



Lachine-Est - Diagnostic et besoins en matière de mobilité

Ville de Montréal - Direction mobilité

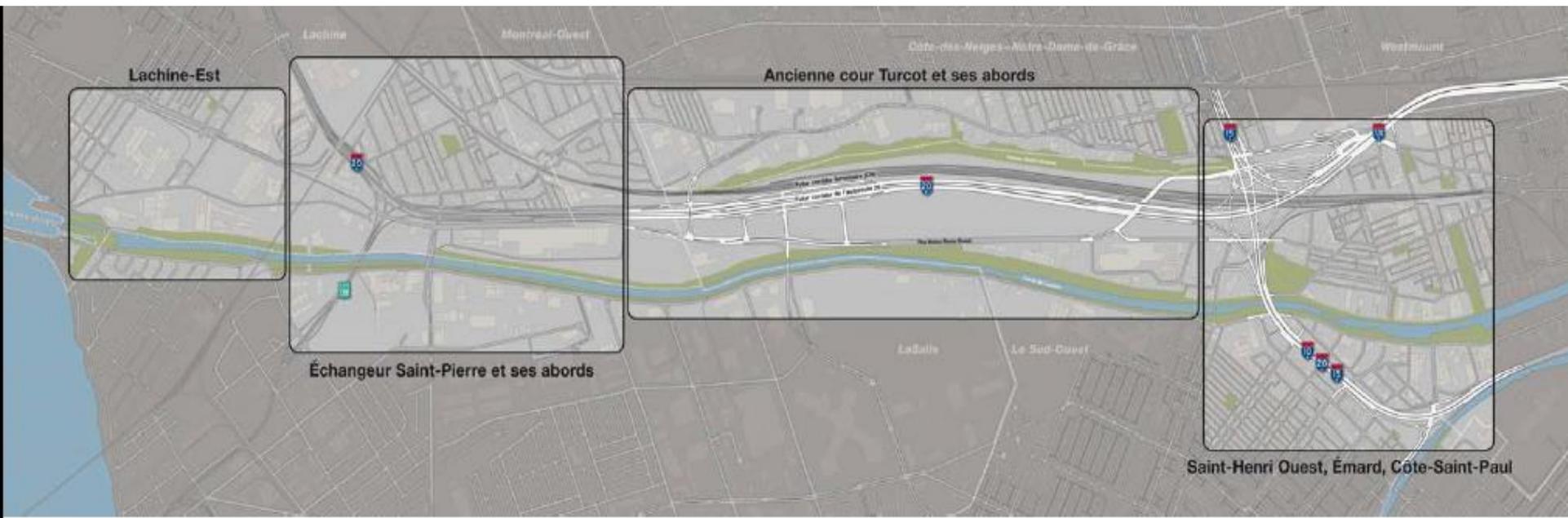
Plan de la présentation

1. Objectifs de la présentation
2. Brève introduction
3. Portrait et besoins entre le projet et l'ensemble de la ville
4. Portrait et besoins entre le projet et les quartiers environnants
5. Portrait et besoins à l'échelle du PPU

2. Brève introduction

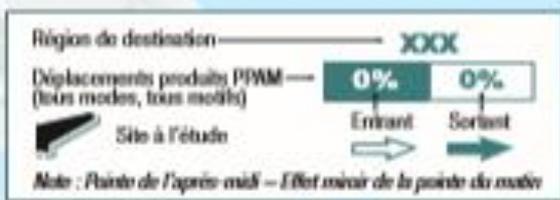
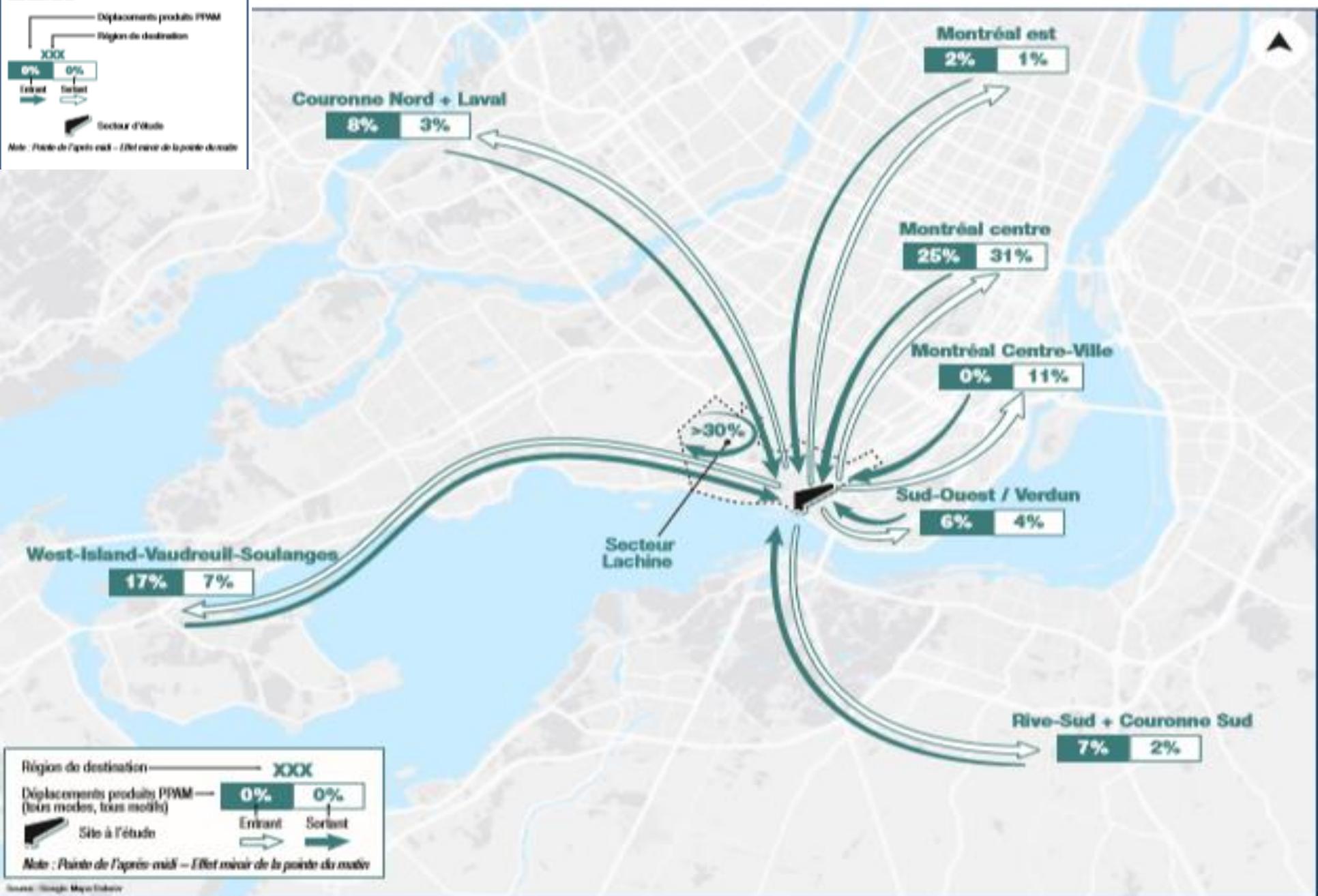
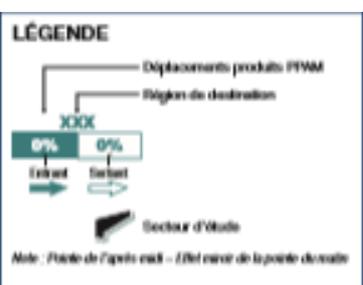
Le secteur de planification où se situe le futur quartier Lachine-Est se nomme Turcot – Lachine-Est

- Ce secteur est l'un des six secteurs stratégiques de planification identifié au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Montréal
- Ce secteur est séparé en 4 sous-secteurs aux contextes urbains différents pour lesquels la démarche de planification municipale vise principalement à:
 - saisir l'occasion de la transformation majeure liée aux grands projets d'infrastructures – Complexe Turcot, Échangeur Saint-Pierre – pour orienter et encadrer le renouvellement urbain;
 - soutenir les démarches de planification locale pour assurer la cohérence des interventions en cours et à venir à l'échelle du territoire Turcot – Lachine-Est.



3. Portrait et besoins entre le projet et l'ensemble de la ville

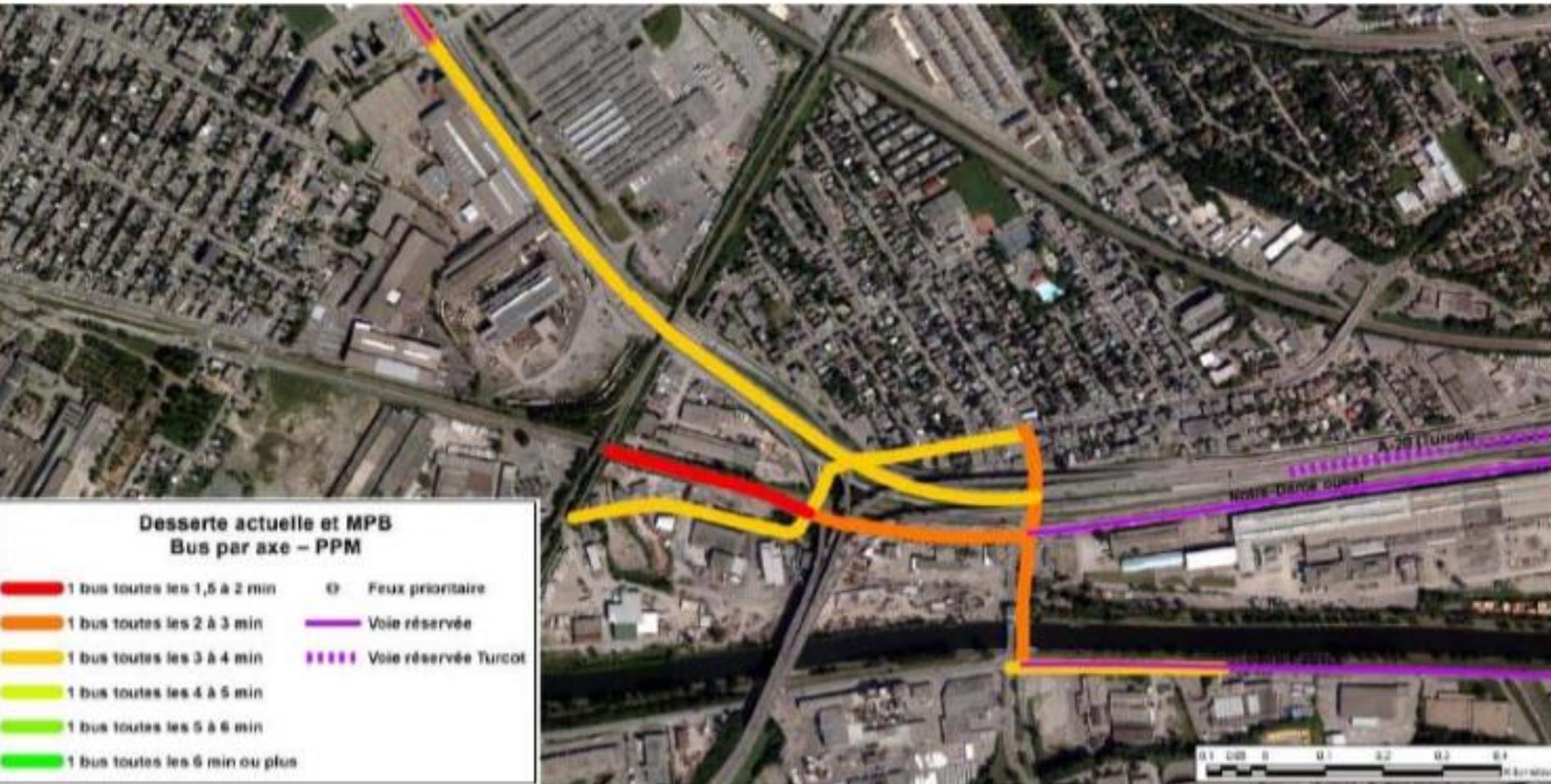




Indicateurs de mobilité

		Lachine	Montréal (Île)
Répartition modale des déplacements produits en PPAM	Auto	73.3 %	53.9 %
	Transports collectifs	14.2 %	32.6 %
	Transports actifs	12.0 %	11.4 %
	Autres	0.4 %	2.1 %

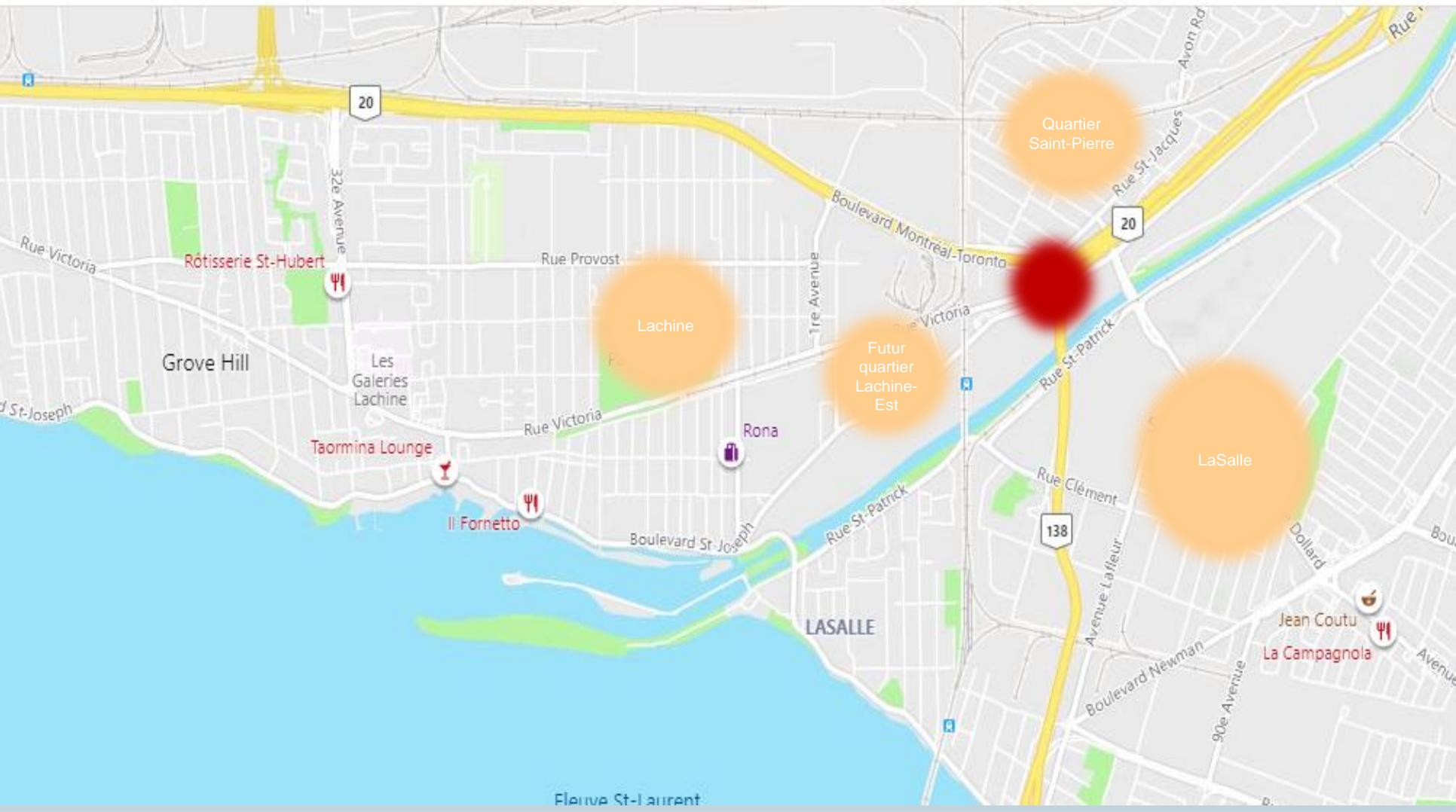
Mesures préférentielles pour bus et les concentrations des passages



Source : STM

Importance d'un mode performant de transport en commun

4. Portrait et besoins entre le projet et les quartiers environnants



Lignes directrices municipales

Mobilité

Les nombreuses barrières physiques qui morcellent le territoire sont une contrainte importante à la continuité des parcours et à la sécurité des déplacements.

Le projet de l'échangeur Saint-Pierre offre l'occasion d'améliorer les liens locaux existants et d'en créer de nouveaux, au bénéfice de l'ensemble des usagers.



Zones d'interface

Situées entre l'emprise autoroutière et les milieux traversés, les zones d'interface sont des espaces qui subissent directement l'impact fonctionnel et visuel des infrastructures.

La qualité de l'aménagement de ces espaces peut contribuer grandement à l'intégration harmonieuse de l'autoroute dans le milieu urbain.



Occupation du sol

Le canal de Lachine, les voies ferroviaires et les infrastructures autoroutières sont bordés par de nombreux espaces vacants ou sous-utilisés.

Une redéfinition de l'empreinte des ouvrages et une utilisation plus optimale des espaces qui les bordent pourraient contribuer grandement à dynamiser le secteur.

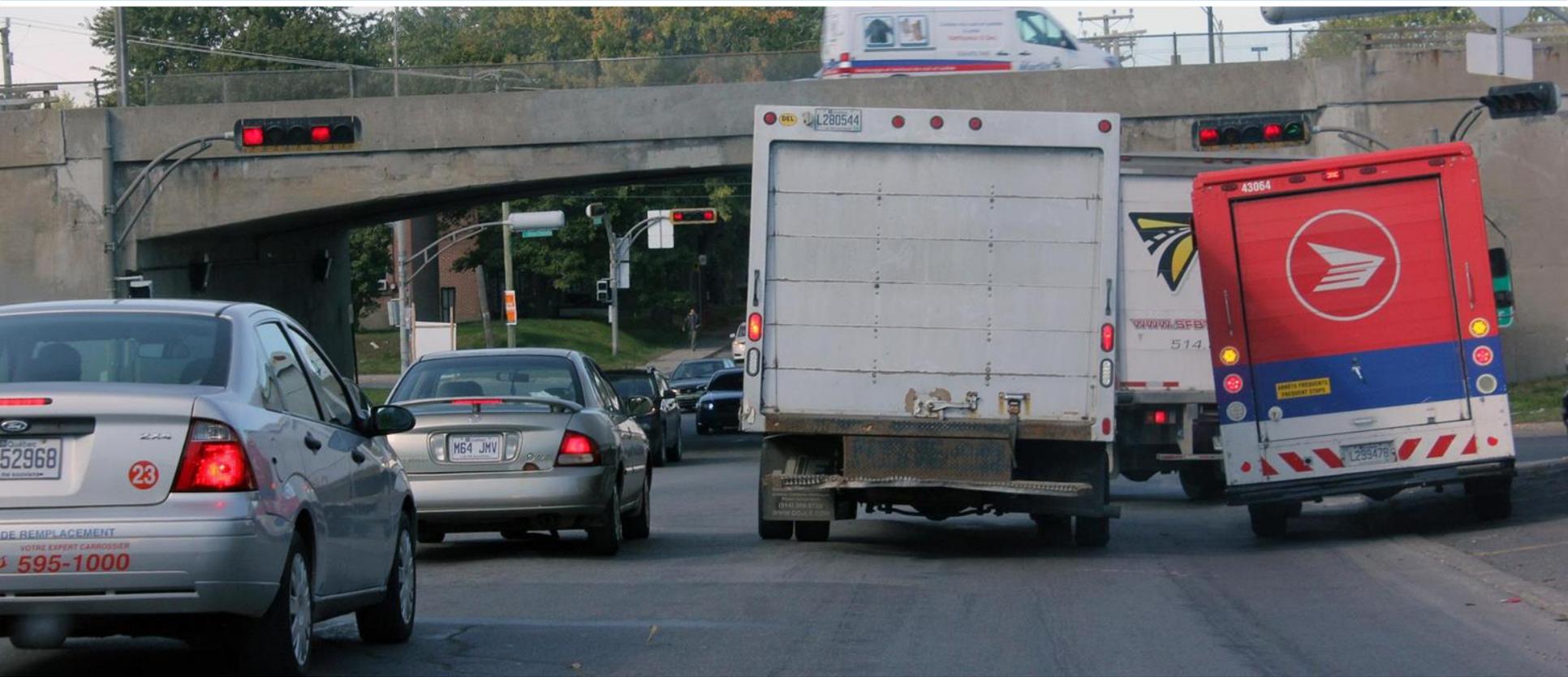


Paysage et patrimoine

Le projet de l'échangeur Saint-Pierre offre l'occasion de mettre en valeur les paysages et le patrimoine bâti du secteur et d'augmenter le verdissement, aux fins notamment de la lutte aux îlots de chaleur, de la gestion écologique des eaux de ruissellement et de la protection de la biodiversité.



Principe de MOBILITÉ



En terme de MOBILITÉ, le projet de l'échangeur doit contribuer à :

- Améliorer la continuité des parcours piétons et cyclables
- Préserver le potentiel de créer de nouveaux liens
- Réduire la circulation de transit dans les quartiers (notamment celle des camions)
- Favoriser l'utilisation du transport collectif et la mobilité intelligente

Principe de MOBILITÉ

EXEMPLES DE LIGNES DIRECTRICES



« Améliorer l'aménagement des passages sous l'autoroute 20 et la route 138 »

« Bonifier l'aménagement des viaducs au-dessus de la route 138 »



Principe de MOBILITÉ

EXEMPLES DE LIGNES DIRECTRICES



« Préserver le potentiel
d'aménager un boulevard urbain
dans l'axe
Notre-Dame Ouest/Victoria »

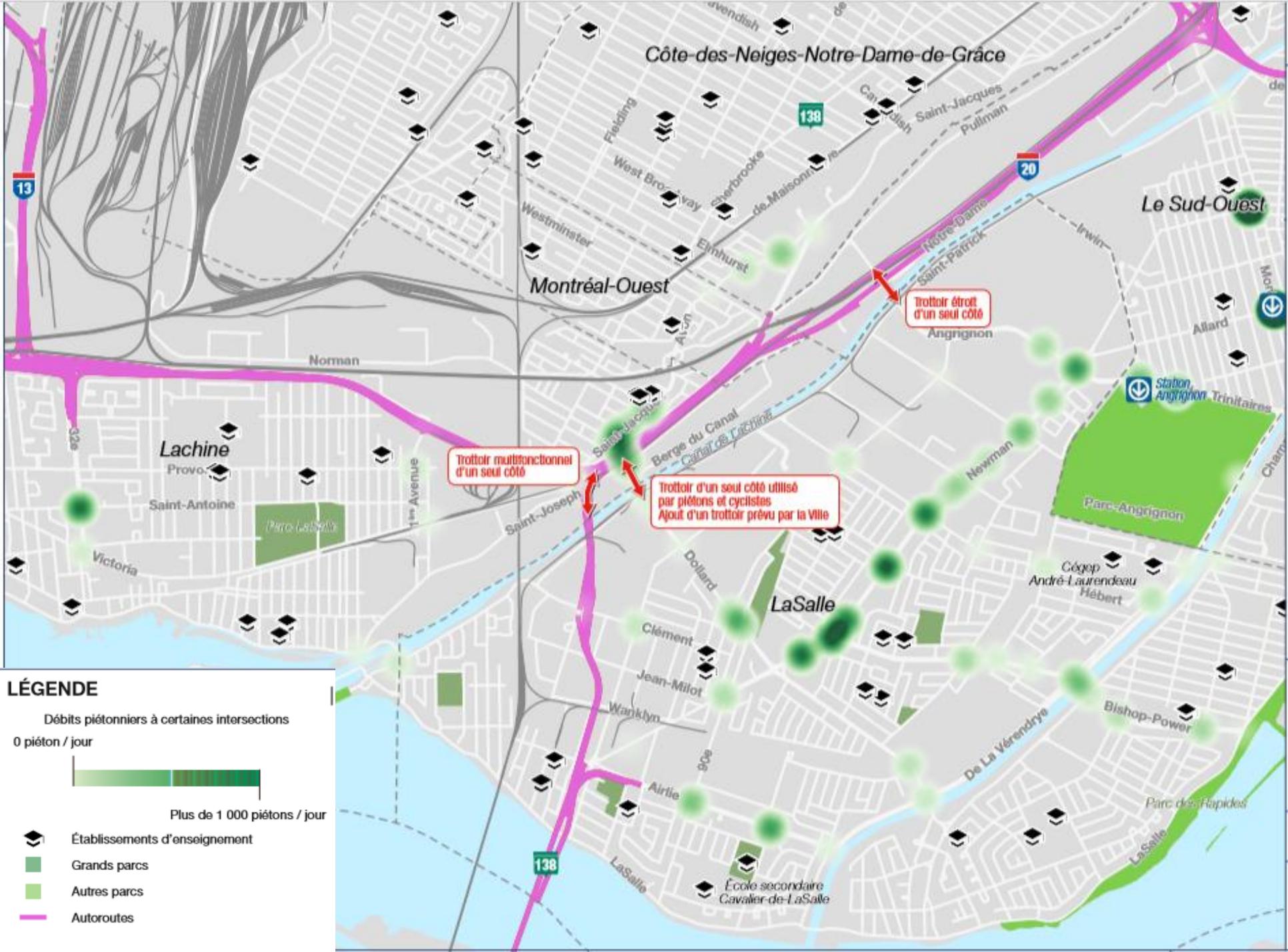




LÉGENDE

- Emplois
- Infrastructure
- Institution
- Mixte
- Parc
- Religieux
- Résidentiel
- Rural
- Transport

Source : Données spatiales de la Ville de Montréal et données sources en ligne, septembre 2009



Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce

Montréal-Ouest

Le Sud-Ouest

Lachine

LaSalle

Trottoir multifonctionnel d'un seul côté

Trottoir d'un seul côté utilisé par piétons et cyclistes
Ajout d'un trottoir prévu par la Ville

Trottoir étroit d'un seul côté

LÉGENDE

Débits piétonniers à certaines intersections



- Établissements d'enseignement
- Grands parcs
- Autres parcs
- Autoroutes

Intersection Saint-Pierre/Notre-Dame, vue en direction Sud



Intersection Saint-Jacques/Richmond, vue en direction nord



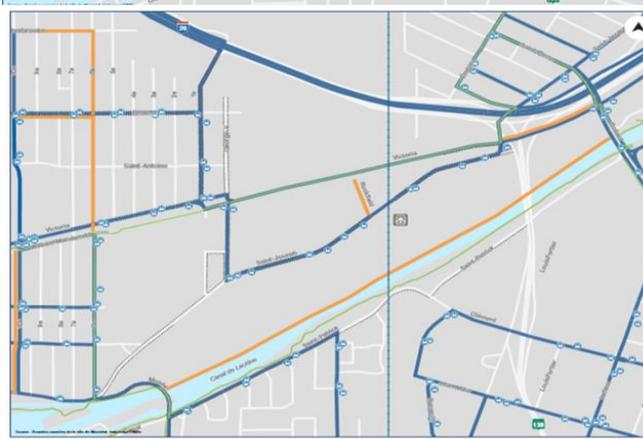
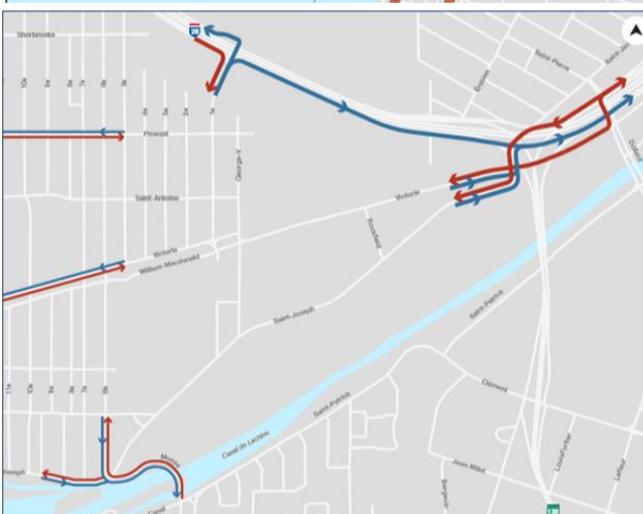
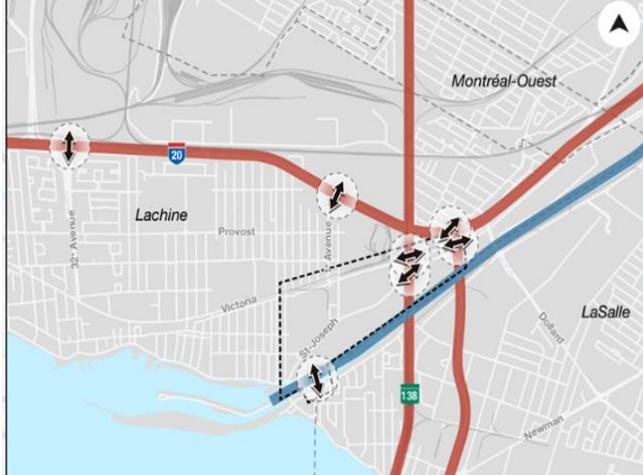
Vue en direction sud sur la rue Saint-Jacques – trottoir multifonctionnel étroit et entravé par les voies ferroviaires désaffectées



Source : CIMA+

5. Portrait et besoins à l'échelle du PPU





Besoins à l'échelle du PPU – pistes de réflexion

- Favoriser les modes actifs par des aménagements sécuritaires;
- Offrir un service de transport collectif fiable et performant;
- Questionner la place laissée à l'automobile (stationnement sur rue);
- L'effet du transit et le camionnage;

