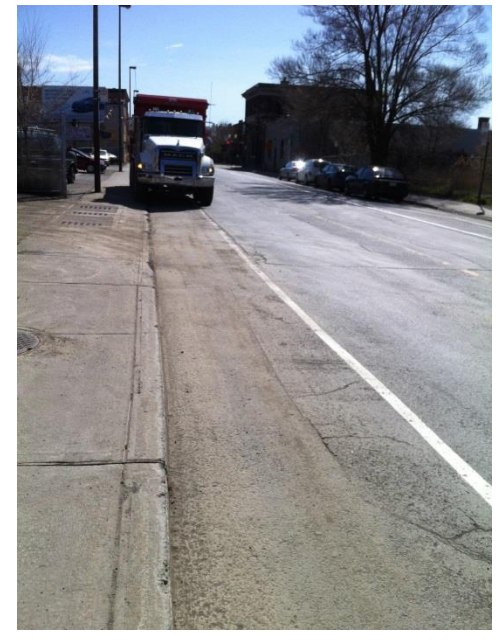


Pour un réseau cyclable sécuritaire, cohérent et bien connecté dans le Grand Sud-Ouest

Regroupement Grand Sud-Ouest – Version Février 2018



Sommaire

Faits saillants.....3

I. Introduction et mise en contexte du regroupement vélo Grand Sud-Ouest.....4

1. L’importance des transports actifs.....4

2. Les quartiers du regroupement Grand Sud-Ouest.....5

3. Présentation des organismes/projets instigateurs de la démarche.....5

4. Dynamiques communautaires propres à chacun des quartiers.....5

5. Sources et démarches locales.....5

II. Opportunités, défis et principes d’aménagements en faveur du vélo.....7

1. L’enclavement des quartiers du Grand Sud-Ouest et les profils de mobilité.7

2. Influence du type de piste sur la sécurité des déplacements.....9

3. La cohabitation avec le camionnage9

4. Les mesures d’apaisement de la circulation.....10

5. Assurer un entretien régulier11

6. La participation des acteurs citoyens et communautaires.....11

III. Les grands enjeux du réseau actuel : connectivité, sécurité et réaménagement.....12

1. Problèmes du réseau : ruptures, manque de structure et de connectivité.....12

Les axes Nord Sud12

Les axes Est-Ouest.....12

2. Intersections dangereuses14

IV. Recommandations du regroupement: planifier le réseau de demain17

1. Développer un réseau connecté.....17

Axes Est-Ouest17

Axes Nord-Sud17

2. Développement du réseau Bixi vers l’ouest18

Annexes19

Cartes de synthèse20

Mission des organismes impliqués dans la démarche.....23

Tableaux et figures24

Bibliographie33

Ce document est réalisé grâce au soutien financier du programme Quartiers 21 financé par le Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux du Centre-Sud-de-l’île-de-Montréal et la Ville de Montréal. Merci également à Québec en forme pour le soutien à la Table de développement social de LaSalle ainsi qu’à la Table d’action et de concertation jeunesse et à leurs partenaires.

Les contributeurs au rapport : Mélika Bazin, Cédric Glorioso-Deraiche, Tania Gonzalez, Manon Pawlas, Nahoé Tardif et Jonathan Théorêt.



Faits saillants

Les déplacements à vélo ont considérablement augmentés à Montréal au cours des dernières années et se font de plus en plus en toutes saisons. En effet, on dénombre 240% de plus de cyclistes utilitaires entre 2000 et 2015 (Vélo Québec, 2015). Les adeptes de vélo contribuent à réduire l'intensité du trafic automobile, jouissent d'une meilleure forme physique et sont généralement plus rapides que les automobilistes sur de petites distances (moins de 8 km). Bien que le réseau cyclable ait lui aussi évolué, beaucoup de chemin reste à faire pour que le vélo devienne une des options de transport principales sur l'île, particulièrement à l'extérieur des quartiers centraux.

C'est notamment le cas des quartiers du Grand Sud-Ouest (GSO : Lachine, LaSalle, Petite-Bourgogne, Verdun, Pointe-Saint-Charles et Ville-Émard/Côte-Saint-Paul), qui ont en commun d'être des territoires fragmentés et enclavés par des infrastructures métropolitaines (Canaux de Lachine et de l'Aqueduc; autoroutes 20, 15 et l'échangeur Turcot; voies ferrées). Si cette situation pose des défis à l'ensemble des modes de transport, les difficultés sont encore plus grandes pour les piétons et les cyclistes. Au sommet des préoccupations pour les cyclistes du GSO : l'insécurité des intersections et celle liée à la cohabitation avec des véhicules lourds; les ruptures ou le manque de connexion entre les réseaux et l'entretien du réseau cyclable.

Face à ces doléances, plusieurs organismes du GSO ont mis en commun leurs efforts afin de compiler les grands constats issus de démarches locales afin de proposer des améliorations cohérentes et concertées afin d'améliorer le réseau cyclable de ce coin de l'île de Montréal. Les principales recommandations sont :

- **Un réseau sécuritaire** : À la lumière des nouvelles pratiques d'aménagement urbain et de mesures d'apaisement de la circulation, il est nécessaire de repenser ces intersections pour offrir à chaque usager une traversée sécuritaire, prenant en compte les enjeux de vitesse et de visibilité rencontrés par les automobilistes et particulièrement par les conducteurs de véhicules lourds, très présents dans nos quartiers. Des espaces dédiés aux cyclistes et protégés du trafic sont de mise autant que possible.
- **Un réseau cohérent et bien connecté** : Les cyclistes veulent être en mesure de se rendre du point A au point B sans faire de détour ou devoir affronter des zones non sécuritaires. Le caractère utilitaire des déplacements à vélo requière un réseau connecté inter-arrondissement, facile à utiliser pour les usagers les plus vulnérables. Les axes doivent être choisis stratégiquement et permettre des déplacements efficaces en tout temps. Les aménagements doivent être entretenus rigoureusement (notamment au niveau du marquage) afin d'encourager leur utilisation et d'offrir des conditions favorables de circulation.

- **Un réseau bien entretenu** : Les cyclistes sont particulièrement exposés aux éléments extérieurs : poussière, débits, précipitations et cavités sur la chaussée. Avec la montée en popularité du vélo d'hiver, il est essentiel que le réseau cyclable soit déneigé et déblayé.



I. Introduction et mise en contexte du regroupement vélo Grand Sud-Ouest

À l'heure d'un tournant en faveur de la mobilité durable misant principalement sur les transports actifs, Montréal allonge et consolide son réseau cyclable année après année afin d'atteindre les objectifs de son Plan de transport. Or, les besoins sont nombreux, tels que le souligne le dernier plan-cadre vélo de la Ville de Montréal, et les ressources limitées (Ville de Montréal, 2017). Dans ce contexte, la Ville de Montréal priorise les interventions à réaliser au fil du temps.

Ce faisant plusieurs pistes sont créées sans connexion avec le reste du réseau ou encore avec des ruptures de circuits qui compromettent la sécurité, la convivialité et la connectivité des liens cyclables. En second lieu, certains territoires sont laissés-pour-compte puisque les paramètres de sélection privilégient les quartiers centraux. Pour ces deux raisons, les organismes et partenaires du regroupement Grand Sud-Ouest ont choisi de s'unir et de se concerter afin de présenter à la Ville de Montréal et son comité vélo une vision commune des interventions à mener sur notre territoire afin de réfléchir aux stratégies d'insertion permettant une transition modale vers les transports actifs.

1. L'importance des transports actifs



Bien que les bénéfices des déplacements actifs ne soient plus à démontrer, il nous est apparu important de rappeler ici quelques-uns des éléments qui rendent leur pratique très importante au niveau de la santé, de l'environnement et de l'égalité d'accès aux services.

Vélo et environnement : réduire les émissions de GES

Considéré comme un enjeu capital dans la lutte contre les changements climatiques, la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) constitue un défi de taille pour les années qui viennent. La ville de Montréal s'est d'ailleurs engagée à réduire de 30% ses émissions de GES d'ici 2020 par rapport à 1990 (Ville de Montréal, 2017). Pour atteindre cet objectif, il faut favoriser les alternatives au secteur des transports routiers qui produisait, en 2013, le tiers (33,6 %) des émissions de GES mesurées au Québec (MDDELCC, 2016). Or, la pratique du vélo et de la marche, propulsés par l'énergie humaine, permettent à la fois d'encourager l'activité physique des personnes tout en ne générant aucun GES ou contaminant.

La responsabilité de lutter contre les changements climatiques est partagée et doit être un effort collectif, entrepris par toutes les sphères de la société. Des stratégies d'actions et incitatifs mis en place par les municipalités sont donc essentiels pour encourager la pratique du vélo par les citoyens. Constituant un véritable choix de société, la mise en place d'un réseau de transports actifs, efficace et

sécuritaire, permettra aux citoyens d'agir concrètement et à leur échelle pour réduire les émissions de GES individuelles afin d'amorcer une réduction de la dépendance des villes au pétrole.

Vélo et santé

En plus de ne pas générer de polluants dans l'air que nous respirons, la pratique du vélo participe à la réduction de la sédentarité, quatrième facteur de risque de mortalité au niveau mondial (OMS, 2010, p7). Afin de prévenir les maladies cardio-vasculaires, l'OMS préconise de pratiquer une activité physique de 60 à 300 minutes par semaine, dépendamment de l'âge, pour en retirer un bénéfice sur la santé¹. Pour y contribuer, l'amélioration des conditions de pratique des déplacements actifs tels que la marche et le vélo devraient devenir une cible d'intervention prioritaire notamment chez les jeunes québécois puisque c'est seulement 40% d'entre eux qui seraient suffisamment actifs (Québec en forme, 2012). L'OMS préconise d'ailleurs comme solution de « *revoir les politiques d'aménagement urbain et les politiques environnementales pour faire en sorte que la marche, le vélo et d'autres formes d'activité physique soient accessibles et puissent être pratiqués en toute sécurité* » (OMS, 2010, p37).

Transport et inégalités d'accès à la mobilité

Au-delà de l'efficacité, la marche et le vélo sont également des alternatives plus économiques que l'automobile ou même que les transports collectifs. Pour des personnes vulnérables ou à faible revenus, l'utilisation régulière du vélo permet un meilleur accès aux services (épiceries, service de santé, ressources locales) et une baisse des dépenses reliées au mode de transport (Jouffe, 2014). Enfin, compte-tenu des distances à parcourir sur le territoire du Sud-Ouest, la facilité et l'efficacité des déplacements est un aspect primordial à développer pour le réseau cyclable (DSP, 2006).

Concernant la sécurité des déplacements à Montréal, ce sont les quartiers centraux qui dénombrent le plus grand nombre d'accidents et ce, principalement dû à la densité de la population ainsi qu'au volume de circulation automobile à destination des principaux pôles d'emplois et de services (DSP, 2017). Il est également démontré qu'un taux élevé de personnes blessées est souvent associé à des secteurs plus défavorisés, ceux-ci étant souvent traversés par des artères majeures aménagées de façon non-sécuritaires pour ces usagers les plus vulnérables (Morency et al., 2012). C'est le cas notamment dans certains du grand Sud-Ouest de routes et artères majeures (par exemple: Airlie, Newman, De la Vérendrye, Victoria, Wellington, etc.). De manière générale, il est important de porter une attention particulière aux inégalités socio-économiques des quartiers qui subissent les répercussions des infrastructures routières sur leurs populations.

¹Les 5-17 ans devraient pratiquer une activité physique pendant plus de 60 minutes par jour et les 18 ans et plus, 300 minutes par semaine. (OMS, 2010)



2. Les quartiers du regroupement Grand Sud-Ouest

Le *regroupement Grand Sud-ouest* inclut les quartiers et arrondissements du Sud-ouest de l'île de Montréal, constitué de :

3. Pointe-Saint-Charles
4. Petite-Bourgogne
5. Ville Égard/Côte-Saint-Paul
6. Verdun
7. Lachine
8. LaSalle



La volonté de se regrouper en « regroupement Grand Sud-Ouest » vise à porter à un niveau supérieur les demandes et besoins respectifs de nos milieux. Nous pensons qu'il est indispensable de valoriser la connectivité entre nos quartiers et arrondissements et que la place des transports actifs y est essentielle. Pour ce faire, il est important de continuer à développer le réseau de manière intégrée et efficace pour valoriser et maximiser son utilisation par les piéton.ne.s et cyclistes qui le fréquentent. Le réseau doit répondre aux besoins de connectivité et permettre à ses usagers et usagères de se déplacer de manière confortable et sécuritaire.

3. Présentation des organismes/projets instigateurs de la démarche

La présente réflexion est portée par des organismes communautaires et Tables de quartiers du Grand Sud-Ouest travaillant dans le cadre de différents programmes et projets traitant des enjeux de déplacements actifs, de sécurisation des déplacements quotidiens, d'environnement, de développement du territoire et de leurs dynamiques sociales particulières: la Table de développement social de LaSalle (LaSalle en Santé), Concertation Ville-Émard/Côte Saint-Paul (Quartiers 21 – *Des allées et des parcs*), le GRAME (Comité Transport de Lachine) et Action-Gardien, la Table de concertation communautaire de Pointe-Saint-Charles (l'Opération populaire d'aménagement [OPA] et la démarche Quartiers 21).

Pour l'élaboration du portrait relatif aux enjeux de déplacements actifs sur le territoire, nous avons travaillé en concertation pour faire ressortir au mieux les besoins exprimés par les citoyen.ne.s de nos milieux. Nous avons pu ainsi tisser des liens entre les différents problèmes exprimés et les solutions imaginées pour y répondre.

4. Dynamiques communautaires propres à chacun des quartiers

Les organismes communautaires agissent sur l'ensemble du territoire du Grand Sud-Ouest au niveau de plusieurs enjeux, notamment : la sécurité alimentaire, l'accès au logement, la revitalisation urbaine, le verdissement, l'aménagement, la persévérance scolaire, etc. (voir les missions de chaque organisme en annexe 1).

À l'image de la diversité de leurs milieux, les Tables de quartier ont chacune leur propre culture et mode de fonctionnement et leur dynamique communautaire. Dans cette optique, il nous est important de souligner et respecter la position du quartier de Saint-Henri dont la volonté des membres de la Table de concertation Solidarité Saint-Henri a été de se concentrer sur des enjeux liés, avant tout, à la lutte à la gentrification, à l'accessibilité aux logements et aux transports en commun.

5. Sources et démarches locales

L'expertise acquise grâce à l'expérience de nos organismes ou dans le cadre de nos mandats et comités de travail respectifs nous ont permis d'acquérir une vision globale des problèmes rencontrés. Nous travaillons fréquemment avec des groupes de citoyens engagés (cyclistes ou piétons) mais également parfois avec Vélo-Québec, le Conseil régional en environnement et la Direction régionale de la santé publique (DRSP) qui nous ont fourni des données-terrain essentielles et pertinentes pour alimenter notre réflexion pour la réalisation de ce rapport :

- Dans **Ville-Émard/Côte Saint-Paul** un sondage concernant les déplacements à vélo a été effectué par Concertation Ville-Émard/Côte Saint-Paul auprès de la population en 2016 ce qui a permis de collecter beaucoup d'informations et de donner lieu au rapport : *Recommandations pour l'amélioration du réseau cyclable à Ville-Émard/Côte Saint-Paul*.
- Il en a été de même à **LaSalle** où un sondage effectué auprès de la population en 2017 sur les déplacements à vélo a été réalisé par la Table de développement social de LaSalle et a permis de faire ressortir les enjeux d'efficacité et de sécurité principaux. À LaSalle, le *Plan de déplacement scolaire* réalisé par Vélo-Québec en 2015 a également permis de marquer les bases d'un réseau actif et sécuritaire. Enfin le Plan local de déplacement de l'arrondissement est venu confirmer et clarifier certains de ces enjeux et aspects et nous a permis d'inscrire les recommandations à venir de manière intégrée avec les préoccupations de l'Arrondissement.



- À **Lachine**, le GRAME s'implique sur les enjeux de transport depuis plus de 10 ans, avec une expertise marquée en écofiscalité (mesures incitant les usagers de la route à réduire leurs déplacements en automobile solo avec l'objectif de réduire les émissions de GES québécoises). Impliqué également dans le Comité Transport de Lachine avec d'autres représentants d'organismes, de citoyens et de l'arrondissement, le GRAME suit de près l'ensemble des enjeux en matière de transport pour l'arrondissement de Lachine et des secteurs voisins. La reconstruction de l'échangeur Turcot en court et de l'échangeur Saint-Pierre à venir font partie des enjeux principaux suivis par le Comité Transport de Lachine.
- Dans **Pointe-Saint-Charles**, les démarches de consultations se sont concentrées plus globalement sur la sécurité des déplacements des usagers vulnérables (piétons et cyclistes) sur son territoire. Ainsi plusieurs études ont été compilées pour rédiger un *portrait (2017) des enjeux et solutions proposées pour améliorer la sécurité des déplacements dans la portion sud du quartier* : un plan de déplacement par Vélo Québec autour des écoles du quartier (2014), la démarche de consultation citoyenne « Es-tu Welling » initiée par Action-Gardien (2014) et la démarche plus récente de transport-déplacement (2016-2017) initié par l'Opération populaire d'aménagement (OPA). Un document similaire est en cours de rédaction pour la portion nord du quartier et viendra compléter les enjeux de la portion sud.
- **Petite-Bourgogne** : Les éléments rapportés pour le territoire de la Petite-Bourgogne proviennent du « Rapport d'étape du projet de piste cyclable » datant de 2014 et réalisé dans le cadre du projet Quartiers 21 : le *Sentier de la Bourgogne*. Les données proviennent d'observations terrain/comptages; de sondages et de deux consultations publiques. Les interventions d'aménagement favorables au vélo sont demandées en priorité sur Saint-Jacques, Saint-Antoine et sur Notre-Dame. Les cyclistes effectuent majoritairement des déplacements de type « fonctionnels », c'est-à-dire que le vélo est le mode de transport utilisé quotidiennement pour se rendre au travail ou accomplir ces tâches quotidiennes plutôt que de type « plaisance ». On note aussi un manque de supports à vélo et les demandes se concentrent sur des infrastructures dédiées aux cyclistes séparés des voitures. La plus forte demande est d'avoir une piste bidirectionnelle sur Saint-Jacques.
- **Verdun** : En ce qui attrait au territoire de Verdun, la Table de concertation locale : Concertation en développement social de Verdun ne travaillant pas actuellement sur le réseau cyclable de l'arrondissement, le comité a plutôt opté pour le parti-pris de se référer aux recommandations touchant le vélo incluses dans le Plan local de déplacement (PLD) de Verdun lancé le 5 septembre dernier. Dans le cadre de la conception du PLD, non seulement des consultations ont été menées auprès de chacun des districts de l'Arrondissement, mais un comité « *Pour des infrastructures*

cyclables d'inspiration néerlandaise à Verdun » a été mis sur pied. Les recommandations de ce comité sont intégrées au PLD. Celles-ci proposent une approche originale consistant à créer un réseau cyclable structurant, hiérarchisé et conviviale répondant aux critères d'accessibilité, de cohérence, de confort, d'efficacité et de sécurité. Selon cette proposition, ce réseau se déploierait à la façon d'un maillage de connections (fils, pistes) régulier permettant de couvrir et donc d'accéder à tout le territoire de l'arrondissement et de se connecter aux autres quartiers (voir carte ci-dessous, p, 121 du PLD).

Notre objectif est de proposer des améliorations pour offrir un réseau structuré qui permette des déplacements à vélo efficaces et sécuritaires entre nos arrondissements et vers le reste du réseau montréalais.



II. Opportunités, défis et principes d’aménagements en faveur du vélo.

1. L’enclavement des quartiers du Grand Sud-Ouest et les profils de mobilité.

Bien que les arrondissements et quartiers du « Grand Sud-Ouest » rencontrent chacun des problématiques bien particulières, nombreux sont aussi les problèmes et solutions qui les relient. En effet, ceux-ci ont en commun la particularité d’être d’anciens territoires industriels particulièrement fragmentés (Centraide, 2008) et enclavés. Ils sont aujourd’hui à la fois entourés et traversés par de nombreuses fractures urbaines tout en étant ponctués d’ensembles industriels : les autoroutes 20 et 15, la R-138 menant au pont Honoré-Mercier, les voies de chemin de fer (la ligne Vaudreuil-Hudson de l’AMT, l’emprise importante du Canadien Pacifique (CP) et du Canadien National (CN) sur nos territoires, les échangeurs Turcot et Saint-Pierre, et enfin, les canaux de Lachine et celui de l’aqueduc. Les obstacles physiques forment aujourd’hui une véritable barrière qu’il est difficile de franchir et ce, pour tous les modes de transport (actifs, collectifs et automobile). Les quartiers avoisinants sont ceux de Notre-Dame-de-Grâce, Westmount, Ville-Marie, Côte-Saint-Luc et Dorval situés au Nord de la zone délimitée comme étant le « Grand Sud-Ouest ». Une grande partie de nos territoires sont encadrés par le canal de Lachine et longent le fleuve Saint-Laurent. Ils ont un relief plat qui favorise le déplacement à pied et à vélo.

Malheureusement, aujourd’hui encore, l’automobile est le mode de transport largement privilégié par les Montréalais. Les citoyen.ne.s de l’arrondissement du Sud-Ouest (Pointe-Saint-Charles, Petite-Bourgogne, Saint-Henri et Ville-Émard/Côte Saint-Paul) démontrent cependant un intérêt pour les transports actifs et collectifs. En effet, la proportion de travailleurs qui choisissent ces modes de transport y est de 56,3% comparativement à 47,9 % à Montréal (Paquin, 2015). Cette proportion est grandement encouragée par la présence du métro avec les lignes verte et orange qui permet à l’arrondissement d’être directement relié au centre-ville (huit stations dans l’ensemble du Sud-Ouest); la proximité du centre-ville et la présence d’un réseau de pistes et parcours à pied et à vélo.

D’autres secteurs, particulièrement enclavés comme l’arrondissement de Lachine, où le métro ne se rend pas, et celui de LaSalle, qui ne possède qu’une station à son extrémité Est, doivent faire face à de plus grands défis de connectivité avec le centre-ville et les secteurs limitrophes. On dénombre d’ailleurs une proportion bien inférieure de déplacements actifs et d’usage des transports en commun pour se rendre au travail : 36,2% pour LaSalle et seulement 31,2% pour Lachine (voir tableau Population selon le mode de transport, Statistique Canada, ENAP, 2011). Bien que les deux arrondissements bénéficient de lignes de bus express permettant d’améliorer les capacités et l’expérience des déplacements aux heures

de pointe, les impacts directs et importants des travaux de l’échangeur Turcot (détours, congestion, etc.) mitigent ces efforts. Depuis le début des travaux, ces lignes ont largement perdu en efficacité (temps de trajet et ponctualité). À ce propos, plusieurs citoyen.ne.s ont critiqué le service d’autobus desservant ces deux territoires lors d’une consultation publique menée par la société de transport de Montréal (STM) le 30 novembre 2016 au théâtre Paradoxe. Les principales doléances concernaient la ponctualité, les circuits ayant de nombreux détours et même l’absence de passage d’autobus.

Pourtant, les cyclistes du Grand Sud-Ouest ont des besoins en déplacement comme tous les autres résident.e.s du secteur peu importe le mode de transport qui est utilisé. En effet, une proportion de plus en plus grande de cyclistes utilise ce mode de transport pour effectuer des déplacements vers une destination précise plutôt que seulement comme un loisir sur les berges du canal ou du fleuve. De plus, les déplacements en vélo sont de plus en plus multi-destinations et pas seulement en fonction d’un déplacement entre un lieu de domicile et un lieu de travail. Plusieurs lieux de consommations, de services et de plaisances font office de générateur de déplacements pour la population cyclistes tout comme celle des autres modes de transport en milieu urbain : l’épicerie, la pharmacie, le dentiste, la garderie, les centres d’achats, les musées, etc.

Par ailleurs, pour faciliter et favoriser les déplacements cyclistes longue distance il serait souhaitable de lier les solutions existantes en transport collectif avec les besoins de déplacements des cyclistes. Pour ce faire, nous pourrions équiper les autobus de supports à vélo (par ex. : sur le devant) facilitant le transport intermodale des cyclistes en déplacement. De plus, il serait optimal de permettre le transport des vélos dans le 1^{er} et le dernier wagon du métro (dans les heures où c’est possible) pour disperser les cyclistes de part et d’autres de la ligne et décongestionner l’extrémité du 1^{er} wagon.

Population occupée de 15 ans et plus selon le mode de transport utilisé pour se rendre au travail (part modale en %)*

	Lachine	LaSalle	Verdun	Le Sud-Ouest	Montréal
Auto/moto/camion (conducteur)	64.1	59.1	46.7	40	48.2
Auto/moto/camion (passager)	4	3.9	3.4	2.6	2.9
Transport collectif	23.3	30.5	40.5	41.8	36.3
À pied	6.6	4.9	6.2	10.3	8.5
Vélo	1.3	0.8	2.2	4.2	3.2
Somme transport actif et collectif	31.2	36.2	48.9	56.3	48

Source : Statistique Canada, enquête nationale auprès des ménages, 2011



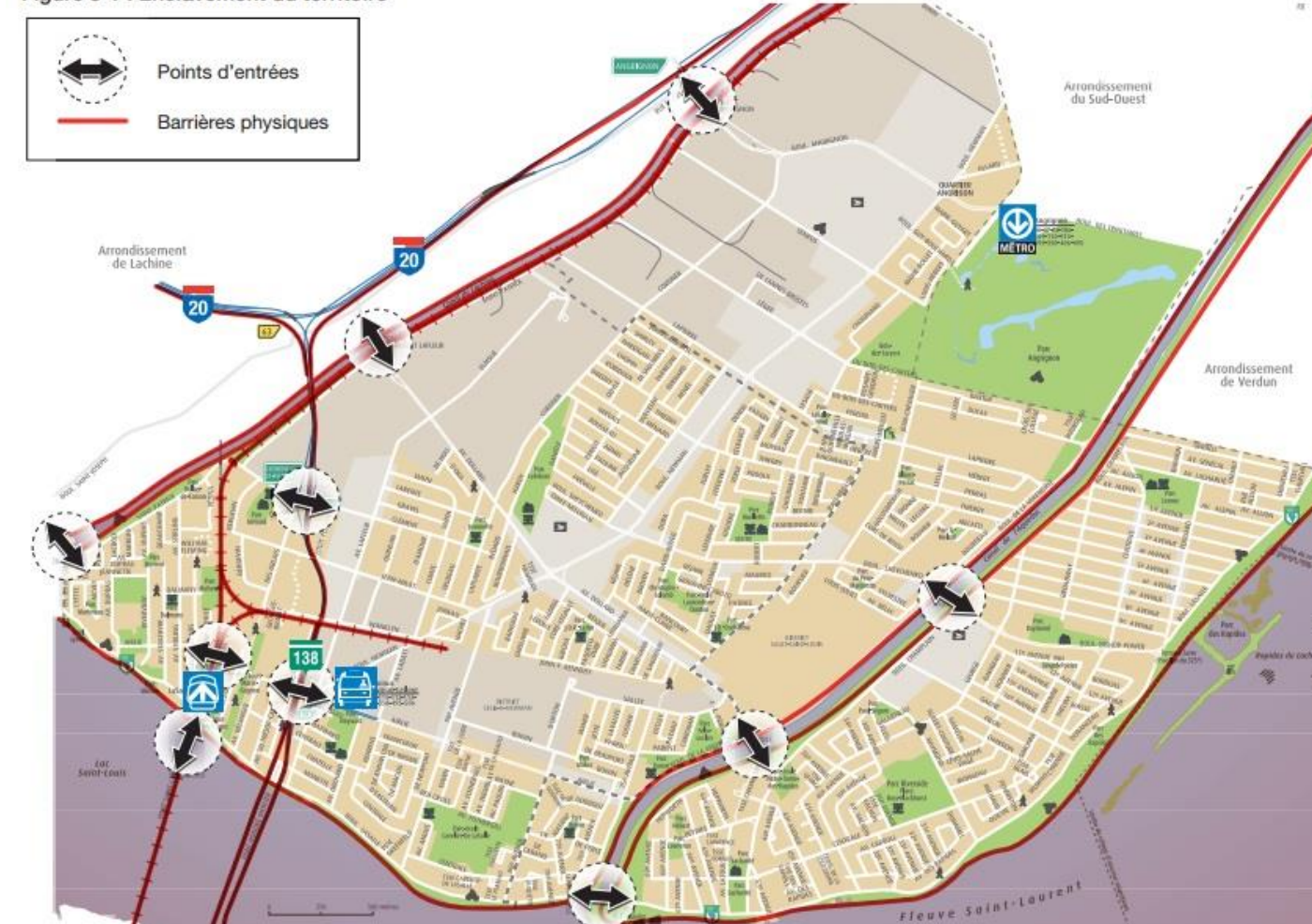
Aparté sur l'approche différenciée entre les sexes en matière de transport

Il est également essentiel de mentionner que les femmes sont souvent presque deux fois plus nombreuses que les hommes à utiliser les transports en commun dans les territoires du Grand Sud-Ouest (voir tableaux de données complets en annexe p.24). Cette situation n'est pas sans lien avec le revenu de la gente féminine, moins élevée que celui des hommes ainsi qu'un taux plus faible de détention d'un permis de conduire (Conseil des Montréalaises, 2016 et 2013). En contrepartie, elles sont presque trois fois moins nombreuses à se déplacer en vélo, notamment dans les territoires de LaSalle et Lachine entre autres à cause d'un sentiment d'insécurité plus élevé qui témoigne de l'importance de déployer des efforts pour aménager un réseau sécuritaire, convivial et efficace où les femmes et les enfants se sentiront bien (Ville de Montréal, 2002). À ce propos, il importe de tenir en compte les principes d'aménagement des environnements urbains sécuritaires adoptés dans les analyses de différents organismes tels que Prévention Sud-Ouest. Ces derniers analysent la signalisation, la visibilité, l'affluence, la surveillance formelle et l'appel à l'aide, l'aménagement et l'entretien des lieux, et la participation de la communauté pour mieux comprendre l'influence de l'environnement urbain sur le sentiment de sécurité de ses utilisatrices. Enfin, les femmes ont des boucles de déplacements plus complexes, plus nombreuses et plus locales (notamment pour aller chercher les enfants, faire les courses, etc.) se qui met en relief l'importance de déployer les réseaux de transports vers les services de proximité quotidiens (Conseil des Montréalaises 2009,2013).



La trame urbaine discontinue, l'éloignement du centre-ville, la présence d'infrastructures métropolitaines (canaux, échangeurs, artères, voies ferrées, etc.) entraînent l'enclavement de certains quartiers et du même coup, une grande tendance aux déplacements automobiles. Certains secteurs sont d'ailleurs particulièrement congestionnés par un réseau automobile inadapté au trafic d'une telle ampleur (ex : résident.e.s de Lasalle situés à l'Est de la R138 qui n'ont qu'un point d'entrée/sortie dans l'arrondissement via le réseau supérieur, voir carte ci-après) (PLD LaSalle, 2017). Les déplacements à vélo peuvent donc constituer de véritables alternatives, efficaces, notamment dans le contexte des travaux de l'échangeur Turcot et dans quelques années de l'échangeur Saint-Pierre.

Figure 3-1 : Enclavement du territoire



2. Influence du type de piste sur la sécurité des déplacements

On utilise souvent les termes « piste » ou « voie » cyclable pour désigner indistinctement tout type d'infrastructure, marquage ou espace désigné pour la circulation des cyclistes. Pourtant, il existe une variété d'aménagements qui offrent un niveau de sécurité et de confort distincts. Voici donc une courte définition des principaux type d'aménagement présents dans le Grand-Sud-Ouest :

Piste cyclable en site propre : « Une piste cyclable en site propre est un chemin unidirectionnel ou bidirectionnel dédié exclusivement à la circulation des vélos » (Vélurbaniste).*

*La ville de Montréal fait la distinction entre les pistes en site propre et les pistes sur rue. Les 1ères sont complètement séparées physiquement de la chaussée dans une infrastructure dédiée tandis que les pistes sur rue sont aménagées sur la chaussée avec une barrière physique les séparant du trafic.

Chaussée désignée : « Une chaussée désignée est une voie cyclable signalée par un panneau jaune et un marquage au sol (symbole de vélo et chevrons peints à intervalles réguliers) indiquant aux cyclistes et automobilistes qu'ils circulent conjointement sur la chaussée » (Vélurbaniste).

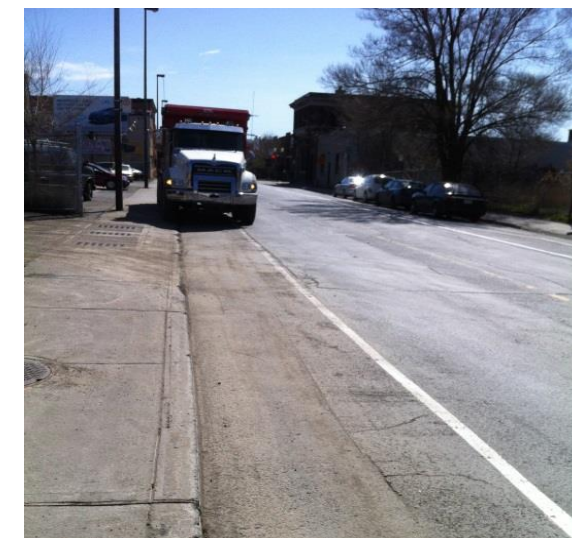
Bande cyclable : « Une bande cyclable est une voie unidirectionnelle ou bidirectionnelle située en bordure de la chaussée, séparée de la circulation automobile par des délinéateurs (bollards), un revêtement distinct ou un marquage au sol » (Vélurbaniste).

De façon globale, les seules pistes en site propre (séparation physique) que l'on retrouve dans le Grand Sud-Ouest sont celles qui longent les canaux de Lachine et De l'Aqueduc ainsi que celle des berges du fleuve Saint-Laurent. Le reste du réseau cyclable est donc composé de bandes cyclables, de chaussées partagées et de pistes sur rue. C'est le cas pour l'arrondissement de LaSalle où, dans les dernières années, des bandes cyclables ont été tracés sur Dollard, Cordner, Lapierre, ou dans le quartier Pointe-Saint-Charles sur la rue Wellington. Ces rues sont assez larges (2 voies bidirectionnelles donc 4 voies) et nombreux sont les camions qui y circulent à vitesse élevée (surtout dans l'arrondissement de LaSalle). La place des cyclistes y est peu respectée et le manque d'aménagement ne favorise pas la prise en compte de ces derniers par les automobilistes.

Certes il est apprécié de voir apparaître un élargissement du réseau cyclable montréalais, cependant si les aménagements ne sont pas fait de manière sécuritaire les voies sont peu utilisées et



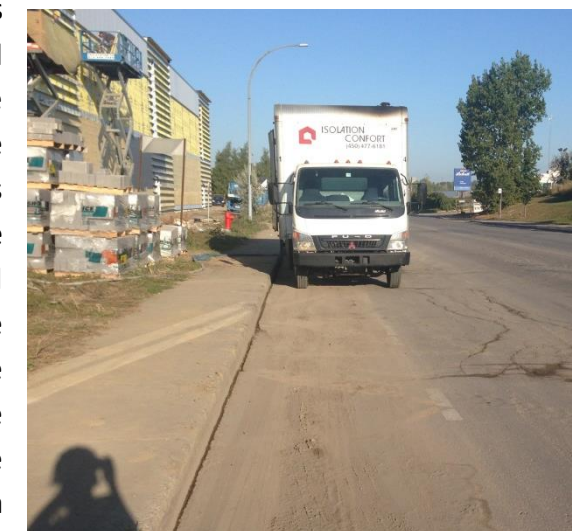
nombreux sont les cyclistes qui choisissent d'emprunter les trottoirs notamment aux abords des intersections. Sur les 112 km de voies cyclables dans le Grand-Sud-Ouest, plus de la moitié sont composées de pistes en site propre le long des canaux de Lachine, de l'Aqueduc et des berges du fleuve (66 km). Mais si on exclut ces pistes en site propre qui parcourent de grande distance est-ouest, on ne retrouve que 15,25 km de piste aménagé de façon sécurisée (soit en site propre ou sécurisé sur rue avec une barrière physique). Le reste des voies cyclables est composé de bandes cyclables et de chaussée désignée non-sécurisés (30,57 km). Il n'y aurait donc que le 1/3 des voies cyclables dans le réseau du Grand-Sud-Ouest qui serait sécurisés pour assurer la pleine protection des cyclistes qui le parcourent.



D'ailleurs, une récente étude américaine conclut que « la sécurité des cyclistes augmente de 89% lorsqu'ils roulent sur une piste cycle séparée physiquement des automobilistes » (La Presse, 5 août 2017). Nous considérons, par conséquent, qu'il est indispensable de sécuriser ces tracés et d'aller le plus possible vers des pistes en site-propre ou sur rue afin d'aller vers un réel partage de la route.

3. La cohabitation avec le camionnage

Une des nuisances les plus importantes brimant la quiétude des habitants est la circulation automobile et le camionnage de transit, aussi bien dans les rues résidentielles que dans les artères du quartier. Sur ce point, il est indispensable d'assurer une concertation avec le ministère des Transports afin de planifier de nouvelles voies de contournement permettant de faire dévier, en dehors des quartiers résidentiels, le trafic automobile pendulaire et le camionnage dont la destination finale n'est pas dans le Grand Sud-Ouest. De plus, il est nécessaire de limiter le camionnage de transit traversant le Grand Sud-Ouest d'un bout à l'autre comme c'est par exemple le cas pour la zone industrielle de LaSalle. En effet, celle-ci est un important générateur de déplacements pour le transport de marchandises dans la région métropolitaine. Tout le camionnage qui la concerne



pourrait être conçu de manière à éviter l’emprunt des artères et des rues résidentielles et commerciales du Sud-Ouest. L’impact de cette mesure serait réel puisqu’elle désengorgerait considérablement le réseau routier local d’un camionnage lourd, nuisant à la qualité de vie et à la sécurité des déplacements de la population qui y habite.

D’autre part, au-delà des problématiques liées au bruit et à l’engorgement de la circulation, les risques d’accident sont encore plus présents et souvent bien plus grave lorsqu’un véhicule lourd est concerné. En effet, la masse physique que représentent les camions, leur emprise sur la route ainsi que leurs angles morts (un petit véhicule peut s’y cacher) ne laissent pas beaucoup de chances aux piétons ou cyclistes lorsqu’il y a collision (SAAQ, Ville de Montréal, 2017). Cette cohabitation entre les usagers vulnérables (piétons et cyclistes) et les véhicules lourds a fait couler beaucoup d’encre cette année. En plus d’avoir fait les manchettes à causes d’accidents malheureux qui ont coûté la vie à 50 piétons entre 2007 et 2016 (Ville de Montréal, 2017). Pas plus tard que le 21 août dernier, une femme octogénaire a été happée mortellement par un camion à Lachine lorsqu’elle tentait de franchir la rue en tout respect de la signalisation (Deland, 2017). Cette situation démontre à quel point la cohabitation camion-auto-vélo est complexe en milieu urbain et que des actions concrètes sont nécessaires pour prévenir et changer les comportements de ces différents usagers afin de réduire les accidents graves.



Photos ci-dessus dans l’ordre :

- 1) Trafic de camion rue Saint-Patrick entre De l’Église et Monk (accès à la piste du Canal de Lachine)
- 2) Camion sur la bande cyclable sur De l’Église à la hauteur de Eadie
- 3) Camion stationné sur la bande cyclable rue Cordner à LaSalle
- 4) Marquage effacé et camionnage rue Lapierre à LaSalle

Cet enjeu majeur a fait l’objet de nombreuses consultations dont :

- Ville de Montréal, Commission sur le transport et les travaux publics : Cohabitation entre les usagers vulnérables et les véhicules lourds en milieu urbain, dans l’optique de la « vision Zéro » en matière de sécurité routière (mars-avril 2017)
- Société d’assurance automobile du Québec (SAAQ), Consultation publique, la sécurité routière, ça nous concerne tous! (2017)

Dans son rapport synthèse, la SAAQ résume plusieurs propositions citoyennes et d’organismes pour améliorer la cohabitation avec les véhicules lourds en milieu urbain. Ces recommandations vont de privilégier le choix de camions de plus petites dimensions pour la circulation en milieu urbain à la révision complète des règles de circulation en ville. Ce constat n’est guère surprenant car à la question « Considérez-vous que les comportements des conducteurs de véhicules lourds se sont améliorés depuis les dernières années » (N=2744), 51,4% des répondants affirment que ceux-ci se sont détériorés ou sont restés les mêmes contre 34,8% qui y voient une amélioration (SAAQ, 2017).

4. Les mesures d’apaisement de la circulation

La cohabitation des usagers de la voie publique est un enjeu important pour la sécurité de la population urbaine. La densité du trafic et les vitesses de circulation élevée engendrent des accidents qui pourraient être évités grâce à des mesures d’apaisement de la circulation apportées à la trame urbaine. Par exemple, la politique **Vision zéro décès**, telle qu’adoptée par la Ville de Montréal, incite les municipalités à implanter des mesures visant à réduire la vitesse de circulation des automobiles pour éviter une mort supplémentaire sur nos routes. Les données probantes en santé publique font la démonstration qu’une collision à 50 km/h a 75 % de probabilité de causer un décès pour la victime. Ce chiffre baisse à 40 % pour une collision à 40 km/h et à 10 % pour une collision à 30 km/h (SAAQ, 2016).

Néanmoins, il ne suffit pas d’agir sur la vitesse de circulation automobile pour assurer la sécurité des déplacements actifs. Une planification majeure des mesures de réaménagement urbain est nécessaire pour remédier aux problématiques de sécurité rencontrées quotidiennement par les usagers vulnérables de la route. Parmi les mesures souhaitées, la réduction de la voie de circulation, l’implantation de saillies de trottoirs, l’interdiction de stationnement à 5 mètres des intersections (avec marquage jaune), l’aménagement de dos-d’âne dans les secteurs résidentiels, l’ajout de pistes cyclables en site propre et le maintien d’un marquage au sol permanent pour les passages piétons et les voies cyclables sont des mesures prisées pour assurer la sécurité des usagers de la voie publique.

La **Vision zéro** implique donc beaucoup plus qu’une sensibilisation à l’égard des réalités vécues par les automobilistes, camionneurs et usagers vulnérables de la route en vélo ou à pied. Elle implique une prise de conscience généralisée où la Ville a le devoir de mettre tout en place pour éviter un nouveau décès que



ce soit sur nos routes, à une intersection ou à un tronçon de rue dangereux, particulièrement dans le cas où ce dernier aurait pu subir un réaménagement pour le rendre plus sécuritaire. Malheureusement, la dangerosité de nos routes est encore trop commune à Montréal où ces dernières ont été aménagées il y a une centaine d'années en fonction d'un parc automobile moins important qu'aujourd'hui et suivant des choix de mobilité durable fort différents de ceux du 21^e siècle. Ces réaménagements physiques du réseau routier sont donc plus que nécessaires pour corriger les erreurs du passé pour ne plus avoir à les répéter dans l'avenir.

Photo ci-dessus : traverse piétonne boulevard Monk, Ville Émard/ Côte St Paul

5. Assurer un entretien régulier

Dans le but de favoriser l'utilisation des pistes cyclables existantes il est important de renforcer les mesures de sécurité de ces dernières en assurant un entretien rigoureux et régulier du réseau. En effet, il arrive souvent que l'état de la piste la rende impraticable ou soit la cause de risques majeurs pour les cyclistes.

La taille des voies cyclables, relativement étroites ne permet souvent pas aux cyclistes une grande capacité de manœuvre dans leur trajectoire. Leur position, en bordure de la chaussée, les rends vulnérable aussi bien aux risques d'emportierage, aux accumulations d'eau, de neige, de poussière et de débris mais également aux trous (nids de poules) et changements de niveaux de la route. Ces éléments font souvent en sorte que les cyclistes doivent adapter leur trajet pour éviter les obstacles rencontrés ce qui augmente de beaucoup leur vulnérabilité. Le marquage, souvent effacé après l'hiver et le manque d'éducation faite auprès des automobilistes quant au respect des réalités rencontrées par les cyclistes ne favorise pas non plus la sécurité de leurs déplacements.



Pour anticiper ces problèmes, il est donc capital :

- a. D'assurer systématiquement l'entretien des marquages et de l'état des pistes (nids de poules, propreté, déneigement), dès le début de la saison, si ce n'est toute l'année.
- b. Dès que possible, d'élargir les voies et d'ajouter des délinéateurs (bollards) pour assurer le respect des conditions de circulation des cyclistes et leur permettre plus de confort et de marge de manœuvre.
- c. D'éduquer et de sensibiliser les automobilistes aux problématiques rencontrées par les cyclistes et piétons pour qu'ils adaptent leur conduite notamment concernant la distance à respecter lors du déplacement d'un cycliste (la distance de 1 m dans une zone de 50 km/h et moins étant souvent négligée).
- d. De s'assurer du bon suivi et de l'évaluation des mesures mises en place afin de les ajuster si nécessaire.

Photo ci haut : voie cyclable en mauvais état (nids de poules) sur Cordner, LaSalle

6. La participation des acteurs citoyens et communautaires

Avant de continuer la lecture de ce rapport, il est important de mettre en évidence que les souhaits exprimés ici sont le travail d'une multitude de démarches de participation citoyenne par les différents groupes impliqués et rassemblés autour du regroupement vélo Grand Sud-Ouest (tels que décrits précédemment). Les recommandations d'amélioration et de bonification du réseau cyclable existant sont donc tributaires des discussions et des réflexions entamées avec plusieurs regroupements citoyens et comités « transport » interne à nos structures communautaires. La nécessité d'impliquer la population locale et les groupes communautaires locaux dans la planification du réseau cyclable de demain est donc essentielle pour obtenir une acceptabilité sociale nécessaire pour la pleine réussite et réalisation des aménagements cyclables souhaités.

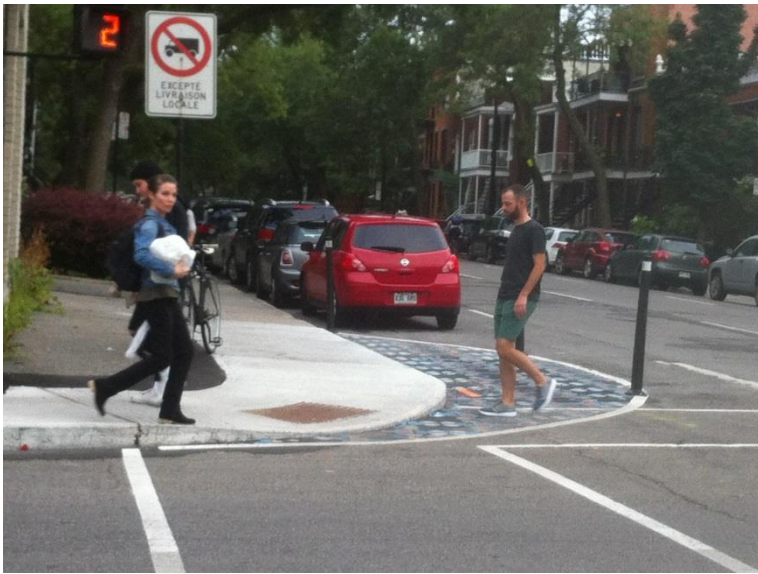


Photo ci haut : Saillie de trottoir virtuelle pour sécuriser l'intersection (métro Beaubien, Rosemont)



III. Les grands enjeux du réseau actuel : connectivité, sécurité et réaménagement

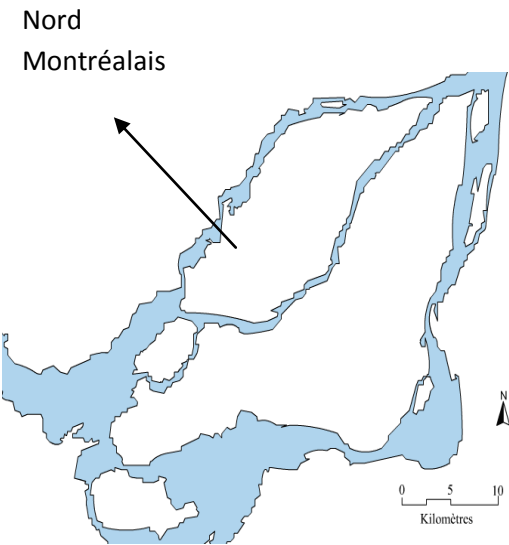
La mobilité active se doit d’être supportée par des mesures d’aménagement efficaces et sécuritaires. À plusieurs endroits stratégiques notamment aux abords des institutions scolaires nous rencontrons des problématiques récurrentes au sein de nos territoires. Le manque de connectivité, de mesures d’apaisement de la circulation, de corridors sécuritaires, de promenades piétonnières et d’éclairage adéquat sont quelques-uns des défis rencontrés au sein de nos territoires.

1. Problèmes du réseau : ruptures, manque de structure et de connectivité

Tel qu’énoncé précédemment, le développement urbain des quartiers du Grand Sud-Ouest a créé un territoire ponctué de ruptures physiques, ce qui pose un défi quant à la connexion avec le réseau routier montréalais. Celles-ci incluent les autoroutes 20 et 15, le tracé du chemin de fer, les canaux de Lachine et de l’Aqueduc et plus des échangeurs Turcot et St Pierre. À ceci s’ajoute les tronçons de rues et des intersections mal aménagés qui se révèlent dangereux à emprunter en transport actif et constituent une forme de barrière (p.ex. : intersections dangereuses, passages sous viaducs, etc.). Ces ruptures engendrent inévitablement des problèmes de sécurité et obligent à faire des détours qui réduisent l’efficacité et l’attractivité du transport à vélo.

Les axes Nord Sud

Les déplacements Nord-Sud² sont particulièrement affectés par ces ruptures puisque malgré les tronçons de pistes en place, les circuits n’ont pas été conçus pour les traverser efficacement et de manière sécuritaire. Les connexions permettant de franchir les barrières physiques inter arrondissement sont délaissées. À Lachine par exemple, seule la 6^e avenue comprend une signalisation cyclable, à savoir des bandes cyclables dans les deux directions. Il serait donc nécessaire de prévoir d’autres axes cyclables afin de relier les secteurs Nord et Sud de Lachine, desservant notamment au Nord le quartier Duff-Court et l’école secondaire Dalbé-Viau (voir carte synthèse).



²Lorsque nous parlerons du nord, il s’agira non pas du point cardinal comme tel mais du nord relatif à l’orientation des rues de Montréal.

- **Viaduc Hibernia (Pointe-Saint-Charles)**

Le chemin de fer du Canadien National (CN) divise la portion nord et sud du quartier ce qui complique les déplacements sur cet axe. Quatre voies permettent de traverser cet axe nord-sud, mais seule une d’entre elles inclue une voie cyclable (piste sur rue). Cette dernière est pratique pour les cyclistes en déplacement, mais le fait qu’elle soit unique augmente le trafic, diminue la fluidité et complique la cohabitation entre piétons et cyclistes dû à une intersection mal aménagée qui se révèle dangereuse sous le viaduc et qui réduit la sécurité des déplacements quotidiens des usagers et usagères du transport actif.

Les axes Est-Ouest

Mis à part le réseau récréatif permettant de se déplacer le long du fleuve ou des canaux, la structure du réseau ne permet pas de se déplacer d’Est en Ouest efficacement et de répondre aux besoins utilitaires des personnes en reliant les principaux pôles et générateurs de déplacements (gare, stations de métro, centres commerciaux etc.) et les arrondissements entre eux. Certains axes retiennent particulièrement notre attention :

- **Newman (LaSalle)**

L’avenue (du côté du Sud-Ouest) et le boulevard Newman (LaSalle) est un pôle commercial important et très attractif. C’est un générateur de déplacements important qui pose cependant de nombreux problèmes de sécurité pour les piétons et les cyclistes. La largeur de la rue (trois voies dans chaque sens) n’incite pas au respect des limites affichées et « *la configuration des intersections, qui favorisent les véhicules au détriment des modes actifs (longue distance de traversée), la programmation des feux de circulation qui n’offrent pas suffisamment de temps aux piétons et cyclistes pour traverser, la difficulté des usagers d’estimer le temps alloué pour traverser, le marquage et la signalisation déficientes de certaines traverses et la présence d’îlots de virage à droite* »(PLD Lasalle, p 43)font partie des problématiques principales rencontrées. De plus, les grands stationnements asphaltés dont sont dotés les magasins et centres commerciaux présents de part et d’autre du boulevard favorisent grandement l’accès aux voitures au détriment des transports actifs. La sécurisation des déplacements à vélo n’est assuré ni par la signalisation ni par le marquage. Les cyclistes n’ont souvent d’autres choix que de circuler sur les trottoirs ou à l’intérieur des stationnements. Selon les données de la SAAQ pour les années 2010 à 2014, on retrouve d’ailleurs quatre des huit intersections ayant eu un nombre de collisions élevées, le long du boulevard Newman : aux croisements avec les rues Shevchenko; avenue Dollard; boulevard Angrignon et Lapierre.

Pour appuyer et actualiser ces données, un sondage effectué auprès de la population Lasalloise en 2017 a été réalisé par la Table de développement sociale de Lasalle. Il portait sur les enjeux et défis rencontrés par



les cyclistes au sein de l’arrondissement. Le Boulevard Newman a été identifié comme la rue la plus dangereuse par une majorité de répondants.³

- **Wellington (portion Pointe Saint-Charles)**

L’artère Wellington est le plus important axe de déplacement est-ouest dans Pointe-Saint-Charles, mais il est également l’un des moins conviviaux à emprunter par mode de transport actif. En effet, celui-ci est évité fréquemment par les cyclistes dû à la présence importante de véhicule, l’absence d’une séparation physique avec la circulation automobile et la discontinuité de la bande cyclable (qui disparaît après le viaduc Wellington vers l’est et à l’entrée de Verdun vers l’ouest). Cette artère mérite une véritable planification détaillée afin de la réaménager convenablement pour y rendre le transport actif sécuritaire, conviviale et agréable à être emprunter. Pour ce faire, il est plus que nécessaire d’agrandir l’espace de circulation pour les cyclistes l’empruntant et y implanter diverses mesures d’apaisement de la circulation (particulièrement aux intersections) pour sécuriser la cohabitation des usages le long de cet axe.



Photo : marquage effacé sur Wellington (Pointe Saint-Charles)

- **De l’Église (Verdun, Le Sud-Ouest)**

La rue De l’Église du côté de Verdun qui devient l’avenue De l’Église à Côte Saint-Paul (Le Sud-Ouest) est un des axes d’entrées/sorties majeurs des deux secteurs qui leur permet de se connecter au Fleuve, aux canaux de l’Aqueduc et de Lachine en vélo grâce à une bande cyclable intermittente du côté du sud-ouest. En voiture, il permet de rejoindre les autoroutes 15 et 20 et/ou d’accéder au Tunnel Saint-Rémi pour aller vers Saint-Henri. Étant incluse dans le territoire du Plan de développement urbain, économique et social - Turcot (PDUES-Turcot : du côté de l’arrondissement Le Sud-Ouest), il est projeté d’y mettre en place une

³À la question « trouvez-vous que les artères commerciales sont : très sécuritaires, assez sécuritaires, peu sécuritaires ou non sécuritaires », 86% des répondants ont répondu peu ou non sécuritaires. Par la suite on dénombre 38 mentions de l’avenue Newman en tant qu’artère la plus dangereuse.

piste en site-propre dans les prochaines années. Les intersections les plus dangereuses sont celles où la rue rencontre le boulevard Champlain, De la Vérendrye, Laurendeau, Anger, Saint-Patrick.

- **La rue Victoria (Lachine)**

La rue comprend en parallèle une piste cyclable en site propre. Cette piste a cependant été principalement conçue pour le loisir. Sinueuse entre la 6^e avenue et la 25^e avenue lorsqu’elle bifurque au Sud vers le fleuve, cette piste traverse de nombreuses rues à même les traversées piétonnes. Cette situation ne permet pas d’en faire une infrastructure satisfaisante pour les déplacements à vélo. Cette même piste permet de relier le quartier Saint-Pierre et l’ouest de Montréal au reste de Lachine mais l’absence d’infrastructures cyclables sécuritaires au moment de traverser l’échangeur Saint-Pierre la rend particulièrement dangereuse et n’incite pas au transport actif.

- **Les berges du fleuve St-Laurent et le canal de Lachine (Lachine, LaSalle)**

La deuxième piste cyclable de Lachine et la plus utilisée est celle qui longe le fleuve, à travers les différents parcs du bord de l’eau. Également un axe est-ouest, cette piste est, comme celle de la rue Victoria, une piste en site propre relativement sinueuse et qui emprunte par endroit le trottoir (cohabitation difficile avec les piétons qui n’ont plus d’infrastructures propres) ou traverse des voies piétonnes. Dans le prolongement de la piste du canal, cette infrastructure constitue un axe de déplacement essentiel, cependant, elle est particulièrement achalandée et la cohabitation n’y est pas évidente. Cette piste très utilisée pour le loisir n’est donc pas idéale pour des déplacements efficaces. Pour cette raison, il est nécessaire de prévoir des alternatives afin d’accommoder autant les cyclistes de loisir que ceux qui cherchent à se déplacer efficacement. Au sein de Lachine, une piste cyclable sécuritaire sur la rue Provost pourrait par exemple permettre la traversée Est-Ouest de Lachine tout en desservant les commerces, écoles et l’hôpital dans ce secteur, tout en offrant une alternative pour cette section.

L’hiver ajoute un défi supplémentaire. En effet, depuis de nombreux mois, la question du déneigement de la piste cyclable du canal de Lachine est en discussion entre des groupes communautaires, les usagers et usagères de la piste, les Arrondissements concernés, la Ville-centre et Parcs Canada propriétaire du terrain. Cet axe étant considéré comme central dans les déplacements entre Lachine / LaSalle / Le Sud-Ouest / Centre-ville, il est primordial d’en prévoir l’entretien 12 mois par année. En particulier en hiver où cette piste constitue la seule infrastructure en site propre qui garantisse des déplacements sécuritaires. La piste a été déneigée lors d’un projet pilote à hiver 2016-2017, mais est rapidement devenue impraticable à cause du manque d’entretien.





Photo ci-dessus: « Pellete-in » au canal de Lachine, La presse

2. Intersections dangereuses

Certains axes routiers apparaissent moins sécuritaires pour les différents usagers de la route. L’analyse des sondages citoyens, des études de Vélo Québec et des données de collisions de la SAAQ (2006-2015) a permis de faire ressortir les intersections et les tronçons de rues les plus problématiques (voir le tableau synthèse, les cartes des accidents sur le Territoire du Grand Sud-Ouest et les détails de ce qui cause problème pour chacune des intersections dans le tableau en annexe). Toutefois, ces données recensés le sont uniquement pour les collisions ayant entraîné un constat policier sur place et ne compte donc pas tous les autres accrochages ou événements dangereux qui peuvent arriver sur les routes et qui ne sont pas enregistrés pour une raison ou un autre. Ceux-ci sont toutefois comptabilisés dans nos démarches de consultations citoyennes (présenté sous forme de liste) où les résident.e.s de nos quartiers respectifs ont été en mesure de démontrer plus précisément les problématiques du réseau routier affectant la sécurité de leurs déplacements actifs.

Nombre de victimes décédées ou blessées hors autoroute selon la catégorie d'usages*, 2006-2015**							
Catégories d'usage	Lachine	LaSalle	Verdun	Le Sud-Ouest			
				St-Paul-Émard	St-Henri	Petite-Bourgogne	Pointe-St-Charles
Occupants de véhicules	628	1 454	621	859	336	395	365
Vélo	96	126	151	97	83	101	86
Pied	168	398	278	192	144	137	77
Total (actif)	264	524	429	289	227	238	163

*Victimes d'une collision routière ayant entraîné un constat policier (SAAQ).

**1er janvier 2006 au 31 décembre 2015.

LaSalle :

- Le long du boulevard De la Vérendrye et Champlain notamment avec Shevchenko.
- Le long du boulevard Newman et particulièrement aux intersections avec
 - Angrignon,
 - Des Trinitaires.
 - Lapierre,
 - Shevchenko,
 - Dollard,
 - 90^e/Jean Millot
 - Lafleur
- Dollard/St-Patrick

Quelques sites accidentogènes, LaSalle, 2006-2015**								
Catégories d'usage	Newman / Lapierre	Newman / Dollard	Newman / Angrignon	Newman / Shevchenko	La Vérendrye / Dollard	Laplante / Dollard	Cordner / Robidoux	Newman / Thierry
Occupants de véhicules	61	59	56	41	41	23	1	17
Vélo	2	0	2	3	1	4	4	1
Pied	10	23	13	9	1	3	3	12
Total (actif)	12	23	15	12	2	7	7	13



Lachine :

- Rue Camille / Avenue Saint-Pierre
- Rue Notre-Dame Ouest / Avenue-Saint-Pierre
- Victoria / Blvd Saint-Joseph et passage sous l’échangeur Saint-Pierre
- Victoria / George V / 1^{ère} avenue
- Chemin du musée / rue Saint-Patrick
- Victoria / 10^e avenue
- Rue Provost / 32^eavenue
- Rue Saint-Antoine / 32^e avenue

Quelques sites accidentogènes, Lachine, 2006-2015**							
Catégories d'usage	Avenue St-Pierre (hauteur de l'autoroute 20)	Lindsay / 55 ^e avenue	1ere avenue (hauteur de l'autoroute 20)	32 ^e av. / St-Antoine	32 ^e av. / Remembrance	32 ^e av. / Provost	10 ^e av. / Provost
Occupants de véhicules	45	34	32	29	4	14	3
Vélo	3	0	0	1	2	2	2
Pied	1	1	1	4	7	6	5
Total (actif)	4	1	1	5	9	8	7

Pointe-Saint-Charles :

- Points d’accès au canal de Lachine par la rue Saint-Patrick
- Saint-Patrick/Island
- Hibernia/Knox (viaduc d’Hibernia)
- Liverpool / Charon
- Viaduc d’Argenson
- L’artère Wellington dans son entièreté (particulièrement le viaduc Wellington)
 - Intersection Liverpool
 - Intersection Dublin
 - Intersection Fortune
 - Intersection Ash
 - Intersection Charon
 - Intersection Bourgeoys
 - Intersection Sainte-Madeleine
 - Intersection Congrégation
 - Intersection de la Sucrierie

- Intersection de Condé
- Intersection du Centre
- Intersection Bridge
- Intersection Saint-Patrick

Quelques sites accidentogènes, Pointe-Saint-Charles, 2006-2015**									
Catégories d'usage	Wellington / Bridge	Mill / Bridge	St-Patrick / Atwater	St-Patrick / Charlevoix	Pierre Dupuy / des Moulins	Wellington / Butler	St-Patrick / Island	St-Patrick / Thomas-Keefer	Centre / Charlevoix
Occupants de véhicules	54	29	29	24	14	3	1	3	14
Vélo	4	0	1	3	1	6	5	5	2
Pied	1	1	0	9	1	2	0	0	6
Total (actif)	5	1	1	12	2	8	5	5	8

Ville-Émard/Côte Saint-Paul :

- De l’Église/Drake/ De-La-Vérendrye
- Jolicoeur/Monk
- Jolicoeur/Montmagny/Newman
- De l’Église/Laurendeau
- De l’Église/Anger
- Saint-Patrick/Monk
- Saint-Patrick/De l’Église

Quelques sites accidentogènes, Ville-Émard-Côte-St-Paul, 2006-2015**						
Catégories d'usage	de la Vérendrye / de l'Église***	de la Vérendrye / Galt***	de la Vérendrye / Jolicoeur	Notre-Dame / Angrignon	de la Vérendrye / Woodland	Pullman / Ste-Anne de Bellevue****
Occupants de véhicules	114	19	89	77	37	34
Vélo	4	0	3	0	4	0
Pied	2	0	17	1	4	0
Total (actif)	6	0	20	1	8	0



Suite...						
Catégories d'usage	de la Vérendrye / Des Trinitaires	de la Vérendrye / Stephen	Laurendeau / de l'Église	Monk / Jolicoeur	Monk / Springland	Drake / Jolicoeur
Occupants de véhicules	29	14	17	2	2	7
Vélo	3	7	4	1	0	0
Pied	6	7	6	10	8	6
Total (actif)	9	14	10	11	8	6

*** située à la frontière de Verdun et de Ville-Émard-Côte-St-Paul

**** située à la frontière de NDG et de Ville-Émard-Côte-St-Paul

Quelques sites accidentogènes, Petite-Bourgogne, 2006-2015**						
Catégories d'usage	St-Jacques / Atwater***	St-Antoine / Atwater***	Notre-Dame / Atwater***	Workman / Atwater***	Delisle / Atwater***	Peel / William
Occupants de véhicules	34	29	23	12	10	22
Vélo	9	15	2	6	2	0
Pied	4	10	14	3	8	1
Total (actif)	13	25	16	9	10	1

*** située à la frontière de St-Henri et de Petite-Bourgogne

Suite...						
Catégories d'usage	Peel / Notre-Dame	St-Antoine / Georges Vanier	St-Jacques / Guy	Notre-Dame / Guy	St-Antoine / Guy	Charlevoix / Notre-Dame
Occupants de véhicules	19	17	16	7	14	2
Vélo	3	2	2	4	2	0
Pied	4	4	3	1	7	7
Total (actif)	7	6	5	5	9	7

Quelques sites accidentogènes, Verdun, 2006-2015**								
Catégories d'usage	de la Vérendrye / de l'Église***	de la Vérendrye / Galt***	Champlain / Woodland	Wellington / G. Dubé	Champlain / Stephen	Boulevard Île des Sœurs / Grande Allée	Verdun / 5è avenue	Banantyne / Woodland
Occupants de véhicules	114	19	16	15	12	3	7	10
Vélo	4	0	0	8	7	4	1	0
Pied	2	0	6	10	4	3	9	8
Total (actif)	6	0	6	18	11	7	10	8

*** située à la frontière de Verdun et de Émard-Côte-St-Paul

Photos ci bas : Camion sur voie cyclable, rue Cordner à LaSalle



IV. Recommandations du regroupement: planifier le réseau de demain

1. Développer un réseau connecté

La perméabilité du réseau est un enjeu capital puisqu'elle facilite et encourage grandement l'efficacité et la facilité d'accès des déplacements. Il est actuellement important de mettre en place de grands axes stratégiques qui traversent nos secteurs de manière efficace. Ceux-ci doivent être ponctués d'une trame urbaine spécialement pour les piétons et cyclistes en multipliant les sentiers.

Dans le contexte particulier du Grand-Sud-Ouest, certains axes nous apparaissent essentiels pour pouvoir marquer le début d'une trame fonctionnelle. Ces axes correspondent souvent aux artères principales des quartiers inclus dans le regroupement parce qu'un réseau utilitaire ne sera pas complet si les axes stratégiques n'en font pas partie. Nos recommandations spécifiques concernent donc la réalisation ou prolongation de pistes cyclables en site propre sur les lieux suivants :

Axes Est-Ouest

- **Newman –Jolicoeur:**

La taille de l'artère, son attractivité et sa capacité à relier efficacement l'extrémité Est de LaSalle à Ville Émard/Côte St Paul en fait un axe de grande pertinence pour la réalisation d'une piste cyclable et ainsi améliorer le réseau existant. Le développement d'une piste cyclable sur Newman offrirait l'opportunité de repenser la signalisation et les aménagements des intersections problématiques.

Cette proposition est d'ailleurs en adéquation avec la volonté de l'arrondissement de LaSalle exprimé par le PLD de « développer le réseau de pistes cyclable intra-arrondissement » et « d'améliorer l'image des grandes artères et des accès au territoire » (PLD, p16). On retrouve également dans le Plan de déplacement scolaire de l'arrondissement de Lasalle réalisé par Vélo-Québec dans le cadre du programme APAVVA, une proposition d'ajout de piste cyclable en site propre sur Newman dans les priorités définies par le rapport. (Priorité num.1 : « Ajouter des axes Est-Ouest » et priorité num.6 : « Prévoir un partage équitable de certains grands axes routiers lors d'un futur réaménagement afin que tous les modes y trouvent leur place »).

- **Le lien vert (LaSalle)**

La question du « lien vert », aménagement cyclable et piétons qui utiliserait le site de l'ancienne emprise ferroviaire du CP pour créer une piste cyclable depuis la gare de triage de la ligne Adirondack du CP jusqu'à la station de métro Angrignon est toujours en évaluation. Il s'agirait d'une piste offrant la possibilité de relier le réseau utilitaire au réseau récréatif. Le lien permettrait à la fois de désenclaver l'ouest de l'arrondissement et d'offrir une véritable expérience urbaine aux cyclistes et piétons.

- **L'artère Wellington**

Pour faire suite aux explications précédentes concernant cette artère, il est important de rappeler qu'il s'agit d'un axe est-ouest principal qui permet de relier Verdun et Pointe-Saint-Charles au Centre-ville de Montréal et les quartiers centraux se retrouvant au nord et à l'est de l'arrondissement Ville-Marie. Ce faisant, il est essentiel de prolonger la voie cyclable présentement situé sur Wellington entre les rues de Condé (Pointe-Saint-Charles) et Gilbert-Dubé (Verdun). L'idéal serait d'atteindre le fleuve St-Laurent à l'intersection de la rue Wellington et l'autre côté du pont Wellington pour favoriser l'accès au Centre-ville de Montréal.

Néanmoins, il est important de mentionner que l'artère Wellington est présentement une voie de camionnage où un grand nombre de camions y circulent à haute vitesse. Pour y aménager une véritable piste cyclable sécuritaire et conviviale, il faut implanter diverses mesures d'apaisement de la circulation facilitant la cohabitation des différents usages sur son long. De plus, une réflexion en profondeur sur l'aménagement d'une piste sur rue (au lieu de la bande cyclable présentement en place) et d'une piste en site propre dans les endroits appropriés (par ex. : le site de Transport Ray-Mont) est nécessaire pour favoriser cette cohabitation. Enfin, il est important d'entamer une réflexion active pour trouver une voie de contournement au camionnage qui y a lieu qui permettrait de libérer la circulation routière sur l'artère et relancer le développement d'initiatives urbaines sur son contour.

Axes Nord-Sud

- ❖ **La Dalle Parc**

Le cas de la Dalle parc a fait couler de l'ancre récemment puisqu'il s'agit d'un pont essentiel pour les piétons et cyclistes afin de passer au-dessus de la frontière d'une dizaine de kilomètres créée par l'échangeur Turcot. Dans le contexte actuel, l'importance de cet axe Nord/Sud permettant de relier les arrondissements du Sud-Ouest et de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce tout en connectant la falaise Saint-Jacques, la cour Turcot et le Canal-de-Lachine, n'est plus à démontrer. Encourageant la mobilité durable, le pont permettrait aux citoyens de se déplacer à pied et à vélo de façon sécuritaire et conviviale entre des milieux de vie, des espaces verts et des pôles d'activités.



❖ **L'accès au fleuve (Pointe-Saint-Charles)**

Pointe-Saint-Charles est le seul quartier du Grand-Sud-Ouest avec un territoire accédant au fleuve qui n’a développé aucun accès vers ce dernier ni développé des espaces verts ou ludiques permettant de l’utiliser comme un véritable espace de loisir pour les jeunes, les familles et les aînés du quartier. C’est également sur ce territoire que la piste cyclable du fleuve s’arrête ne donnant pas de voie d’accès à cette étendue fluviale riche d’opportunités et de possibilités de développement en réponses aux besoins de la communauté locale. Une des raisons expliquant ce manque est la présence d’un grand nombre d’infrastructures routières (voie ferrée du CN, autoroute Bonaventure, etc.) et la contamination élevée des sols dans cette portion au sud de la zone résidentielle du quartier.

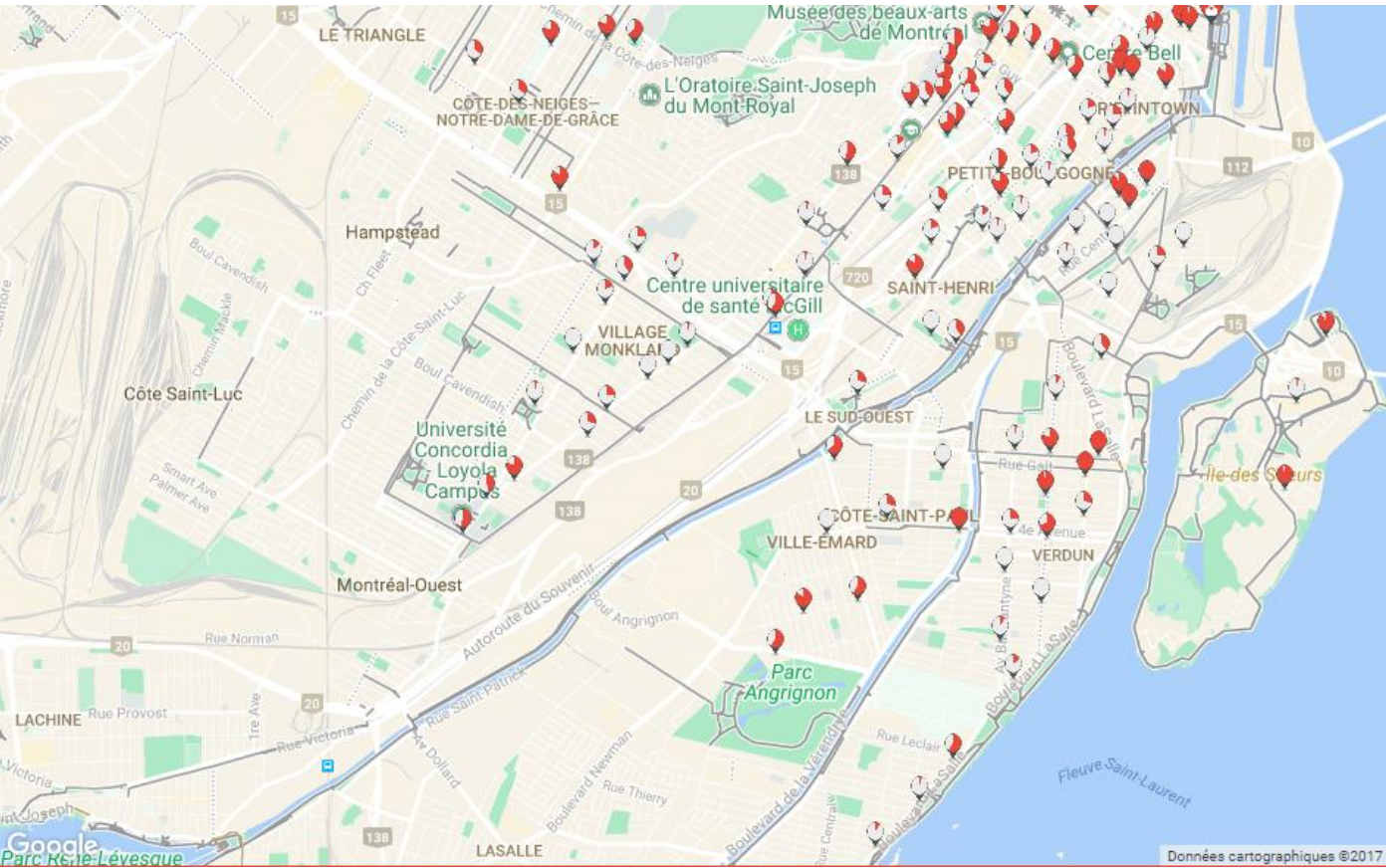
Qu’à cela ne tienne, un des plus grand rêve de la communauté de Pointe-Saint-Charles est de développer cet accès au fleuve en prolongeant la piste cyclable sur la rue Island/Liverpool vers le parc Marguerite-Bourgeoys et d’y construire une passerelle permettant de passer par-dessus les voies ferrées pour se rendre au fleuve. Ce lien de transport actif dans l’axe nord-sud permettrait de relier le canal de Lachine, au cœur du quartier et au fleuve St-Laurent pour favoriser l’appropriation du milieu de vie fluviale à proximité des zones habitées de la Pointe.

2. Développement du réseau Bixi vers l’ouest

Actuellement, aucune station Bixi ne désert Lachine et on trouve seulement deux stations à LaSalle, à l’entrée de l’arrondissement, ne permettant pas de traverser ce dernier. Il faut s’assurer que les Bixi soient accessibles à tous, partout et ne soient pas uniquement réservés aux quartiers centraux. Les itinéraires et zones de déserte des Bixi devraient être réévalués pour permettre une extension du réseau desservant les principaux pôles générateurs de déplacements, et ce, jusqu’à Lachine.

Une extension du réseau allié à une augmentation des capacités du réseau cyclable encourageraient grandement les usagers de la route à un transfert modal vers les transports actifs. Une proposition d’extension du réseau Bixi a été transmise à Christian Vermette, directeur général de Bixi en mai dernier par le comité transport de Lachine. En réponse, M. Vermette indique que la planification du réseau Bixi revient à la Ville de Montréal et qu’il leur a été recommandé d’étendre le réseau vers l’arrondissement de Lachine de façon similaire aux localisations que le comité transport de Lachine avait identifiées, à savoir par les gares de trains. Nous attendons donc une planification proactive de la part de la Ville-centre pour

étendre ce réseau vers l’ouest dès maintenant afin d’y encourager le transport actif combiné aux diverses mesures d’amélioration et de bonification du réseau cyclable existant.



Carte des stations Bixi dans le Grand-Sud-Ouest

Par ailleurs, le réseau Bixi reste particulièrement limité dans les autres quartiers du Grand-Sud-Ouest. On en dénombre 8 à Ville-Émard/Côte-St-Paul, 20 à Verdun (dont 3 sur l’île-des-Sœurs), 8 à Saint-Henri, 19 à la Petite-Bourgogne (dont 10 à Griffintown) et 10 à Pointe-Saint-Charles (dont seulement 3 dans la portion sud du quartier). Comparativement au développement du réseau dans les quartiers centraux, ce nombre de stations reste bien en dessous du taux de fréquentation par la population du Grand-Sud-Ouest. En conséquence, les stations existantes sont souvent vides de vélos et les résident.es doivent marcher sur une plus grande distance pour trouver une station Bixi disposant de vélos disponibles à l’emprunt



Annexes

❖ Cartes de synthèse

- Carte 1 : Manque de connectivité sur l'ensemble du réseau Grand Sud ouest
- Carte 2 : Intersections et lieux priorités pour des interventions de sécurisation.
- Carte 3 : Proposition de réseau cyclable connecté et cohérent.

❖ Missions des organismes impliqués dans la démarche

❖ Tableaux et figures

- Nombre de piétons blessés dans un secteur selon les km parcourus en automobile dans le secteur (quartiers centraux de l'île de Montréal, 2003-2012)
- Modes de transport utilisé au sein de la population active, à l'échelle globale et par arrondissement.
- Nombre de piétons et de cyclistes blessés dans le Grand Sud Ouest.
- Répertoire des problématiques rencontrées à l'échelle du réseau et propositions d'améliorations.

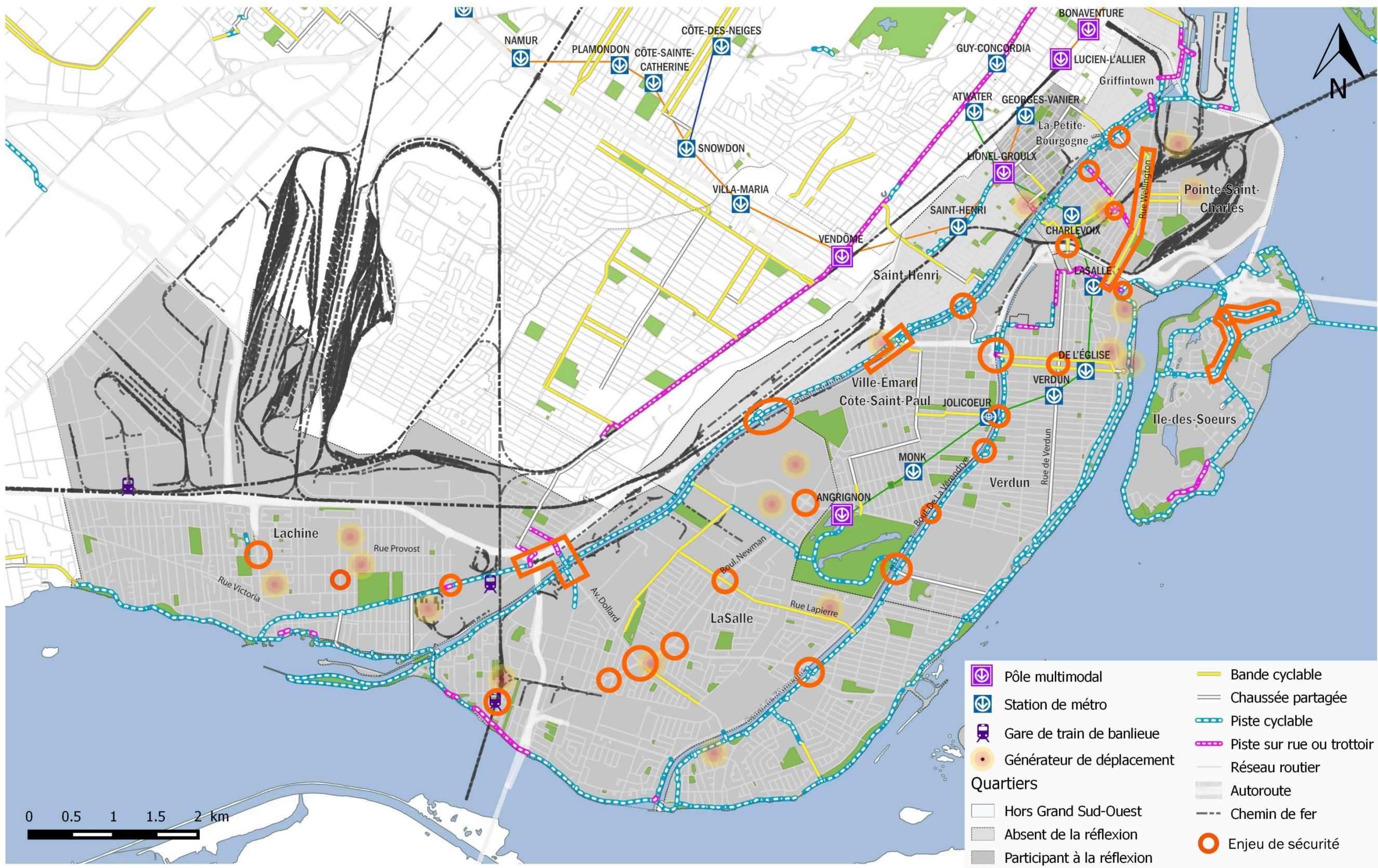


Cartes de synthèse

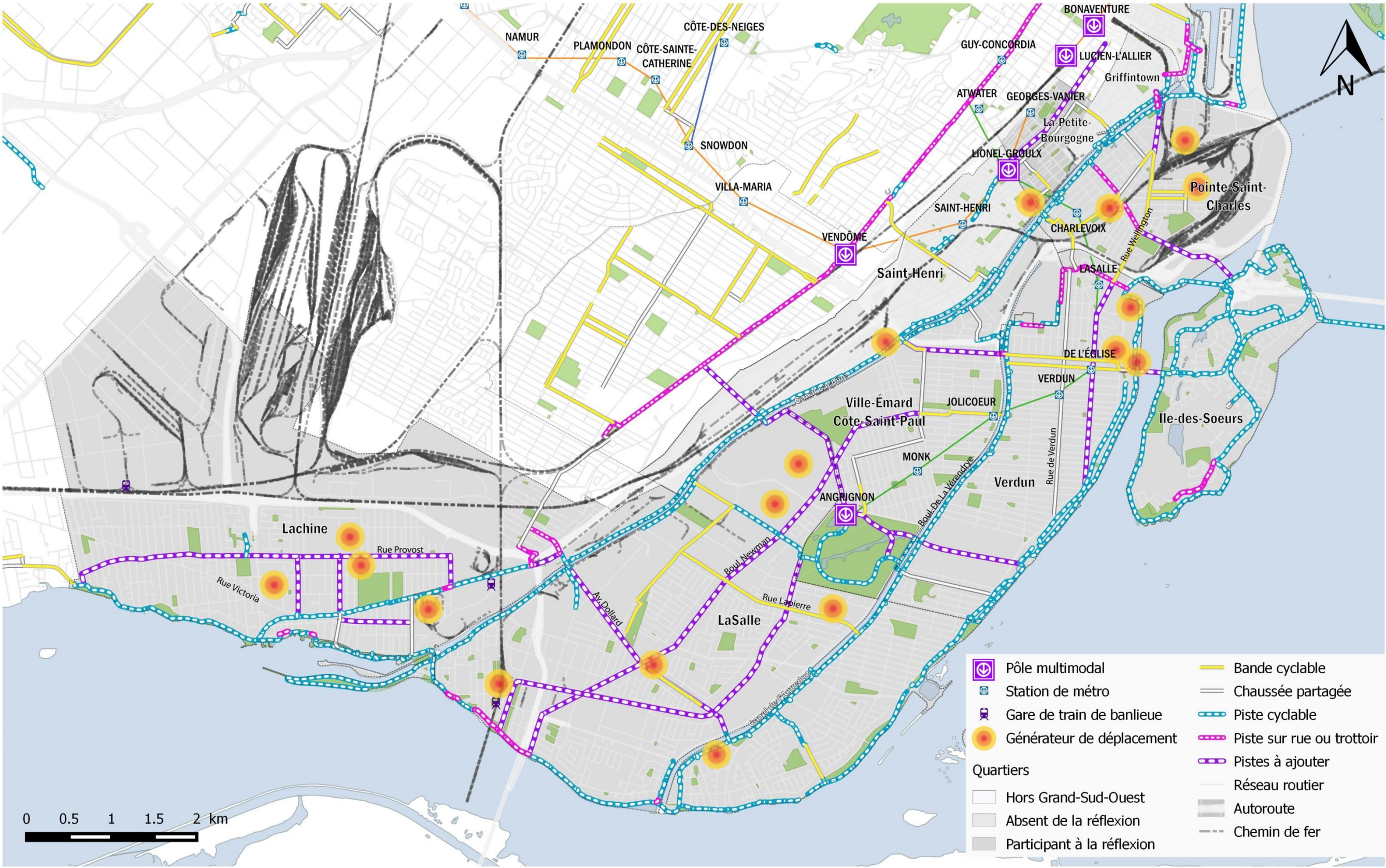
Carte 1 : Manque de connectivité sur l'ensemble du réseau Grand Sud ouest



Carte 2 : Intersection et lieux priorités pour des interventions de sécurisation.



Carte 3 : Proposition de réseau cyclable connecté et cohérent.



Mission des organismes impliqués dans la démarche

Concertation Ville-Émard/Côte St-Paul est une organisation sans but lucratif qui a pour mission de rassembler les différents acteurs du quartier qui désirent agir ensemble pour améliorer les conditions de vie des citoyens et contribuer au développement local de la communauté. Concertation coordonne depuis janvier 2015 le projet Quartiers 21 Saint-Paul/Émard : des allées et des parcs.

La Table de développement social de LaSalle est une organisation sans but lucratif qui, tout en étant un mécanisme de concertation intersectoriel et multi-réseaux, agit comme levier de développement. Elle a pour mission de regrouper les acteurs de la communauté, tout secteur confondu, dans un objectif de développement social. Elle entend favoriser et soutenir la mise en œuvre d’initiatives par la concertation, favoriser la convergence des actions, susciter la mobilisation des acteurs locaux, favoriser la participation citoyenne, influencer les décisions et les orientations politiques, toujours dans une perspective de développement social. La table a coordonné pendant 3 ans le programme Quartiers 21 LaSalle : Des quartiers *verts* un développement durable, d’où est parti l’initiative présente.

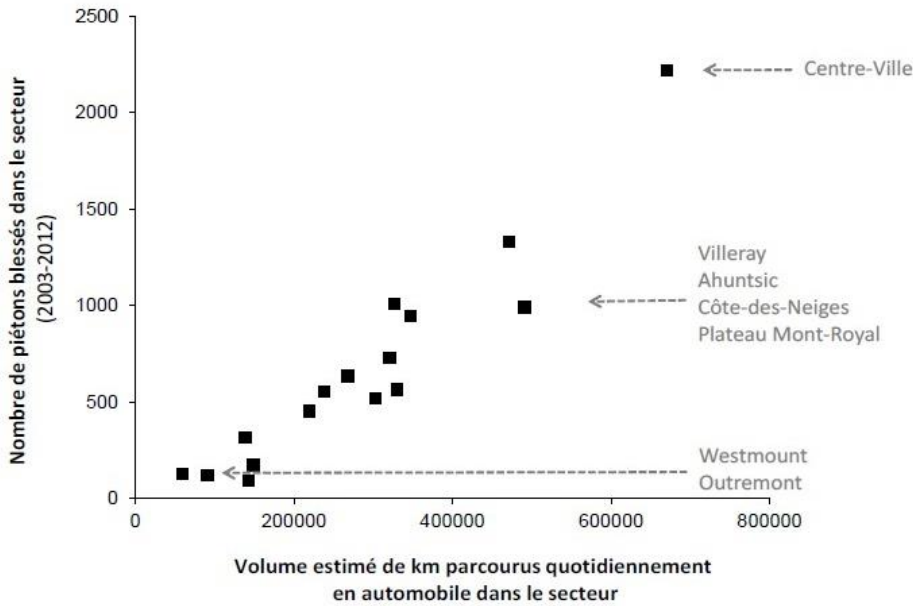
Le GRAME- Groupe de recherche appliquée en macroécologie, est un OBNL indépendant et multidisciplinaire fondé en 1989 et situé à Lachine, Montréal. Par la promotion des énergies renouvelables, de l’aménagement urbain et des transports durables, de l’efficacité énergétique et de l’utilisation d’incitatifs économiques en gestion de l’environnement, il œuvre à la promotion du développement durable et d’une plus grande prise en compte des impacts écologiques des activités humaines. Le GRAME, dans sa conception de l’écologie, tient compte, notamment, du long terme et des enjeux globaux, dont celui des changements climatiques, dans une perspective macroécologique et d’équité intergénérationnelle.

La Table de concertation communautaire Action-Gardien est le regroupement des organismes communautaires du quartier Pointe-Saint-Charles. Elle œuvre dans une perspective de lutte à la pauvreté et de justice sociale. Créée en 1981, Action-Gardien est un outil que se sont donné les groupes pour répondre à leur besoin de s’informer, de partager leur expérience, d’agir conjointement et solidairement sur les dossiers cruciaux qui influencent les conditions et la qualité de vie de la population. Par le partage d’informations et les consultations, elle vise la réflexion, la mobilisation et une meilleure concertation de l’action dans le quartier. Les organismes communautaires du quartier regroupés par la Table forment un espace où les citoyen.ne.s peuvent collectivement exercer un pouvoir et une action sur des enjeux déterminants pour eux : santé, logement, justice et défense des droits, alimentation, patrimoine historique, conditions de vie (jeunes, familles, femmes, aînés, immigrants, etc.). Action-Gardien coordonne également un projet de Quartiers 21 depuis l’automne 2016 qui vise à tisser des parcours actifs et verdis entre divers lieux publics et fréquentés par la population.



Tableaux et figures

Fig. 1 : Nombre de piétons blessés dans un secteur selon les km parcourus en automobile dans le secteur (quartiers centraux de l’île de Montréal, 2003-2012)



Notes. Secteurs définis par l’enquête O-D, ne correspondent pas aux délimitations administratives. Analyse & production : P. Morency, C. Plante, F. Tessier, LF Tétreault, Direction de santé publique de Montréal. Source des données : Véhicules-km parcourus, O-D 2008 (M. Hatzopoulou & al., McGill) ; Piétons blessés ou décédés suite à un accident routier, 2003-2012 (SAAQ).

Tableau 40 - Population active occupée totale de 15 ans et plus selon certains modes de transport, 2011

Population active occupée totale de 15 ans et plus selon certains modes de transport, 2011										
	Automobile				Transport en commun		À pied ou à bicyclette		Autres	
	conducteur		passager							
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Griffintown	325	31,7	0	0,0	185	18,0	495	48,3	0	0,0
Saint-Henri	2 735	35,9	140	1,8	3 455	45,3	1 215	15,9	75	1,0
Petite-Bourgogne	1 275	36,2	75	2,1	1 415	40,1	725	20,6	30	0,9
Pointe-Saint-Charles	2 240	37,6	160	2,7	2 495	41,8	940	15,8	130	2,2
Côte-Saint-Paul	3 480	44,2	265	3,4	3 370	42,8	695	8,8	65	0,8
Ville-Émard	2 605	45,9	185	3,3	2 330	41,1	525	9,3	35	0,6
Le Sud-Ouest	12 660	40,0	830	2,6	13 255	41,8	4 590	14,5	345	1,1
Variation 2006-2011	1,2		- 36,9		8,3		27,9		56,8	
Montréal (V)		48,2		2,9		36,3		11,7		0,9
Québec		74,7		3,8		13,3		7,3		1,0

Sources : Statistique Canada, Recensements 2006, et Enquête nationale auprès des ménages 2011

Population occupée de 15 ans et plus selon le mode de transport utilisé pour se rendre au travail, arrondissement du Sud-Ouest, 2011

	Population totale		Hommes		Femmes	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Population occupée âgée de 15 ans et plus selon le mode de transport	31 685	100,0	16 420	100,0	15 260	100,0
Automobile, camion ou fourgonnette - conducteur	12 660	40,0	7 805	47,5	4 860	31,8
Automobile, camion ou fourgonnette - passager	830	2,6	255	1,6	575	3,8
Transport en commun	13 255	41,8	5 920	36,1	7 335	48,1
À pied	3 255	10,3	1 380	8,4	1 875	12,3
Bicyclette	1 340	4,2	860	5,2	475	3,1
Autre moyen	345	1,1	200	1,2	145	0,9

Source : Statistique Canada, Enquête nationale auprès des ménages 2011.

Population occupée de 15 ans et plus selon le mode de transport utilisé pour se rendre au travail, arrondissement de LaSalle, 2011

	Population totale		Hommes		Femmes	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Population occupée âgée de 15 ans et plus selon le mode de transport	31 220	100,0	15 650	100,0	15 570	100,0
Automobile, camion ou fourgonnette - conducteur	18 440	59,1	11 020	70,4	7 425	47,7
Automobile, camion ou fourgonnette - passager	1 225	3,9	340	2,2	880	5,7
Transport en commun	9 520	30,5	3 340	21,3	6 175	39,7
À pied	1 515	4,9	590	3,8	925	5,9
Bicyclette	265	0,8	220	1,4	45	0,3
Autre moyen	255	0,8	135	0,9	120	0,8

Source : Statistique Canada, Enquête nationale auprès des ménages 2011.

Population occupée de 15 ans et plus selon le mode de transport utilisé pour se rendre au travail, arrondissement de Lachine, 2011

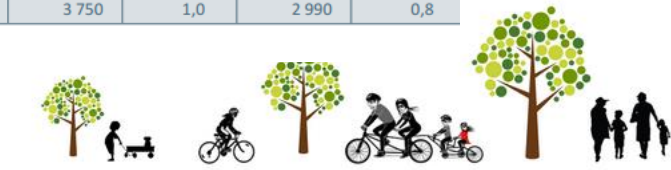
	Population totale		Hommes		Femmes	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Population occupée âgée de 15 ans et plus selon le mode de transport	18 585	100,0	9 445	100,0	9 140	100,0
Automobile, camion ou fourgonnette - conducteur	11 920	64,1	6 845	72,4	5 080	55,6
Automobile, camion ou fourgonnette - passager	745	4,0	195	2,1	550	6,0
Transport en commun	4 325	23,3	1 675	17,7	2 650	29,0
À pied	1 230	6,6	505	5,3	725	7,9
Bicyclette	240	1,3	175	1,9	65	0,7
Autre moyen	125	0,7	55	0,6	70	0,8

Source : Statistique Canada, Enquête nationale auprès des ménages 2011.

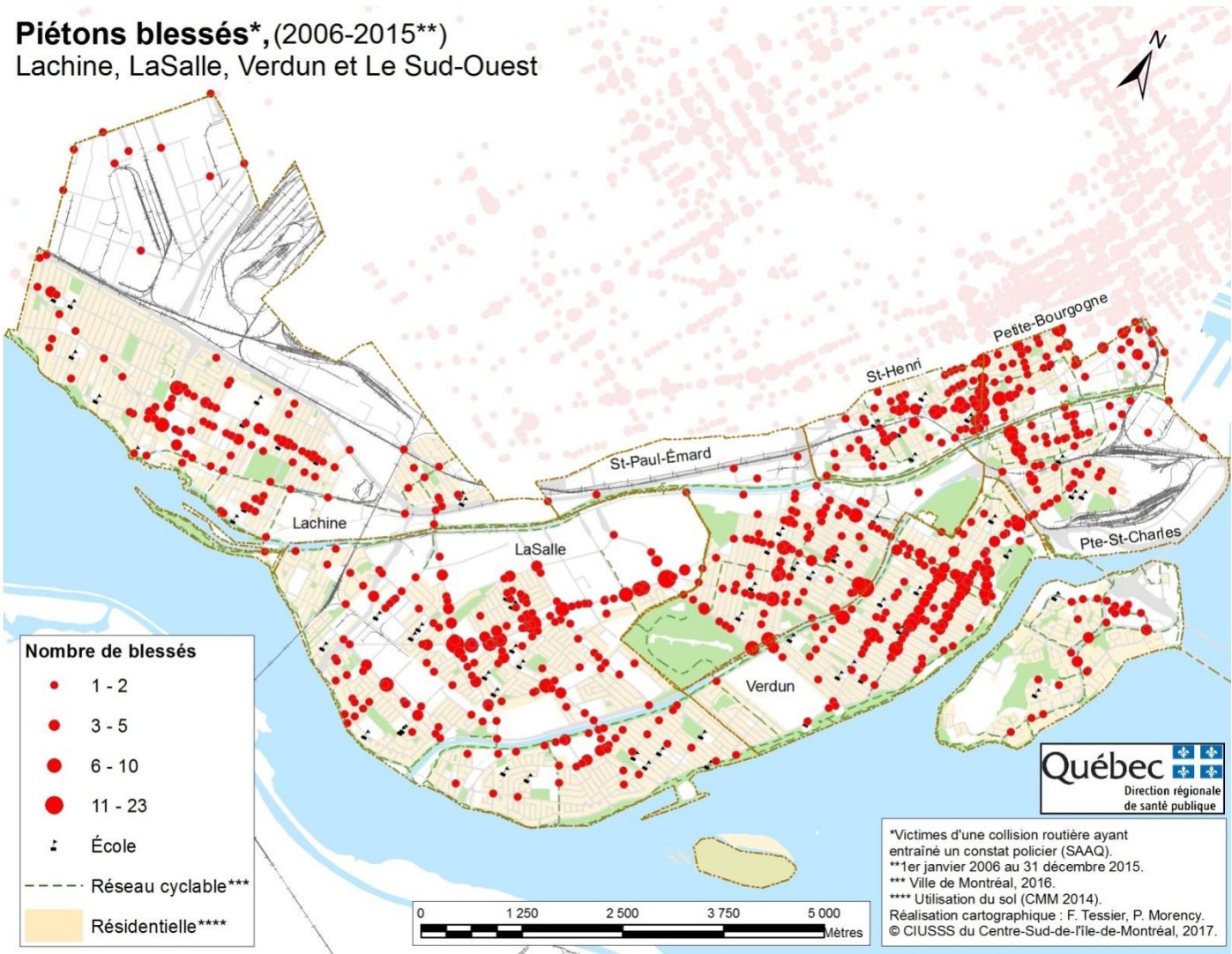
Population occupée de 15 ans et plus selon le mode de transport utilisé pour se rendre au travail, ville de Montréal, 2011

	Population totale		Hommes		Femmes	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Population occupée âgée de 15 ans et plus selon le mode de transport	727 460	100,0	375 210	100,0	352 250	100,0
Automobile, camion ou fourgonnette - conducteur	350 780	48,2	210 375	56,1	140 405	39,9
Automobile, camion ou fourgonnette - passager	21 260	2,9	6 935	1,8	14 325	4,1
Transport en commun	263 875	36,3	112 225	29,9	151 650	43,1
À pied	61 870	8,5	27 805	7,4	34 065	9,7
Bicyclette	22 935	3,2	14 120	3,8	8 810	2,5
Autre moyen	6 740	0,9	3 750	1,0	2 990	0,8

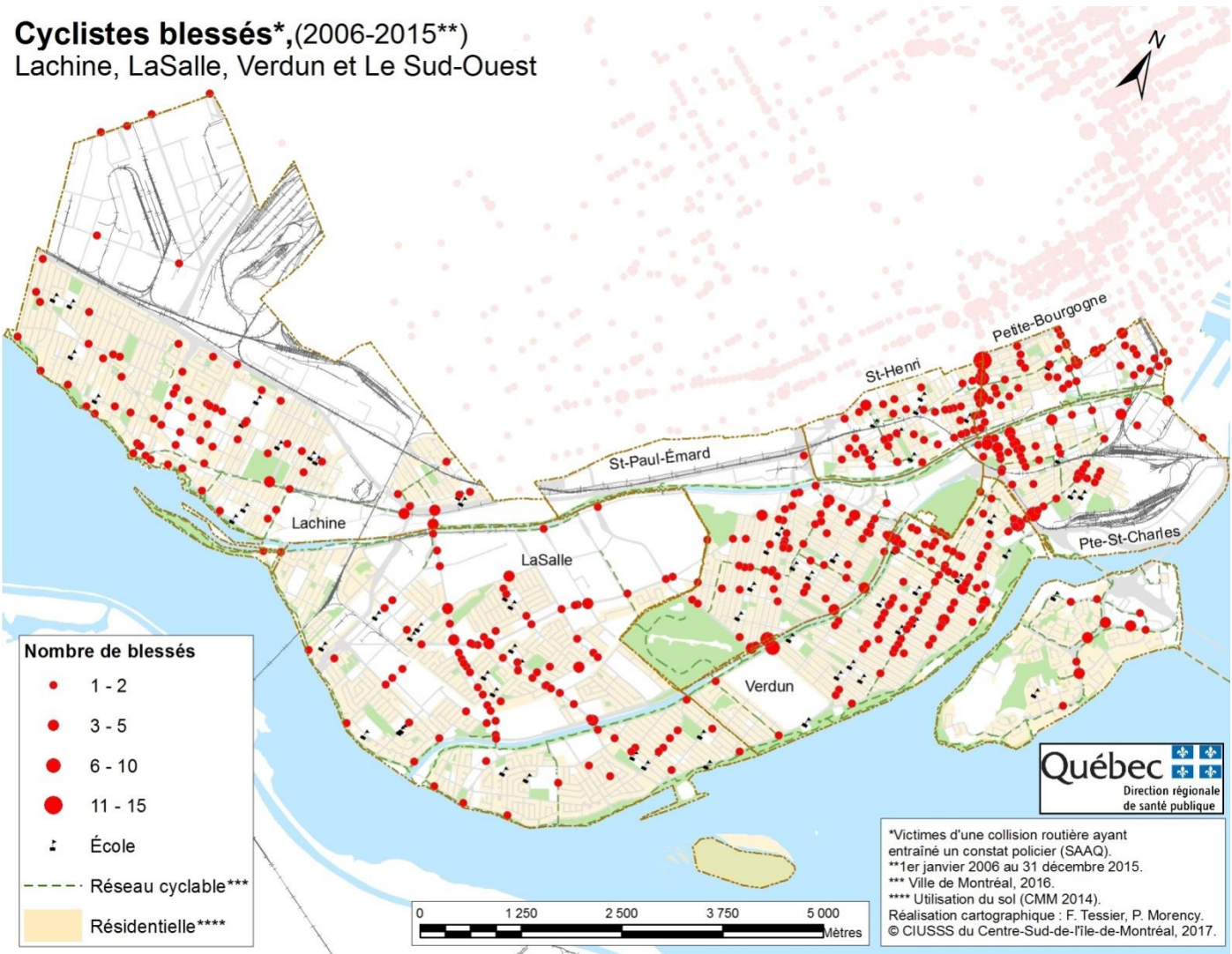
Source : Statistique Canada, Enquête nationale auprès des ménages 2011.



Piétons blessés*, (2006-2015)**
Lachine, LaSalle, Verdun et Le Sud-Ouest



Cyclistes blessés*, (2006-2015)**
Lachine, LaSalle, Verdun et Le Sud-Ouest



Répertoire des problématiques rencontrées à l’échelle du Grand Sud Ouest et propositions d’améliorations concertées

Quartier	Type de problématique	Emplacement	Problème rencontré	Propositions d'améliorations	Référence(s) + commentaire(s)
LaSalle	Intersections dangereuses	Newman/Angrignon	Grosses intersections où les voitures roulent vite, le boulevard Newman est large de 6 voies (bidirectionnel avec trois voies pour chaque sens).	- Piste/voie cyclable en site propre sur Newman, l’avenue étant un important générateur de déplacements au sein de l’arrondissement. - Marquage et signalisation adéquate - Mesures d'atténuation de la circulation - Synchronisation des lumières sur Newman pour réduire la tendance à l'accélération - augmentation du temps de traverse pour les piétons	nbre de collision SAAQ + PLD LaSalle
		Newman/Shevchenko	Le temps de traverse pour les piétons est trop court et les cyclistes n’ont pas de place réservée ce qui rends les intersections très dangereuses pour ces derniers, les poussant à emprunter les stationnements des magasins.		nbre de collision SAAQ+ PLD LaSalle
		Newman/Lapierre	Souvent les automobiles manquent de visibilité à cause des obstacles tels les voitures garées aux abords des intersections et le marquage et la signalisation déficiente aux abords des îlots de virage à droite ne facilite pas une traversée sécuritaire pour les piétons.		nbre de collision SAAQ+ PLD LaSalle
		Newman/Des Trinitaires			sondage citoyens
		Newman/Dollard			sondage citoyens
		Newman/90e/Jean Millot	Grosses avenues (4 voies de larges, bidirectionnelles à 2 voies dans chaque sens) à proximité de 2 écoles avec circulation de pois lourds en tout temps. Intersection en T avec voie divergente coin nord ouest. Manque de visibilité pour les automobilistes arrivant à grande vitesse. Virage et manœuvre rapides en raison du grand rayon de virage.		Vélo Québec (VQ)
		Newman/Airlie	Intersection complexe qui donne sur le terminus de la STM. Les traverses sont larges et peu sécurisées bien que les passants soient nombreux du fait de la gare. Les automobiles arrivent vite du à la largeur des voies (4 voies : bidirectionnelles avec 2 voies dans chaque sens)	Anticiper l'accès des vélos à la gare avec : - une signalisation adéquate - des mesures d'atténuation de la circulation	Sondage citoyen
		Dollard/St Patrick	Intersection complexe qui laisse peu de place et de temps aux piétons et aux cyclistes.	- signalisation adéquate - mesures d'atténuation de la circulation	nbre de collision SAAQ+ PLD LaSalle
		De la Vérendrye/Shevchenko	Intersection entre 2 grosses artères (3 voies bidirectionnelles) dangereuse pour les cyclistes.	- signalisation adéquate - mesures d'atténuation de la circulation	nbre de collision SAAQ+ PLD LaSalle
	Amélioration de la connectivité entre les pistes cyclables (intra arrondissement)	Dollard/De la Vérendrye-Champlain	Pas de lien entre la piste cyclable sur Dollard (bande cyclable) et celle sur Champlain (piste en site propre)	Prolonger la piste cyclable sur Dollard afin de rejoindre la piste sur Champlain	Sondage et observations
		Dollard/Hardy/Cordner	Interruption de la bande cyclable entre Dollard/Newman et la piste sur Hardy (Dollard/Hardy)	Prolonger la piste sur Dollard pour relier les deux sections.	Sondage et observations
		Tunnel piétonnier desservant la gare de train de Lasalle	Aménagement non accessible aux cyclistes (escaliers)	-ajouter une rampe pour permettre la cohabitation entre piétons et cyclistes dans le tunnel -ajouter la signalisation appropriée	VQ + PLD LaSalle
	Amélioration de la sécurité des cyclistes aux intersections	Multiples intersections avec la piste cyclable en site propre le long du Boul. Champlain (entre le boulevard et l’aqueduc)	Marquage insuffisant. Les autos sont surprises par les cyclistes qui croisent leur route en dehors d'une intersection automobile malgré le panneau indicateur de piste cyclable ou les signes tracés au sol.	-Instaurer une priorité vélo ou un stop pour les automobiles. -Augmenter la visibilité	sondage vélo + observations
	Amélioration et entretien des pistes cyclable	Lapierre	Bande cyclable en partie effacée et absence de séparation physique avec la circulation automobile et avec les autos stationnées (risque d'emportierage plus fort)	- ajouter des bandes de dégagement - assurer l’entretien du marquage chaque année - ajout de bollards	sondage vélo + observations
		Piste cyclable le long du canal de Lachine entre Verdun et Lachine à Lasalle	Déneigement non effectué	- entretien de la piste en hiver	sondage vélo + observations



Quartier	Type de problématique	Emplacement	Problème rencontré	Propositions d'améliorations	Référence(s) + commentaire(s)
Pointe-Saint-Charles	Amélioration de la bande cyclable	Bande cyclable rue Wellington	Absence de séparation physique avec la circulation automobile	- Élargir les bandes cyclables afin qu'elles aient une largeur minimale de 1,8 mètre + Installer des délinéateurs le long des bandes sur les segments localisés directement en bordure du trottoir + Assurer le marquage de l'espace accordé aux cyclistes sous le viaduc + diverses mesures d'apaisement de la circulation (voir les intersections sur Wellington)	Étude Vélo Québec + Questionnaire + observation citoyenne accompagnée
	Amélioration de la voie cyclable sur Wellington	Piste cyclable en site propre (rue Wellington)	Discontinuité de la bande cyclable puisqu'elle disparaît après le viaduc	Ajouter une piste cyclable en site propre sur le terrain de Transport Ray-Mont + créer un passage en site propre pour les cyclistes entre Pointe-Saint-Charles, Griffintown et le centre-ville	Questionnaire + observation citoyenne accompagnée
	Passage inter-quartiers dangereux	Viaduc d'Argenson	Passage de transit à vélo important et absence de séparation physique avec la circulation automobile particulièrement durant cette période de travaux	Mettre en place des mesures de sécurisation de la voie cyclable (délinéateurs, assurer un marquage au sol constant, etc.).	Questionnaire + observation citoyenne accompagnée
	Points d'accès au canal de Lachine	Rue Saint-Patrick	Sentiment d'inconfort pour les modes de transports actifs	Créer des passages piétons aménagés et sécuritaires sur Saint-Patrick afin de pouvoir accéder aux berges du canal + Prévoir des aménagements sécuritaires le long du parc linéaire pour une meilleure cohabitation entre les piétons et les cyclistes + Poursuivre la continuité des trottoirs existants	Étude de circulation
	Intersections dangereuses	Liverpool / Wellington	Intersection se révélant inconfortable à traverser en raison du volume élevé de circulation	Aménager une saillie de trottoir du côté nord-ouest de l'intersection (réduire la distance de traversée et réduire la vitesse des automobiles tournant sur Liverpool)	Étude Vélo Québec + Questionnaire + observation citoyenne accompagnée
		Dublin / Wellington	Intersection se révélant inconfortable à traverser en raison du volume élevé de circulation	Augmenter la visibilité du passage piéton (ajout d'une signalisation lumineuse clignotante sur potence) + Aménager une saillie de trottoir accompagnant le passage du côté nord de Wellington (dégager les abords du passage en y empêchant le stationnement sur rue)	Étude Vélo Québec + Questionnaire + observation citoyenne accompagnée
		Fortune / Wellington	Intersection se révélant inconfortable à traverser en raison du volume élevé de circulation	Aménager des saillies de trottoir et des végétaux aux quatre coins de cette intersection pour réduire le temps de traverse et assurer une meilleure visibilité lors de celle-ci	Questionnaire + observation citoyenne accompagnée
		Ash / Wellington	Intersection se révélant inconfortable à traverser en raison du volume élevé de circulation	Ajout d'un passage piéton assurant la traverse du côté nord de Wellington + Aménager une saillie de trottoir accompagnant le passage du côté nord de Wellington (dégager les abords du passage en y empêchant le stationnement sur rue)	Questionnaire + observation citoyenne accompagnée
		Charon / Wellington	Intersection se révélant inconfortable à traverser en raison du volume élevé de circulation	Aménager des saillies de trottoir et des végétaux aux quatre coins de cette intersection pour réduire le temps de traverse et assurer une meilleure visibilité lors de celle-ci + Penser à la possibilité de réaliser d'autres aménagements piétons	Questionnaire + observation citoyenne accompagnée



Quartier	Type de problématique	Emplacement	Problème rencontré	Propositions d'améliorations	Référence(s) + commentaire(s)
Pointe-Saint-Charles	Intersections dangereuses	Bourgeoys / Wellington	Intersection mal aménagée et peu sécuritaire	Marquer une ligne d'arrêt accompagnant l'arrêt obligatoire	Questionnaire + observation citoyenne accompagnée
		Sainte-Madeleine / Wellington	Intersection mal aménagée et peu sécuritaire	Ajouter un panneau d'arrêt visible du côté nord de Sainte-Madeleine	Questionnaire + observation citoyenne accompagnée
		Congrégation / Wellington	Intersection se révélant inconfortable à traverser en raison du volume élevé de circulation	Aménager des saillies de trottoir et des végétaux aux quatre coins de cette intersection pour réduire le temps de traverse et assurer une meilleure visibilité lors de celle-ci + Ajouter un feu piéton au coin de Congrégation (coin sud-est)	Questionnaire + observation citoyenne accompagnée
		De la Sucrierie / Wellington	Intersection se révélant inconfortable à traverser en raison du volume élevé de circulation	Ajout de marquages au sol, de panneaux lumineux et de passages piétons	Questionnaire + observation citoyenne accompagnée
		De Condé / Wellington	Intersection se révélant inconfortable à traverser en raison du volume élevé de circulation	Augmenter la visibilité du passage piéton (ajout d'une signalisation lumineuse clignotante sur potence)	Étude de circulation + Questionnaire + observation citoyenne accompagnée
		Centre / Wellington	Intersection se révélant inconfortable à traverser en raison du volume élevé de circulation	Réaliser des aménagements assurant la sécurité des déplacements pour les piétons (passages piétons, feux de circulation à décompte numérique, saillies de trottoirs etc.)	Questionnaire + observation citoyenne accompagnée
		Bridge / Wellington	Intersection se révélant inconfortable à traverser en raison du volume élevé de circulation	Réaliser des aménagements assurant la sécurité des déplacements pour les piétons (passages piétons, feux de circulation à décompte numérique, saillies de trottoirs etc.)	Questionnaire + observation citoyenne accompagnée
		Saint-Patrick / Wellington	Intersection se révélant inconfortable à traverser en raison du volume élevé de circulation	Ajout de marquages au sol, de panneaux lumineux et de passages piétons	Étude de circulation + Questionnaire + observation citoyenne accompagnée
		Intersection Liverpool / Charron	Intersection dangereuse pour la cohabitation cycliste / automobile dû à la mauvaise visibilité au croisement de la piste cyclable et la rue Knox et le faible respect de l'arrêt obligatoire sur Knox	Marquer une ligne d'arrêt accompagnant l'arrêt obligatoire	Étude Vélo Québec
		Hibernia/Knox	Conflits fréquents entre les piétons et les cyclistes en raison du tracé de la piste cyclable et du manque de visibilité (en raison du viaduc)	Modifier le tracé de la piste cyclable de manière à déplacer cette dernière vers le centre de la chaussée et ainsi éloigner la piste du trottoir (voir étude Vélo Québec) + effectuer un marquage hachuré entre le nouveau tracé de la piste et le trottoir + marquer un passage piéton à larges bandes blanches pour traverser Knox + déplacer le poteau entravant la descente de trottoir + installer des ralentisseurs types dos-d'âne	Étude Vélo Québec + Questionnaire + observation citoyenne accompagnée
		Saint-Patrick/Island	Difficulté de passage des cyclistes pour rejoindre la piste du Canal ou vers le quartier	Installer des feux de circulation à décompte numérique	Étude de circulation + Questionnaire + observation citoyenne accompagnée



Quartier	Type de problématique	Emplacement	Problème rencontré	Propositions d'améliorations	Référence(s) + commentaire(s)
Ville-Émard/Côte Saint-Paul	Intersections dangereuses	De l'Église/Drake/De-La-Vérendrye	Au carrefour de Verdun et de Côte Saint-Paul, cette intersection est l'une des entrées vers l'autoroute 20 et 15 (De La Vérendrye). Au niveau vélo, la bande cyclable de Verdun y aboutit (sur la rue De l'Église) et la piste en site propre traversant le secteur Cabot vers le Canal de Lachine y débute. La traversée des piétons est interdite d'un des côtés de De l'Église et demande la mise en action d'un bouton presseur pour avoir une priorité de passage. À la hauteur de Drake, les voitures tournent pour joindre Galt et les piétons ne peuvent traverser qu'avec un feu sur demande.	Réaménager l'intersection en accordant une place claire et sécuritaire aux piétons et cyclistes par un marquage et un temps de traverse adéquat, des feux piétons prioritaires ainsi qu'une configuration/géométrie permettant d'apaiser le trafic.	Nombre de collisions SAAQ, sondage et rapport vélo 2016 VECSP et observations Groupe de travail sécurité, transport actif, parcs et espaces publics
		Jolicoeur/Monk	Croisement de deux artères bidirectionnelles où passent deux lignes d'autobus. Temps de traverse trop court ce qui crée des tensions entre les usagers de la route.	Des feux piétons ont été installés au printemps 2017, mais le temps de traverse n'a pas été révisé. Les accrochages et conflits demeurent donc et la vitesse n'a pas diminué. Un marquage clair est à faire au plus vite en plus d'interventions physiques pour apaiser la circulation et réduire la vitesse. Des avancées de trottoirs où autres stratégies sont à appliquer.	Idem (ci-haut)
		Jolicoeur/Montmagny/Newman	Transition entre les rues Jolicoeur qui devient Newman, l'intersection avec Montmagny est l'une des principales portes d'entrée du Parc Ignace-Bourget. Une traversée piétonne traverse le boulevard Newman large de 4 voies (bidirectionnel avec deux vois pour chaque sens)	Reconfigurer la rue en avançant les trottoirs de Newman pour réduire la traversée. Changer l'axe de la traversée.	Observations Groupe de travail sécurité, transport actif, parcs et espaces publics
		De l'Église/Laurendeau	Intersection à proximité du Tunnel Saint-Rémi où le flot de circulation est intense. 2 circuits d'autobus y passent (la 78 Laurendeau et la 37 Jolicoeur) dans deux directions chaque.	Réaménager l'intersection en accordant une place claire et sécuritaire aux piétons et cyclistes par un marquage et un temps de traverse adéquat ainsi que des feux piétons prioritaires.	Nombre de collisions SAAQ, sondage et rapport vélo 2016 VECSP
		De l'Église/Anger	Intersection bordée par l'école Marie-de-l'Incarnation, le PDQ 15 et tout près du centre de loisirs Monseigneur Pigeon. La rue Anger est aussi très utilisée par les cyclistes pour rejoindre la Canal.	Idem (ci-haut)	Idem (ci-haut)
		Saint-Patrick/Monk	Carrefour de circulation intense très utilisé par les véhicules lourds. Voie d'accès vers le Canal de Lachine pour les cyclistes, mais la traversée en est périlleuse (piétons et cyclistes). Pas de trottoir sur tout le tronçon Saint-Patrick entre Monk et De l'Église et la séquence des feux de circulation commencent par accorder le droit de tourner à gauche aux véhicules ce qui engendre souvent des situations dangereuses et confusions (piétons)	Réaménager l'intersection en accordant une place claire et sécuritaire aux piétons et cyclistes par un marquage et un temps de traverse adéquat. Changer la séquence des feux de circulation pour commencer par la priorité piétonne absolue (feu rouge avec pictogramme piéton). Aménager un sentier/trottoir pour les piétons et cyclistes sur tout le tronçon Saint-Patrick entre Monk et De l'Église du côté du Canal et élargir le trottoir du côté de la Dompark.	Idem (ci-haut)
		Saint-Patrick/De l'Église	idem que Saint-Patrick/ Monk avec en plus le début/fin de la bande cyclable sur De l'Église.	idem que Saint-Patrick/Monk en plus de faire une piste en site propre pour les vélos sur De l'Église.	Idem (ci-haut) et observations Groupe de travail sécurité, transport actif, parcs et espaces publics



Quartier	Type de problématique	Emplacement	Problème rencontré	Propositions d'améliorations	Référence(s) + commentaire(s)
Ville-Émard/ Côte Saint-Paul	Connectivité inter-arrondissement	Voir liste des intersections dangereuses	Les interfaces entre les quartiers/arrondissements coïncident avec des intersections dangereuses où se croisent des artères ayant un important débit de circulation. Conséquemment, la sécurité et la convivialité des traversées est à améliorer.	Réaménager l'intersection en accordant une place claire et sécuritaire aux piétons et cyclistes par un marquage et un temps de traverse adéquat, des feux piétons prioritaires ainsi qu'une configuration/géométrie permettant d'apaiser le trafic.	Nombre de collisions SAAQ, sondage et rapport vélo 2016 VECSP et observations Groupe de travail sécurité, transport actif, parcs et espaces publics
	Amélioration des infrastructures cyclables	Bande cyclable sur Jolicoeur	La bande cyclable n'est présente que De la Vérendrye jusqu'à Hadley. Elle n'est pas protégée du trafic (seul un marquage délimite la zone dédiée aux cyclistes et les sépare des voitures en mouvement).	Aménager une piste en site propre et prolonger la piste jusqu'à Newman.	Nombre de collisions SAAQ, sondage et rapport vélo 2016 VECSP
		Chaussée partagée sur Hadley	La rue Hadley étant étroite, la cohabitation avec les véhicules est souvent difficile. L'état de la chaussée est très mauvais particulièrement près du Parc Campbell-Ouest, soit entre Jolicoeur et De Biencourt.	Refaire la chaussée	Idem (ci-haut)



Quartier	Type de problématique	Emplacement	Problème rencontré	Propositions d'améliorations	Référence(s) + commentaire(s)
Lachine	Intersections dangereuses	rue Notre-Dame O/ Avenue St-Pierre & rue Richmond / Avenue St-Pierre	Intersections complexes et achalandées. Manque d'indications claires pour la traversée des cyclistes et d'un trottoir du côté Est de la rue.	Ajouter un marquage pour les cyclistes, notamment vers Notre-Dame à partir de Dollard (avenue St-Pierre), et des saillies de trottoir (côté est de l'avenue St-Pierre) avec lumières sur tous les coins pour les piétons. L'espace transport actif doit être mieux établi.	Lien important inter-arrondissement. Un plan est approuvé par la Ville de Montréal depuis 2013, il ne reste plus qu'à le réaliser. Décès piéton août 2017. Recommandations et suivis nombreux par Comité transport.
		Victoria / Blvd Saint-Joseph et passage sous l'échangeur Saint-Pierre	Le passage pour les piétons et les cyclistes (partagé) est beaucoup trop étroit sous le viaduc.	Élargir le passage partagé sous le viaduc et/ou séparer le passage des piétons de celui des cyclistes en ajoutant une bande sécurisée pour vélos.	Accidents référencés. Recommandation du Comité transport depuis 2010.
	Manque de connectivité intra-arrondissement	Axe Nord-Sud			
		6e avenue	Avenue passante. Le marquage de voie partagée est au milieu de la voie et il n'est pas très incitatif.	Ajout d'une vraie piste cyclable ou minimalement d'une bande cyclable avec bollards.	Seul axe nord-sud désigné cyclable.
		10e avenue 18e avenue (Esther-Blondin) 25e avenue	Absence de voies Nord/Sud sécuritaires pour les cyclistes.	Ajout d'une piste cyclable sur l'un des axes et qui pourrait rejoindre la piste sur Victoria et créer un lien avec la rue Provost.	Opportunité: l'axe 25e Avenue sera "ouvert" par la création d'une nouvelle rue prochainement. Comité transport et Quartiers 21 ont fait des sondages pour la 18e avenue.
		55e avenue	Aucun lien cyclable sécuritaire pour se rendre vers le quartier industriel	Ajouter une piste cyclable	Demande répétée de travailleurs.
	Manque de connectivité intra-arrondissement	Axe Est-Ouest			
		rue Provost rue Notre-Dame rue St-Antoine	Axe de transit important. Au moins un axe Est-Ouest doit être envisagé. Plusieurs écoles, commerces et résidences.	Piste cyclable en site propre sur Provost qui permettrait de traverser l'arrondissement d'un bout à l'autre (Est-Ouest).	Axe identifié par Comité transport.
		Boul. St-Joseph	Il y aura un futur projet d'habitations dans Lachine Est et il n'y a aucun lien cyclable pour le rejoindre ainsi que la nouvelle gare du canal située dans le secteur.	Ajouter une piste cyclable	Document de Consultation sur l'avenir de Lachine-Est, piloté par la CDEC.



Quartier	Type de problématique	Emplacement	Problème rencontré	Propositions d'améliorations	Référence(s) + commentaire(s)
Lachine	Artères dangereuses	William MacDonald, Victoria (promenade du rail)	Piste cyclable existante en très mauvais état et partiellement obstruée. Forte discontinuité de la piste cyclable entre l'avenue St-Pierre et la 10e avenue.	Refaire visiblement la piste cyclable et ajouter de la signalisation lorsque la piste change de côté de rue.	Priorisé par le Comité transport Lachine.
		Avenue Gowans	Bande cyclable non protégée	Ajouter des bollards, afin de protéger les cyclistes	Est désigné parmi le long détour désigné pour passer de l'Avenue St-Pierre à l'est de Lachine.
	Manque de connectivité inter-arrondissement	Rue Victoria	Rue principale traversant complètement Lachine d'est en ouest. N'est pas sécuritaire pour les vélos sur la portion 56e avenue et 25e, car pas de piste cyclable.	Ajouter une piste cyclable en site propre dans la portion 56e avenue et 25e avenue. Connexion possible vers Dorval sur la rue Bouchard à l'ouest et au quartier St-Pierre sur la rue Notre-Dame ouest à l'est.	Priorisé par le Comité transport Lachine.
		Rue St-Jacques	Axe de transit important. Une école, des commerces se trouvent sur cette rue. Axe dangereux pour les cyclistes.	Analyse à réaliser.	Cet axe est le seul lien direct avec Montréal-Ouest
		Rue Notre-Dame ouest (entre Avenue St-Pierre et Victoria/St-Joseph)	La transition entre la piste du canal (à l'est de l'avenue St-Pierre) et la piste cyclable sur la rue Victoria, est totalement inadéquate. Les seules pistes formelles (via le quartier St-Pierre) sont un très grand détour mal-indiqué.	Ajouter une piste cyclable et de la signalisation adéquate sur le tronçon de quelques dizaines de mètres.	Priorisé par le Comité transport Lachine.
	Entretien de piste cyclable	Piste cyclable le long du canal de Lachine, à l'est de l'Avenue Saint-Pierre, en direction de LaSalle	Le déneigement n'est pas effectué sur la portion de la piste cyclable du canal.	Déneiger la piste cyclable, comme lien inter-arrondissement.	L'Arrondissement Lachine déneige déjà la portion interne de la piste du canal et s'est montrée favorable à s'engager à déneiger la piste du canal sur tout son territoire si les autres arrondissement font leur part.



Bibliographie

Arrondissement de LaSalle, 2017, *Plan local de déplacement de LaSalle*, p23, URL : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_LSL_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PLD_LASALLE.PDF, consulté le 15 aout 2017

Arrondissement Verdun, Ville de Montréal, 2017 (septembre), *Plan local de déplacements*, URL : <http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/1/89433244.PDF>, consulté le 30 septembre 2017

Ville de Montréal, 2017(septembre), Montréal, ville cyclable, URL : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/transports_fr/media/documents/doc_plan_cadre_velo_v8_lr.pdf, consulté le 04 octobre 2017

Centraide, 2008, *Portrait de l'arrondissement du Sud-Ouest de Montréal*, URL : <https://www.arrondissement.com/tout-get-document/u3756-portrait-centraide-arrondissement-ouest-montreal>, consulté en juin 2017

Coalition de la Petite-Bourgogne/Quartier en santé (Damant-Sirois, G., Gale, M. et E. St-Louis) (2014), *Rapport d'étape du projet de piste cyclable*, 25p.

Portrait statistique : *Population du territoire de l'arrondissement du Sud-Ouest*, Christian Paquin, 2015, URL : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_SOU_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PORTRAIT%20SO%202015.PDF, consulté en juin 2017

Concertation Ville-Émard/Côte-Saint-Paul (CVECSP), 2016, *Recommandations pour l'amélioration du réseau cyclable à Ville-Émard/Côte Saint-Paul*

Conseil des Montréalaises, 2009, *Pour qu'elles embarquent* : Avis du Conseil des Montréalaises, URL : http://bv.cdeacf.ca/CF_PDF/141727.pdf, consulté en aout 2017

Conseil des Montréalaises, 2013, *Montréal pour toutes les femmes*, Mémoire du Conseil des Montréalaises, Mémoire présenté à l'office de consultation publique sur le *Plan de développement de Montréal* « Montréal, c'est notre ville. Exprimez-la! », URL : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONS_MONTREALAISES_FR/MEDIA/DOCUMENTS/M%C9MOIRE_PDM_MONT_R%C9AL%20POUR%20TOUTES%20LES%20FEMMES!_WEBX.PDF, consulté en aout 2017

Conseil des Montréalaises, 2016, *Les femmes au centre de la ville*, Mémoire présenté à l'Office de consultation publique de Montréal dans le cadre de la consultation publique sur les orientations de la Stratégie centre-ville, URL : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/CONS_MONTREALAISES_FR/MEDIA/DOCUMENTS/20161107_OCPM_LES%20FEMMES%20AU%20CENTRE%20DE%20LA%20VILLE.PDF, consulté en aout 2017

Deland, M. 2017. *Une piétonne tuée par un camion dans l'arrondissement Lachine*, TVA Nouvelles, 21 août 2017, [En ligne]. (<http://www.tvanouvelles.ca/2017/08/21/une-pietonne-happee-mortellement-par-un-camion-dans-larrondissement-de-lachine>). Consultée le 21 août 2017.

Direction de la santé publique, 2006, *Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal*, Cartographie des 27 arrondissements, URL : https://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx_asssmpublications/1911-6853-NOV2006.pdf, consulté en aout 2017

Direction de la santé publique, 2017, Mémoire de la Direction régionale de santé publique de Montréal *Vers une amélioration de la sécurité routière pour tous*, dans le cadre de la consultation publique *La sécurité routière : ça nous concerne tous!* Menée par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.p22, URL : https://www.santemontreal.qc.ca/fileadmin/fichiers/actualites/2017/03_Mars/20170227_Memoire_SAAQ.pdf, consulté en juillet 2017

Jouffe, Yves, 2014, La mobilité des pauvres, *Contraintes et tactiques*, URL : <https://www.cairn.info/revue-informations-sociales-2014-2-page-90.htm>, consulté en juin 2017

La Presse (Nicolas Bérubé), *Les bandes cyclables ne suffisent pas concluent les chercheurs*, URL: <http://www.lapresse.ca/actualites/201708/04/01-5122220-les-bandes-cyclables-ne-suffisent-pas-concluent-des-chercheurs.php>, consulté le 5 août 2017

Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. 2016. *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre*. 2013. Québec : Direction des politiques de la qualité de l'atmosphère, p. 10, URL : <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changements/ges/2014/Inventaire1990-2014.pdf>, consulté en juin 2017

Morency, P., Gauvin, L. Plante, C. Fournier, M. and Morency, C. 2012, «Neighborhood social inequalities in road traffic injuries: the influence of traffic volume and road design », *American Journal of Public Health*, vol. 102, n° 6, p. 1112–1119.

Organisation mondiale de la santé (OMS), 2010. *Recommandations mondiales en matière d'activité physique pour la santé*, Genève, 58 p., URL : www.who.int/rpc/guidelines/9789241599979/fr/

Québec en Forme, 2012. *Pour que les jeunes adoptent les modes de transports actifs*, URL : http://www.quebecenforme.org/media/264514/QEF_Fiche-D%C3%A9tail%C3%A9_transport_actif_2012.pdf, consulté en juin 2017

Société d'assurance automobile du Québec, 2017, Consultation publique sur la sécurité routière : ça nous concerne tous! URL : <https://consultation.saaq.gouv.qc.ca/>

Société d'assurance automobile du Québec, 2016. *Profil détaillé des faits et des statistiques touchant les piétons*, [En ligne]. (<https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/espace-recherche/profil-detaille-statistiques-pietons.pdf>). Page consultée le 10 juillet 2017.

Statistique Canada, Enquête nationale auprès des ménages 2011 – Lachine, LaSalle, Sud-Ouest, Verdun

Vélurbaniste : <http://velurbanisme.com/>, page consulté en juillet 2017

Ville de Montréal, 2002, Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire, URL : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/femmes_ville_fr/media/documents/Guide_aménagement_environnement_urbain_sécuritaire.pdf, consulté en juin 2017

Ville de Montréal, 2017, *Rapport de développement durable de la ville de Montréal*, URL : <http://rapportdd.ville.montreal.qc.ca/gaz-effet-de-serre.php>, consulté en juin 2017

Ville de Montréal, 2017: *La cohabitation sécuritaire entre les usagers vulnérables et les véhicules lourds en milieu urbain*, Commission sur les transports et les travaux publics, URL : http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PRESENTATION_SIVT1_2_0170321.PDF, consulté en juillet 2017



