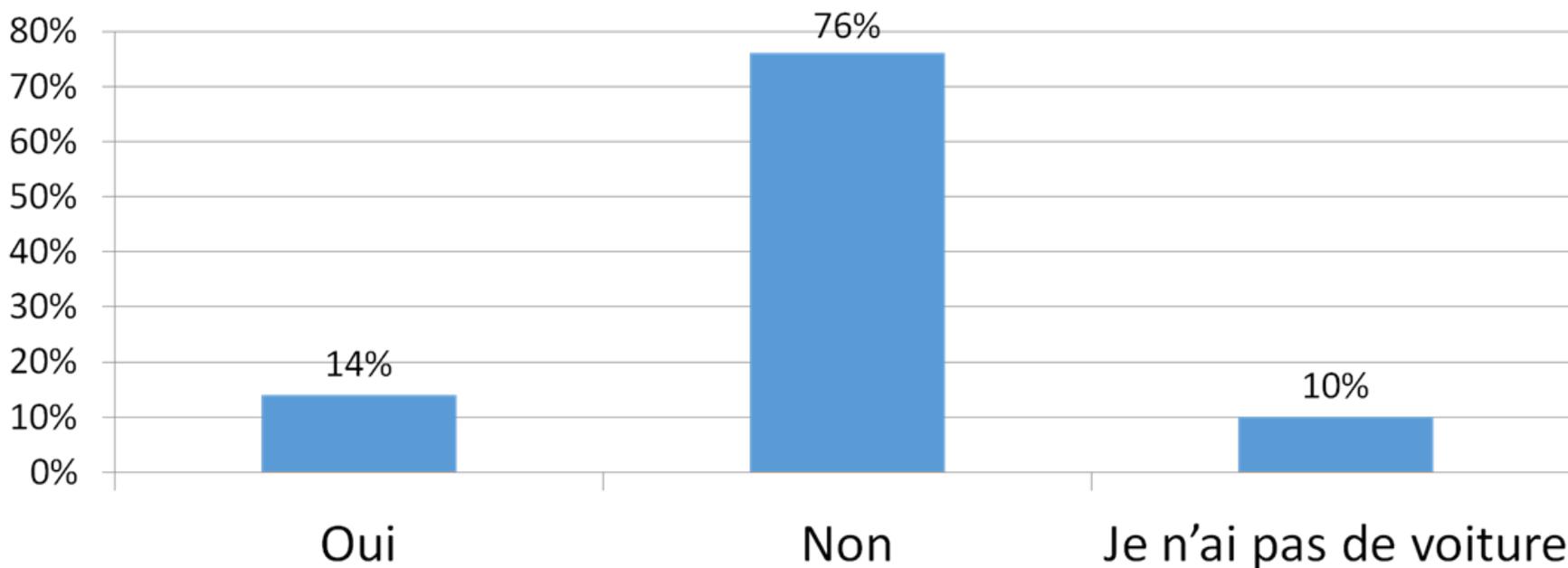
Éprouvez-vous des problèmes liés au stationnement dans l'arrondissement?

1. Oui
2. Non
3. Je n'ai pas de voiture





## Éprouvez-vous des problèmes liés au stationnement dans l'arrondissement?





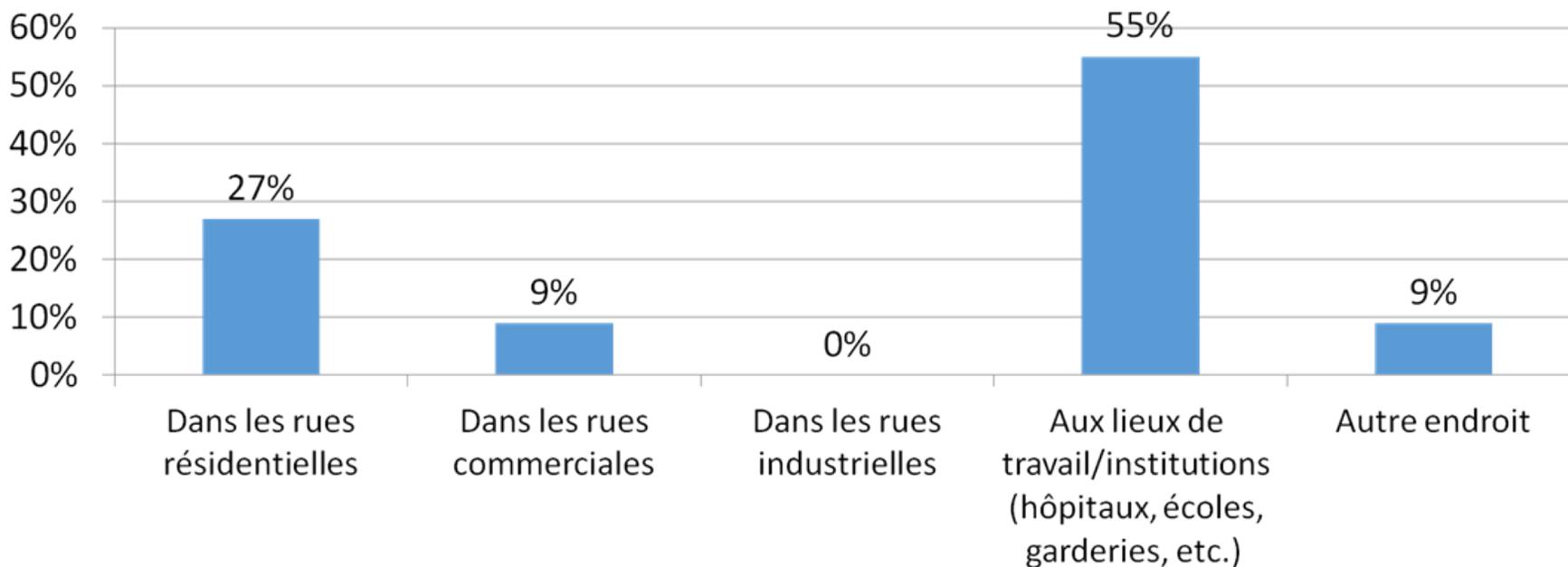
Si oui, à quel endroit avez-vous la plus de difficulté à vous stationner dans l'arrondissement?

1. Dans les rues résidentielles
2. Dans les rues commerciales
3. Dans les rues industrielles
4. Aux lieux de travail/institutions (hôpitaux, écoles, garderies, etc.)
5. Autre endroit





Si oui, à quel endroit avez-vous la plus de difficulté à vous stationner dans l'arrondissement?



1. Désenclavement de l'arrondissement de LaSalle
2. Mobilité des jeunes et sécurité
3. Sécurité routière
4. Convivialité de la marche et l'accessibilité universelle
5. Attrait du vélo comme mode de déplacement utilitaire
6. Circulation automobile sur le réseau local en lien avec la largeur des rues
7. Attrait du transport collectif et des modes alternatifs à l'autosolo
8. Problématique du stationnement sur rue
9. Transport industriel et commercial dans le secteur Saint-Patrick, Newman/Angrignon
10. Planification intégrée et intégration des transports dans les projets



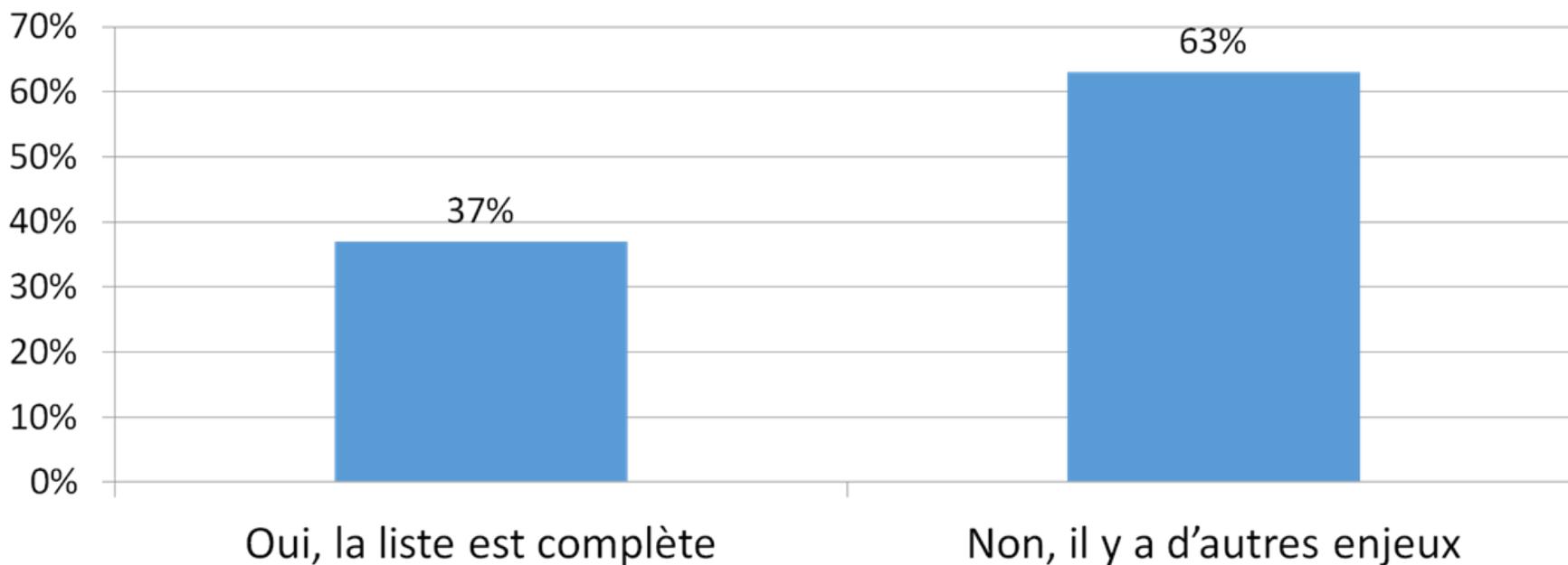
**Selon vous, la liste des enjeux liés aux transports est-elle complète?**

1. Oui, la liste est complète
2. Non, il y a d'autres enjeux

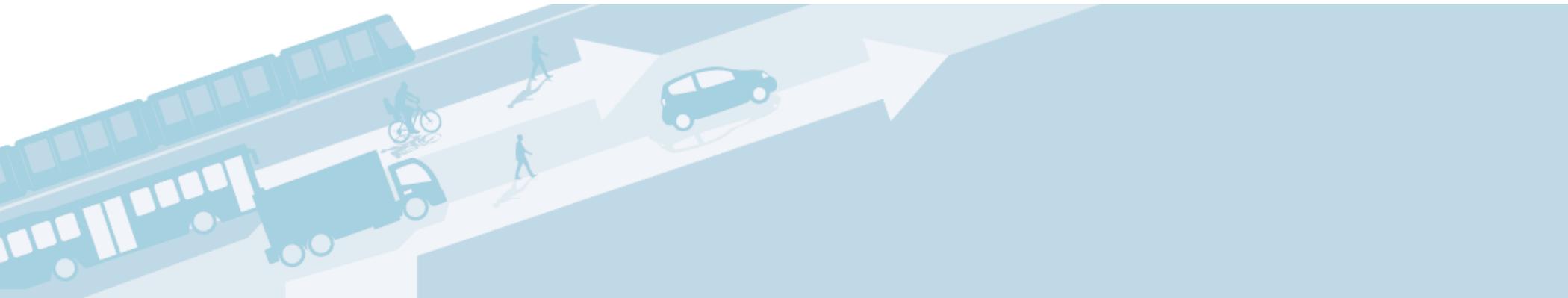




**Selon vous, la liste des enjeux liés aux transports est-elle complète?**



# Pistes de solution



Les pistes de solution sont issues :

- des constats du diagnostic réalisé par les intervenants techniques
- des commentaires et propositions faits par :
  - *les citoyens (stands)*
  - *les groupes communautaires et les institutions (atelier)*
- 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 pistes de solutions à différentes échelles :

- Intersection/ coin de rue
- Rue
- École/ lieux publics (hôpital, carrefour, etc.)
- Quartier
- Arrondissement

Certaines pistes de solutions sont générales ou seront adaptées selon le contexte.

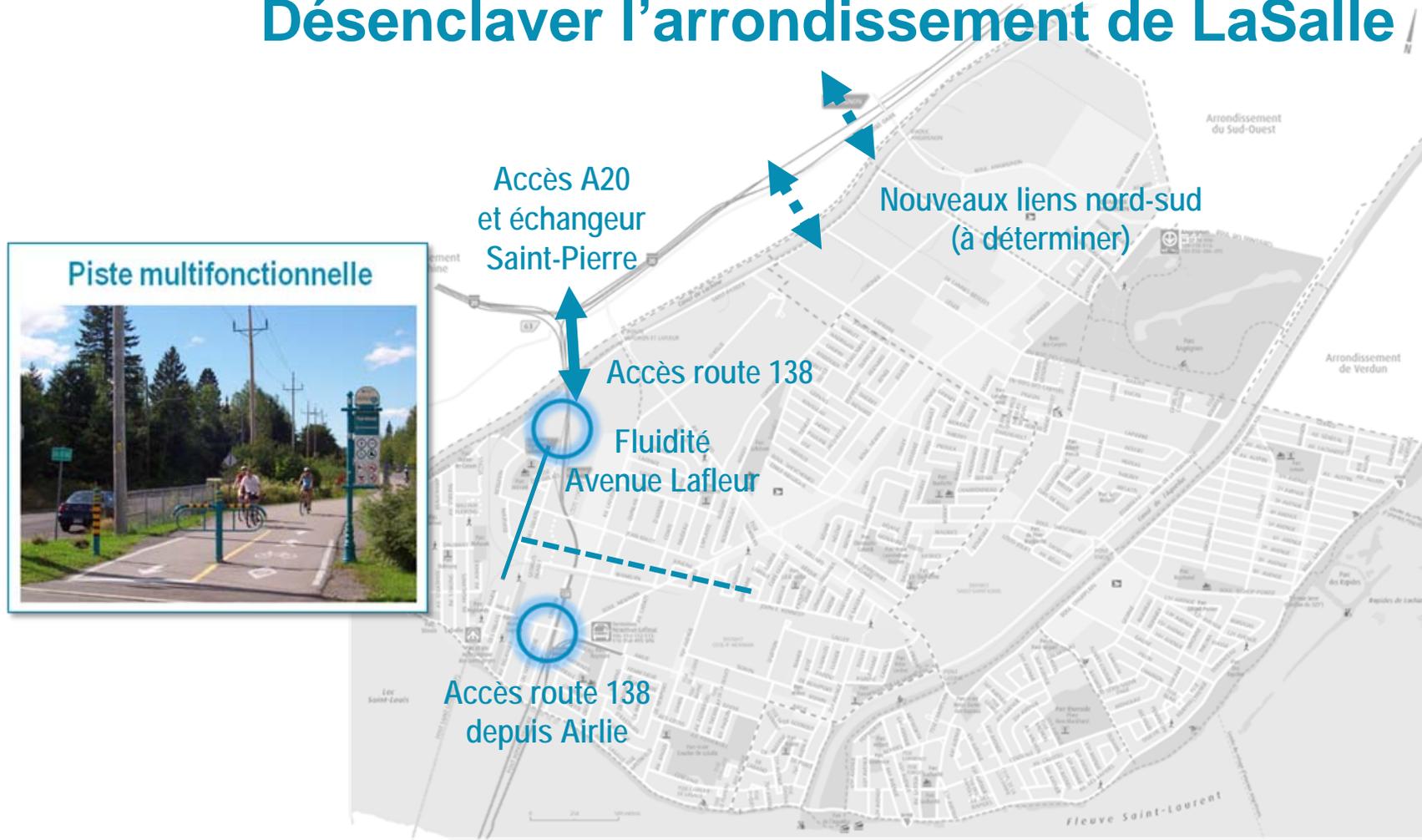


La vision du Plan local de déplacements de l'arrondissement de LaSalle consiste à :

***« 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*

## Désenclaver l'arrondissement de LaSalle



## Désenclaver l'arrondissement de LaSalle

- Améliorer l'accès à l'arrondissement depuis l'autoroute 20 et l'échangeur Saint-Pierre.
- Réaliser une planification détaillée de portée locale de l'emprise ferroviaire. Transformer l'emprise ferroviaire au centre de l'arrondissement en piste cyclable. Projet de lien vert en cours.
- Étudier et mettre en œuvre une stratégie d'amélioration de la fluidité de la circulation dans le secteur de l'avenue Lafleur et de la rue Clément.
- Revoir les possibilités d'accès aux autoroutes.
- Prolonger la ligne verte du métro (deux stations).

## Encourager la mobilité active des jeunes



Marquage ZONE 30, école Henri-- - Forest  
Source : Vélo Québec

## Encourager la mobilité active des jeunes

- Identifier les corridors où la réalisation de mesures d'apaisement de la circulation doit être priorisée;
- Promouvoir et favoriser la marche pour les parcours maison-école et la mise en œuvre de programmes, tels que Trottibus ou Pédibus;
- Mettre en place des activités de sensibilisation auprès des parents et des jeunes en milieu scolaire.

## Améliorer la sécurité routière



Saillies et intersections texturées



Source: Vélo Québec

## Améliorer la sécurité routière

- Réduire la place qu'occupe la voiture principalement dans le secteur du RUI Airlie/Bayne. Par exemple en privilégiant le transport collectif et les pistes cyclables.
- Poursuivre la mise aux normes des feux de circulation (synchronisation des feux et décompte pour piétons).
- Sécuriser certaines intersections pour faciliter la traversée des piétons et des cyclistes.
- Appliquer le Code de la sécurité routière en matière de respect du 5 mètres de dégagement aux intersections;
- Sensibiliser les usagers des divers modes de transport au respect du Code de la sécurité routière.

## Assurer la convivialité de la marche et intégrer l'accessibilité universelle aux aménagements



## **Assurer la convivialité de la marche et intégrer l'accessibilité universelle aux aménagements**

- Prioriser les modes de transports actifs et collectifs lors de réaménagement ou réfection;
- Améliorer les aménagements pour piétons et ajouter du mobilier urbain adapté aux personnes à mobilité réduite;
- Renforcer le marquage pour piéton (marquage permanent et temporaire);
- Considérer l'accessibilité universelle dans les travaux de réfection de rue et les nouveaux aménagements;
- Réviser le temps accordé aux piétons pour traverser une intersection.



## Améliorer l'attrait du vélo comme mode de transport utilitaire

- Développer le réseau cyclable existant en considérant les vocations récréative et utilitaire (lien nord/sud et est/ouest). Assurer la fluidité entre les futurs liens cyclables et les pistes existantes.

## Améliorer l'attrait du vélo comme mode de transport utilitaire



Source : Bixi



Vélo station – métro Lionel Groulx  
Source : STM

## Améliorer l'attrait du vélo comme mode de transport utilitaire

- Augmenter le nombre de stationnements pour vélos;
- Augmenter le nombre de stations Bixi (extension du réseau au niveau des principaux pôles générateurs et dans les secteurs plus denses);
- Adopter une signalisation du réseau cyclable dans une optique de mise en valeur du patrimoine.

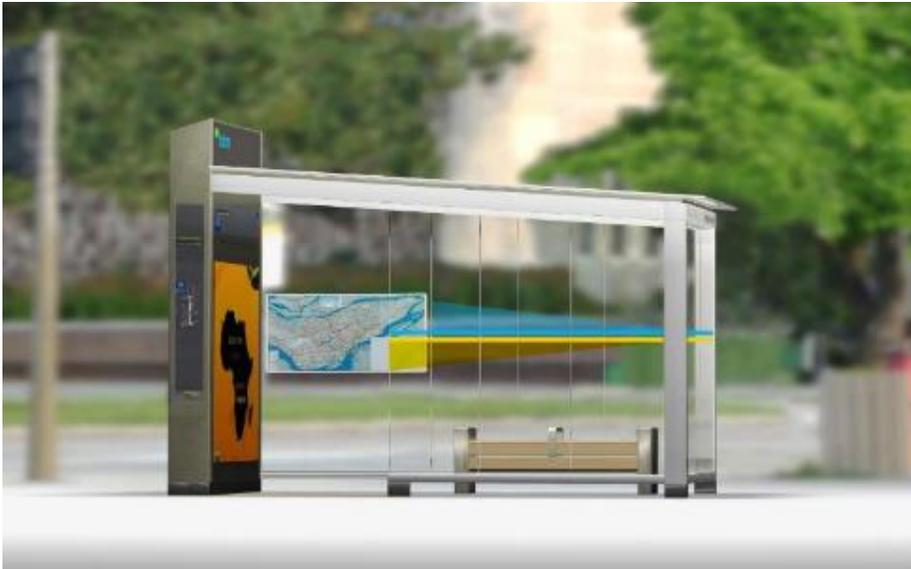
## Modérer la circulation automobile sur le réseau local



## **Modérer la circulation automobile sur le réseau local**

- Poursuivre les efforts pour réduire la largeur des rues lors des réfection.
- Poursuivre la mise en oeuvre de campagnes de sécurité routière (vitesse, zone 30 km/h, piétons, etc.).
- Mise en place de mesures temporaires (afficheur de vitesse).

## Améliorer l'attrait du transport collectif et des modes alternatifs à l'auto-solo



Source : STM



## **Améliorer l'attrait du transport collectif et des modes alternatifs à l'auto-solo**

- Poursuivre la collaboration avec la STM et l'AMT afin d'améliorer l'offre en transports en commun.
- Continuer d'explorer les possibilités de développement d'un lien vert.
- Développer et promouvoir l'intermodalité sur le territoire;
- Promouvoir l'autopartage comme solution de mobilité durable.

## Optimiser le stationnement



- Commentaire : prévoir la mise à jour de la politique de stationnement de l'arrondissement en continu.

## Améliorer le transport industriel et commercial des secteurs Saint- Patrick, Newman/Angrignon



JOUR DE LIVRAISON SUR UNE RUE COMMERCIALE



ROUTE DE CAMIONNAGE



INTERDICTION DE CAMIONNAGE

- Commentaires : Optimiser le transport collectif dans les zones commerciales et industrielles.

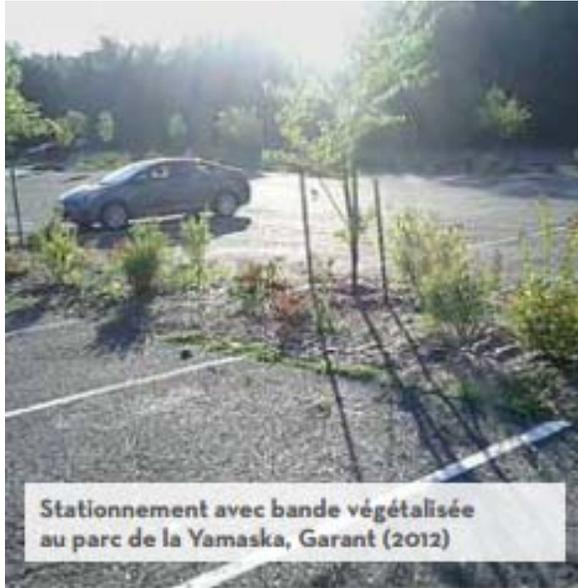
## Assurer la planification intégrée et intégration des transports dans les projets



## *Inciter les résidents et les travailleurs à utiliser les modes de transport alternatifs*



**Passeport  
mobilité**  
Pour voyager futé!  
VOYAGES FUTE     
[www.voyagezfute.ca](http://www.voyagezfute.ca)



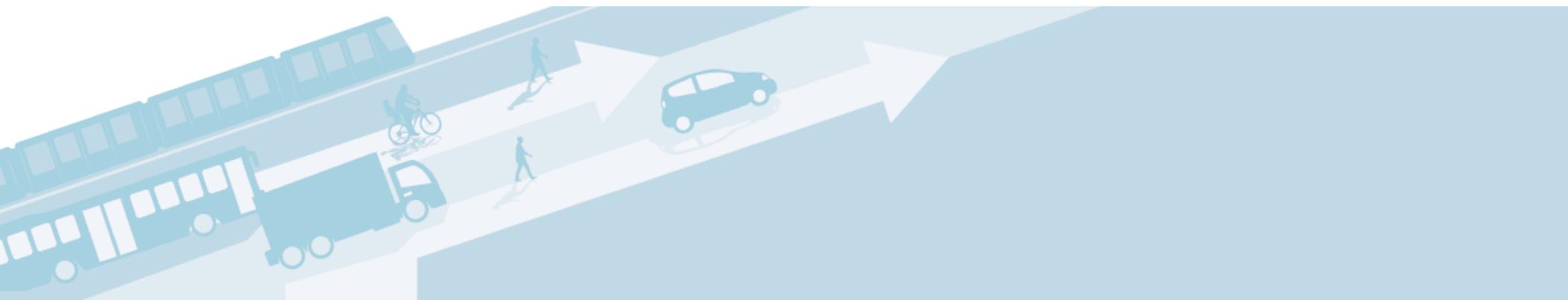
***Améliorer la qualité de vie des résidents  
Créer un arrondissement plus durable***

- Désenclaver l'arrondissement de LaSalle
- Encourager la mobilité active des jeunes
- Améliorer la sécurité routière
- Assurer la convivialité de la marche et intégrer l'accessibilité universelle aux aménagements
- Améliorer l'attrait du vélo comme mode de transport utilitaire
- Modérer la circulation automobile sur le réseau local
- Améliorer l'attrait du transport collectif et des modes alternatifs à l'auto-solo
- Optimiser le stationnement
- Améliorer le transport industriel et commercial des secteurs Saint- Patrick, Newman/Angrignon
- Assurer la planification intégrée et intégration des transports dans les projets
- Inciter les résidents et les travailleurs à utiliser les modes de transport alternatifs
- Améliorer la qualité de vie des résidents - Créer un arrondissement plus durable



**Y-a-t-il d'autres solutions que vous aimeriez partager ?**

# Suite du processus





# Suite du processus

- Deux liens à retenir
  - pour télécharger cette présentation : [www.realisonsmtl.ca/pldlasalle](http://www.realisonsmtl.ca/pldlasalle)
  - pour envoyer vos commentaires / mémoires : [info.travaux.lasalle@ville.montreal.qc.ca](mailto:info.travaux.lasalle@ville.montreal.qc.ca)
- **Dépôt de mémoires avant le 15 mai**
- Poursuite de la réflexion sur les pistes de solution
- Priorisation des différents types d'intervention
- Consultation publique du résultat de notre réflexion en novembre 2016
- Dépôt du rapport final (automne 2016)



# 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

[www.realisationsmtl.ca/pldlasalle](http://www.realisationsmtl.ca/pldlasalle)

[info.travaux.lasalle@ville.montreal.qc.ca](mailto:info.travaux.lasalle@ville.montreal.qc.ca)